

Västra Götalands funktionella geografi

- befolkning, arbete och boende



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Förord

Denna rapport är framtagen som ett kunskapsunderlag för att öka kunskapen om Västra Götalands fysiska struktur och dess betydelse för en hållbar utveckling.

Behovet av att förbättra samspelet mellan kommunernas översiktsplanering och planeringen på regional nivå har ökat. Behovet har bland annat lyfts i regionens nuvarande RUP "Västra Götaland 2020 – Strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland 2014-2020", där den prioriterade frågan Utveckla en regional framtidsbild som stödjer hållbar utveckling i Västra Götaland pekas ut. Dels i Bostadsplaneringskommitténs betänkande "En ny regional planering – ökad samordning och bättre bostadsförsörjning (SOU 2015:59)", där kommittén föreslår att regional fysisk planering ska vara ett uppdrag för den aktör som har det regionala utvecklingsansvaret i varje län. Om det blir så är ännu inte beslutat.

För att kunna arbeta med regional fysisk planering inom Västra Götaland finns behov av att öka kunskapen om regionen och dess fysiska förhållanden. Olika former av kunskapsmaterial behövs. De kunskapsunderlag som tas fram ska bidra till att öka kunskapen och förståelsen kring regionens fysiska struktur, samt skapa diskussioner som kan vara utgångspunkter för det fortsatta arbetet med en hållbar utveckling.

En snabb urbanisering, strukturomvandling och migration kombinerat med infrastrukturinvesteringar bidrar till en regional geografi i förändring. Det finns därför goda skäl att analysera hur funktionella samband i geografien uppstår och förändras. Syftet med denna kartläggning och analys är att ge en övergripande bild av regionen och dess delregioner ur ett rumsligt och funktionellt perspektiv och kartlägga geografiska lokaliseringar av t.ex. befolkning, tätorter, näringsliv samt var och hur flöden mellan tätorter sker.

Rapporten är en del i ett gemensamt samarbete med Länsstyrelsen i Västra Götaland där Johanna Stenberg varit kontaktperson. Rapporten har tagits fram av Stefan Wing och Emma Andersson, Stina-Kajsa Andersson och Monica Sjölund från konsultföretaget Sweco Strategy AB. Från Västra Götalandsregionen har Joakim Boström Elias, Anita Rynvall Mårtensson och Maria Larsson varit involverade.

Under arbetets gång har de fyra kommunalförbunden, medarbetare på Västra Götalandsregionen och länsstyrelsen samt representanter från akademien bjudits in till avrapportering och diskussion vid två tillfällen. Rapportens sakinhåll och slutsatser är konsultens.

Västra Götalandsregionen

Länsstyrelsen Västra Götaland

Ulrika Bokeberg

Mats Granér

Andreas Lidholm

Chef
Kollektivtrafik & infrastruktur

Chef
Enheten för Samhällsanalys

Länsarkitekt

Innehållsförteckning

Förord	2
1. Inledning	5
1.1 Bakgrunden till uppdraget	5
1.2 Syfte och frågeställningar	5
1.3 Avgränsningar	5
1.4 Rapportens disposition	6
2. Teoretiska perspektiv på Ortsstrukturer	8
2.1 Enkärniga och flerkärniga Ortsstrukturer	8
2.2 Monocentriska och polycentriska Ortsstrukturer	8
2.3 Effekter av polycentriska strukturer	11
2.4 Tillväxtmotorer	12
2.5 Samspelet mellan stad och land	13
2.6 Sammanfattande slutsatser	13
3. Tätorternas lokaliseringsmönster	15
3.1 Tätorterna i Västra Götaland.....	15
3.2 Lokaliseringen i Göteborgsregionen	16
3.3 Tätorterna i Sjuhärad	17
3.4 Tätorterna i Skaraborg	18
3.5 Tätorterna i Fyrbodal	19
3.6 Sammanfattande slutsatser	21
4. Tätorternas inbördes storlek	22
4.1 Tätortstrukturen enligt rank size-rule.....	22
4.2 Storlekstypologier för Västra Götaland och delregionerna	29
4.3 Sammanfattande slutsatser	32
5. Tätorternas funktion och karaktär	33
5.1 Mångfalden i befolkningen	33
5.2 Ålders- och familjestrukturen	35
5.3 Offentlig och kommersiell service	40
5.4 Inkomster och utbildningsnivå.....	43
5.5 Arbetsmarknadens storlek och branschbredd.....	45
5.6 Näringsgeografiska landskap.....	46

5.7	Näringsstrukturen	48
5.8	Näringsmässig specialisering	52
5.9	Inkomstskillnader mellan tätorter	54
5.10	Sammanfattande slutsatser	56
6.	Interaktion mellan tätorter	57
6.1	Tillgänglighet till arbetstillfällen	57
6.2	Arbetspendling.....	61
6.3	Inrikes flyttning.....	69
6.4	Handel.....	71
6.5	Sammanfattande slutsatser	74
7.	Utvecklingen över tid	75
7.1	Urbanisering över tid.....	75
7.2	Befolknings- och sysselsättningsutveckling i tätorterna under 2000-talet	77
7.3	Lokaliseringen och tillgänglighetens betydelse	79
7.4	Befolkningsutvecklingen utanför tätorterna	84
7.5	Sammanfattande slutsatser	85
8.	Tillväxtmotorer	86
8.1	Vad är en tillväxtmotor?	86
8.2	Vilka tätorter är potentiella tillväxtmotorer?	87
8.3	Hur utvecklas tillväxtmotorerna?	88
8.4	Gemensamma näringslivsnyttor.....	91
8.5	Sammanfattande slutsatser	93
9.	Sammanfattande slutsatser	94
9.1	Västra Götaland.....	94
9.2	Göteborgsregionen.....	94
9.3	Sjuhärad	95
9.4	Skaraborg.....	96
9.5	Fyrbodal	97
10.	Appendix.....	98

1. Inledning

1.1 Bakgrunden till uppdraget

Under 2000-talet har Ortsstrukturen fått ett ökat utrymme i debatten kring territoriell sammanhållning, konkurrenskraft och regional balans, i takt med att städernas ekonomiska roll har blivit allt viktigare i det framväxande kunskaps- och tjänstesamhället. I ett regionalt planeringssammanhang innebär detta ett behov av ökat fokus på fysiska strukturer.

I dokumentet "Västra Götaland 2020 – Strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland 2014-2020" lyfts behovet om att utveckla en regional framtidsbild av regionens fysiska struktur som stödjer hållbar utveckling i Västra Götaland. I arbetet med en sådan bild finns behov av att ta fram olika former av kunskapsmaterial om länet och dess omland.

Mot denna bakgrund har Västra Götalandsregionen (VGR), i samverkan med länsstyrelsen i Västra Götaland, upphandlat en tätortsanalys som ska lyfta fram tätortsstrukturen i regionen och studera dess betydelse för utvecklingen. Rapporten fokuserar inte enbart på tätortsstrukturen. Frågan om relationen mellan stad och land är en viktig aspekt i den regionala utvecklingen och ingår därför som en integrerad del i rapporten.

Det övergripande syftet med rapporten är att lyfta frågan i kommunalförbunden och kommunerna kring den regionala och delregionala fysiska strukturen och dess betydelse för förutsättningarna för utvecklingen i Västra Götaland. De fyra kommunalförbunden, som i denna rapport benämns som delregioner, har kommit olika långt i arbetet med fysisk planering och att ta fram delregionala strukturbilder. Göteborgsregionen och Skaraborg har tagit fram strukturbilder och Fyrbodal har nyligen startat sitt strukturbildsarbete.

1.2 Syfte och frågeställningar

I rapporten beskrivs och analyseras tätortsstrukturen och relationen mellan stad och land i Västra Götaland (VG) och de fyra delregionerna. Syftet med rapporten är att öka kunskapen om och intresset för hur tätortsstrukturen och relationen mellan stad och land påverkar förutsättningarna för den regionala utvecklingen i regionen och dess olika delar. Följande frågeställningar har varit vägledande i analysen.

- Hur kan VG och de fyra delregionernas karaktär och utveckling beskrivas utifrån begreppen flerkärnighet, monocentrisk och polycentrisk utveckling? (Dessa begrepp förklaras i kapitel 2.)
- Vilka effekter, utmaningar och övergripande utvecklingsmöjligheter medför Orts- och Landsbygdsstrukturen för VG och dess delregioner?

1.3 Avgränsningar

Den här rapporten är en *övergripande* analys av strukturen och utvecklingen med avseende på tätorter samt relationen mellan stad och land. En bred ansats kräver avvägningar och avgränsningar i både fokus, tid och rum. I detta avsnitt redogörs kortfattat för de mest centrala avvägningarna.

En första avgränsning är att rapporten är baserat på statistik om tätorterna och landsbygden. Fördelen med statistik är att den möjliggör en beskrivning av hur saker och ting förhåller sig med avseende på tätortsstrukturen och förhållandet mellan stad och land. Kvalitativa metoder skulle kunna badda in sta-

tistiken i ett mer nyanserat sammanhang och bidra till en ökad förståelse för vad statistiken visar. Rapportens syfte är snarare att väcka tankar och idéer kring behov av fortsatta fördjupade analyser än att förklara alla strukturer och de utvecklingsmönster som finns.

Tillgänglighet till data och behov av begränsning har medfört vissa avgränsningar av materialet. Viss statistik sträcker sig flera decennier bakåt i tiden medan andra faktorer endast redovisas för det senaste tillgängliga året. På grund av uppdragets övergripande karaktär har det inte heller varit möjligt att ge en allsidig belysning utifrån olika målgrupper.

Rapportens geografiska avgränsning är i huvudsak satt till Västra Götaland men också delregionala analyser presenteras. Det är nödvändigt då regionen i sig är stor och heterogen i både demografiskt och näringsgeografiskt hänseende. Regionen utgör flera lokala pendlingsområden och har dessutom stora områden av landsbygd. Det finns också band till städer i andra län som inte bör förbises. Regionens omland (de angränsande länen) beaktas därför i kapitlet om interaktionen mellan tätorter i termer av flyttningar och arbetspendling). Interaktionen med tätorterna i Norge har dock inte inkluderats, vilket särskilt påverkar nordvästra Fyrbodal. I avsnittet om handel i samma kapitel framkommer dock betydelsen av Norge i och med att Strömstad sticker ut så kraftigt på grund av gränshandeln).

Då Västra Götaland är en så stor och heterogen region är en viktig ansats att framhäva skillnaderna mellan delregionerna. Det innebär exempelvis att vi gör jämförelser mellan delregionerna om hur olika strukturella förhållanden ser ut och hur det påverkar förutsättningarna för utveckling. Däremot inrymmer inte rapporten detaljerade beskrivningar och analyser av delregionerna. Sådana analyser genomförs bäst i separata fördjupningar av respektive delregion.

1.4 Rapportens disposition

Inklusive detta kapitel utgörs rapporten av nio kapitel. I appendix finns ytterligare figurer och kartor utöver de som presenteras i rapporten. Kapitlen har följande fokus:

I kapitel 2 ges ett mer teoretiskt perspektiv på Ortsstrukturen och dess betydelse för regional utveckling. Kapitlet är vägledande för de övergripande frågeställningar som anges under syftet med rapporten.

I kapitel 3 beskrivs och analyseras tätorternas lokaliseringmönster i Västra Götaland och delregionerna och hur de är relaterade till större transportinfrastrukturstråk. En kortfattade och övergripande beskrivning av landsbygden i respektive delregion ingår där en indelning av landsbygden i stadsnära och övrig landsbygd presenteras.

I kapitel 4 beskrivs och analyseras tätorternas inbördes storleksförhållanden baserat på antalet invånare och antalet sysselsatta. Kapitlet utmynnar i storlekstypologier som används för analysen i kommande kapitel.

I kapitel 5 beskrivs och analyseras tätorternas och landsbygdernas olika funktioner och karaktär. Syftet med kapitlet är att skapa ökad förståelse för olikheter mellan olika tätorter och landsbygder och de skilda förutsättningar som råder.

I kapitel 6 beskrivs och analyseras interaktionen mellan tätorter. Inledningsvis görs en analys av potentiell interaktion i termer av tillgänglighet till arbetstillfällen. Därefter analyseras faktisk interaktion i termer av flyttning, arbetspendling och handel.

I kapitel 7 beskrivs och analyseras utvecklingen över tid för tätorterna och olika landsbygder. Några av de typologier som arbetats fram och presenterats i de föregående kapitlen tillämpas i analysen för att visa på strukturella mönster i utvecklingsförloppen.

I kapitel 8 beskrivs och analyseras delregionernas tillväxtmotorer. Syftet med kapitlet är att visa på vilka orter som har förutsättningar att vara tillväxtmotorer och hur dessa har utvecklats.

I kapitel 9 görs en kort sammanfattning av de centrala slutsatser som dras i rapportens olika kapitel med utgångspunkt i de frågeställningar som anges utifrån rapportens syfte. Resonemang förs kring effekterna av tätortsstrukturen och relationerna mellan stad och land, samt vilken påverkan det har för delregionernas övergripande utvecklingsmöjligheter.

2. Teoretiska perspektiv på ortsstrukturer

Mot bakgrund av städernas allt viktigare roll i kunskaps-/tjänstesamhället har tätortsstrukturen intagit en central roll i diskussioner och analyser under 2000-talet kring territoriell sammanhållning, konkurrenskraft och regional balans. I denna diskussion är begrepp som flerkärnighet samt monocentrisk och polycentrisk utveckling centrala. I detta kapitel tecknas därför ett kortfattat teoretiskt perspektiv på ortsstrukturen och dess betydelse för regional utveckling. Innebörden av centrala begrepp som flerkärnighet, monocentriska och polycentriska ortsstrukturer introduceras – begrepp som används som utgångspunkt i analysen av tätortsstrukturen i Västra Götaland och dess delregioner. I kapitlet förs även resonemang kring relationen mellan stad och land.

2.1 Enkärniga och flerkärniga ortsstrukturer

Begreppen enkärnighet och flerkärnighet handlar främst om boendestrukturen i en region. Det handlar om huruvida det finns en eller flera kärnor, vilka som växer och vilka som krymper, samt om det finns en funktionsuppdelning mellan orterna gällande befolkningsstrukturen. En enkärnig ortsstruktur kan förvisso vara effektiv men en befolkningsmässig och näringsmässig diversifiering är enklare att uppnå i en flerkärnig struktur. Tillsammans uppnår orterna en större bredd, vilket är en konkurrensfördel i en kunskapsintensiv och konkurrensutsatt globaliserad värld. En flerkärnig ortsstruktur ger goda förutsättningar att utveckla tillgängligheten, som är av stor betydelse för en regions ekonomiska förmåga.

Begreppet flerkärnighet har fokus på funktionalitet och är starkt relaterat till ett framväxande nätverksamhälle där flerkärnighet allmänt anses bidra till bättre resursanvändning och minskande av de ”trängselproblem” som ofta uppstår när tätheten ökar. Samtidigt är flerkärnighet ett sätt att säkerställa att alla delar av en regions territorium framgångsrikt kan utnyttja sin potential och fullt ut bidra till den samlade regionala utvecklingen.

2.2 Monocentriska och polycentriska ortsstrukturer

Precis som i andra akademiska diskussioner och forskningssammanhang definierar och använder olika författare och forskare begrepp på olika sätt. Denna rapport är inte rätt forum för en utförlig redogörelse för olika ståndpunkter i den akademiska debatten.¹ Det är dock viktigt att ta fasta på att det finns flera faktorer som påverkar huruvida en region eller delregion är monocentrisk eller polycentrisk.

En första faktor att ta hänsyn till är **städers/tätorters lokalisering**. Vissa författare använder begreppet monocentrisk urban struktur med innebörden att det endast finns ett urbant centrum utan subcentra.² Att en sådan struktur är monocentrisk håller nog alla debattörer med om. Det innebär dock inte per definition att en region med flera centra är polycentrisk. De flesta debattörerna menar att det finns andra faktorer som avgör huruvida vissa stads- och tätortsstrukturer med flera urbana centra (eller strukturer med ett urbant centrum med subcentra) bör betraktas som monocentriska eller polycentriska.

En sådan faktor är **städernas olika storlek och funktioner**. Stads- och ortssystem utgör i praktiken vanligtvis en centralortshierarki i och med att städer/tätorter är olika stora och har olika funktioner. I de

¹ För en mer utförlig genomgång av dessa begrepp, se Adolphson, Johansson & Van Well (2006)

² Anas, Arnott & Small (1998)

större städerna finns alla funktioner som mindre städer har och befolkningen i dessa städer behöver inte resa någonstans för att få tillgång till varor och tjänster.³ Däremot finns det funktioner, varor och tjänster i dessa städer som någon gång efterfrågas av befolkningen eller företag i övriga städer och orter. En region kan t.ex. innehålla en primärort, några sekundärorter och ytterligare ett antal tertiärorter. Många betecknar sådana stadssystem som monocentriska, eftersom det finns ett enda dominerande centrum i regionen.⁴ Mindre centra är beroende av de större.

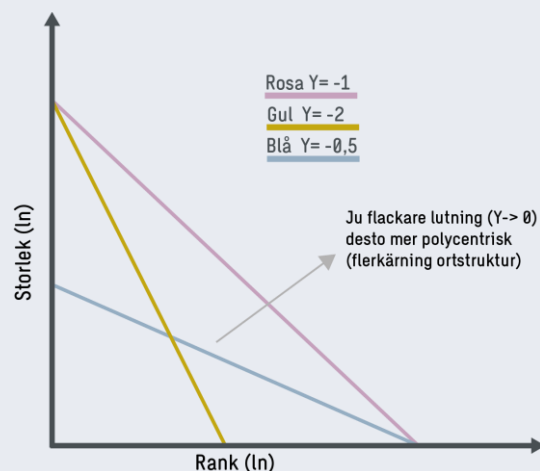
Ortsanalys enligt Rank-Size rule

Ett sätt att analysera ortstrukturen i en region är att studera hur tätorternas storlek förhåller sig till varandra. Den teoretiska modell som kan användas i detta syfte brukar benämnas "Zipf's rank-size rule" och bygger på att det finns en regelmässig fördelning mellan tätorternas storlek och dess plats i tätortshierarkin. Enligt rank-size rule kommer tätorternas storlek halveras nedåt i hierarkin.⁵ Detta innebär att den näst största tätorten i en region ska vara hälften så stor som den största tätorten. Den tredje största tätorten i en region ska vara en tredjedel så stor som den största tätorten, och den fjärde största tätorten ska vara en fjärdedel så stor, osv.⁶

I ett regionalt perspektiv finns det flera anledningar till att studera hur tätorterna storleksmässigt förhåller sig till varandra. Bland annat kan en sådan analys ge indikationer på om en region är monocentrisk (dvs. regionen domineras av en stor tätort), eller om regionen uppvisar inslag av flerkärnighet (regionen har många tätorter i ungefär samma storlek). I detta sammanhang är det dock viktigt att poängtera att rank-size rule endast analyserar ortstrukturen efter parametern storlek och modellen bortser därmed från andra polycentriska mått som exempelvis avstånd och tillgänglighet, interaktion och funktion.

Resonemanget bakom rank-size rule illustreras i förklaringsdiagrammet. Diagrammet tydliggör även hur modellen kan användas för att studera monocentrism och polycentrism (flerkärnighet) i en region. Den rosa linjen i diagrammet representerar den "ideala" regionen, där tätorternas rank och storlek går i paritet med varandra ($Y=-1$). Den gula linjen representerar en mer monocentrisk ortstruktur där regionen består av en dominerande tätort och många små tätorter ($Y=-2$). Den blåa linjen representerar en polycentrisk (flerkärnig) ortstruktur där det finns många tätorter med ungefär samma folkmängd ($Y=-0,5$).

I verkligheten finns det dock många regioner som avviker från fördelningen enligt rank-size rule. Inte sällan brukar det finnas variationer långt upp i hierarkin, där det ofta finns stora skillnader i tätorternas storlek. Samtidigt tenderar de mindre tätorterna i en region att storleksmässigt likna varandra, vilket innebär att linjen ofta "planar ut" ju längre ner i hierarkin man kommer.



Figur 2:1 Förklaringsdiagram. Den rosa linjen representerar fördelningen av tätorter enligt "Zipf's rank size rule". Den gula linjen representerar en monocentrisk (ej flerkärnig) tätortstruktur. Den blåa linjen representerar en polycentrisk (flerkärnig) tätortsstruktur.

³ Det finns i regel specifika branscher i mindre städer/tätorter som inte finns i de större städerna/tätorterna. Det som avses i detta sammanhang är istället att de större städerna/tätorterna har fler funktioner och varu- och tjänstetyper i jämförelse med mindre tätorter.

⁴ ESPON 1.1.1 (2005)

⁵ Adolphson, Johansson and Van Well. (2006). Polycentrism, monocentrism och regionförstoring. Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlopp. KTH, Stockholm

⁶ Zipf's rank-size rule kan därför förklaras genom $Y = -1$.

Om de centralortsteoretiska resonemangen istället lämnas åt sidan i analysen så finns det stöder av någorlunda samma storlek som har olika karaktär, såsom branschstruktur och näringsmässig specialisering. De är komplementära eftersom de tillsammans innehåller funktioner som normalt endast finns i städer i en högre position i ett hierarkiskt stadssystem. Vissa forskare och debattörer använder begreppet polycentrism endast för sådana strukturer.⁷

Ytterligare ett sätt att skilja monocentriska strukturer från polycentriska är utifrån **interaktionen** mellan orterna eller städerna. Om de lägre rankade orterna är ensidigt beroende av den närmast högre rankade orten anses systemet vara monocentriskt. Om de lägre rankade orterna även interagerar med närliggande städer med samma position i det hierarkiska urbana systemet, och kanske även med den större staden, anses regionen vara polycentrisk, även om det finns en större ort som dominerar de övriga. Orter på samma nivå i system som har interaktion med varandra anses vara komplementärt polycentriska. Dessa orter kan tillsammans innehålla funktioner/aktiviteter som normalt endast finns i städer med högre position i ett hierarkiskt ortssystem. Ett bra exempel på detta är den flerkärniga ortstrukturen i Skåne och särskilt då i regionens västra delar. Därför kan man betrakta Skånes flerkärnighet som en komplementärt polycentrisk struktur åtminstone utifrån svenska förhållanden. Detta innebär att Skånes flerkärnighet med dess korta avstånd och höga tillgänglighet har goda förutsättningar för en balanserad regional utveckling, något som torde vara relativt ovanligt i övriga Sverige.⁸

Begreppen monocentrism och polycentrism används också på olika rumsliga nivåer: intra-urban, inter-urban och inter-regional.⁹ På den inter-urbana skalan kan strukturen mycket väl vara polycentrisk men på den intra-urbana skalan monocentrisk. Olika resultat kan också fås beroende på vad som mäts som t ex pendling, transporter och infrastruktur, tillgänglighet, arbetsfördelning med avseende på boende och arbetstillfällen.¹⁰

Polycentrisk har ofta använts som en synonym för flerkärnighet. Men polycentrisk är inte liktydigt med flerkärnighet. En polycentrisk struktur kräver förvisso en flerkärnig struktur, men medan flerkärnighet ofta är förknippat med boendemönster på olika nivåer innebär en polycentrisk struktur en uppdelning mellan de olika kärnorna så att de kompletterar varandra på ett funktionellt sätt. En monocentrisk och flerkärnig struktur är således möjlig, som t.ex. en region med en ortstruktur där boendet är utspritt på olika "kärnor", men där de funktionella kopplingarna helt är riktade mot och beroende av centrum och dess utveckling. Flerkärniga strukturer finns följaktligen inom såväl monocentriska regioner som polycentriska regioner. Boendemönstret i sig är således inte ett tillräckligt kriterium för att karakterisera en region som monocentrisk eller polycentrisk. Det handlar snarare om beroendestrukturen är asymmetrisk (monocentrisk) eller symmetrisk (polycentrisk). Skillnaden mellan monocentriska, hierarkiskt polycentriska och komplementärt polycentriska regioner kan beskrivas i följande tre punkter:

En monocentrisk region kan bestå av ett eller flera isolerade urbana aktivitetscentra. Interaktionen sker i huvudsak inom dessa centra och inte mellan dem. Ett exempel från Sverige är regionala centra i Norrlands inland, där en kommun ofta utgör en eller flera lokala arbetsmarknader och att det finns få tätorter utöver centralorten. Det bör särskilt i "Norrlandsfallet" påpekas att det är kommunen som utgör byggstenen med avseende på skapandet av en lokal arbetsmarknad även om det i praktiken kan existera flera på grund av avstånd och infrastruktur. Avstånden mellan de olika tätorterna hämmar i dessa fall en utveckling mot en mer flerkärnig och polycentrisk riktning och därmed även en funktionell lokal arbetsmarknad. Detta är ett hinder som inte föreligger i samma utsträckning i de mer tätbefolkade regionerna i landet. Rent allmänt kan man säga att polycentrisk utveckling är beroende av befolkningsutveckling och tillgänglighet och detta indikerar att förutsättningarna för polycentrisk utveckling varierar från söder till norr. Göteborgs dominans innebär dock att Västra Götaland mer liknar Sverige än det tätbefolkade Skåne eller Mälardalen.

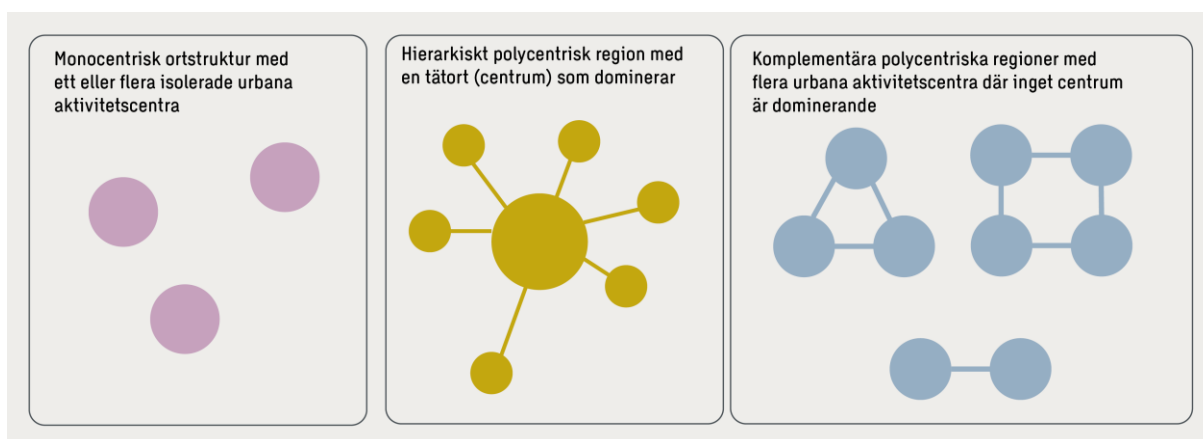
⁷ T.ex. ESPON 1.1.1 (2005)

⁸ Johansson (2010)

⁹ Davoudi (2003)

¹⁰ Anas et al (1998)

En hierarkisk polycentrisk region består av flera orter i en hierarkisk centralortsstruktur där en ort (centrum) dominerar. Mindre centra är beroende av centrum för sin försörjning av vissa varor, tjänster och ofta även arbete och arbetsmarknad. I Sverige kan Stockholmsregionen ses som ett uttryck för denna typ av hierarkisk polycentrisk region. Den fortgående regionförstoringen har dock lett till en utveckling i en mer polycentrisk riktning bl.a. genom att Uppsalas funktionella arbetsmarknadsregion för- enats med Stockholm/Solna arbetsmarknadsregion, vilket påverkat Stockholms/Solnas lokala arbets- marknad i en mer komplementär polycentrisk riktning med en alltmer flerkärnig boendestruktur. Denna utveckling tycks dock snarare ha förstärkt Mälardalens perifera kommuners prekära läge med avseende på befolkningsutveckling och demografisk struktur än minskat det – dessa utkantskommuner uppvisar drag som snarare liknar perifera landsbygdskommuner än till storstäderna gränsande boendekommu- ner.¹¹



Figur 2:2 Exempel på olika typer av ortstrukturer

En komplementär polycentrisk region består av flera urbana aktivitetscentra i en urban struktur där inget centrum dominerar med avseende på ett stort antal aktiviteter och verksamheter. Istället samverkar flera centra och bildar på så sätt en kritisk massa för aktiviteter som normalt annars endast återfinns i ett större centrum. Interaktionen är således horisontell mellan orter med samma eller likartad position i det hierarkiska centralortssystemet. Malmö-Lund-regionen kan betraktas som en komplementär polycentrisk region genom de båda städernas symmetriska interaktionsmönster. Detsamma kan sägas gälla för Kristianstad-Hässleholm där regionförstoringen också har bidragit till en utveckling i en alltmer komplementär polycentrisk riktning. Trots dessa utvecklingstendenser i polycentrisk riktning så kännetecknas Skåne dock av två funktionella lokala arbetsmarknadsregioner mellan vilka kommunikationerna och därmed tillgängligheten fortfarande utgör det största hindret för en helt komplementär och integrerad funktionell lokal arbetsmarknadsregion. Detta kan även ses som ett arv från den gamla länsindelningen mellan tätbefolkade Malmöhus stora län och Kristianstads mindre och mera glesbefolkade län.

Orter är dessutom kopplade till varandra i flera led. Det innebär att orter kan vara kopplade till central- orterna genom pendling till någon annan ort än centralorten men till en relativt stor ort som har en stor utpendling till centralorten. Definitionen av lokala arbetsmarknader avslutas efter tre kopplingar.

2.3 Effekter av polycentriska strukturer

För att särskilja effekterna av interaktion mellan flera samverkande städer/tätorter kan begreppen hori- sontella och vertikala synergier användas. Horisontella synergier uppstår då flera aktörer delar på

¹¹ Johansson (2009).

samma resurs eller att en resurs kan skapas därför att flera aktörer delar på kostnaden. Exempel på detta i ett urbant sammanhang är t.ex. olika sorters infrastruktur som flygplatser, administrativa funktioner, fritids- och kulturaktiviteter, utbildning, osv. Dessa synergier finns främst i hierarkiska ortstrukturer där vissa funktioner samlas i en större ort (centrum) och där invånare och företag i de mindre kringliggande orterna också utnyttjar dessa resurser.

Då flera orter specialiserar sig inom olika nischer och därmed kompletterar varandra uppstår vertikala synergier. Synergieffekten är då den effektivitetsvinst som uppstår när en ort koncentrerar sig på en viss typ av (kärn-)verksamhet och därmed inte behöver lägga energi på aktiviteter som inte är centrala för verksamheten. Ett typexempel är Randstad där Amsterdam är det finansiella centrumet, Haag det administrativa och Rotterdam transportnoden.¹² De vertikala synergieffekterna innebär att orten successivt kan öka sin specialiseringsgrad och utveckla sin "ekonomiska identitet". På så sätt kan ett system av orter i en region skapa en större diversifiering med avseende på ekonomiska funktioner än de enskilda orterna var för sig skulle kunna åstadkomma. Genom att skapa större kritiska massor för komplementära orter skapas också möjligheter till ytterligare specialisering inom respektive orts (kärn-)verksamhet och följaktligen uppstår då också vertikala synergieffekter i respektive ort. På så vis uppkommer synergieffekter där helheten blir större än summan av delarna och resultatet blir att regionen i sin helhet uppnår en högre konkurrenskraft med därtill hörande välfärd och mer diversifierat samhällsliv.

Sverige med sina långa avstånd och låga tillgänglighet, där en enda stad ofta dominerar den regionala strukturen och utvecklingen, är emellertid inte helt igenom monocentriskt. Det finns regioner där en mer flerkärnig och polycentrisk struktur framträder, något som bör ge dessa regioner fördelar vad gäller territoriell sammanhållning, konkurrenskraft och utvecklingspotential. Den region som verkar har de bästa förutsättningarna i dessa avseenden och som dessutom tycks vara den mest polycentriska och flerkärniga i Sverige är Skåne, där avstånden mellan orterna är korta och tillgängligheten god. Även om en region i helhet inte är att betrakta som komplementärt polycentrisk finns flera exempel där relationen mellan två eller flera städer/tätorter är att betrakta som komplementärt polycentrisk. Det handlar om städer som inte skiljer sig väsentligt åt i storlek, har en komplementär näringsstruktur samt någorlunda symmetriska pendlingsflöden. I Sverige kan det handla om orter som Hässleholm-Kristianstad, Norrköping-Linköping och Falun-Borlänge.

2.4 Tillväxtmotorer

Alla tätorter har inte förutsättningar att vara en tillväxtmotor. Det finns ingen entydig definition av vad en tillväxtmotor är. Det krävs en viss storlek på en stad för att storleken i sig ska kunna vara en tillväxtfaktor. Det finns forskning som visar att en minsta kritisk storlek för en tätort är ca 25 000 invånare för att storleken i sig ska kunna vara en tillväxtfaktor för orten samt att det krävs ca 100 000 sysselsättnings-tillfällen för att arbetsmarknadsstorleken i en lokal arbetsmarknad ska fungera som en självförstärkande tillväxtmotor i sig självt.¹³ En särskild analys av tillväxtmotorerna är därför befogad och en sådan finns i kapitel 8. Med tanke på att kunskapsinnehållet i produktionen har ökat och att städer är viktiga nav för kunskapsintensiva verksamheter bör en tillväxtmotor ha en tydlig funktion för högre utbildning. Dessutom bör det vara en mötesplats för handel och kulturella utbyten i enlighet med vad som beskrivs nedan i relationen mellan stad och land.

¹² Se t ex Meijers, 2005

¹³ Lars Pettersson (2013). "Tillgänglighet och ortsattraktivitet" i Trafikverket (2013). *Den attraktiva regionen: En antologi om tillgänglighet och regional utveckling*. Borlänge, s. 24.

2.5 Samspelet mellan stad och land

En balanserad regional utveckling är dock beroende av ett väl fungerande samspel mellan stad och land. Precis som olika orter har olika funktioner och roller i ett ortssystem har stad och land olika roller. Det medför också att det finns ett beroendeförhållande mellan stad och land. En grov förenkling säger att landsbygden tillför staden arbetskraft, mat, råvaror och energi samt möjligheter till rekreation (t.ex. naturbaserade upplevelser). Städer och andra tätorter erbjuder en bredare uppsättning av arbetstillfällen för lantortsbor, tillgång till offentlig och kommersiell service, mötesplatser för handel, kultur och kunskap samt rekreation i form kulturella upplevelser.¹⁴ Sedan finns stora skillnader mellan olika landsbygder. Stadsnära landsbygder torde ha bättre förutsättningar till interaktion och utbyte med staden än vad övrig landsbygd har. En annan dimension är landsbygdens näringsmässiga karaktär. Ju mer diversifierad en landsbygd är, desto större nytta torde stad och land ha av varandra.

2.6 Sammanfattande slutsatser

Sverige kännetecknas snarare av monocentriska än av polycentriska strukturer. Detta är en funktion av landets geografi och demografi med långa avstånd och gles befolkning. Städerna är ofta stora till ytan men relativt små befolkningsmässigt sett i ett europeiskt perspektiv och många ligger även "isolerade" från varandra, särskilt i den norra delen av landet. Detta gör att förutsättningarna för polycentriska strukturer växlar beroende av lokalisering och täthet. Bäst är förutsättningarna i södra Sverige – särskilt då i Skåne – samt Mälardalen med Stockholmsregionen som dominerande centra. Detta hindrar dock inte mindre polycentriska regioner håller på att växa fram där komplementariteten mellan olika centrala aktiviteter intar en central roll för utvecklingen. Eftersom polycentriska funktionella arbetsmarknadsregioner bygger på pendlingsströmmar så leder symmetriska flöden till mer polycentriska arbetsmarknadsregioner än asymmetriska pendlingsflöden.

Man bör även betänka att utvecklingen mot större arbetsmarknadsregioner är orsakad av att fler kommuner integreras arbetsmarknadsregioner och därmed även stimulerar regionförstoringen. Studier har även visat att regionförstoringen ofta går hand i hand med en mer polycentrisk utveckling med fler kommuner involverade i samma arbetsmarknadsregion. Även här skiljer sig såväl förutsättningar som utveckling åt mellan olika delar av landet. Längst har regionförstoringen kommit i Skåne och i Mälardalen och svagast är den i Norrlands inland där ofta endast en enda kommun utgör en lokal arbetsmarknad. Även här är det pendlingsflödena som har ökat och dragit in mer perifera orter i de lokala arbetsmarknaderna och detta leder ofta till en mer polycentrisk utveckling

Man bör dock inte likställa flerkärnighet med polycentrism. Flerkärniga regioner tar sin utgångspunkt i boendemönster, men polycentriska regioner har mer samband med pendling och sysselsättning där olika orter har olika roller. Ofta är dock flerkärnighet en förutsättning för framväxten av polycentriska strukturer, men den kan lika väl leda till monocentriska beroende på hur boendestrukturen – och beroendestrukturen – är organiserad. Flerkärniga regioner med ensidiga och asymmetriska pendlingsmönster är mer monocentriska, medan motsvarande regioner med många och "tvärgående" pendlingsmönster är mer polycentriska. För Sveriges del finns båda kategorierna beroende på var i landet de är lokaliserade. Det bör även påpekas att polycentriska strukturer inte nödvändigtvis är "fyrkantiga" eller "cirkelformade" även om ofta så är fallet. Även relativt polycentriska stråk finns i relationen mellan tätorter som Linköping-Norrköping, Kristianstad-Hässleholm och Falun-Borlänge.

¹⁴ Tillväxtanalys (2011) "Städer och deras tillväxtförutsättningar: En beskrivning av olika städer och deras förutsättningar för tillväxt". Rapport 2011:08. Östersund, s. 10.

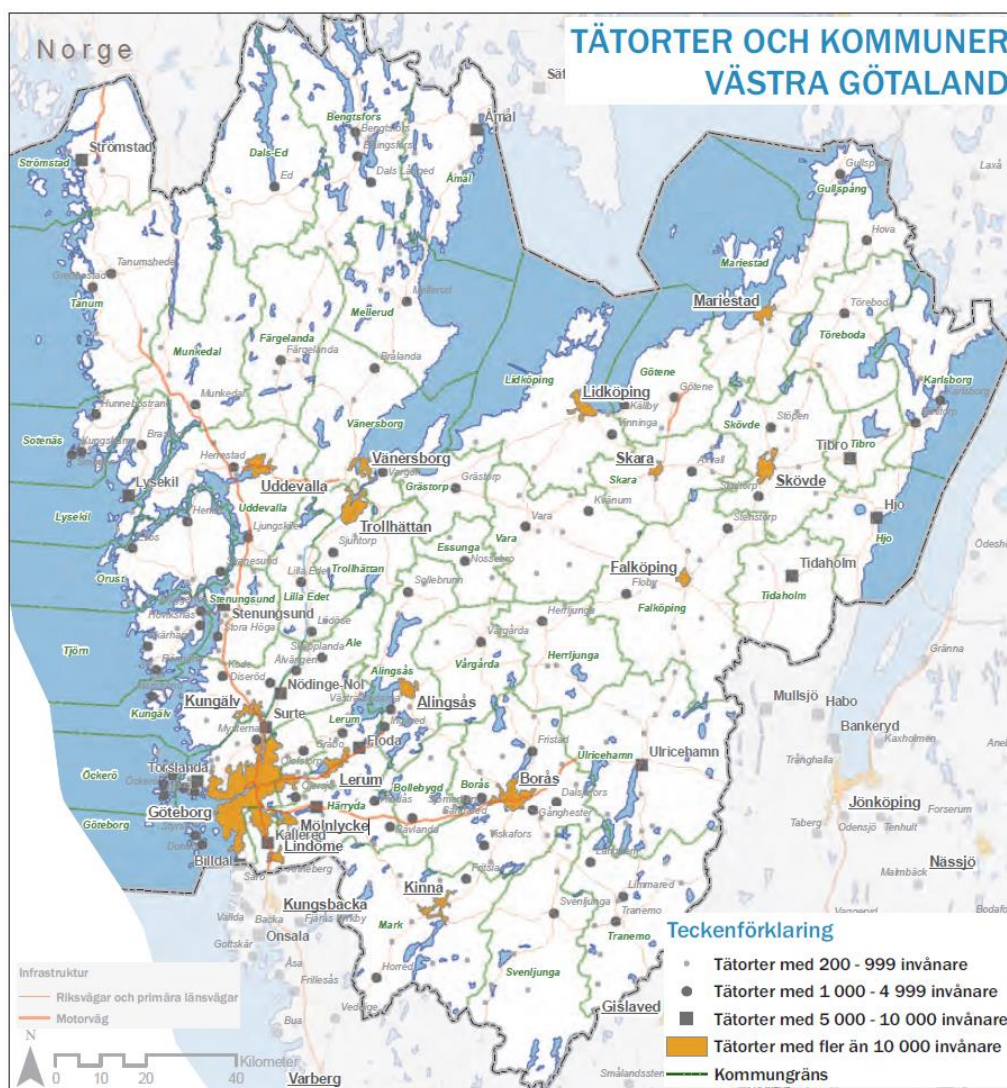
Det bör även understrykas att i ett till ytan sett stort och glesbefolkat land som Sverige finns det inget recept för alla delar vad gäller polycentrism eller monocentrism. Förutsättningarna växlar och det gäller att hushålla med begränsade resurser. Detta medför att utfallet med nödvändighet blir olika i olika delar av landet. Detta kan också visa sig vara fallet mellan olika delregioner i Västra Götaland.

3. Tätorternas lokaliseringsmönster

I detta kapitel analyseras tätorternas lokaliseringsmönster i Västra Götaland och dess fyra delregioner. Utgångspunkten är hur den rumsliga fördelningen av tätorter och mer större städer ser ut samt hur tätortsstrukturen förhåller sig till de större vägarna i vägnätet.

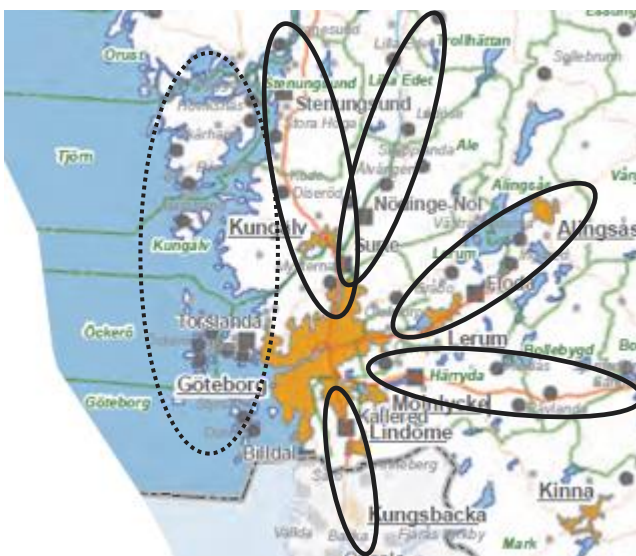
3.1 Tätorterna i Västra Götaland

I kartan nedan framgår tätortsstrukturen i Västra Götaland. Den tätaste delen av Västra Götaland är Göteborgsregionen som svarar för mer än en tredjedel av samtliga 332 tätorter. Den glesaste strukturen återfinns i norra delen av regionen (norra Fyrbodal) där avsaknaden av tätorter med fler än 10 000 invånare är påtaglig. I följande avsnitt analyseras tätortsstrukturen mer utförligt genom en analys av de fyra delregionerna.



3.2 Lokaliseringen i Göteborgsregionen

Den rumsliga lokaliseringen av Göteborgsregionens 125 tätorter domineras av Göteborg och de viktigaste vägarna i delregionen. Göteborg, Alingsås och Kungälv har fler än 20 000 invånare (Kungsbacka ligger strax under). Det betyder att det finns någorlunda stora tätorter i alla riktningar från Göteborg utan västerut. Det finns sex stycken centrala stråk i regionen varav samtliga leder till Göteborg. Samtliga större tätorter är belägna längs med dessa stråk. Norrut från Göteborg löper E6:an som passerar Kungälv och Stenungsund samt flera mindre tätorter. Vägen löper upp mot Fyrbodal och väster om Uddevalla. Det andra nordliga stråket från Göteborg följer E45:an med bl.a. Nödinge-Nol och Lilla Edet som närbelägna tätorter. Stråket leder vidare mot Trollhättan i Fyrbodal.



Det nordöstliga stråket som utgår från E20 leder mot Partille, Lerum, Floda och Alingsås. Det östliga stråket, som utgår från Riksväg 40 leder mot Mölnlycke, Landvetter och Bollebygd. Vägen löper vidare till Borås. Det sydliga stråket som utgår från E6:an leder mot Kungsbacka och Onsala. Därefter följer större städer som Varberg, Falkenberg och Halmstad. Merparten av övriga tätorter som inte följer något av ovannämnda stråk är belägna på öarna. Samtliga större tätorter är belägna inom 50 kilometers avstånd från centrala Göteborg, vilket skapar goda pendlingsförutsättningar.

Järnvägsnätet (ej utmärkt i kartan) följer samma radiella logik som vägnätet. Västra stambanan förbinder Alingsås och Lerum med Göteborg. Västra stambanan är en viktig förbindelse mellan Göteborgsregionen och Skaraborg eftersom tåg bland annat stannar i Falköping och Skövde. Söderut från Göteborg löper Västkostbanan som skapar en förbindelsen mellan Göteborg och de största tätorterna i Halland och Skåne. Norrut från Göteborg löper Bohusbanan som slutar i Strömstad. Ytterligare två viktiga kollektivtrafikstråk är Kust till kust-banan som förbinder Bollebygd och Borås med Göteborg, och Norge-/Vänersbanan som förbinder Trollhättan med Göteborg.

Lokaliseringsmönstret vittnar om en tydligt monocentrisk delregion. Samtliga större stråk leder i riktning mot/från Göteborg. Detta är typiskt för en region som domineras av en stor stad där övriga orter är beroende av denna för sysselsättning och inkomst. Detta leder till asymmetriska pendlingsmönster där de mindre orterna fungerar som boendeorter och leverantörer av arbetskraft. Detta visar sig också genom att de flesta övriga tätorter belägna i närheten av dessa stråk och undantagen utgörs främst av tätorter belägna på öar. Tvärförbindelserna mellan stråken förefaller dock svaga, vilket innebär mindre goda förutsättningar för interaktion mellan stråken. Tätorter utanför de större vägarna kommer inte heller att bli lika beroende av den stora centralorten som de som har korta avstånd och inte minst god tillgänglighet. Pendlingsförutsättningarna till övriga delregioner är goda, både med kollektivtrafik och bil.

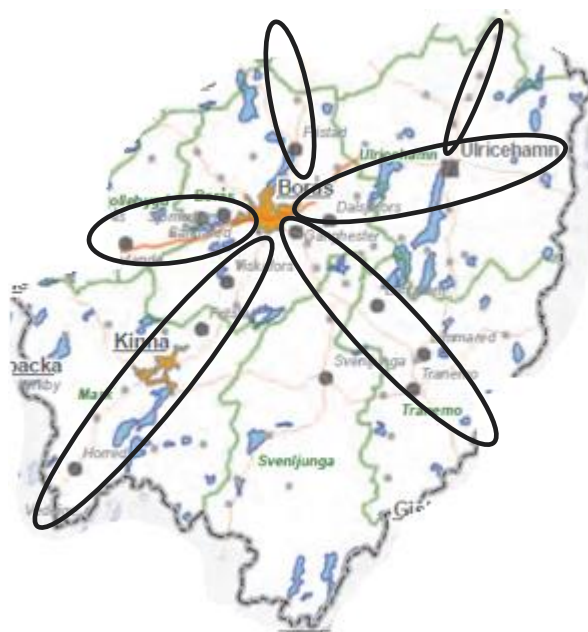
3.3 Tätorterna i Sjuhärad

Den rumsliga lokaliseringen av Sjuhärads 68 tätorter domineras av Borås och de viktigaste vägarna i delregionen. Borås är den enda tätorten med fler än 20 000 invånare. De två sekundärorterna ligger på varsin sida om Borås. Det finns sex stycken centrala stråk i regionen varav samtliga utom ett leder till Borås (undantaget är riksväg 46 som löper norr-rut från Ulricehamn i riktning mot Falköping). Samtliga större tätorter är belägna längs med de centrala stråken.

Västerut från Borås löper riksväg 40 som leder vidare mot Bollebygd och Göteborg. Sydväst om Borås löper riksväg 41 till Kinna och vidare till E6:an norr strax om Varberg. Sydöst om Borås löper riksväg 27 i riktning mot Limmared, Tranemo m.fl. och därefter Gislaved och Värnamo (de sistnämnda orterna är nog mer beroende av Jönköping och utvecklingen i Jönköpings län än Sjuhärad). I östlig riktning från Borås löper riksväg 40 mot Ulricehamn och vidare mot Jönköping. Norr om Borås löper riksväg 42 mot Fristad och korsar E20 vid Vårgårda. Samtliga större tätorter är belägna inom 50 kilometers avstånd från centrala Borås, vilket skapar goda pendlingsförutsättningar.

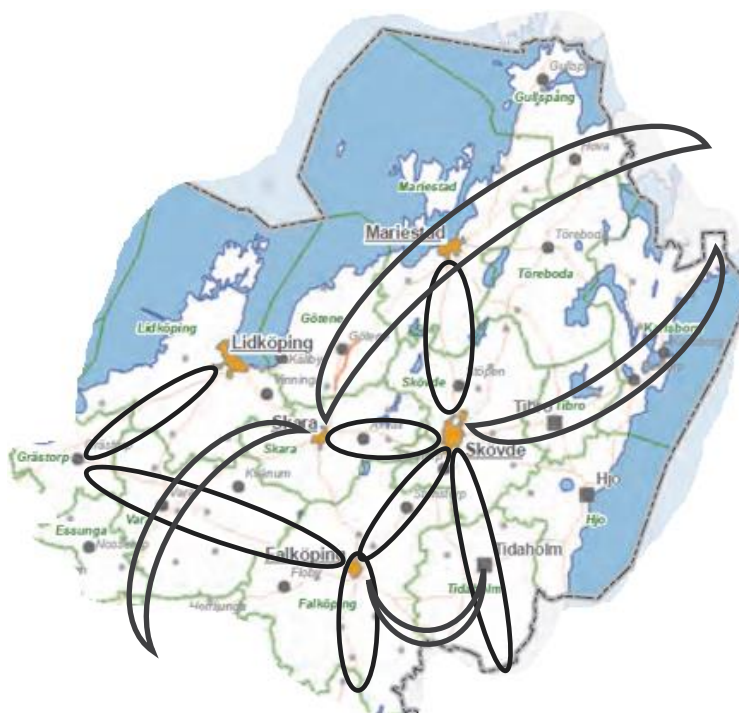
Det finns tre centrala järnvägsstråk som samtliga har tågstopp i Borås och förbinder Sjuhärad med andra delregioner. Dessa är Kust till kust-banan i västlig riktning mot Göteborg och i sydostlig riktning mot Värnamo, Viskadalsbanan som löper i sydvästlig riktning från Borås mot Kinna och Varberg samt Älvsborgsbanan som förbinder Borås med Herrljunga och "Trestad" i Fyrbodal.

Enbart lokaliseringsmönstret vittnar om en tydligt monocentrisk delregion. För det första leder samtliga större stråk i riktning mot/från Borås. För de andra är de flesta övriga större tätorter och mindre tätorter belägna i närheten av dessa stråk. För det tredje är tvärförbindelserna mellan dessa stråk svaga, vilket innebär mindre goda förutsättningar för interaktion mellan stråken och hämmar utvecklingen mot en polycentrisk region. Tvärförbindelserna utgörs som högst av tresiffriga riksvägar. Pendlingsförutsättningarna till Borås förefaller vara goda från de flesta tätorterna i Sjuhärad. Det är främst från mindre tätorter i utkanten av regionen där avstånden är tillräckligt långa för att begränsa benägenheten att pendla till Borås. Pendlingsförutsättningarna till andra delregioner är bäst längs stråket längs riksväg 40.



3.4 Tätorterna i Skaraborg

Det är inte utan grund som Skaraborg kallar sig en nätverksregion. Den rumsliga lokaliseringen av Skaraborgs 72 tätorter och dragningen av de centrala stråken skapar förutsättningar för det. Skövde och Lidköping har fler invånare än 20 000 invånare. Det finns nästan ett dussintals centrala stråk i regionen varav hälften har en koppling till primärorten Skövde. Från Skövde och norrut löper riksväg 26 och förbinder staden med Mariestad. Samma väg i sydlig riktning från Skövde leder mot Tidaholm. Strax söder om Skövde ansluter riksväg 46 som leder mot Falköping. Riksväg 49 är också en viktig väg som österut förbinder Skövde med Tibro och Karlsborg



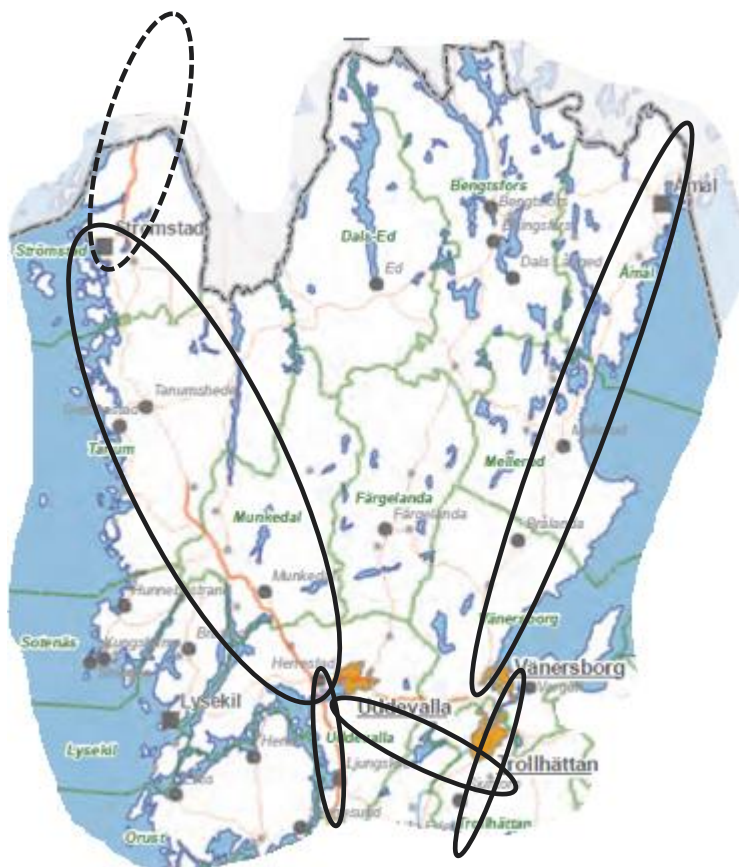
och västerut med Skara. Ingen Europaväg löper emellertid förbi Skövde. E20 löper förbi Mariestad, Götene och Skara. Det finns också ytterligare större riksvägar som förbinder Falköping och Tidaholm, Lidköping och Grästorp, m.fl. Samtliga större tätorter är belägna inom ca 60 kilometers avstånd från centrala Skövde. Samma maximala avstånd råder i förhållande till varje större tätort. Detta skapar goda pendlingsförutsättningar. Vårgårda är delvis ett undantag med ett avstånd till Skövde på knappt 90 kilometer. Vårgårda har dock nära till Alingsås samt närmare till Göteborg än någon annan av de större tätorterna i Skaraborg. Skövde är dock den dominerande inpendlingsorten och tycks ha behållit denna position.

Skaraborg har ett flertal betydelsefulla järnvägsstråk. Västra Stambanan förbinder Falköping och Skövde med Göteborg. Kinnekullebanan löper dessutom längs med Vänerens kustremsa och förbinder orter som Mariestad och Lidköping med varandra och med mindre tätorter. Jönköpingsbanan förbinder Falköping med orter som Jönköping och Nässjö. Även Älvsborgsbanan som förbinder Borås med Trestad stannar i några orter i västra Skaraborg. I övrigt finns ett antal nedlagda järnvägsspår eller spår som endast används för godstrafik.

Lokaliseringsmönstret vittnar förvisso om att Skövde har en särställning i Ortsstrukturen, men att Skaraborg är den delregion som har bäst förutsättningar för en polycentrisk struktur. Att E20 passerar förbi Mariestad och Skara samt att Lidköping drar nytta av den skapar förutsättningar till en mer balanserad regional utveckling även om Skövde sticker ut genom de centrala stråkens dragning. Falköping och Skövde har troligtvis de bästa förutsättningarna för mer långväga pendling på grund av Västra Stambanan.

3.5 Tätorterna i Fyrbodals

Fyrbodals är den mest glesbefolkade delregionen i Västra Götaland med långa avstånd mellan delregionens hörn. Den rumsliga lokaliseringen av Fyrbodals 67 tätorter skiljer sig från andra delregioner. Delregionen är indelad i 3-4 delar. De tre klart största orterna (Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg) är tillsammans med några andra tätorter samlade i den södra delen av Fyrbodals där man också kan se ett embryo till en kompletterad polycentrisk utveckling. Dessa tre tätorter är de enda med fler än 20 000 invånare. Den andra och tredje samlingen utgörs av tätorterna vid norra respektive södra Bohuskusten. Den fjärde samlingen utgörs av tätorterna i Dalsland.



Det finns fem stycken centrala stråk i regionen varav samtliga har en anknäring till minst en av städerna i "Trestad" (Uddevalla-Trollhättan-Vänersborg).

Norrut strax väster om Uddevalla löper E6:an norrut som passerar Munkedal, Tanumshede och Strömstad.

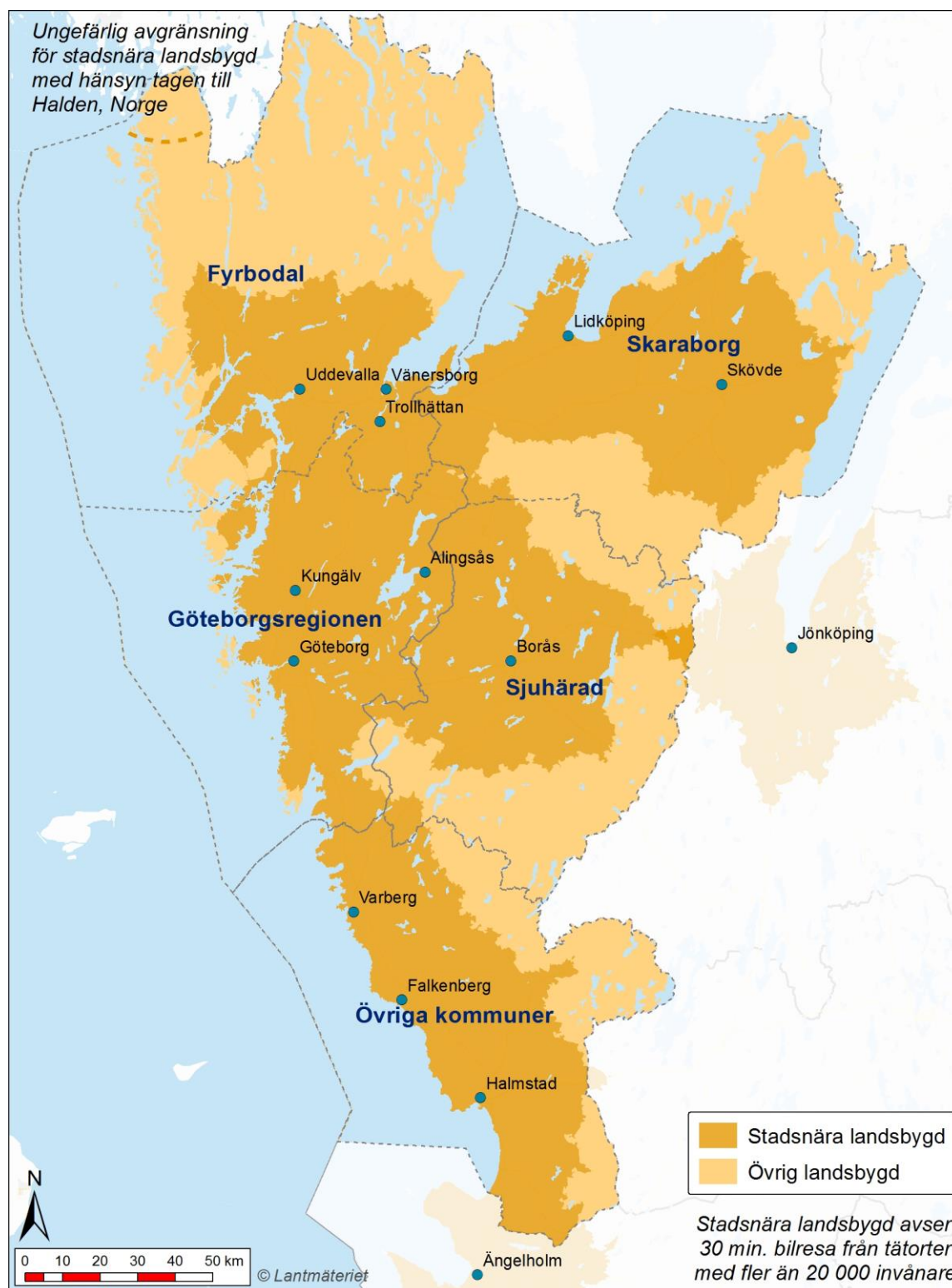
Den vägen förbinder även nordvästra Fyrbodals med Norge (en viktig väg i Norge är dessutom väg 21 som löper mellan E6:an och Halden). I sydlig riktning löper E6:an förbi Ljungskile, Stenungsund och vidare mot Göteborg. Riksväg 44 förbinder Uddevalla och Trollhättan med varandra. Öster om Trollhättan löper vägen vidare mot Lidköping. E45:an förbinder Vänersborg och Trollhättan och löper söderut i riktning mot Göteborg. Norrut från Vänersborg förbinder samma väg Trestad med Mellerud, Ämål m.fl. Det finns ett par mindre (tresiffriga) riksvägar som löper i nord-sydlig riktning. Det handlar bland annat om riksväg 165 mellan Dingle och Vassbotten, riksväg 172 mellan Färgelanda och Uddevalla samt sträckningen norr om Färgelanda. Riksväg 173 mellan Färgelanda och E45:an är en annan. Riksväg 172 som bland annat förbinder Bengtsfors med Ämål är en tredje. Flera viktiga järnvägsstråk knyter samman orter inom Fyrbodals och Fyrbodals med orter i andra delregioner. Söderut knyter Bohusbanan samman Uddevalla med Stenungsund och Göteborg samt norrut mot Strömstad. Norge-/Vänersbanan knyter samman Trollhättan med Göteborg samt norrut mot Mellerud, Ämål, Säffle och vidare. Älvsborgsbanan knyter samman Uddevalla och Trollhättan samt skapar en förbindelse mellan Trestad och Borås. De järnvägsstråk som passerar genom Dalslands inland har ingen eller begränsad persontrafik. Undantaget är Norgebanan som förbinder Ed med Norge och Trollhättan. Färdtiden till Trollhättan är ca 45 minuter.

Lokaliseringsmönstret och avstånden vittnar om en delregion där en av de stora utmaningarna är den rumsliga sammanhållningen. I och med att de stora stråken ansluter till Trestad framstår lokaliseringsmönstret i huvudsak som monocentriskt. Det hindrar dock inte polycentriska strukturer i delar av Fyrbodals, särskilt då mellan städerna i Trestad. De orter som ligger i de norra delarna har sämre förutsättningar för interaktion och riskerar komma på mellanhand och inte integreras i Trollhättan-Vänersborgs lokala arbetsmarknad. Det gäller främst Bengtsfors och Dals-Ed. Att nämnda orter dessutom ligger relativt glesbefolkade områden underlättar inte utvecklingen mot en polycentrisk struktur för hela regionen. Det går således även här att se en uppdelning mellan den södra delen – som till stor del är riktad mot

Göteborg – och den norra som verkar mer ”isolerat” och där närheten till Karlstad och Säffle istället kan vara en motverkande attraktionskraft. Pendlingsförutsättningarna till övriga delregioner är bäst i Trestad.

3.5.1 STADSNÄRA OCH ÖVRIG LANDSBYGD

Tillgänglighet till städer har betydelse för landsbygdens utvecklingsförutsättningar. I karta 3:1 framgår den rumsliga fördelningen mellan mer stadsnära och övrig landsbygd.



Karta 3:1 Fördelningen av stadsnära och tätortsnära landsbygd (2013)

Landsbygdsområdena är definierade efter hur långt en bilresa på 30 minuter sträcker sig i geografin från städer med fler än 20 000 invånare. Anledningen till gränsdragningen med 20 000 invånare är att det krävs en viss storlek på en stad för att ett mer diversifierat utbud av service, arbetstillfällen etc. ska förekomma. Nästan all landsbygd är stadsnära i Göteborgsregionen på grund av den goda tillgängligheten. Övrig landsbygd utgörs främst av öar i skärgården. Den stadsnära landsbygden i Sjuhärad utgörs främst av omlandet runt Borås, men även i norra delen på grund av närhet till Alingsås. Övrig landsbygd förekommer i den södra regiondelen och i gränslandet mot Skaraborg. I Skaraborg definieras merparten av landsbygden som stadsnära, eftersom Skövde och Lidköping har ett visst avstånd mellan sig. Övrig landsbygd förekommer främst i gränslandet mot Sjuhärad och i nordöstra Skaraborg mot Örebro län. I Fyrbodal är den stadsnära landsbygden koncentrerad till området kring Trestad eftersom alla städer i regionen med fler invånare än 20 000 är belägna där. Nästan hela delen av Bohuskusten och Dalsland ligger utanför stadsnära landsbygd. Den här indelningen kommer att tillämpas i olika delar av rapporten för få öka förståelsen för närheten mellan stad och land.

3.6 Sammanfattande slutsatser

I detta kapitel dras följande slutsatser av tätorternas lokaliseringmönster.

- **Göteborgsregionen:** Lokaliseringmönstret vittnar om en tydligt monocentrisk delregion, eftersom samtliga större stråk leder i riktning mot/från Göteborg. De flesta övriga större tätorter och mindre tätorter är dessutom belägna i närheten av dessa stråk. Tvärförbindelserna mellan stråken är svaga i jämförelse med de radiella stråken, vilket innebär mindre goda förutsättningar för interaktion mellan stråken. Pendlingsförutsättningarna till övriga delregioner är goda, både med kollektivtrafik och bil.
- **Sjuhärad:** Lokaliseringmönstret vittnar om en tydligt monocentrisk delregion, eftersom samtliga större stråk i riktning mot/från Borås. Dessutom är de flesta övriga större tätorter och mindre tätorter belägna i närheten av dessa stråk. Tvärförbindelserna mellan stråken svaga i jämförelse med de radiella stråken, vilket innebär mindre goda förutsättningar för interaktion mellan stråken. Pendlingsförutsättningarna till andra delregioner är bäst längs stråket längs riksväg 40.
- **Skaraborg:** Lokaliseringmönstret vittnar om att Skövde har en särställning i Ortsstrukturen, men att Skaraborg är den delregion som har bäst förutsättningar för en polycentrisk struktur och utveckling. Att E20 passerar förbi Mariestad och Skara samt att Lidköping drar nytta av den skapar förutsättningar till en mer balanserad regional utveckling. Falköping och Skövde har troligtvis de bästa förutsättningarna för mer långväga pendling på grund av Västra Stambanan.
- **Fyrbodal:** Lokaliseringmönstret och avstånden vittnar om att den rumsliga sammanhållningen är en av de stora utmaningarna i Fyrbodal. I och med att de stora stråken ansluter till Trestad framstår lokaliseringmönstret i huvudsak som monocentriskt. Det hindrar dock inte polycentriska strukturer i delar av Fyrbodal, exempelvis mellan städerna i Trestad. Pendlingsförutsättningarna till övriga delregioner är bäst i Trestad.
- **Stadsnära och övrig landsbygd:** Fördelningen mellan stadsnära och övrig landsbygd skiljer sig markant mellan delregionerna. I Göteborgsregionen finns nästan bara stadsnära landsbygd och i Fyrbodal är mindre än hälften av landsbygdens yta att betrakta som stadsnära. Det torde innebära väsentligt olika utvecklingsförutsättningar.

4. Tätorternas inbördes storlek

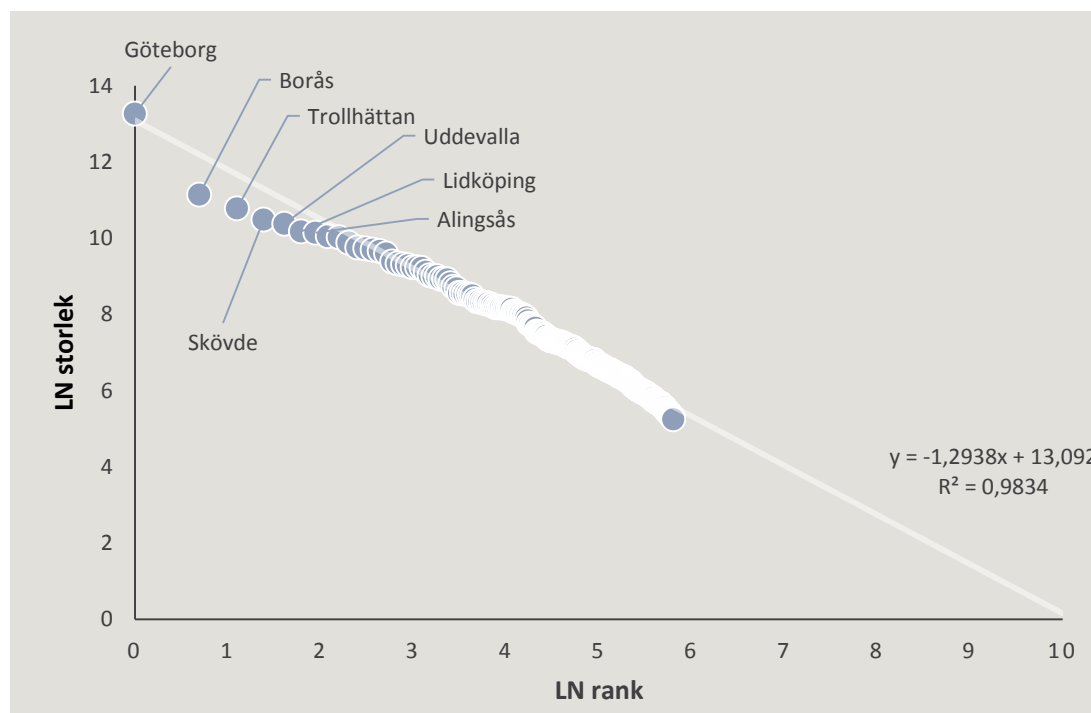
Ortssystem utgör i praktiken vanligtvis en centralortshierarki där orternas inbördes storleksförhållanden påverkar regionens grad av monocentrism eller polycentrism. I detta kapitel analyseras tätortsstrukturen och utifrån denna presenteras en indelning av orterna efter invånarantal och sysselsatta.

4.1 Tätortstrukturen enligt rank size-rule

I rank-size rule analysen för Västra Götaland studeras regionens ortstruktur både på en regional- och delregional nivå. För Västra Götaland samt de fyra delregionerna har samtliga tätorter analyserats utifrån variablerna folkmängd (2014) och sysselsatt dagbefolkning (2013). Detta gör det möjligt att analysera tätortsstrukturen både ur ett boendeperspektiv och arbetsmarknadsperspektiv. Syftet med rank size analysen är dessutom att identifiera naturliga "brytningar" i ortstrukturen, d.v.s. urskilja grupper av tätorter på olika nivåer i tätortshierarkin. Genom att identifiera dessa brytningar är det möjligt att bryta upp tätorterna i olika kategorier och bestämma en tätortstypologi (se följande kapitel).

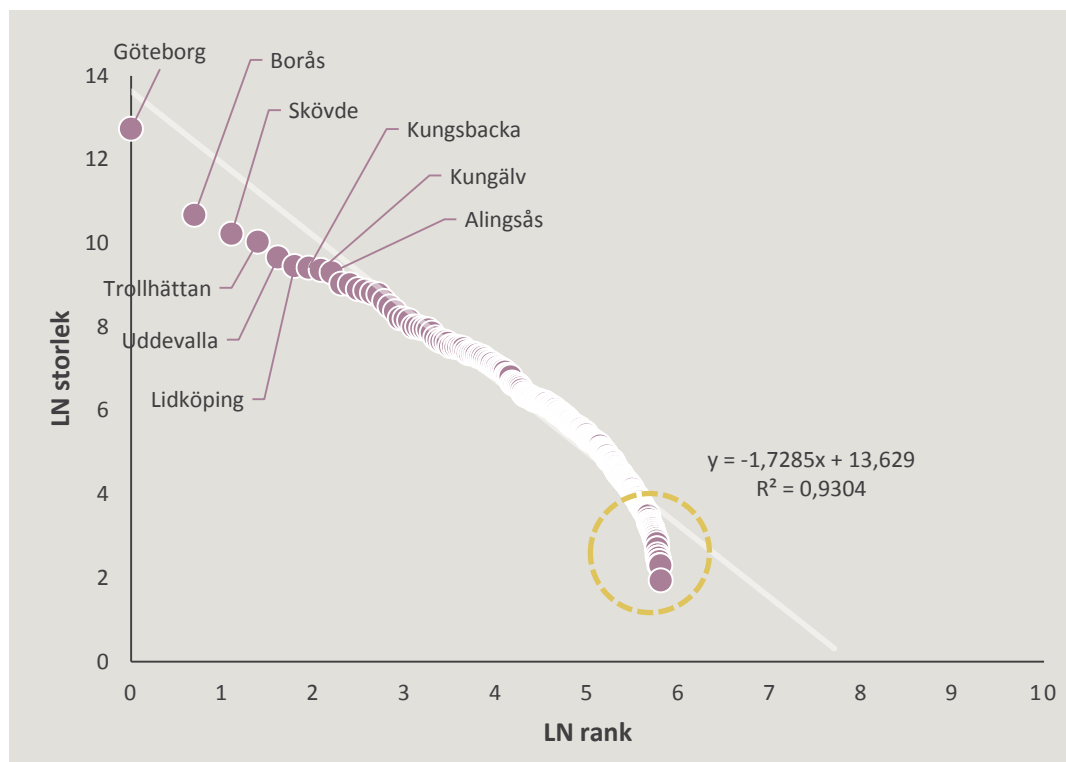
4.1.1 TÄTORTERNA I VÄSTRA GÖTALAND

I Figur 4:1 framgår tätortsstrukturen för samtliga 332 tätorter i Västra Götaland. I ett boendeperspektiv finns det vissa inslag av flerkärnighet. År 2014 hade ortstrukturen en lutning på -1,29. Även om denna lutning är något brantare än -1 följer ortstrukturen rank-size måttet relativt bra. Ortstrukturen för 2014 synliggör dock att det finns en stor variation längst upp i hierarkin. I det här fallet är den andra rankade orten (Borås) och tredje rankade orten (Trollhättan) alldeles för små i jämförelse med den första rankade orten (Göteborg¹⁵). Linjen blir desto mer flack ju längre ned i ortshierarkin vi kommer. Det är vanligt förekommande och visar att det är många av regionens mindre tätorter som storleksmässigt liknar varandra. Detta mönster är även typiskt för Sverige i sin helhet där vi har fyra stora städer (över 200 000 invånare) och som präglar rank-size kurvan för landet i sin helhet och för de flesta delregionerna i landet.



¹⁵ Tätorten Göteborg är belägen i kommunerna Partille, Mölndal och Göteborg.

Figur 4:1 Ortstrukturen i Västra Götaland. Tätorternas storlek avser folkmängd, år 2014. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala



Figur 4:2 Ortstrukturen i Västra Götaland. Tätorternas storlek avser den sysselsatta dagbefolkningen, år 2013. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala

Ur ett arbetsmarknadsperspektiv är tätortstrukturen i Västra Götaland inte lika polycentrisk som boendestrukturen är flerkärnig. I jämförelse med rank-size analysen för folkmängd är lutningen på trendlinjen något brantare för den sysselsatta dagbefolkningen (jämför Y-värdet i figur 4:1 och figur 4:2). Till skillnad från boendestrukturen är därmed sysselsättningen mer koncentrerad till några orter i regionen. Även här finns det dock stora variationer inom ortstrukturen. Längst upp i hierarkin är lutningen relativt brant. Detta är en konsekvens av att Göteborg har en förhållandevis hög andel av den sysselsatta dagbefolkningen, vilket innebär ett stort hopp till nästa tätort som är Borås. Även om Skövde befolkningsmässigt är mindre än Trollhättan rankas Skövde högre än Trollhättan utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv. Linjen planar dock ut i mitten av tätortshierarkin och här finns ett antal medelstora tätorter där antalet sysselsatta är någorlunda lika många. Längst ner i hierarkin finns utpräglade boendeorter där antalet sysselsatta är mycket få (se gul cirkel). Den hastiga nedgången längst ner i hierarkin vittnar om en kritisk gräns där den sysselsatta dagbefolkningen tenderar att sjunka mycket snabbt. Längst ner i hierarkin finns många storleksmässigt små tätorter som t.ex. Ulvåker, Fagerhult, Åstol och Kalvsund.

Över tid har tätortsstrukturen varit relativt stabil i Västra Götalandsregionen. Boendestrukturen år 1980¹⁶ hade en lutning på -1,26, vilket kan jämföras med 2014 års lutning på -1,29. Det innebär att lutningen har blivit något brantare, men endast marginellt. Samma mönster gäller för ortstrukturen utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv där lutningen år 2000¹⁷ var -1,68, vilket kan jämföras med 2013 års lutning på -1.72.

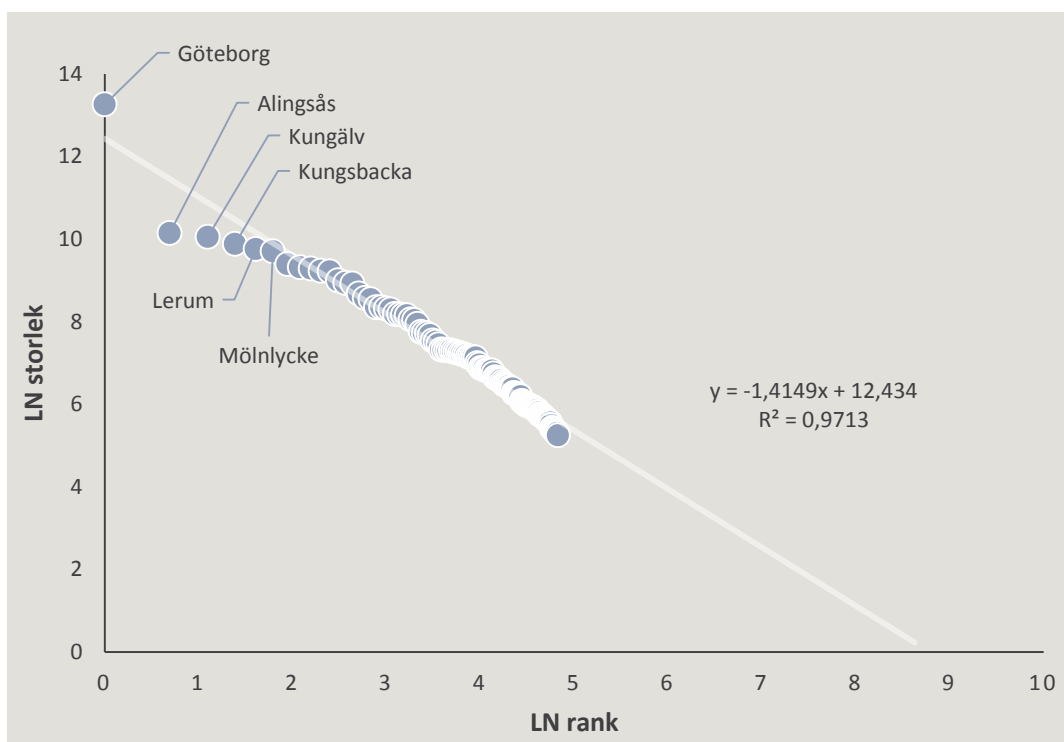
¹⁶ Baseras på antalet tätorter som fanns år 1980, d.v.s. 267 stycken

¹⁷ Baseras på antalet tätorter som fanns år 2000, d.v.s. 306 stycken

4.1.2 TÄTORTERNA I GÖTEBORGSREGIONEN

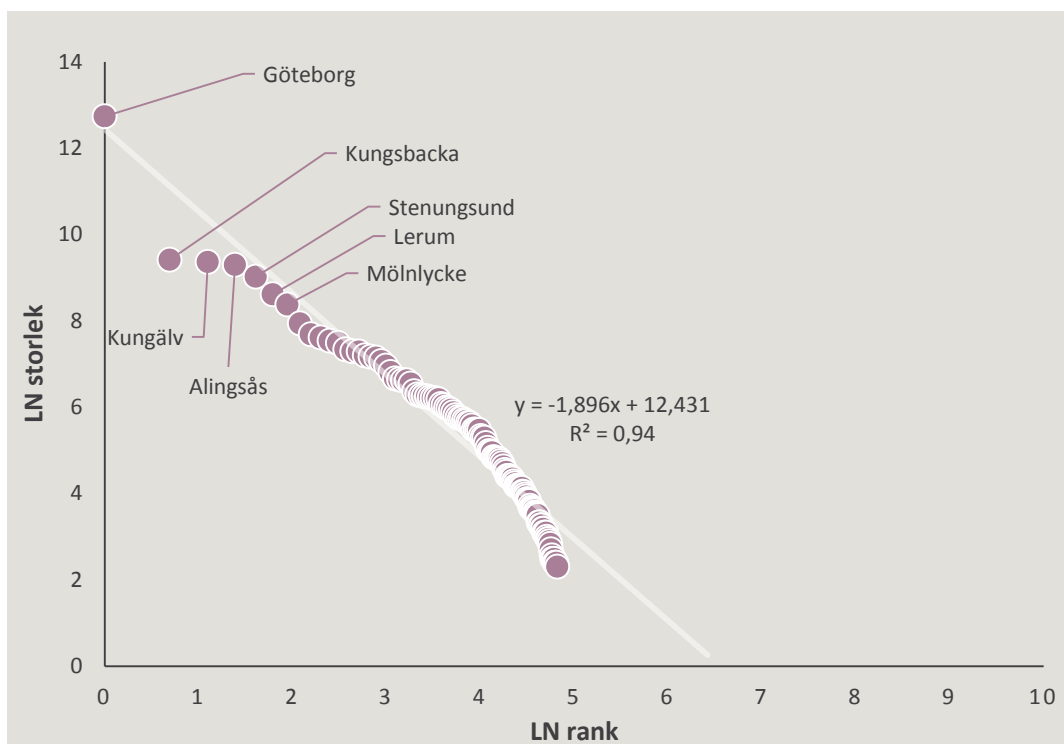
Ortstrukturen för samtliga 125 tätorter i Göteborgsregionen liknar på många sätt den övergripande strukturen för hela Västra Götaland. Göteborgsregionen är exempelvis mer polycentrisk utifrån ett boendeperspektiv än utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv och detta är typiskt för svenska regioner och i synnerhet för de som domineras av en stor stad med ett ofta relativt glesbefolkat omland. De lokala arbetsmarknaderna i norra Sverige är exempel på sådana regioner. Lutningen på trendlinjen är brantare för den sysselsatta dagbefolkningen än för folkmängden (jämför y-värdet i figur 4:3 och figur 4:4). Detta innebär att arbetsmarknaden är mer koncentrerad till ett fåtal tätorter, medan boendemönstret är mer utspritt i regionen. Vad som kännetecknar Göteborgsregionen är att det framförallt finns stora variationer längst upp i regionens hierarki. Göteborg tätort är framförallt mycket större än de andra tätorterna, vilket skapar ett stort hopp mellan den första rankade orten (Göteborg) och den andra rankade tätorten (Alingsås). Detta medför att lutningen på linjen blir relativt stor längst upp i hierarkin. Linjen planar sedan ut i och med att Alingsås, Kungälv och Kungsbacka är relativt lika stora, både utifrån ett boendeperspektiv och sett till sysselsatt dagbefolkning.

Över tid har boendestrukturen i Göteborg blivit något mer flerkärnig. År 1980¹⁸ var lutningen på trendlinjen -1,47, vilket kan jämföras med 2014 års lutning på -1,41. En förklaring är att antalet tätorter har ökat markant i Göteborgsregionen, från 76 tätorter år 1980 till dagens 125 stycken.



Figur 4:3 Ortstrukturen i Göteborgsregionen. Tätorternas storlek avser folkmängd, år 2014. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala

¹⁸ Baseras på antalet tätorter som fanns år 1980



Figur 4:4 Ortstrukturen i Göteborgsregionen. Tätorternas storlek avser den sysselsatta dagbefolkningen, år 2013. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala

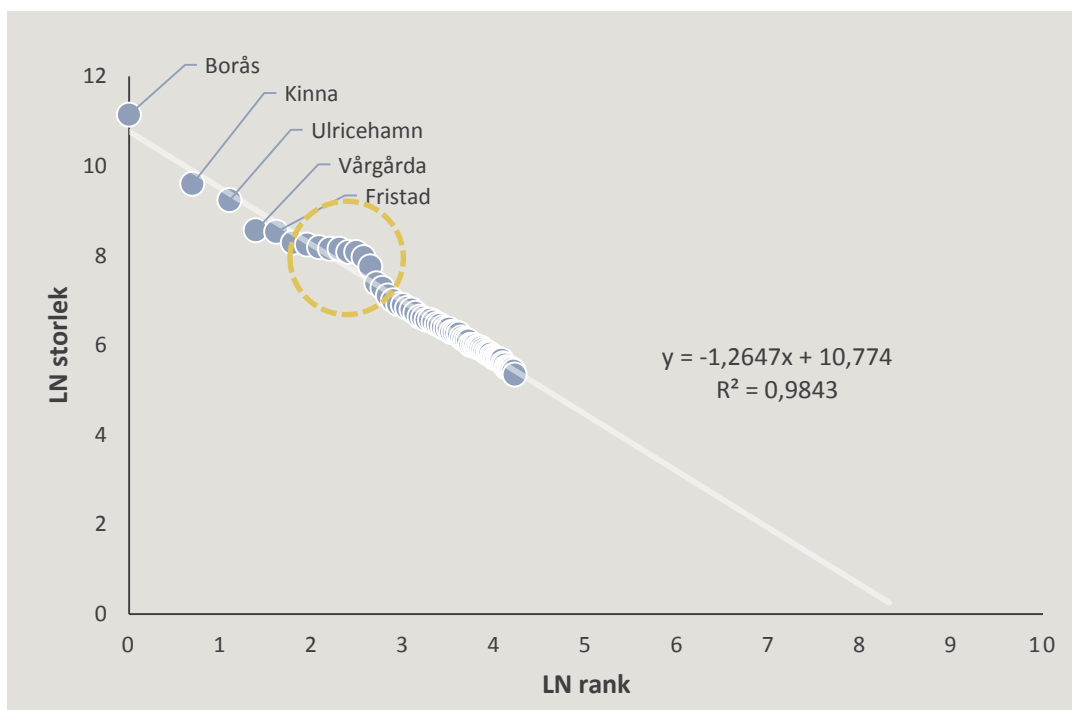
4.1.3 TÄTORTERNA I SJUHÄRAD

Av de fyra delregionerna i Västra Götaland är Sjuhärad minst monocentrisk när det kommer till boendestrukturen. Lutningen på trendlinjen (figur 4:5) är -1,26 vilket är en något flackare linje än exempelvis Göteborgsregionen. Anledningen är framförallt att det i Sjuhärad finns ett antal medelstora tätorter i mitten av tätortshierarkin som storleksmässigt liknar varandra, vilket innebär att linjen planar ut. Detta mönster illustreras som en "puckel" i diagrammet där det är ett antal tätorter som går ovanför trendlinjen (se gul cirkel). Här finns tätorter som till exempel Herrljunga, Viskafors, Bollebygd, Svenljunga, Dalsjöfors och Tranemo. Likt de andra delregionerna utmärker sig Sjuhärads största tätort (Borås) genom att vara betydligt större än de två tätorterna som rankas som nummer 2 (Kinna) och Ulricehamn (3).

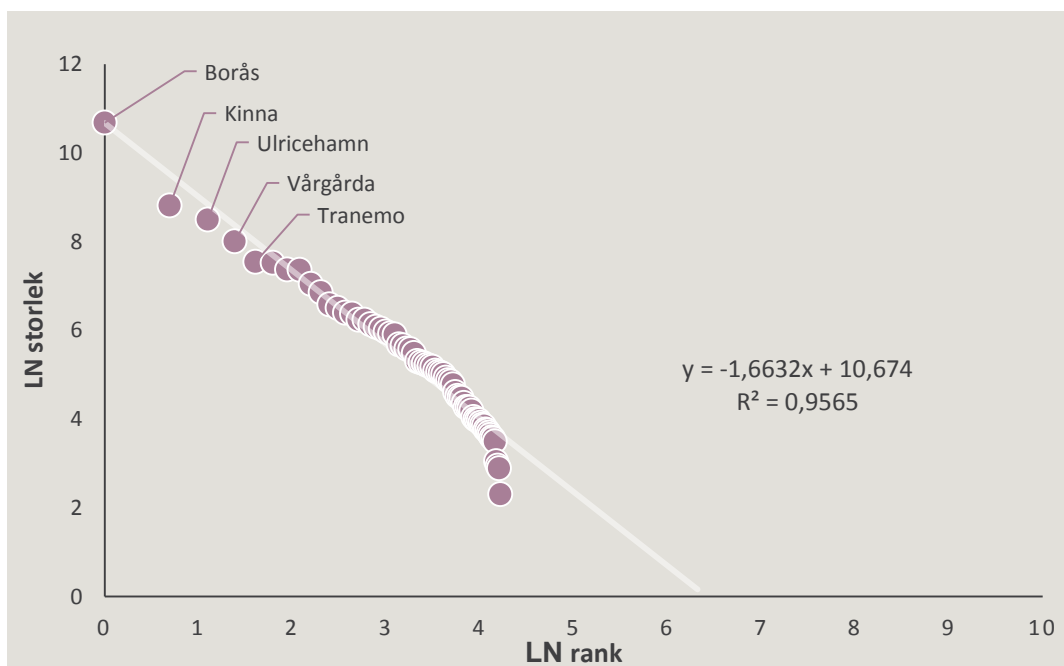
Över tid har boendestrukturen blivit något mer monocentrisk. Lutningen år 1980¹⁹ var -1,21 vilket kan jämföras med 2014 års lutning -1,26.

I jämförelse med boendestrukturen är arbetsmarknaden betydligt mer monocentrisk. Detta blir tydligt i diagrammet för den sysselsatta dagbefolkningen där lutningen på trendlinjen är brantare ($y = -1,66$). I förhållande till delregionens övriga tätorter är en stor andel av den sysselsatta dagbefolkningen koncentrerad till Borås.

¹⁹ Baseras på antalet tätorter som fanns år 1980



Figur 4:5 Ortstrukturen i Sjuhärad. Tätorternas storlek avser folkmängd, år 2014. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala



Figur 4:6 Ortstrukturen i Sjuhärad. Tätorternas storlek avser den sysselsatta dagbefolkningen, år 2013. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala.

4.1.4 TÄTORTERNA I SKARABORG

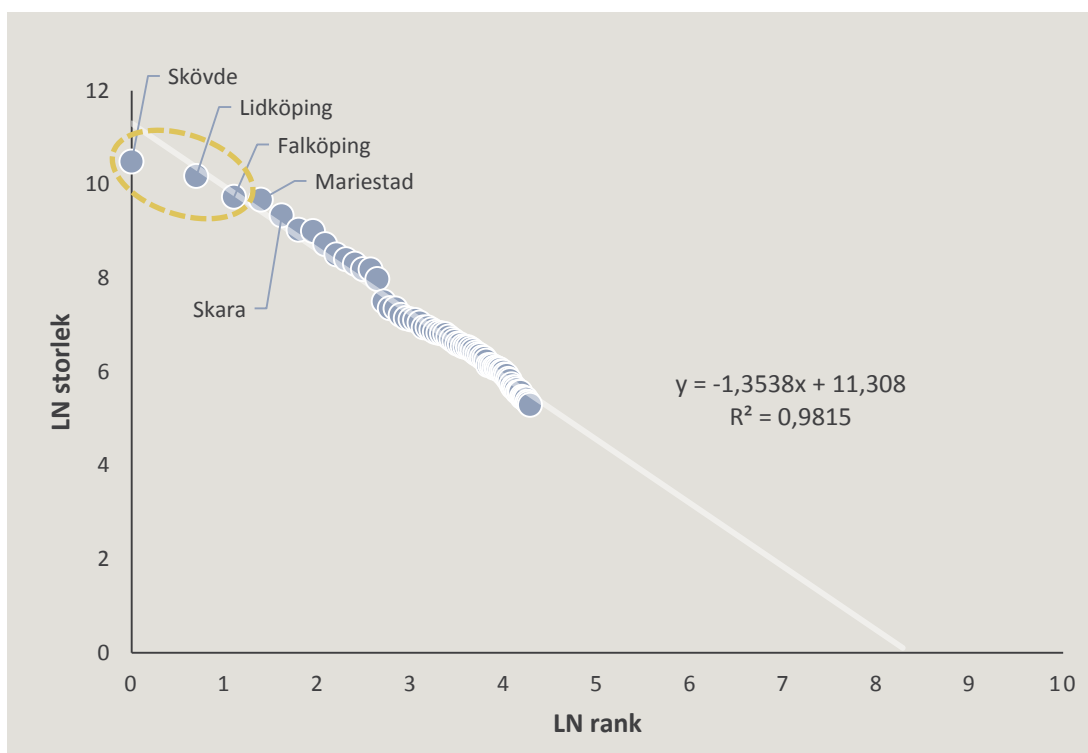
Som konstaterats tidigare har Skaraborg ett flertal centrala infrastrukturstråk som innebär att förutsättningarna för en polycentrisk struktur är goda. Även om boendestrukturen blivit något mer monocentrisk från 1980 och framåt²⁰, finns vissa inslag av flerkärnighet i delregionen. I jämförelse med de övriga delregionerna har Skaraborg på det stora hela en relativt likvärdig lutning på trendlinjen (y -1,35). Det

²⁰ Lutningen på linjen har gått från -1,27 (år 1980) till -1,35 (år 2014)

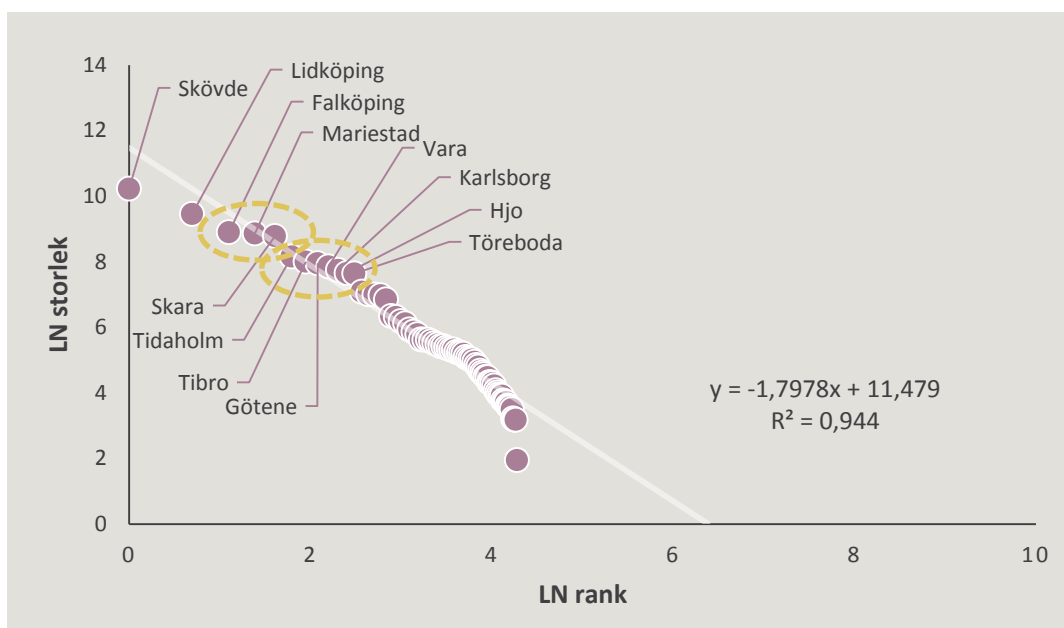
som utmärker Skaraborg är dock att hierarkin inte är lika tydlig längst upp i tätortshierarkin. Även om Skövde är större än Lidköping är hoppen mellan de två första tätorterna inte lika stora i Skaraborg, som exempelvis i Göteborgsregionen (Göteborg-Alingsås) eller i Sjuhärad (Borås-Kinna). En följd av detta är att lutningen är relativt flack längst upp i tätortshierarkin.

Utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv har Skövde en mer utmärkande särställning, och det är ett relativt stort hopp till den andra rankade tätorten (Lidköping). Därefter följer ett intressant mönster med ett antal kluster med tätorter på relativt lika storleksnivå. I det första klustret finns Falköping, Mariestad och Skara som storleksmässigt är lika stora sett till sysselsatt dagbefolkning. Därefter kommer ett kluster med ett antal tätorter som också har relativt lika stor sysselsatt dagbefolkning. Här finns tätorter såsom Tidaholm, Götene, Tibro, Vara och Karlsborg.

Även om arbetsmarknaden tenderar att koncentreras till Skövde, uppvisar Skaraborgs boendestruktur att det finns inslag av flerkärnighet bland framförallt delregionens största tätorter. Detta, i kombination med goda infrastrukturstråk, ger goda förutsättningar för en polycentrisk utveckling trots att Skövde är den stora inpendlingsorten.



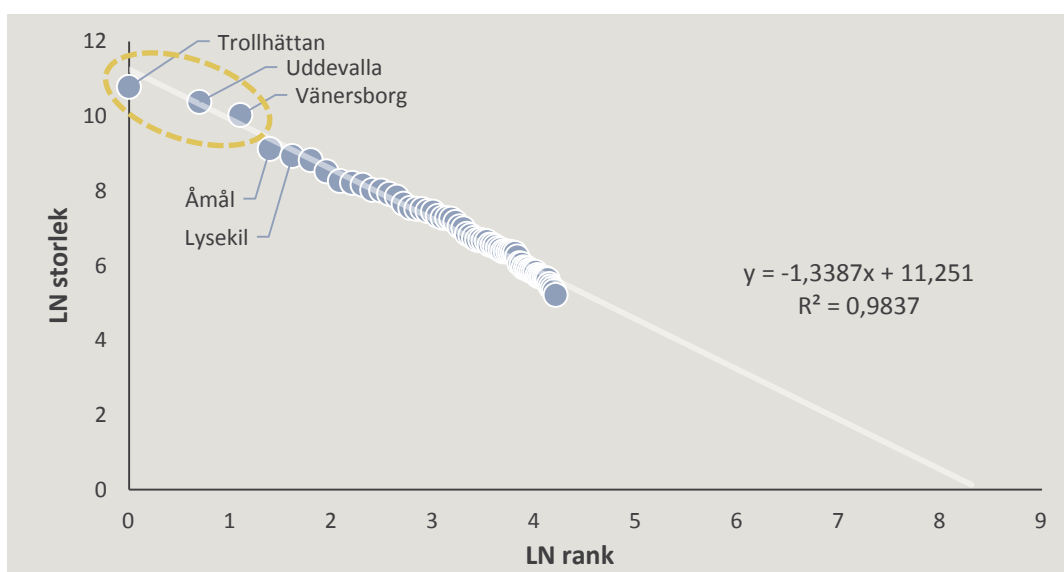
Figur 4:7 Ortstrukturen i Skaraborg. Tätorternas storlek avser folkmängd, år 2014. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala



Figur 4:8 Ortstrukturen i Skaraborg. Tätorternas storlek avser den sysselsatta dagbefolkningen, år 2013. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala.

4.1.5 TÄTORTERNA I FYRBODAL

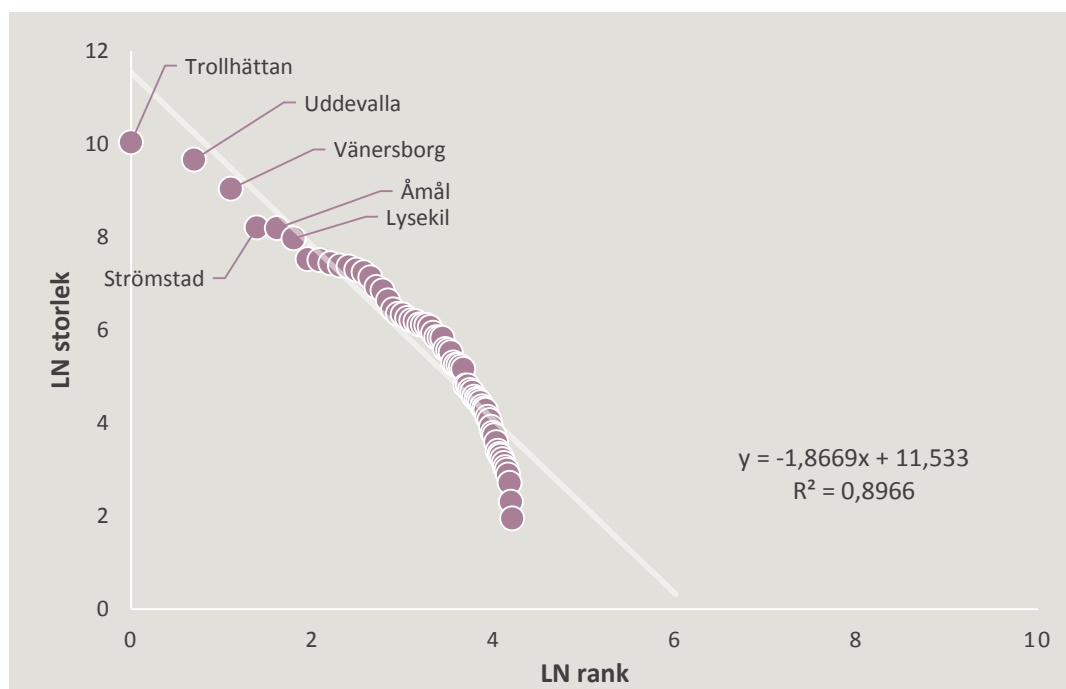
I figur 4:9 framgår rank-size analysen för Fyrbodals samtliga 67 tätorter. Lutningen på trendlinjen i Fyrbodal är relativt lika som för de övriga delregionerna. Detta betyder att det även här finns vissa inslag av flerkärnighet sett till delregionens boendestruktur. Det är storleksförhållandena i delregionens Trestad (Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg) som gör att linjen är relativt flack högt uppe i tätortshierarkin. Eftersom de tre tätorterna i Trestad är relativt lika varandra sett till befolkning, placerar de sig i stort sett på en horisontell linje efter varandra. Detta är en skillnad från exempelvis Göteborgsregionen, eller Sjuhärad, där det är relativt stora hopp mellan den första rankade tätorten och den andra rankade tätorten. Över tid har boendestrukturen i Fyrbodal varit stabil. Lutningen på trendlinjerna år 1980²¹ var -1,34 vilket kan jämföras med 2014 års lutning -1,33.



Figur 4:9 Ortstrukturen i Fyrbodal. Tätorternas storlek avser folkmängd, år 2014. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala

²¹ Baseras på antalet tätorter som fanns år 1980

Utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv är Fyrbodals relativt monocentrisk som en konsekvens av att de dominerande tätorterna (Trestad) ligger i den södra delen. Ett utslag av detta är att den sysselsatta dagbefolkningen är koncentrerad till delregionens större tätorter, det vill säga Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg. I figur 4:10 framgår att trendlinjen för den sysselsatta dagbefolkningen är -1,86, vilket är på samma nivå som Göteborgsregionen, men något brantare än både Sjuhärad och Skaraborg. Likt de övriga delregionerna finns det även i Fyrbodals ett antal tätorter där antalet sysselsatta är mycket få. Här finns framförallt några av Fyrbodals befolkningsmässigt minsta tätorter såsom Torreby, Östra Ånneröd och Fagerhult.



Figur 4:10 Ortstrukturen i Fyrbodals. Tätorternas storlek avser den sysselsatta dagbefolkningen, år 2013. Obs Storlek och rank i logaritmisk skala.

4.2 Storlekstypologier för Västra Götaland och delregionerna

Analysen av rank size-rule har legat till grund för indelningen av tätorterna i ett antal storlekstypologier. Syftet med att ta fram en storlekstypologi är att kunna analysera vilken betydelse som tätorternas storlek spelar, bl.a. för tätorternas karaktär men också för befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i tätorterna. Två storlekstypologier har skapats för hela Västra Götaland. Den ena är baserad på folkmängden i tätorterna år 2014 och den andra på antalet sysselsatta (dagbefolkning) år 2013.

I figur 4:11 framgår storlekstypologin baserad på folkmängd. Typologin har åtta klasser. Göteborg är den enda storstaden i regionen. Fyra stycken tätorter har klassats som delregionala centra. Dessa är Borås, Trollhättan, Skövde och Uddevalla. Göteborgsregionen saknar delregionalt centra men har å andra sidan Göteborg som storstad. Den tredje kategorin klassas som större centra. Dessa är Alingsås, Kungälv, Lidköping och Vänersborg. Sjuhärad saknar tätorter i det storleksintervallet. Därefter följer s.k. områdescentra. Hälften av dessa finns i Göteborgsregionen. Det handlar om Kungsbacka, Lerum och Mölnlycke. Falköping, Kinna och Mariestad är de övriga. Fyrbodals saknar områdescentra. Därefter följer stora lokala centra (t.ex. Stenungsund, Tibro, Ulricehamn och Åmål), mindre lokala centra (t.ex. Bolle-

bygd, Lysekil, Svenljunga och Mellerud), små tätorter (t.ex. Marstrand, Grebbestad, Gullspång och Limmared) samt mycket små tätorter (t.ex. Jonsered, Dingle, Vartofta, Åspered). Hela 208 av regionens 332 tätorter tillhör den sistnämnda kategorin, vilket motsvarar 62,7 procent av samtliga tätorter.

Storlekstypologi (VG)	Befolkningsintervall	Antal VG	Göteborgsregionen	Sjuhäradsrad	Skaraborg	Fyrbodaldal
Storstäder	577 541 577 541	1	1	***	***	***
Delregionala centra	32 275 69 018	4	***	1	1	2
Större centra	22 684 26 348	4	2	***	1	1
Områdescentra	14 789 19 557	6	3	1	2	***
Stora lokala centra	8 096 11 995	11	6	1	3	1
Mindre lokala centra	3 043 7 585	37	15	9	6	7
Små tätorter	1 005 2 998	61	27	7	11	16
Mycket små tätorter	183 988	208	71	49	48	40
SUMMA		332	125	68	72	67

Figur 4:11 Antalet tätorter samt antalet invånare 2014 per storleksklass (VG) och fördelningen i antal

I tabell 4:12 framgår storlekstypologin baserad på sysselsatt dagbefolkning. Typologin har åtta klasser. Göteborg är den enda storstaden i regionen på nivå 1. Tre stycken tätorter har klassats som nivå 2. Dessa är Borås, Trollhättan och Skövde. Göteborgsregionen saknar tätort på nivå 2 men har å andra sidan Göteborg på nivå 1. På nivå 3 återfinns Alingsås, Kungsbacka, Kungälv, Lidköping och Uddevalla. Sjuhäradsrad saknar tätorter i det storleksintervallet. Nivå 4 utgörs av Vänersborg, Stenungsund, Falköping, Mariestad, Kinna, Skara och Lerum. Därefter följer elva tätorter på nivå 5 (t.ex. Ulricehamn, Mölnlycke, Strömstad, Åmål och Götene), 17 tätorter på nivå 6 (t.ex. Hjo, Svenljunga, Nödinge-Nol och Munkedal), 45 tätorter på nivå 7 (t.ex. Tanumshede, Lilla Edet, Limmared och Grästorps) och 243 tätorter på nivå 8 (t.ex. Alvhem, Dals Långed, Hillared och Igelstorp). Nästan en fjärdedel av alla tätorter i Västra Götaland finns inom nivå 8.

Storlekstypologi (VG)	Intervall sysselsatta	Antal VG	Göteborgsregionen	Sjuhärad	Skaraborg	Fyrbodaldal
Nivå 1	340 139 340 139	1	1	***	***	***
Nivå 2	22 733 43 425	3	***	1	1	1
Nivå 3	10 941 15 738	5	3	***	1	1
Nivå 4	5 529 8 402	7	2	1	3	1
Nivå 5	2 589 4 882	11	2	2	4	3
Nivå 6	1 537 2 311	17	5	4	3	5
Nivå 7	500 1 474	45	20	8	7	10
Nivå 8	7 496	243	92	52	53	46
Totalsumma		332	125	68	72	67

Figur 4:12 Antalet tätorter samt antalet dagsysselsatta 2013 per storleksklass (VG) och fördelningen i antal

Västra Götaland är en mycket stor region geografiskt och består därför av många lokala arbetsmarknadsregioner. Att dagspendla mellan Gullspång och Göteborg är för tidskrävande för de flesta. Göteborgsregionen, har klart flest tätorter och den största sammantagna tätortsbefolkningen av alla delregioner, får ett mycket stort genomslag i storlekstypologin. Konsekvensen av detta blir att eventuella samband i de övriga delregionerna riskerar att döljas när typologierna används i analysen. Därför har även storlekstypologier tagits fram som är konstruerade efter delregionernas egna tätortshierarkier (befolkning och sysselsättning). Det innebär t.ex. att tätorterna i nivå 3 i Göteborgsregionen inte ska jämföras rakt av med tätorterna på nivå 3 i Fyrbodaldal. Däremot kan man jämföra de inomregionala mönster som de delregionalt anpassade tätortstypologierna visar. Det är viktigt att de resultat som framkommer ur

analysen blir så relevanta för delregionerna som möjligt, eftersom de ska ha möjlighet att använda materialet i arbetet med de egna strukturbilderna.

Den delregionala typologin för befolkning har syftat till att skapa klasser efter "brytpunkter" inom respektive delregion. Den delregionala typologin baserat på befolkning består i samtliga delregioner av fem nivåer.

- I Göteborgsregionen utgör Göteborg nivå 1. Nivå 2 består av Alingsås, Kungälv, Kungsbacka, Lerum och Mölnlycke. Nivå 3 utgörs av Onsala, Billdal, Lindome/Annestorp, Stenungsund och Nödinge-Nol. Exempel på orter inom nivå 4 är Landvetter, Öckerö, Källered och Olofstorp, och inom nivå 5 Öxeryd, Rävlanda och Hindås.
- I Sjuhärad utgör Borås nivå 1. Nivå 2 består av Kinna och Ulricehamn och nivå 3 av Fristad och Vårgårda. Exempel på orter inom nivå 4 är Herrljunga, Svenljunga, Bollebygd och Tranemo och inom nivå 5 Limared, Frufällan och Dalstorp.
- I Skaraborg utgör Skövde och Lidköping nivå 1 samt Falköping och Mariestad nivå 2. Nivå 3 består av Skara, Tibro och Tidaholm. Exempel på tätorter inom nivå 4 är Grästorp, Hjo och Vara och exempel på tätorter inom nivå 5 är Gullspång, Kinnarp och Eggby.
- I Fyrbodalen utgör nivå 1 av Uddevalla och Trollhättan och nivå 2 av Vänersborg. Lysekil, Strömstad, Vargön och Åmål är tätorterna i nivå 3. Ljungskile, Bengtsfors och Mellerud är exempel på tätorter i nivå 4 och Dingle, Fjällbacka och Smögen exempel på orter inom nivå 5.

Göteborgsregionen				
Storlekstypologi (Delreg.)	Befolkningsintervall		Antal tätorter	Folkmängd
Nivå 1	577 541	577 541	1	577 541
Nivå 2	16 365	25 543	5	102 067
Nivå 3	10 081	11 995	5	54 211
Nivå 4	2 817	8 096	17	79 155
Nivå 5	190	2 328	97	74 118
SUMMA			125	887 092
Sjuhärad				
Storlekstypologi (Delreg.)	Befolkningsintervall		Antal tätorter	Folkmängd
Nivå 1	69 018	69 018	1	69 018
Nivå 2	10 250	14 789	2	25 039
Nivå 3	5 073	5 241	2	10 314
Nivå 4	2 350	3 982	9	30 028
Nivå 5	210	1 602	54	29 012
SUMMA			68	163 411
Skaraborg				
Storlekstypologi (Delreg.)	Befolkningsintervall		Antal tätorter	Folkmängd
Nivå 1	26 348	35 844	2	62 192
Nivå 2	15 837	16 917	2	32 754
Nivå 3	8 100	11 320	3	27 743
Nivå 4	2 915	6 142	7	29 623
Nivå 5	198	1 803	58	37 278
SUMMA			72	189 590
Fyrbodalen				
Storlekstypologi (Delreg.)	Befolkningsintervall		Antal tätorter	Folkmängd
Nivå 1	32 275	48 082	2	80 357
Nivå 2	22 684	22 684	1	22 684
Nivå 3	5 011	9 114	4	28 440
Nivå 4	2 555	3 863	7	22 404
Nivå 5	183	2 105	53	40 063
SUMMA			67	193 948

Figur 4:13 Antalet tätorter samt antalet invånare 2014 per storlekstypologi (delregional typologi) och fördelningen i antal

Den delregionala typologin för sysselsatt dagbefolkning har även den syftat till att skapa klasser efter "brytpunkter" inom respektive delregion. Den delregionala typologin baserat på sysselsättning består i samtliga delregioner av sex nivåer.

- I Göteborgsregionen utgör Göteborg nivå 1. Nivå 2 består av Alingsås, Kungälv, Kungsbacka samt Stenungsund. Nivå 3 utgörs av Mölnlycke och Lerum. Nivå 4 består av Kålleröd, Lindome/Annestorp och Nödinge-Nol. Landvetter, Öckerö och Floda är exempel på tätorter inom nivå 5 och Gråbo, Rönnäng och Jonsered exempel på tätorter inom nivå 6.
- I Sjuhärad utgör Borås nivå 1. Nivå 2 består av Kinna och Ulricehamn och nivå 3 av Fristad, Herrljunga, Svenljunga, Tranemo och Vårgårda, och Bollebygd och Limmared är tätorterna inom nivå 4. Annelund, Dalstorp och Fritsla är exempel på tätorter inom nivå 5 och Gällstad, Öxabäck och Östadkulle inom nivå 6.
- I Skaraborg utgör Skövde nivå 1, Lidköping nivå 2 samt Falköping, Mariestad och Skara nivå 3. Götene, Hjo, Karlsborg, Tibro, Tidaholm, Töreboda och Vara är tätorterna i nivå 4. Exempel på tätorter inom nivå 5 är Floby, Grästorp och Kinnarp och inom nivå 6 Gullspång, Gudhem och Tun.
- I Fyrbodal utgör Trollhättan nivå 1, Uddevalla nivå 2 och Vänersborg nivå 3. Nivå 4 består av Lysekil, Strömstad och Åmål. Exempel på tätorter inom nivå 5 är Munkedal, Tanumshede och Bengtsfors. Färgelanda, Bäckefors och Dals Långed är exempel på tätorter inom nivå 6.

Göteborgsregionen				
Storlekstypologi (Delreg.)	Intervall sysselsatta		Antal tätorter	Sysselsatta
Nivå 1	340 139	340 139	1	340 139
Nivå 2	8 271	12 266	4	43 141
Nivå 3	4 343	5 529	2	9 872
Nivå 4	2 033	2 807	3	7 021
Nivå 5	908	1 885	11	15 181
Nivå 6	10	785	104	18 989
SUMMA			125	434 343

Sjuhärad				
Storlekstypologi (Delreg.)	Intervall sysselsatta		Antal tätorter	Sysselsatta
Nivå 1	43 425	43 425	1	43 425
Nivå 2	4 882	6 720	2	11 602
Nivå 3	1 577	2 997	5	9 884
Nivå 4	947	1 142	2	2 089
Nivå 5	366	723	12	6 035
Nivå 6	10	292	46	5 039
SUMMA			68	78 074

Skaraborg				
Storlekstypologi (Delreg.)	Intervall sysselsatta		Antal tätorter	Sysselsatta
Nivå 1	27 604	27 604	1	27 604
Nivå 2	12 772	12 772	1	12 772
Nivå 3	6 499	7 339	3	20 913
Nivå 4	2 090	3 485	7	18 423
Nivå 5	940	1 192	5	5 401
Nivå 6	7	569	55	9 130
SUMMA			72	94 243

Fyrbodal				
Storlekstypologi (Delreg.)	Intervall sysselsatta		Antal tätorter	Sysselsatta
Nivå 1	22 733	22 733	1	22 733
Nivå 2	15 738	15 738	1	15 738
Nivå 3	8 402	8 402	1	8 402
Nivå 4	2 888	3 658	3	10 145
Nivå 5	1 245	1 847	8	12 641
Nivå 6	7	1 019	53	12 445
SUMMA			67	82 104

Figur 4:14 Antalet tätorter samt sysselsatta 2013 per storleksklass (delregional typologi) och fördelningen i antal

I de flesta tabeller och diagram i rapporten används de delregionalt anpassade typologierna. I Appendix redovisas de mest centrala tabellerna och diagrammen efter de två storlekstypologier som är gemensamma för Västra Götaland.

4.3 Sammanfattande slutsatser

Rank-Size analysen visar att det finns liknande strukturella mönster både för regionen i sin helhet och för de fyra delregionerna. Sett till boendestrukturen finns det vissa inslag av flerkärnighet i samtliga delregioner. Arbetsmarknaden är dock betydligt mer monocentriskt och den sysselsatta dagbefolkningen tenderar att koncentreras till ett antal av delregionernas större tätorter. Detta betyder att regionens och delregionernas större tätorter betyder generellt sett mer för jobben än för boendet i sig. Detta är, som nämnts tidigare, ett typiskt svenskt mönster och särskilt då i regioner som domineras av en stor stad. Detta mönster finner man framför allt norr om Dalälven, men Västra Götaland har en struktur där Göteborg dominerar med ett stort antal tätorter (boendeorter) i regionen.

Med utgångspunkt i ortsstruturen har en storlekstypologi utarbetats baserad på befolkning och en baserad på sysselsatt dagbefolkning. Därtill har delregionala typologier skapats som är särskilt anpassade efter ortsstruturen i respektive delregion.

5. Tätorternas funktion och karaktär

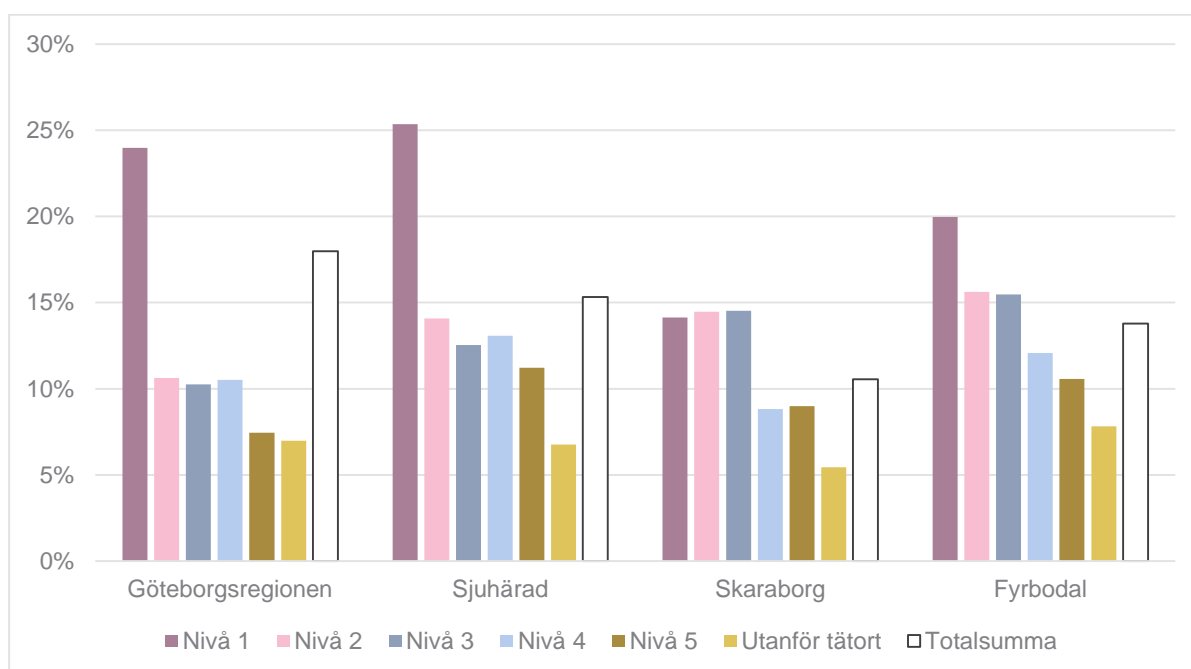
I likhet med andra regioner utgör ortssystemet i Västra Götaland och dess delregioner en centralortshierarki. Storleken är i sig inte den enda utmärkande faktor för en sådan hierarki, utan tätorterna har olika funktioner. En tätorts storlek har emellertid stor betydelse för dess funktion. I de större städerna tenderar alla funktioner finnas som mindre städer har, och befolkningen i dessa städer behöver inte resa någonsans för att få tillgång till varor och tjänster. Däremot finns det funktioner, varor och tjänster i dessa städer som någon gång efterfrågas av befolkningen eller företag i övriga städer och orter. I detta kapitel analyseras funktionsuppdelningen mellan olika typer av orter gällande bland annat mångfalden i befolkningen, ålders- och familjestrukturen, offentlig och kommersiell service, inkomster och utbildningsnivå, arbetsmarknadens storlek och branschbredd, näringsstruktur och specialisering och samt inkomster.

5.1 Mångfalden i befolkningen

Var fjärde invånare i regionens storstad Göteborg är född utanför Sverige, medan andelen i regionens delregionala centra sammantaget är en femtedel. I större centra, områdescentra samt stora och små lokala centra uppgår andelen till drygt en tiondel och i små och mycket små tätorter knappt en tiondel. Utanför tätorterna är andelen ytterligare något lägre. Vilket land de utrikes födda kommer ifrån i varierar kraftigt mellan stora och mindre tätorter. Personer som är födda i Afrika och Asien tenderar i mycket större utsträckning bo i Göteborg och delregionala centra jämfört med personer som är födda i övriga nordiska länder. Den sistnämnda gruppen bor i ungefär lika stor utsträckning i små som i stora tätorter.

Skillnaden i boendemönster mellan olika etniska grupper torde till stor del vara orsakad av skillnaden mellan arbetskraftsinvandring och flyktinginvandring. Detta har således även med näringsgrensstrukturen att göra. Industristäder/-regioner hade en större andel utlandsfödda än små tätorter på grund av den aktiva rekryteringen av arbetskraft från södra Europa och Finland. Detta påverkar också Göteborgs och Borås höga andel av utlandsfödda fram till slutet av 1970-talet. Efter mitten av 1990-talet då flyktinginvandrarna fritt fick välja boendeort ifall de kunde skaffa eget boende ökade koncentrationen till storstäderna och då även till Göteborg som redan hade en relativt hög andel invandrare vilken kom att öka – liksom för Sverige – i sin helhet. Många föredrog att bosätta sig där man hade grupper av samma etniska ursprung och ofta då släkt och vänner (precis som många svenskar gjorde när de emigrerade till USA under den senare hälften av 1800-talet). Resultatet blev en ökad boendesegregation och trångboddhet – ett faktum som vi ser idag och inte minst då i storstäderna.

Sambandet mellan tätortsstorlek och andelen utrikes födda finns i samtliga delregioner. Skaraborg avviker något med en jämnare andel i de tre största storleksklasserna. I samtliga delregioner är också andelen utrikesfödda lägre på landsbygden än i någon av tätortsklasserna. Detta är tydligast i Skaraborg och Sjuhärad.



Figur 5:1 Andelen utrikesfödda år 2014 per delregion efter tätorternas storleksklasser, i %

Det finns naturligtvis många orsaker till variationer i andelen utrikesfödda, eftersom det handlar om en mycket heterogen grupp av människor. En anledning till att andelen utrikes födda är högre i större städer är att utsikterna på arbetsmarknaden är bättre och detta torde ha varit huvudskälet till val av bostadsort under arbetskraftsinvandringens tid. Det torde gälla både för en högutbildad arbetskraftsinvandrare och för grupper av utrikes födda med låg utbildningsnivå och låga inkomster. Idag torde andelen invandrare från samma länder eller områden ha stor betydelse. En annan orsak torde vara karaktären på bostadsstocken. Andelen småhus är högre i mindre tätorter och på landsbygden och ett husköp kräver en viss kapitalinsats och inkomst. Det är långt ifrån alla som har den kapitalinsats som krävs för att kunna köpa ett hus.

Mångfalden i befolkningen är även större när det kommer till var i Sverige den *inrikes* födda befolkningen är född. Västra Götalands län och de två övriga storstads länen utmärker sig givetvis. I övrigt har "närhetsprincipen" gjort avtryck i delregionernas befolkningar. Halland utmärker sig i Göteborgsregionen, vilket beror på att Kungsbacka kommun ligger i Halland och att länet är närbeläget i övrigt. Det finns även en del Hallandsfödda bland invånarna i Sjuhärad. I Skaraborg syns högre andelar av invånare födda i Örebro län. I Fyrbodal bor relativt sett många personer som är födda i Värmland (och i Norge). Fyrbodal har en relativt stor andel invånare födda i Norge – 18 personer per 1 000 invånare – vilket torde vara en effekt av närheten till Norge med arbetspendling till Norge som följd (detta kan jämföras med andelen danskar som bosatt sig i Sydöstra Skåne men pendlar till Köpenhamn). Motsvarande antal i de andra delregionerna är 4-5 stycken. I Fyrbodal är koncentrationen av norrmän större i mindre orter och på landsbygden jämfört med i de större städerna i Trestad. Jönköpings län utmärker sig i samtliga delregioner utom i Fyrbodal som ligger längst bort av alla delregioner.

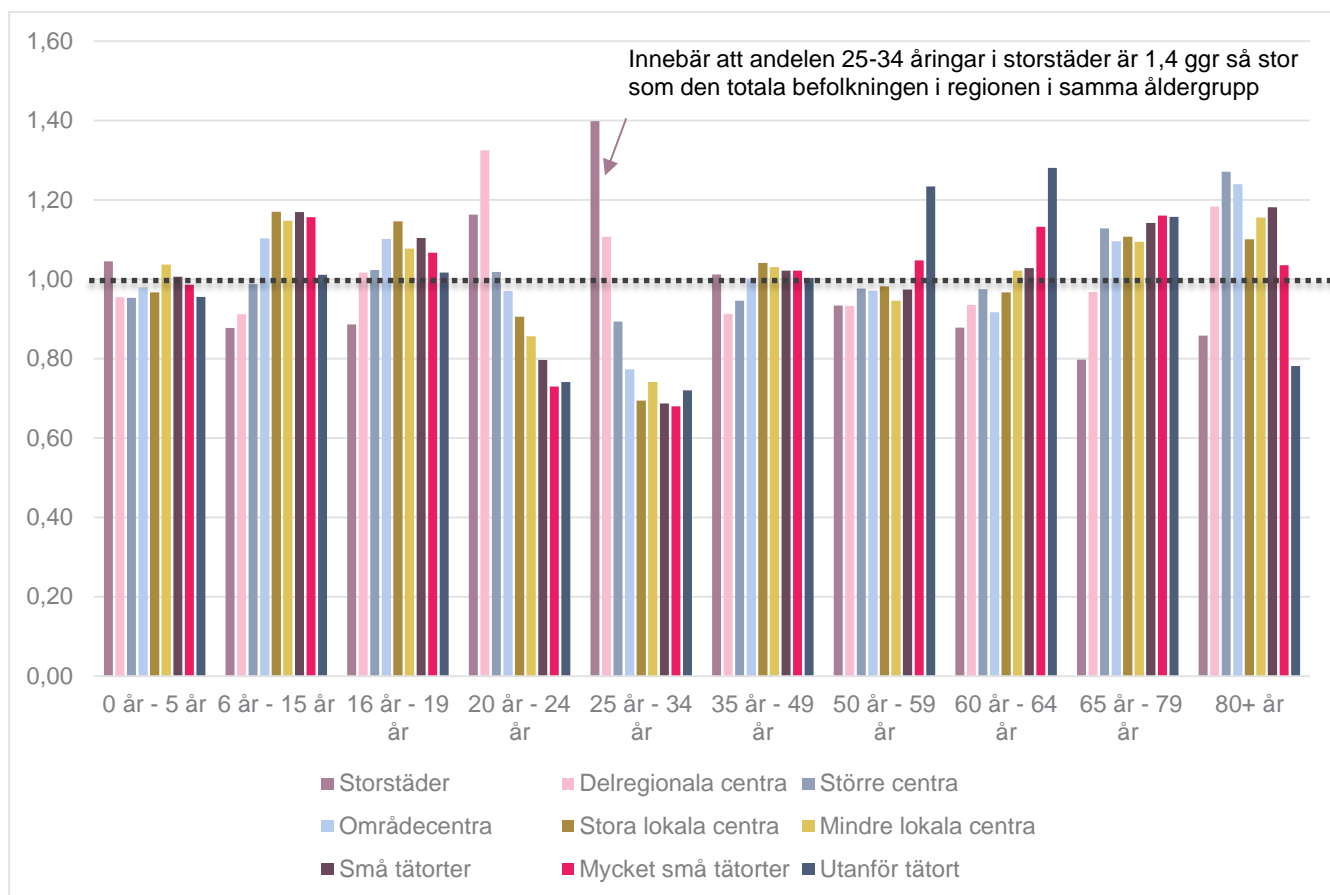
Större städer har sammanfattningsvis en större mångfald av människor, vilket inte enbart gäller i absoluta utan också i relativa termer. Befolkningen i Göteborg och delregionala centra är mer heterogen jämfört med medelstora och små tätorter samt i landsbygd. I mer heterogena miljöer innebär mångfalden generellt sett att acceptansen för det som "avviker" blir större. Det är enklare att vara anonym i en större stad. Å andra sidan kan den mellanmänniska tilliten vara lägre. I små orter är tilliten ibland större, eftersom "alla" känner "alla".

5.2 Ålders- och familjestrukturen

En region blir sammantaget mer attraktiv ifall det finns orter som attraherar olika målgrupper. Det betyder inte alla unga bör bo i stan, alla barnfamiljer i förorter eller alla pensionärer i skärgården. Det skulle minska mångfalden! Boendepreferenserna tenderar dock att variera efter ålder och familjsituation, vilket innebär att tätorter av olika slag är olika attraktiva för olika grupper av människor. Det är viktigt att det finns orter som tillgodoser olika preferenser. Alla barnfamiljer har inte råd att bo i storstaden, men många är beroende av tillgång till en större arbetsmarknad. Det sistnämnda är inte så viktigt för den äldre pensionären, men tillgång till vårdcentral och sjukhus är en viktig trygghetsfråga.

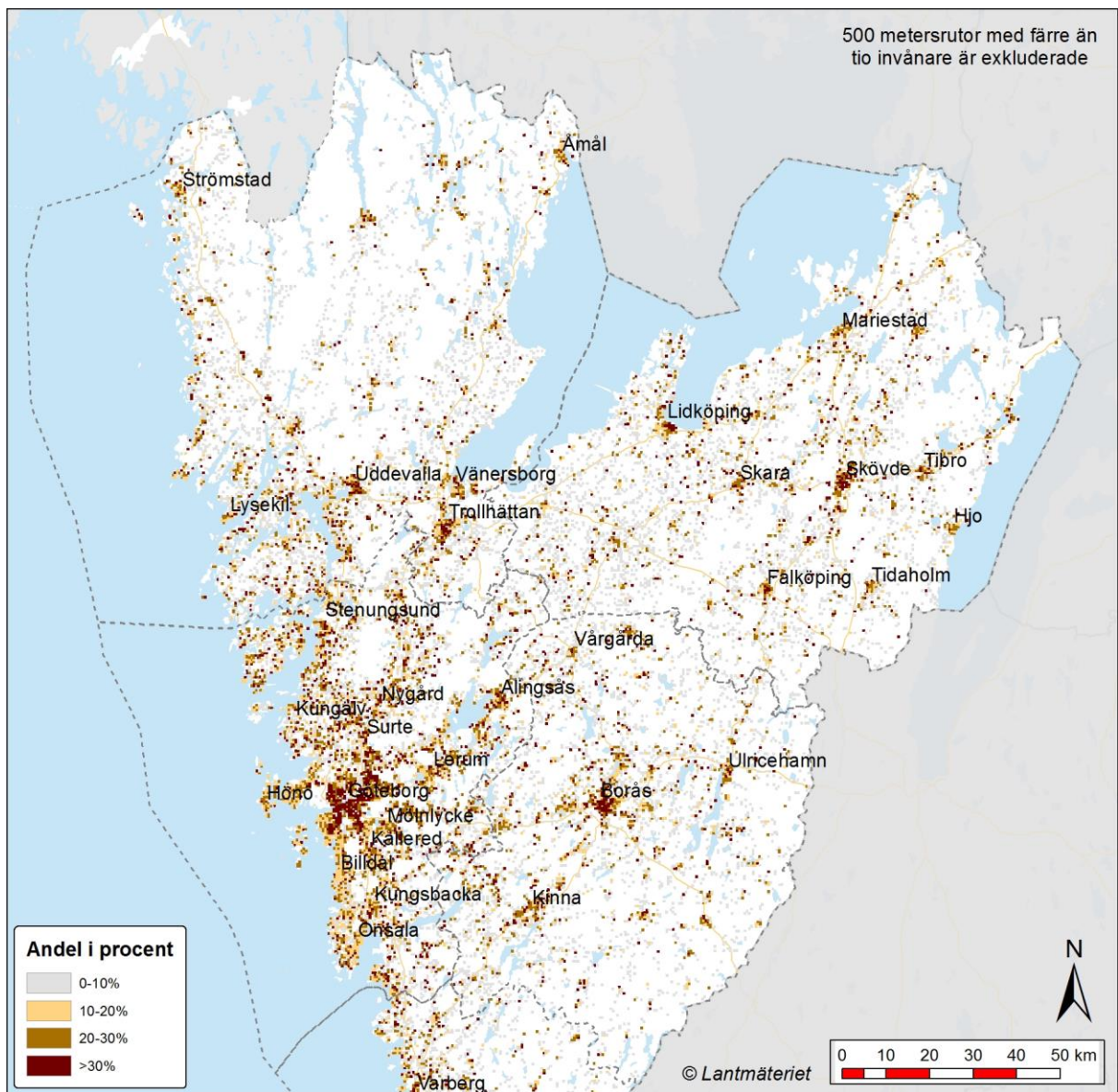
Det finns en funktionsuppdelning mellan tätorterna som avspeglar sig i storlekstypologin. För Västra Götaland i helhet framgår detta särskilt tydligt i vissa åldersgrupper. Figur 5:2 är ett sätt att illustrera skillnader i bostadsortspreferens mellan olika åldersgrupper med avseende på tätorternas storlek. Varje samling av staplar representerar en åldersgrupp. Den *grupp* av staplar som är längst till vänster visar 0-5 åringar och den *grupp* längst ut till höger visar personer som är 80 år eller äldre. Den vänstra stapeln i varje grupp av staplar representerar storstäder, dvs. Göteborg. Därefter följer delregionala centra, större centra osv. ned i tätortshierarkin. En stapel som tydligt sticker ut i diagrammet med värdet 1,4 är "storstäder" i åldersgruppen 25-34 år. Det illustrerar att *andelen* 25-34 åringar i *storstäder* är 1,4 gånger större än den totala befolkningen i Västra Götaland i samma åldersgrupp. Ifall samtliga staplar hade värdet 1,0, dvs. att de precis når upp till den streckade linjen, hade det inte funnits några strukturella ålderskillnader mellan tätorternas storleksklasser.

Av diagrammet framgår inga tydliga skillnader mellan tätortsgrupperna inom åldern 0-5 år. Däremot framgår att mindre tätorter har en något högre andel barn och tonåringar, eftersom dessa har ännu inte flyttat från hemorten till storstaden eller studieorten. Med undantag för storstaden syns samma tendens i åldersgruppen 35-49 år, vilket är ett tecken på att framför allt de stadsnära tätorterna fungerar som boendeorter. 20-24 åringar och 25-34 åringar utmärker sig tydligt i diagrammet. Dessa grupper har en preferens för storstad och delregionala centra och är ett resultat av utflyttning av yngre personer för utbildning och påbörjad karriär. Funktioner som institutioner för högre utbildning och fler (instegs)jobb är en viktig faktor bakom detta. Ett större kulturellt utbud och andra livsstilsfaktorer påverkar säkerligen också. I gruppen 25-34 år är kvoten 1,4 i storstäder och ca 0,7 i de minsta tätorterna. Det innebär att *andelen* 25-34 åringar är dubbelt så hög i Göteborg som i de minst tätorterna. I takt med att invånarna närmar sig pensionsålder och inträder i den förstärks boendepreferensen till mindre tätorter och områden utanför tätort. Båda torde till stor del vara resultat av flyttningar – 25-34 åringarna flyttar till Göteborg och detta gör att även åldersstrukturen blir skev i vissa mindre orter med en hög andel äldre i ålderpyramiden.

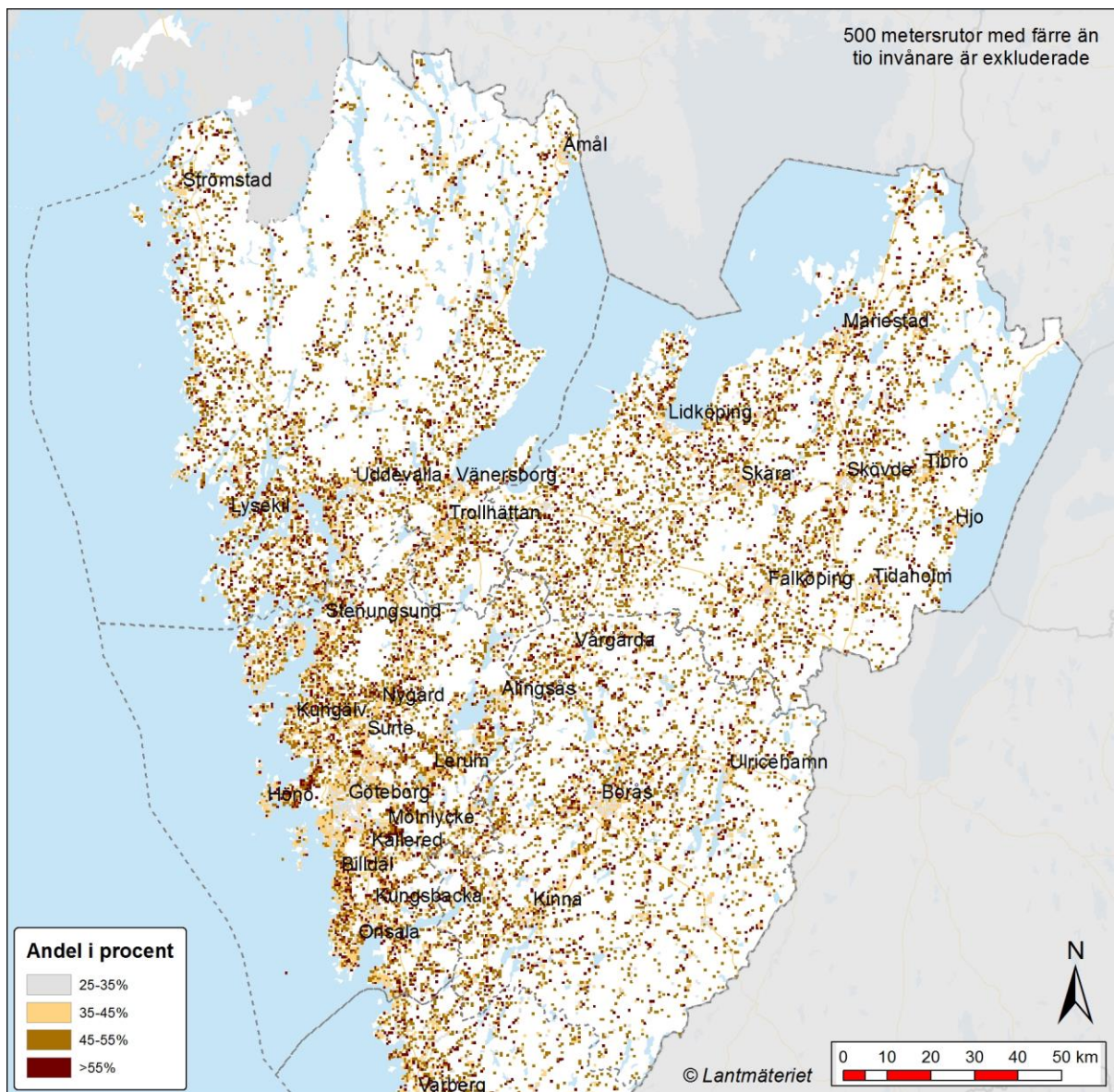


Figur 5:2 Bostadsortspreferens mellan olika åldersgrupper med avseende på tätorternas storlek

Skillnader i boendemönstret framgår vid en jämförelse av kartorna 5:3 och 5:4 nedan. Det är tydligt hur andelen unga (inkl. små barn) har en hög koncentration i framför allt större tätorter, medan koncentrationen av något äldre barn och personer som snart närmar sig medelålder tenderar att föredra livet i utkanten av städer eller i förorter. Familjebildning är med andra ord en viktig vattendelare i livet som många gånger innebär ett byte av bostadsort och här har de tätortsnära orterna en fördel jämfört med mindre tätorter i glest befolkade områden med låg tillgänglighet. Förutsatt att en familj inte ska bli mer trångbodd behövs en större bostad. Om de nyblivna föräldrarna vill bo kvar i en stad som Göteborg eller ett delregionalt centra som t.ex. Borås så står valet mellan att "bo kvar i tvåan" eller att införskaffa en större och dyrare bostad. Ett alternativ som många väljer är dock att bosätta sig i en förort med lägre kvadratmeterpriser (alternativt hyra per kvadratmeter).



Karta 5:3 Andelen invånare i åldern 0-5 år och 20-34 år av den totala befolkningen



Karta 5:4 Andelen invånare i åldern 6-19 år och 35-49 år av den totala befolkningen

Det finns inga stora skillnader i åldersstrukturen i delregionerna mellan olika typer av landsbygder. Den indelning i stadsnära landsbygd och övrig landsbygd som presenterades i kapitel 3 visar inte på några stora skillnader. I samtliga delregioner är andelen äldre något lägre i den stadsnära landsbygden än i övrig landsbygd. Skillnaden är störst i Göteborgsregionen, men där är underlaget i den övriga landsbygden för tunt för att dra några slutsatser. Ett mönster som dock syns i landsbygden är att andelen män per 100 kvinnor är hög i samtliga delregioner i åldersgruppen 20-34 år, vilket torde bero på att flyttbenägenheten bland kvinnorna i denna åldersgrupp är högre än för männen. Detsamma gäller även i åldersgruppen 60-64 år samt 65-79 år. Det rör sig om mellan 115 och 125 män per 100 kvinnor.

De mer utpräglade barnfamiljorterna finns bland små och medelstora tätorter. Andelen av invånarna som ingår i en barnfamilj med två vuxna är ca 15-20 procentenheter större jämfört med i de större städerna i respektive delregion. Tätorternas demografiska profil har ett tydligt samband med bostadsstocken. Andelen barnfamiljer är generellt sett högre i orter där en stor andel av befolkningen bor i småhus. Många av de något större barnfamiljsorterna är dessutom belägna i närheten av de större städerna i respektive delregion, vilket tyder på att dessa orter är attraktiva som boendeorter för barnfamiljer. I tabellen nedan framgår utpräglade barnfamiljsorter. Samtliga orter tillhör de tre minsta kategorierna i respektive delregions ortshierarki. Tätorter med färre invånare än 1 500 har exkluderats och minst två tredjedelar av invånarna ingår i en barnfamilj.

Göteborgsregionen		Sjuhärad		Skaraborg		Fyrbodal	
Mysterna	88	Gånghester	80	Källby	78	Herrestad/Kissleberg	77
Vallda	85	Sjömarken	80	Skultorp	70	Sjuntorp	74
Hjuvik/hästevik	85	Fristad	74	Stenstorp	67	Ljungskile	70
Öjersjö	83	Sandared	74			Vargön	69
Stora Höga	81	Dalsjöfors	73				
Andalen	80	Viskafors	71				
Olofstorp	78	Bollebygd	71				
Landvetter	76						
Floda	76						
Särö	75						
Åsa	75						
Öckerö	73						
Älvängen	72						
Hönö	72						
Backa	72						
Hindås	72						
Frillesås	71						
Källered	71						
Fjärås kyrkby	71						
Gråbo	69						
Skärhamn	69						
Skepplanda	69						
Strandnorum	67						
Rävlanda	67						

Figur 5:5 Tätorter med hög andel barnfamiljer (%) (tätorter i storleksklass 3-5 exkl. orter med mindre än 1 500 invånare)

I Göteborgsregionen finns 24 tätorter som uppfyller dessa kriterier och de är belägna på flera håll i regionen. Många av dem har god tillgänglighet till Göteborg och några av dem ligger nära Kungsbacka (Mysterna, Särö, Åsa och Frillesås, och Fjärås kyrkby). Två finns dessutom nära Stenungsund (Stora Höga och Strandnorum). Att antalet utpräglade barnfamiljsorter med fler än 1 500 invånare är så pass många fler i Göteborgsregionen beror rimligtvis på att Göteborgs storlek, funktion och attraktivitet driver upp bostadspriserna. Det ger mindre närbelägna orter en konkurrensfördel för framför allt barnfamiljer i just Göteborgsregionen med dess bättre tillgänglighet och större tillgång till olika serviceaktiviteter. I och med att delregionen är mer tätbefolkad än de andra delregionerna innebär det fler barnfamiljsprofilerade invånare över en viss storlek (de detta fall 1 500 invånare). Storleken har betydelse för vilket utbud av offentlig och kommersiell service som kan finnas i lokalt, vilket också är en attraktivitetsfråga.

I Sjuhärad finns sju sådana tätorter – Gånghester, Sjömarken, Fristad, Sandared, Dalsjöfors, Viskafors och Bollebygd. Samtliga är belägna inom ett relativt nära avstånd från Borås. På ett liknande sätt som Göteborg (fast i mindre skala) skapar Borås storlek, funktion och attraktivitet förutsättningar för ett par någorlunda stora utpräglade barnfamiljsorter. Om den lägsta gränsen istället sätts till 1 000 invånare

uppgår antalet utpräglade barnfamiljsorter i Sjuhärad till 41 stycken istället för sju, där Frufällan, Ljungsarp, Nitta, Gånghester och Sjömarken utmärker sig men en andel barnfamiljer på över 80 procent.

I Skaraborg finns tre sådana tätorter - Källby som ligger nära Mariestad, Skultorp som ligger strax söder om Skövde och Stenstorp som ligger mellan Skövde och Falköping. Att Skaraborg endast har tre tätorter som uppfyller dessa kriterier beror troligtvis på att Skövde inte är lika stor som Borås och att det finns fler medelstora städer än i Sjuhärad. Barnfamiljer söker sig ändå till mindre tätorter och många är mindre än 1 500 invånare. Om den lägsta gränsen istället sätts till 1 000 invånare uppgår antalet utpräglade barnfamiljsorter i Skaraborg till 41 stycken istället för tre, där Filsbäck, Stöpen och Odenberg utmärker sig med en andel barnfamiljer på 80 procent eller högre.

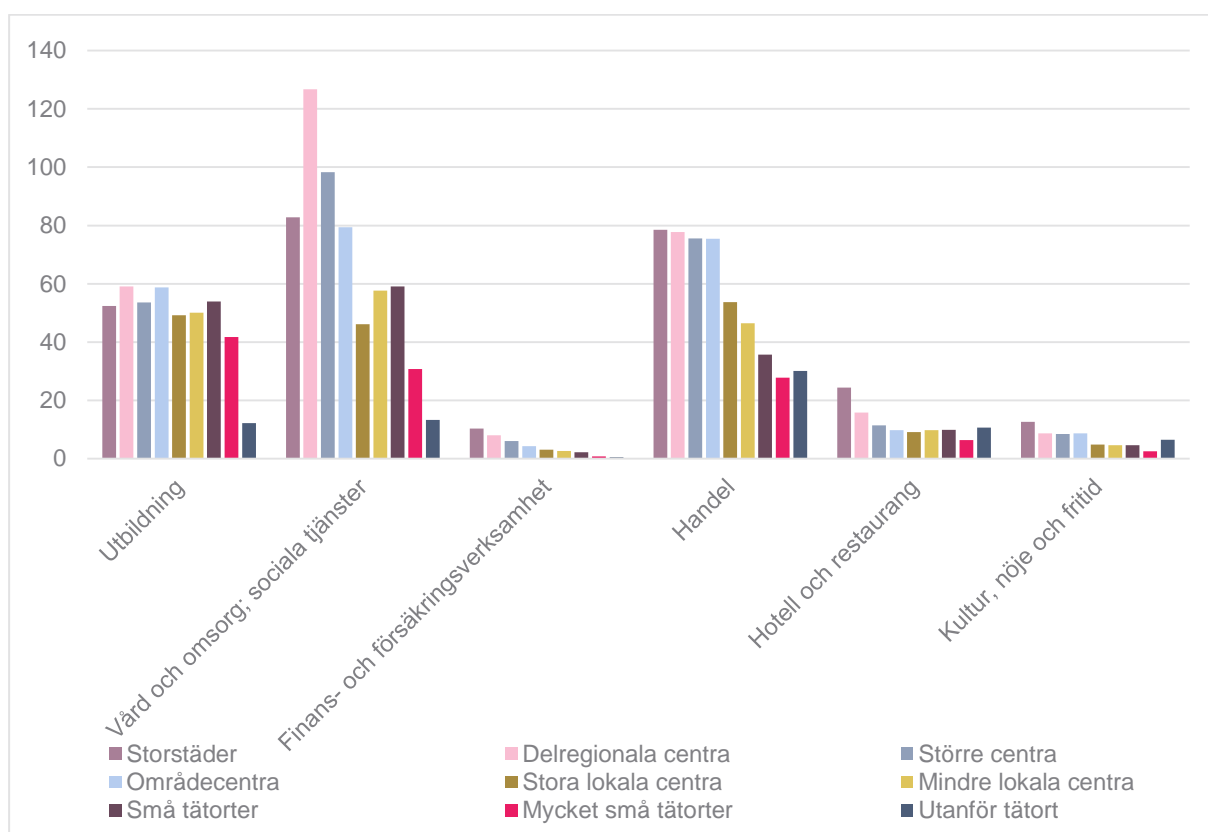
I Fyrbodal uppfyller fyra tätorter kriterierna varav samtliga är belägna i Trestadsområdet. Det handlar om Herrestad/Kissleberg och Ljungskile som ligger nära Uddevalla och Sjuntorp och Vargön som ligger nära Trollhättan. Trollhättan och Uddevalla är precis som Skövde långt ifrån Borås storlek, vilket torde bidra till att begränsa förekomsten av utpräglade barnfamiljer med ett invånarantal som överstiger 1 500 invånare. Om den lägsta gränsen istället sätts till 1 000 invånare uppgår antalet utpräglade barnfamiljsorter i Fyrbodal till 24 stycken istället för fyra, där Östra Ånneröd och Katrinedal utmärker sig men en andel barnfamiljer på över 90 procent.

Tillgängligheten till arbetstillfällen är något av en nödvändig förutsättning för barnfamiljer. Tillgängligheten till arbetstillfällen är särskilt betydelsefull i ett land som Sverige är tvåförsörjarnormen är stark. Skillnaderna i detta avseende är störst i Fyrbodal som troligen också är den mest tudelade regionen i Västra Götaland med avseende på befolkningsstruktur/-täthet och tillgänglighet. Det visar sig också i att andelen barnfamiljer i små och mycket små tätorter är i genomsnitt ca 60 procent där tillgängligheten till arbetstillfällen är låg eller ganska låg (efter delregionens egen måttstock). Motsvarande andel i små och mycket små tätorter med hög tillgänglighet till arbetstillfällen är 78 procent. Mönstret är svagare i de andra delregionerna. Fler analyser med utgångspunkt i arbetsplatstillgänglighet finns i kapitel 6 och 7.

5.3 Offentlig och kommersiell service

Tillgång till offentliga och privata serviceslag är en viktig faktor för orternas attraktivitet. Det handlar bland annat om utbud av grundläggande utbildning (grundskolor), livsmedelsbutiker, apotek, vårdcentraler samt restauranger. Både servicebredden och servicegraden är relevant i sammanhanget. Om en tätort har hög servicebredd innebär det att invånarna har tillgång till många olika typer av servicefunktioner. En hög servicegrad innebär å andra sidan att tätorten har många servicefunktioner i relation till invånarantalet. Det har inte varit möjligt att samla in data över förekomsten av olika serviceslag i orterna. För att ändå kunna ge en grov bild av servicegraden har antalet sysselsatta (dagbefolkning) i olika verksamheter räknats per 1 000 invånare. Förekomsten av offentlig service är ett verktyg i samhällsplaneringen som kommuner har stor rådighet över och kan vara ett sätt att påverka orters attraktivitet och därmed också tätortsstrukturen.

I inledningen av kapitlet nämndes att en tätorts storlek har stor betydelse för dess funktion i praktiken. I de större städerna tenderar alla funktioner finnas som mindre städer endast delvis har, och befolkningen i de större städerna behöver inte resa någonstans för att få tillgång till varor och tjänster. Däremot finns det funktioner, varor och tjänster i dessa städer som någon gång efterfrågas av befolkningen eller företag i övriga städer och orter. Tätorternas storlek påverkar därför servicegraden i flera serviceslag. I figur 5:6 framgår antalet sysselsatta (dagbefolkning) per 1 000 invånare i de serviceområden som kan identifieras på en övergripande branschnivå. Staplarna representerar ortshierarkin baserad på folkmängd.



Figur 5:6 Antalet sysselsatta (dagbefolkning) per servicetyp, per 1 000 invånare efter storleksklass

- Utbildning:** Servicegraden vad gäller utbildning är ungefär lika hög oberoende av tätorternas storlek i Västra Götaland. I sammanhanget bör man dock ha i åtanke att detta gäller all form av utbildningsverksamhet sammantaget. Ju högre upp i utbildningssystemet, desto större kan man vänta sig att servicegraden är i tätortshierarkin. Servicegraden minskar dock drastiskt utanför tätorterna. Den utbildningsverksamhet som finns utanför tätorter förekommer i vissa småorter. Med småort avser SCB sammanhängande bebyggelse med 50-199 invånare och högst 150 meter mellan husen. Utanför tätorter och småorter torde verksamheten vara mycket begränsad inom utbildningsområdet.
- Vård och omsorg:** När det gäller vård och omsorg är servicegraden generellt sett högre i områdescentra och högre upp i tätortshierarkin. Branschaggregatet består dock av verksamheter som har olika verksamhetspreferens. Hälso- och sjukvården tenderar att vara centraliserad till storstäder och delregionala centra, eftersom de stora sjukhusen finns där. Vård och omsorg, t.ex. äldreomsorg, har en jämnare rumslig fördelning.
- Finans- och försäkringsverksamhet:** Den här typen av verksamhet har en tydlig centrumpreferens. Servicegraden i Göteborg är ca 10 gånger så hög som i mycket små tätorter. Digitaliseringen är en kraft som förändrar bankernas verksamhet och bankkontor tenderar att lägga ned i mindre orter. Eftersom en del av verksamheten i storstäder utgörs av huvudkontor som servar hela landet är skillnaden i faktiskt servicegrad något lägre, men skillnaden är ändå stor.
- Handel:** Servicegraden inom handeln är jämn mellan de fyra översta klasserna i tätortshierarkin. Därefter minskar den relativt kraftigt för varje steg nedåt i tätortshierarkin. En uppdelning i sällanköpsvaruhandel och dagligvaruhandel hade visat att sällanköpsvaruhandeln relativt sett är mer utbredd i större tätorter, medan servicegraden inom dagligvaror är mer jämt fördelad. I kapitel 6 finns ett avsnitt om försäljning inom handeln på kommunnivå som tydligt indikerar detta.

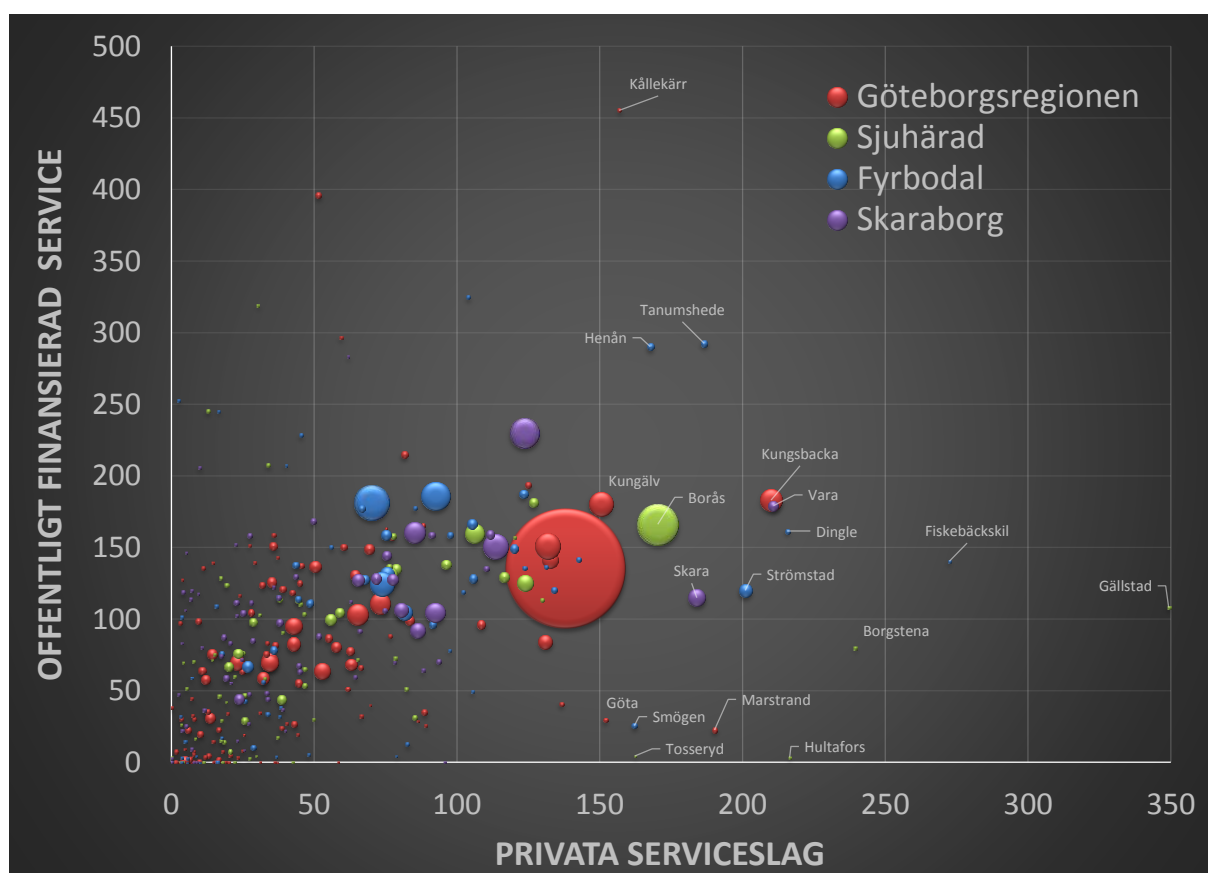
- **Hotell och restaurang:** Servicebredden inom hotell och restaurang är generellt sett något högre i Göteborg och de delregionala centra. Därefter är servicegraden rätt jämn med undantag för mycket små tätorter.
- **Kultur, nöje och fritid:** Den här typen av verksamhet, som är en blandning av offentlig och kommersiell service, är klart högre i de fyra klasserna överst i tätortshierarkin. Servicegraden i områdescentra är nästan dubbelt så stor som i stora lokala centra.

Det finns delregionala skillnader för merparten av de privata serviceslagen som förtjänar att belysas. Göteborg utmärker sig tydligt i sin delregion inom alla serviceslagen. Göteborgs storlek och den goda tillgängligheten inom delregionen är sannolikt en viktig delförklaring till detta. I Sjuhärad sticker Borås också tydligt ut med en hög servicegrad. Påfallande har nivå 3, som sammantaget utgörs av Fristad och Vårgårda, en lägre servicegrad än tätorter lägre ned i hierarkin. Fristads närhet till Borås och Vårgårdas närhet till Alingsås är en möjlig orsak till det. I Skaraborg sticker Skövde-Lidköping ut med hög servicegrad. Därefter tenderar dock servicegraden följa en vis storlekslogik där servicegraden oftast är klart lägst i de allra minsta tätorterna. I Fyrbodal har Trollhättan-Uddevalle en högre servicegrad än mindre tätorter. I vissa fall är den dock bara drygt dubbelt så hög som i de allra minsta tätorterna. Så är fallet inte bara i de turistrelaterade branscherna, utan även inom finans- och försäkring. I vissa fall kan det bero på att avstånden är längre inom Fyrbodal och att interaktionen är mer begränsad jämfört med i andra delregioner. Den dominerande förklaringen till att servicegraden är nog dock specialiseringen inom turism. Turismen kräver ett visst utbud för att vara attraktivt för besökare.

I figur 5:7 framgår antalet sysselsatta per 1 000 invånare i offentligt finansierad serviceverksamhet (stående axeln) samt privata serviceverksamheter (liggande axeln).²² Bollarnas storlek är proportionell mot den totala folkmängden och färgen visar vilken delregion tätorterna tillhör. Tätorter med etiketter är de som har minst 150 sysselsatta i privata serviceverksamheter per 1 000 invånare. Flera tätorter i Fyrbodal utmärker sig. Av de något större handlar det om Strömstad, Tanumshede, Henån och Smögen. I Göteborgsregionen utmärker sig Kungsbacka, Kungälv och Marstrand. I Sjuhärad utmärker sig Borås och i Skaraborg Vara och Skara. Större köpcentra är en vanlig anledning till att tätorterna utmärker sig eller en relativt sett omfattande besöksnäring.

När det kommer till servicegraden i de rurala områdena utmärker sig Fyrbodal tydligt i ett avseende. När det gäller servicegraden utanför tätorter inom handel samt hotell och restaurang är den sysselsatta dagbefolkningen i dessa branscher ungefär dubbelt så många per capita jämfört med områden utanför tätorter i hela Västra Götaland. Det är ett tydligt uttryck för den näringsmässiga specialiseringen inom turistrelaterad verksamhet som finns i Fyrbodal och särskilt längs Bohuslänns kustland. Som framgår i kapitel 7 har landsbygden i den delen av Fyrbodal utvecklats bättre än landsbygdsområdena i Dalsland.

²² Det är inte möjligt att helt och hållet särskilja sysselsättning inom offentliga och privata serviceslag från varandra i de data som ligger till grund för rapporten. Till i huvudsak offentliga serviceslag räknas utbildning samt vård och omsorg och till i huvudsak privata serviceslag räknas finans- och försäkringsverksamhet, handel, hotell och restaurang samt verksamheter inom kultur, nöje och fritid. Den sistnämnda typen av verksamheter torde i praktiken utgöra en blandning av offentliga och privata verksamheter.



Figur 5:7 antalet sysselsatta per 1 000 invånare i offentligt finansierad serviceverksamhet (stående axeln) samt i huvudsak privata serviceverksamheter (liggande axeln)

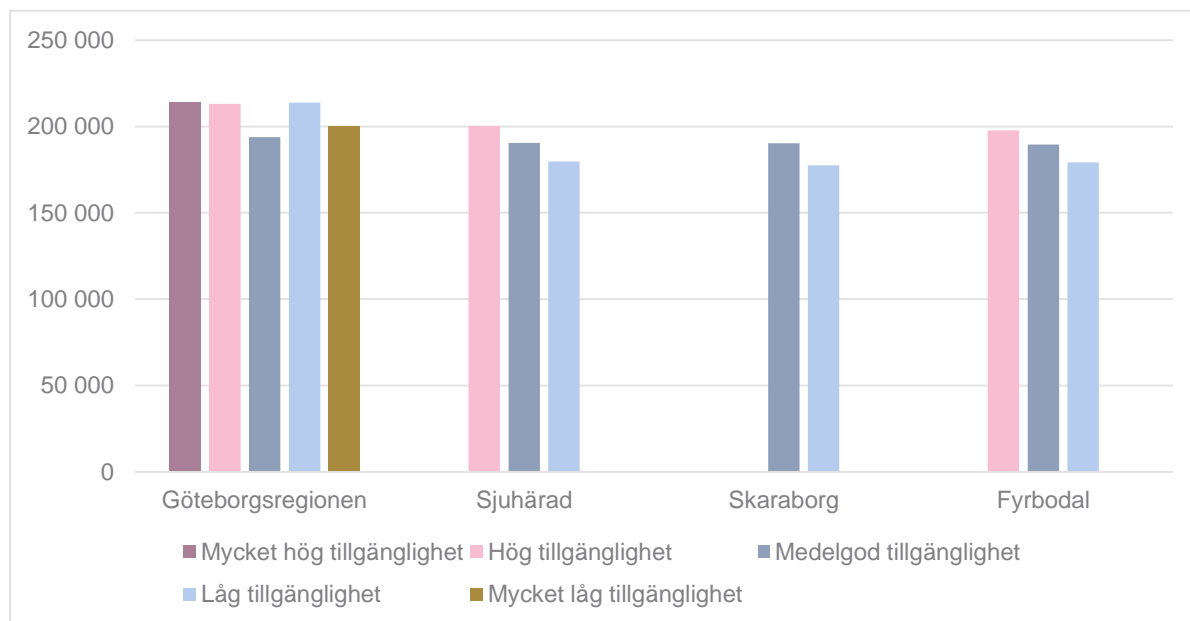
5.4 Inkomster och utbildningsnivå

Nivån på inkomsten är inte bara viktig för den enskilde utan den har också betydelse i ett regionalt och lokalt utvecklingsperspektiv, eftersom den påverkar kommunerna och regionens skattekraft. För det privata näringslivet innebär inkomsterna köpkraft och invånarnas inkomster har betydelse för det lokalmarknadsorienterade näringslivet.

Det finns inga strukturella skillnader mellan medianinkomsten för tätortsborna beroende på tätorternas storlek. Medianinkomsten är i genomsnitt något lägre i de största tätorterna, vilket bl.a. beror på att studenter drar ned genomsnittet (medianinkomsten i Skövde och Lidköping är dock högre än genomsnittet för tätorterna i Skaraborg). Den sociala problematiken är många gånger också mer utbredd, vilket sänker nivån på medianinkomsten i större städer. Att så är fallet här kan dock inte beläggas med de data som ligger till grund för rapporten. Andelen pensionärer påverkar också nivån på medianinkomsten.

Något som tycks ha betydelse för nivån på inkomsten är tillgängligheten till arbetstillfällen. I figur 5:8 framgår den genomsnittliga medianinkomsten för tätorterna fördelat efter en klassindelning av hur många sysselsättningstillfällen som kan nås från tätortens mittpunkt med en bilresa på 30 minuter. Klassindelningen är gemensam för delregionerna och eftersom arbetsmarknaden i Göteborg är så stor finns tätorter i Göteborgsregionen inom samtliga tillgänglighetsklasser. Däremot framträder ingen större skillnad i Göteborgsregionen. Orter som finns i klassen med mycket låg tillgänglighet är i stor utsträckning öar. I de övriga delregionerna finns ett mönster. I både Fyrbodal och Sjuhärad är medianinkomsten bland tätorter med hög tillgänglighet till arbetstillfällen i genomsnitt drygt 10 procent högre än i tätorter med låg tillgänglighet. I Skaraborg finns endast tätorter med medelgod och låg tillgänglighet till arbetstillfällen. Inkomstskillnaden uppgår till sju procent. En högre tillgänglighet till arbetstillfällen ökar chanser

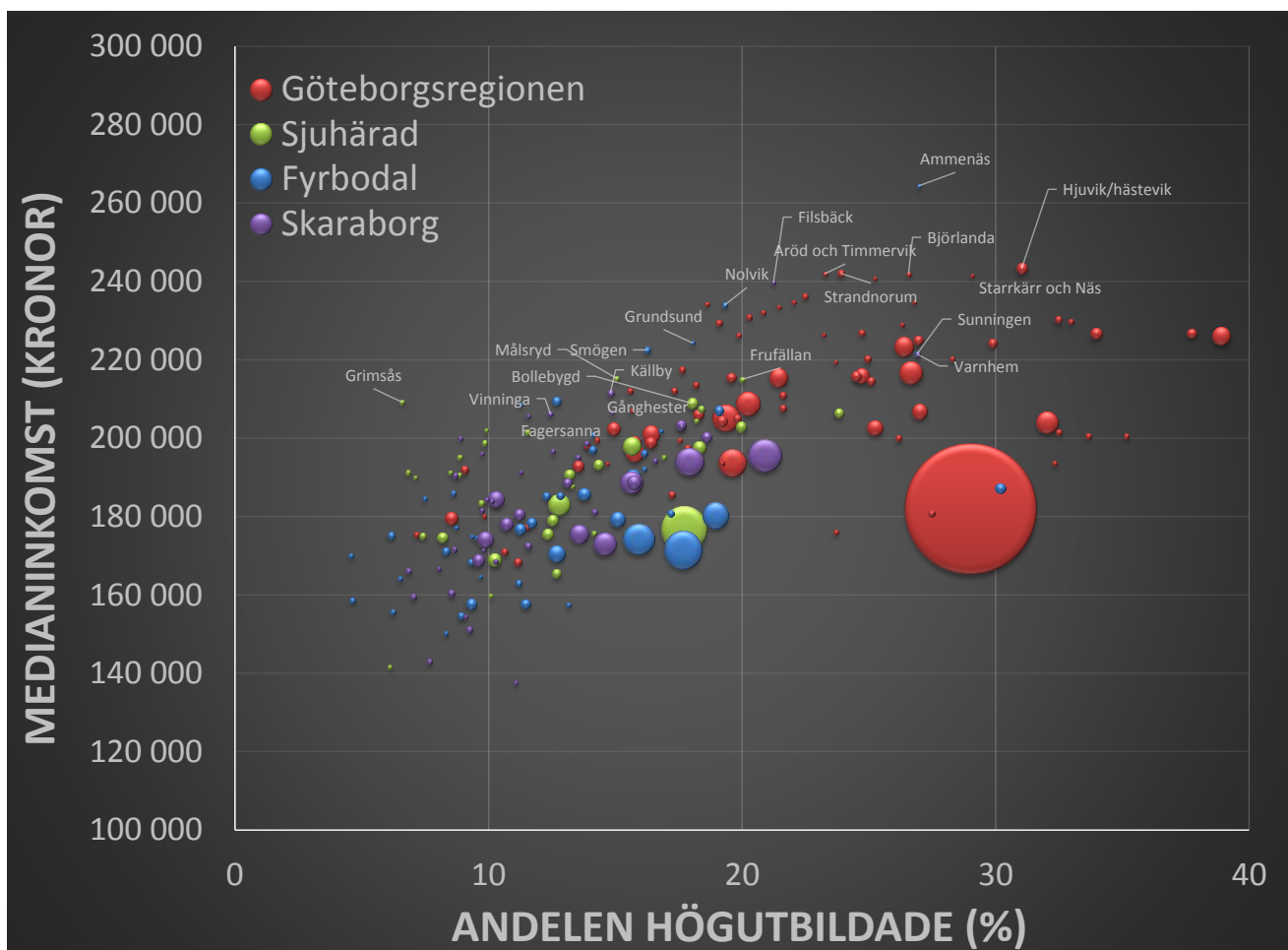
att hitta ett arbete som matchar utbildning och intresse, vilket är ett tydligt utslag av den ökade pendlingens och regionförstoringens betydelse. Att infrastrukturstråken har betydelse för inkomsten och inkomstutvecklingen visade Sweco i publikationen Sveriges Nya Geografi 2015.



Figur 5:8 Genomsnittlig medianinkomst år 2013 i tätorter efter tillgänglighet till arbetstillfällen efter delregion, i kronor

Utbildningsnivån är generellt sett en faktor som korrelerar med inkomstnivå. Vissa tätorter har en tydligare profil mot höginkomsttagare och högutbildade än andra.

- I Göteborgsregionen är tätorter som Hjuvik/Hästevik, Strandnorum och Starrskär och Näs exempel på relativt små orter med hög medianinkomst och hög utbildningsnivå. Lilla Edet, Göta och Nossebro har låg medianinkomst och låg andel högutbildade.
- I Sjuhärad är Frufällan, Sandared och Sjömarken exempel på orter med relativt hög medianinkomst och utbildningsnivå medan Dalum, Blidsberg, Fritsla och Vårgårda ligger lågt. Även tätorter som Svenljunga och Limmared ligger relativt lågt.
- I Skaraborg är Filsbäck och Varnhem två små tätorter med hög medianinkomst och utbildningsnivå medan nivån är klart lägre i Gullspång, Kvänum och Floby.
- I Fyrbodal är Ammenäs, Nolvik och Sunningen tydliga höginkomsttagarorter med hög utbildningsnivå. Medianinkomsten och andelen högutbildade är låg i Skee, Tanumshede, Dingle, Mellerud och Ed.



Figur 5:9 Sambandet mellan invånarnas medianinkomst och andelen med minst treårig eftergymnasial utbildning, i procent (tätorter med en befolkning under 500 exkluderade)

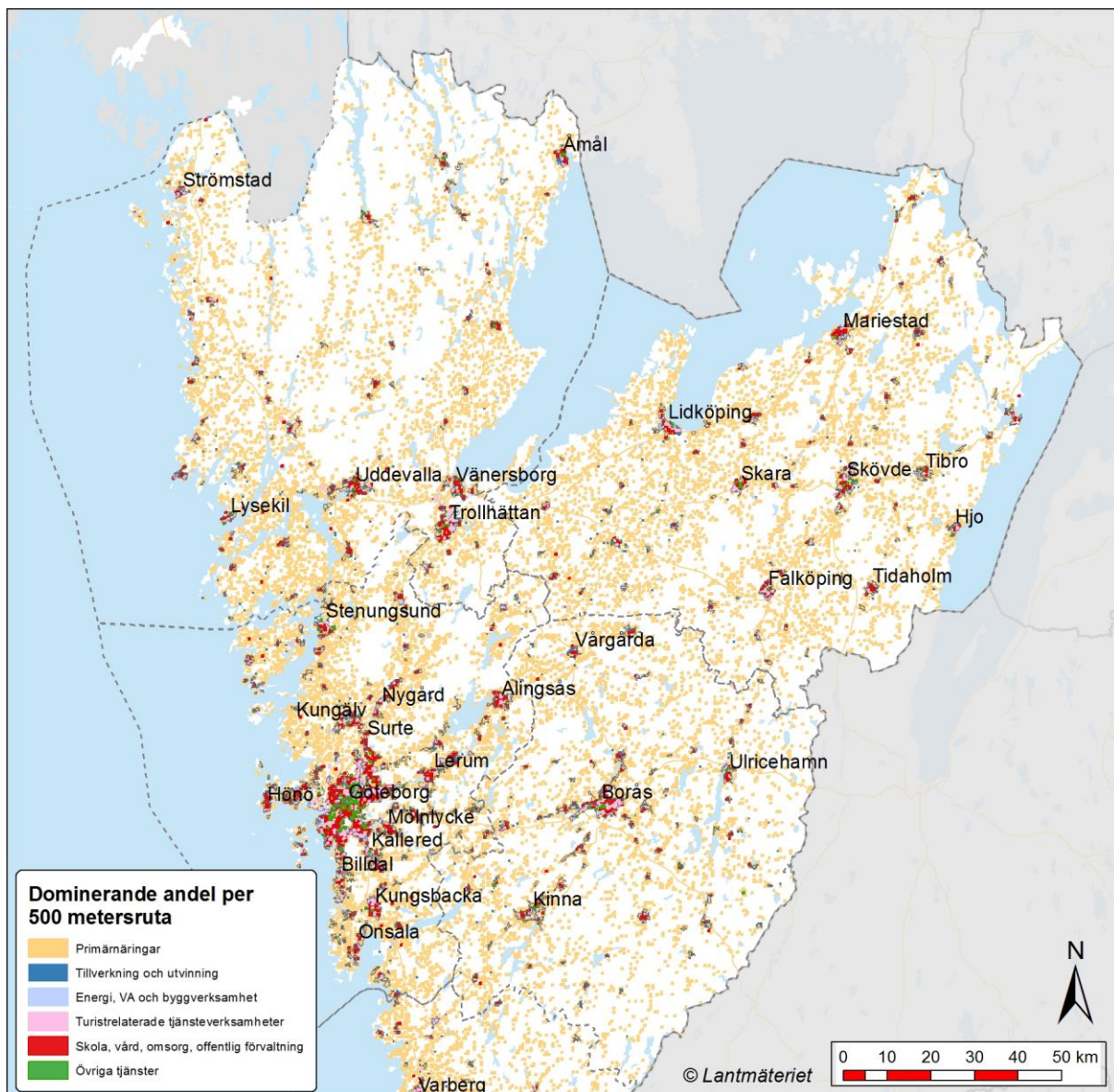
5.5 Arbetsmarknadens storlek och branschbredd

Den teoribildning som bäst lyckats förklara skillnader i ekonomisk utveckling på regional nivå är "den nya ekonomiska geografien". Teorin bygger framför allt på statistiskt underbyggda resonemang om storlekens betydelse för en regions konkurrenskraft. Enkelt uttryckt underlättar korta avstånd samverkan mellan människor och mellan företag, och därigenom ekonomiska aktiviteter att äga rum. Ju fler som samverkar på daglig basis, desto större fördelar kan uppnås. Detta kan också ses som att polycentriska regioner har en fördel framför monocentriska genom de komplementariteter som finns och utvecklas.

De ekonomiska aktiviteterna är fler och mer koncentrerade i de största städerna i Västra Götaland jämfört med i mindre tätorter. I Göteborg finns nästan tre fjärdedelar av samtliga branscher i hela riket.²³ Inget av de delregionala centra har en andel som överstiger 50 procent. Borås är något större och har en större branschbredd än Skövde.

Storlek är den dominerande faktorn bakom branschbredden och en stor branschbredd innebär bättre möjligheter att attrahera många yrkesgrupper. Ju större primärorten är i förhållande till sekundärorterna i en region, desto större funktion som arbetsmarknadscentra har primärorten. I Göteborgsregionen och Sjuhärad är det tydligt. I Skaraborg är Skövdes storleksmässiga och funktionella "dominans" inte lika

²³ Denna beräkning baseras på den finaste näringsgrensindelningen som består av över 800 branscher.



Karta 5:11 Dominerande branschtyp²⁴ i Västra Götaland per 500 metersruta

Jordbruket är naturligt platsbundet och ytkrävande. Åtta av tio sysselsatta inom jord- och skogsbruket i Västra Götaland har sin arbetsplats utanför tätort. Det är tydligt att jord- och skogsbruket är den dominerande branschen i de flesta områden där näringsmässig verksamhet förekommer.²⁵ Även i områden med stora inslag av besöksnäring är jordbruket dominerande branschtyp, vilket gör det svårt att skilja mellan produktionsinriktad och konsumtionsinriktad landsbygd.

Industriella verksamheter karaktäriseras å ena sidan generellt sett av stora koncentrationsfördelar och har insatsfaktorerna (kapital och arbete) är ofta relativt rörlig (undantaget är mer platsbundna råvaror). En samhällsutveckling i riktning mot ökad industriproduktion och fabriksarbete medförde följderiktigt en kraftig inflyttning från landsbygden till småorter och tätorter. Industriella arbetsplatser är ytkrävande och har en lokaliseringspreferens i utkanten av eller utanför tätorter. I kartan finns dessa i enskilda rutor lite var stans. I karta 10:1 i appendix framgår de "hotspots" som finns inom tillverkning och utvinning *utanför* tätorterna.

²⁴ De lokalmarknads- och turistorienterade verksamheterna utgörs av sådant som restauranger, handel, kultur- och fritidsaktiviteter samt transporter. Övriga tjänster avser mer kontorsbaserade näringar som finans- och försäkring, verksamheter inom ekonomi och juridik m.m.

²⁵ Notera att 500-metersrutor med färre än 10 sysselsätningstillfällen inte tilldelas någon dominerande bransch.

De senaste 30-35 åren har näringslivet i allt högre utsträckning inriktats mot tjänste- och kunskapsintensiva verksamheter. I en allt mer tjänstebaserad arbetsmarknad är det inte märkligt att storstäder och större städer samt mindre närbelägna orter haft den mest gynnsamma utvecklingen (se kapitel 7 för en analys av tätorternas utveckling i Sverige under 2000-talet). Storstädernas täta miljöer är särskilt gynnsamma för kontaktintensiva tjänsteverksamheter. Dessa verksamheter tenderar att finnas i större städer och en stor del av dessa i huvudsak kontorsbaserade arbeten har en stark preferens för central lokalisering, eftersom det underlättar rekrytering av arbetskraft och främjar samverkan och möten. Det gäller särskilt verksamheter inom finans- och försäkring, information- och kommunikation, verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik. I kartan samlas den här typen av verksamhet under benämningen övriga tjänster, och det är tydligt att den branschtypen är dominerande i stora delar av centrala Göteborg, Borås och Skövde.

Tillväxten inom tjänstesektorn sker emellertid inte enbart inom de mest kunskapsintensiva branscherna. Befolkningsutvecklingen och ökade inkomster driver upp efterfrågan på mer lokalmarknadsorienterade verksamheter, såsom handel, restauranger, kultur- och nöjesutbud. Dessa samlas tillsammans med transportverksamhet inom lokalmarknadsdrivna och turistrelaterade verksamheter. I kartan framgår att den här typen av verksamhet ibland är den dominerande branschtypen centralt eller i utkanten av städer, exempelvis i formen av externhandelsplatser. Det finns också områden i t.ex. Strömstad och Lysekil där den turistrelaterade verksamheten är den dominerande branschtypen. I karta 10:2 i appendix framgår de "hotspots" som finns inom den branschtypen *utanför* tätorterna.

Offentliga verksamheter såsom utbildning och vård och omsorg är många gånger den dominerande branschtypen i utanför städernas stadskärnor och i förorter. Hälso- och sjukvård är en mer koncentrerad verksamhet är vård och omsorg eftersom den främst bedrivs vid sjukhus, men dessa verksamheter särredovisas inte i statistiken på övergripande branschnivå.

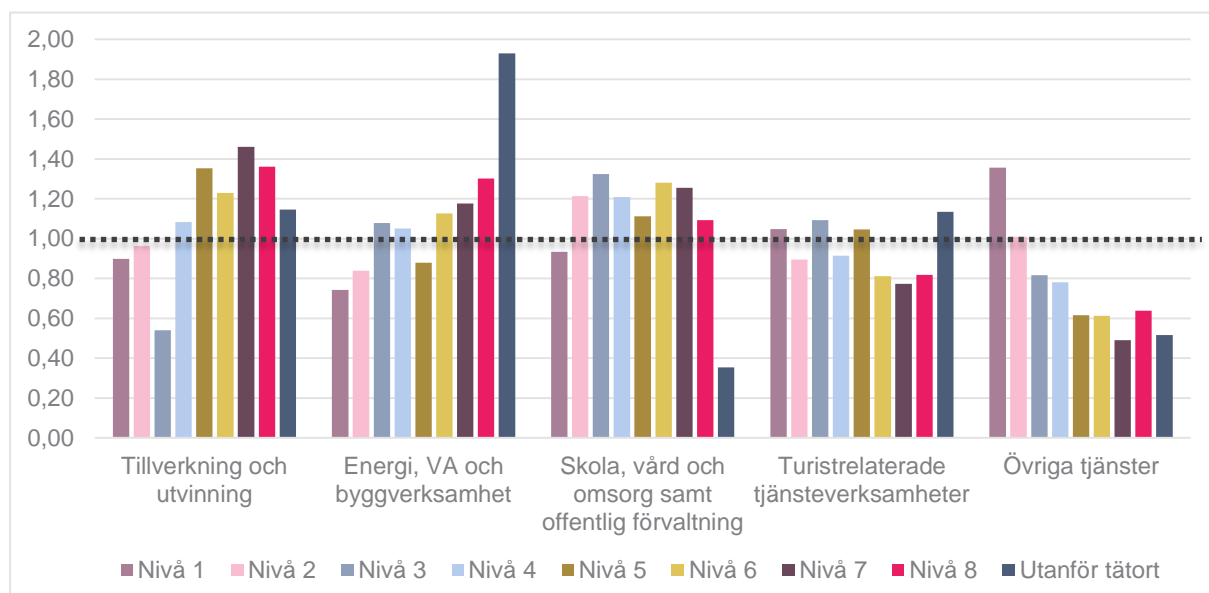
5.7 Näringsstrukturen

Kartan över den vanligaste branschtypen ger en något "tillspetsad" bild av näringsstrukturen. Att olika verksamheter har olika lokaliseringpreferenser är dock en viktig orsak till strukturella skillnader i branschstrukturen mellan tätorter i ortshierarkin. Specialiseringskvoter per branschtyp ger en mer nyanserad bild av hur näringsstrukturen ser ut i olika delar av ortssystemet. Det är ett effektivt sätt att jämföra skillnader i sysselsättningsandelar inom branschtyper mellan olika typer av tätorter, oberoende av hur stora sysselsättningsandelarna är. I figur 5:12 framgår specialiseringskvoten för verksamheterna efter tätorternas storleksklasser. Varje samling av staplar representerar en branschtyp. Den *grupp* av staplar som är längst till vänster visar tillverkning och utvinning och gruppen längst till höger visar övriga tjänster. Den vänstra stapeln *inom* varje grupp av staplar visar Nivå 1 (dvs. Göteborg). Därefter följer Nivå 2 (Borås, Skövde och Trollhättan), Nivå 3, Nivå 4 osv. Stapeln längst till höger inom varje grupp av staplar avser områden utanför tätort (dvs. småorter och renodlad landsbygd) Ifall samtliga staplar hade nått upp till specialiseringskvoten 1,0 skulle det inte finnas några skillnader i övergripande branschstruktur i ortssystemet. Så är givetvis inte fallet. En specialiseringskvot i en branschtyp på 2,0 innebär att *andelen* sysselsatta i den tätortsklassen är dubbelt så hög som i näringsstrukturen i regionen sammantaget.

I diagrammet framgår att tillverkning och utvinning relativt sett är mer vanligt förekommande i mindre tätorter än i större. Sysselsättningsandelen i Nivå 1 och 2 är dock i paritet med regionen i övrigt. Det beror främst på fordonsindustrin i Göteborg (Nivå 1) och Trollhättan (som är en av tre städer i Nivå 2). Energi, VA och byggverksamhet har sammantaget också en lokaliseringpreferens i mindre tätorter och framför allt utanför tätorter.

Verksamheter inom skola, vård och omsorg samt offentlig förvaltning har en relativt jämn fördelning över tätortstyperna och det är områden utanför tätorter som främst saknar dessa verksamheter. Här bör man dock ha i åtanke att det finns skillnader mellan de branscher som branschtypen utgör. Det finns *relativt sett* mer utbildningsverksamhet i mindre tätorter, vilket beror på att många barnfamiljer bor i mindre tätorter. Ju högre upp i utbildningssystemet, desto större specialisering har de större städerna. Vård och omsorgen är ganska jämnt fördelad men här finns en skillnad mellan hälso- och sjukvård som har en stark koncentration till de största städerna pga sjukhusen, medan omsorgsverksamheten är mer utspridd. När det gäller den offentliga förvaltningen är den relativt jämn i stora och medelstora tätorter. Specialiseringen avtar kraftigt i de mindre orterna eftersom det inte finns några riktigt små centralorter. Centralortsfunktionen skapar sysselsättningstillfällen inom offentlig förvaltning.

Sysselsättningen inom de s.k. lokalmarknadsorienterade och turistrelaterade tjänsteverksamheterna (handel, restauranget, kulturella verksamheter etc.) är något högre även relativt sett i större tätorter än i mindre. Undantaget är utanför tätorter. Olika koncentrerade funktioner som externhandelsplatser och flygplatser är en bidragande orsak. De övriga tjänsterna, som till stor del består av privata kontorsbaserade tjänster, har en tydlig koncentration till de största städerna i regionen. Andelen sysselsatta inom övriga tjänster är ca hälften så stor som andelen i regionen totalt sett.

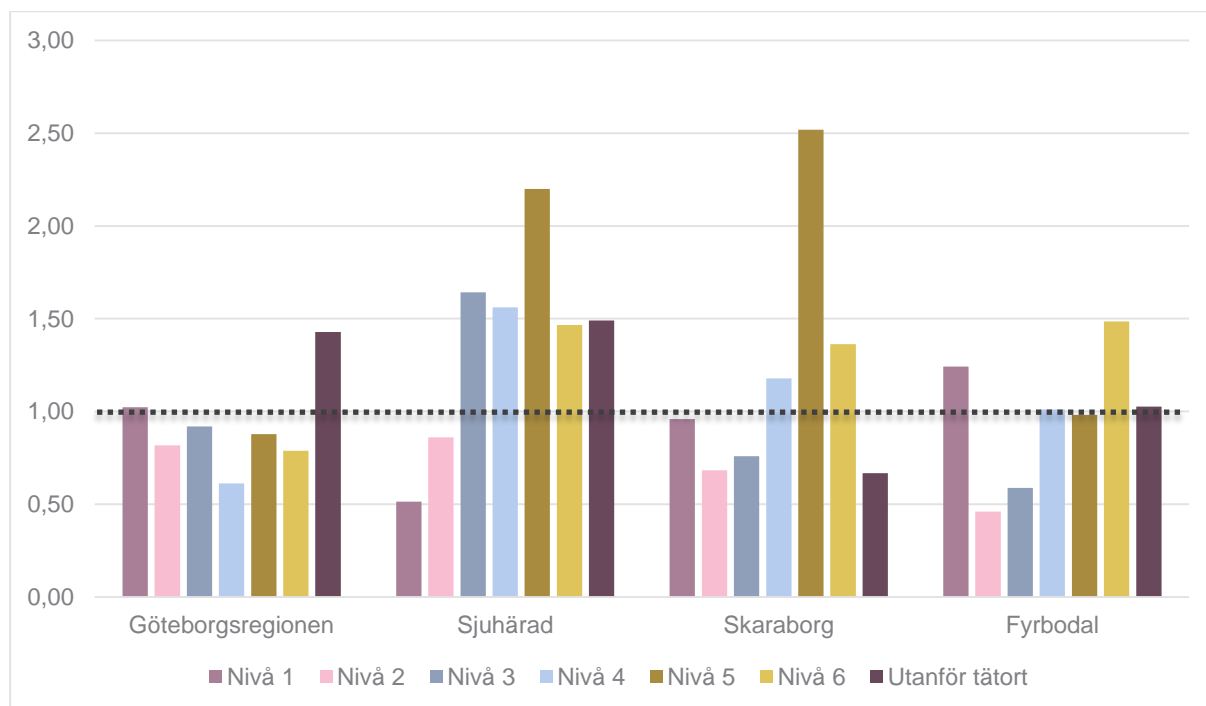


Figur 5:12 Specialiseringskvoter för branschtyper efter tätorternas storleksklass

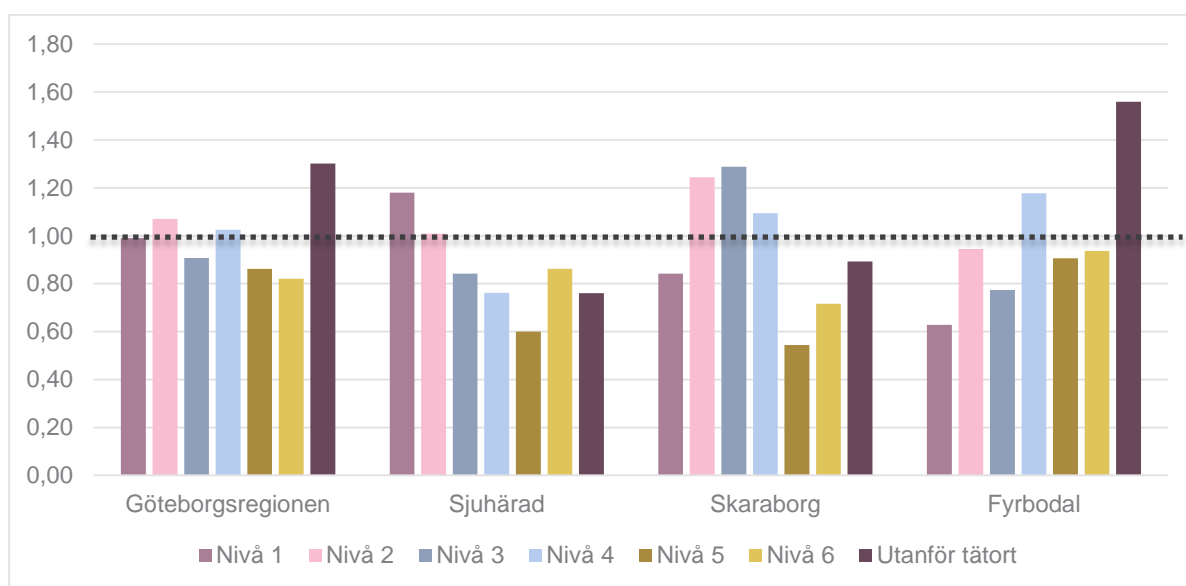
Det finns en hel del intressanta skillnader mellan delregionerna som förtjänar att lyftas fram. Andelen sysselsatta inom tillverkning och utvinning är lika stor i Göteborg som i hela delregionen, vilket framför allt beror på fordonsindustrin. I Fyrbodalen är andelen till och med högre i Trollhättan än i delregionen som helhet. Med undantag för Trollhättan är dock sysselsättningsandelen inom industrin klart högre i små än stora tätorter. I Sjuhärad är det väldigt tydligt att Borås och sekundärorterna Kinna och Ulricehamn har lägre sysselsättningsandel inom industrin. I Sjuhärad är det tydligt att de större orterna inte har en industriell specialisering medan de mindre orterna generellt sett har det. I Skaraborg finns också ett sådant mönster, även om Skövde har en sysselsättningsandel i paritet med andelen i hela Skaraborg.

Specialiseringen inom de mer turistrelaterade och lokalmarknadsdriva privata tjänsteverksamheterna ser något olika ut i delregionerna. I Göteborgsregionen och Sjuhärad är sysselsättningsandelen högre i de större tätorterna än i de små, men andelen utanför tätorter är hög. Mönstret i Fyrbodalen står i bjärt kontrast till Sjuhärad. Andelen sysselsatta är klart högre utanför tätort i Fyrbodalen. Strömstad gör att nivå 4 i ortshierarkin sticker ut. I Skaraborg är andelen låg i Skövde, men vi ser att stora tätorter som Skara och Lidköping ligger högre. Det visar att den här typen av verksamhet är mer jämt fördelad bland de någorlunda stora tätorterna i Skaraborg.

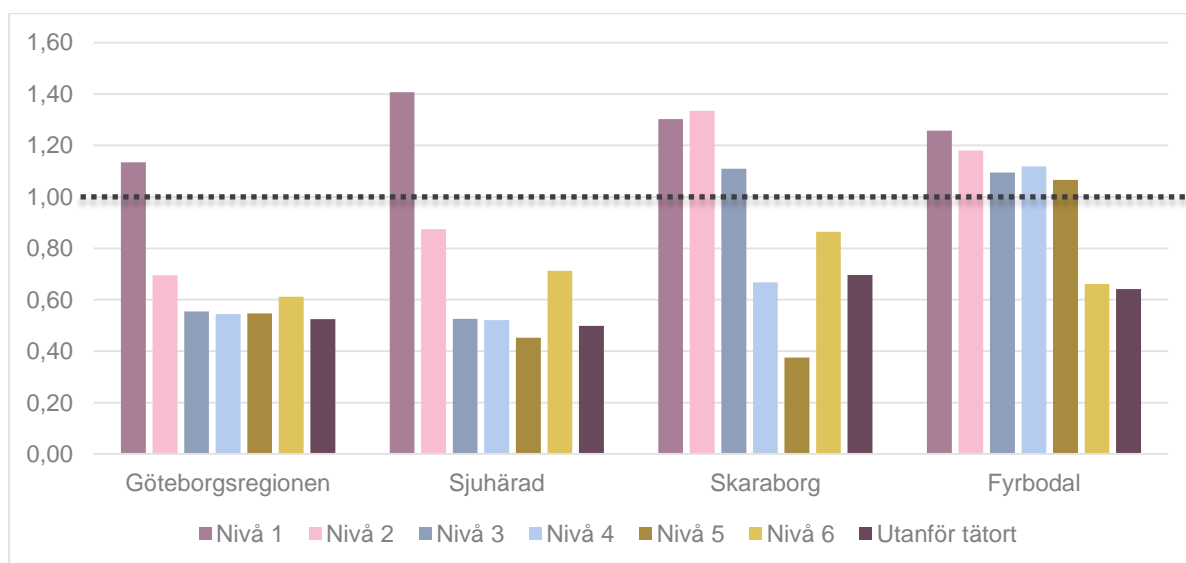
Specialiseringen inom övriga tjänster uppvisar olika mönster i delregionerna. I Göteborgsregionen och Sjuhärad har Göteborg och Borås en tydlig specialisering i dessa verksamheter. Nästa nivå i ortshierarkin har en klart lägre sysselsättningsandel. Längre nedåt i ortshierarkin är sysselsättningsandelen relativt jämn inom de olika tätortsklasserna, med något undantag. I Skaraborg har Skövde (Nivå 1), Lidköping (Nivå 2) och Skara (en av tre tätorter i Nivå 3) en klart högre andel sysselsatta inom dessa tjänstenärningar. Skövde dominerar inte dessa tjänstenärningar på samma sätt som Göteborg och Borås gör i sina respektive delregioner. I Fyrbodal är sysselsättningsandelen högre i Trollhättan och Uddevalla. Intressant nog har samtliga tätortsklasser utom de allra minsta tätorterna och områden utanför tätorter en sysselsättningsandel i paritet med andelen i hela Fyrbodal. Det förefaller bero på att Fyrbodal är en stor och tudelad region, vilket kan ha samband att den södra delen är mer tätbefolkad än den norra och då med bättre tillgänglighet och pendlingsmöjligheter. Tätorter som Strömstad, Bengtsfors och Ed har en hög sysselsättningsandel inom dessa verksamheter och får axla den funktionen inom sina delområden i Fyrbodal. Det visar att avstånden i Fyrbodal är lite för långa för att åstadkomma en lika tydlig funktionsuppdelning som i de övriga delregionerna för den här typen av tjänsteverksamheter. Man bör dock ha i åtanke att det är ett branschaggregat som består av flera olika tjänsteverksamheter och det behöver inte vara samma typ av verksamheter i Bengtsfors som i Trollhättan-Uddevalla.



Figur 5:13 Specialiseringskvoter för verksamheter inom tillverkning och utvinning efter delregionernas ortshierarkier



Figur 5:14 Specialiseringskvoter för verksamheter inom lokalmarknadsorienterad och turistrelaterad verksamhet efter delregionernas ortshierarkier



Figur 5:15 Specialiseringskvoter för övriga privata tjänster efter delregionernas ortshierarkier

Skillnaderna mellan delregionerna är stora när det kommer till andelen av det totala sysselsättningstillfällena som är belägna utanför tätorter. I Göteborgsregionen har fem procent av alla sysselsatta sitt arbetsställe utanför en tätort. Motsvarande andel är 13 procent i Sjuhärad och Skaraborg och hela 20 procent i Fyrbodal. Den rurala sysselsättningen är med andra ord fyra gånger så stor i Fyrbodal – relativt sett – jämfört med i Göteborgsregionen. Fyrbodal utmärker sig inte enbart med en hög andel rural sysselsättning, utan också gällande inriktningen på den. Ca en tredjedel av samtliga sysselsättningstillfällena i Fyrbodal inom turistrelaterade branscher finns utanför tätorter, vilket kan ses som ett uttryck för uppdelningen inte bara i norr och söder utan även mellan väst och öst (Bohuslän vs Dalsland). Motsvarande andel i de övriga delregionerna är 5-10 procent.

Det finns vissa skillnader i näringsstrukturen mellan stadsnära och övrig landsbygd. Andelen sysselsättningstillfällen som är relaterad till lokalmarkandsdriven och turistinriktad konsumtion är högre i den stadsnära landsbygden medan sysselsättningstillfällen inom mer produktionsinriktad verksamhet som primärnärings och industriella verksamheter är något lägre jämfört med övrig landsbygd. Skillnaderna är dock inte särskilt stora. Skillnaderna är ibland större mellan olika delar av den landsbygd som är belägen på lite längre avstånd från en större stad. Dalsland inkl. de kommuner strax norr om Trestad har exempelvis en klart högre andel sysselsatta inom jordbruket än vad fallet är i landsbygdsområden längs Bohuskusten. Andelen turistrelaterad sysselsättning är omvänt högre i Bohuskustens landsbygd.

5.8 Näringsmässig specialisering

Att olika verksamheter har olika lokaliseringpreferenser innebär skilda förutsättningar för tätorterna att utvecklas. Framväxten av en mer tjänstebaserad ekonomi är en orsak bakom att större städer och orter i storstadsområden växer mer än andra orter. Alla tätorter i en region har inte förutsättningar att vara en tillväxtmotor. Tillväxtmotorerna är särskilt betydelsefulla för utvecklingen, men de kan skapa inomregionala spänningar och motsättningar och utvecklingen under de senaste årtiondena har orsakat såväl inter-regional som intra-regional segmentering och polarisering. Det är dock inte bara tillväxtmotorer och större tätorter som skapar regional utveckling. Naturkapitalet har stor betydelse och det är en viktig pusselbit i en mer balanserad regional utveckling. Samspelet mellan de urbana och rurala miljöerna har betydelse i detta avseende.

Ekonomisk utveckling är i hög grad resultatet av en evolutionär process, där kunskap och kapital ackumuleras under tidens gång och bildar basen för fortsatt välstånd. Vad man arbetar med och lever av i en region bestäms därför till stor del av arvet. Det en region historiskt arbetat med och levt av lägger grunden till dess framtid. Samtidigt är näringslivet satt under ständig omvandling. En omvandling som accelererat genom globaliseringen. Nya näringar uppstår och gamla trängs undan. De nya näringarna är som sagt ofta sprungna ur de gamla, men med en anpassning till nya teknologier och marknadsvillkor.

Delregionerna i Västra Götaland har olika näringsmässiga profiler som bidrar till regionens välstånd och utveckling. Göteborgsregionen har flera styrkeområden och specialiseringar, såsom fordonstillverkning, läkemedelsindustri, FoU, partihandel, etc. Där finns även specialiserade konsultverksamheter, finansföretag och kommunikationer. Sjuhärad har en lång tradition av textilindustri, design, partihandel och logistik. Det finns även en hel del andra industrier såsom trävaruindustri samt gummi- och plastvaruindustri. Skaraborg har en näringsmässig specialisering inom bl.a. jordbruk samt livsmedelsframställning. Trävaruindustri och metallvarutillverkning och transportmedelstillverkning är andra industrigrenar. Fyrbodal har specialisering inom jordbruk, pappersvarutillverkning, metallframställning etc. Gränshandel och annan turistrelaterad verksamhet är en annan viktig specialisering. Fordonsindustri har tidigare varit en tydlig specialisering. Det finns en näringsmässig mångfald inom delregionerna som är värd att framhäva.

5.8.1 GÖTEBORGSREGIONEN

Göteborgsregionen är den mest diversifierade regionen i och med Göteborgs storlek. Jämfört med regionen i övrigt har kommunen Göteborg (vilket i praktiken utgör stora delar av tätorten Göteborg) specialiserade tjänsteverksamheter inom finans och försäkring, telekommunikation, reklamverksamhet, konsulter etc. Fordonsindustri är den tydliga industriella specialiseringen. Besöksnäringen är givetvis också framträdande i Göteborg. Tätorten Göteborg ligger även delvis i Mölndal och Partille. Mölndals specialisering ligger inom läkemedelsindustri, FoU och pappers- och pappersvarutillverkning. Flygplatsen Landvetter innebär en specialisering för Härryda inom transportverksamhet samt post- och kurirverksamhet.

Alingsås, Kungsbacka och Kungälv, som har de största centralorterna i delregionen efter Göteborg, är någorlunda diversifierade och ingen av dem har en stor andel av arbetskraften inom industrin, men det finns ändå vissa specialiseringar. I Kungälv handlar det exempelvis gummi- och plastvaruindustri och

livsmedel, i Kungsbacka om trävaruindustri och i Alingsås om utvinning och mineralprodukter. Väster om Alingsås ligger Ale med ytterligare specialisering inom utvinning och petrokemi. Och väster om Ale utmärker sig Stenungsund tydligt med ett petrokemiskt kluster. Faktum är att det är en av de tydligaste specialiseringarna i regionen. Det finns således ett stort område i norra regiondelen med tydlig näringsmässig specialisering inom petrokemi och utvinning. En del av dessa verksamheter är belägna i tätorter. I karta 10:1 i appendix framgår däremot att en del industriell verksamhet är lokaliserad utanför tätort. Det finns åtminstone en tydlig "hot spot" i området.

Öarna Tjörn och Öckerö har en liknande övergripande näringsstruktur. Öckerö har en särskilt hög sysselsättningsandel inom primärnäringsarna. Öckerö har även en specialisering inom livsmedelsframställning. Öckerös industriella industri har en profilering mot maskinvaruindustri och metallvaror.

Inslag av primärnäringsar och industriell verksamhet innebär att landskapen i den norra delen av regionen till stor del är produktionsinriktad. Mer konsumtionsinriktade landskap finns mellan Göteborg och Kungsbacka samt på vissa öar.

5.8.2 SJUHÄRAD

I jämförelse med näringsstrukturen i hela Sjuhärad har det geografiska området som utgör kommunen Borås en näringsmässig specialisering inom privata och offentliga tjänster. Det handlar bland annat om finansiella tjänster, datakonsulter och informationstjänster etc. Även om Borås generellt sett inte har någon tydlig specialisering inom skola, vård och omsorg finns en specialisering inom högre utbildning på grund av Högskolan i Borås och inom hälso- och sjukvården på grund av Södra Älvsborgs sjukhus. Dessa funktioner är typiska för ett delregionalt centra och utgör stora arbetsplatser.

Norrut utmärker sig Vårgårda och Herrljunga kommuner med en profilering inom primärnäringsar och tillverkningsindustri. Exempel på industriella specialiseringar är plastvaruindustri och livsmedelsindustri (Herrljunga cider) etc. Bollebygd har också en viss industriell prägel genom kemikaliska produkter. Näringsstrukturen i Ulricehamns kommun utmärker sig med en dubbelt så hög andel sysselsatta inom primärnäringsar jämfört med i Sjuhärad. Den industriella specialiseringen består främst av tillverkning av metallvaror. Marks kommun är mer diversifierad eftersom den näst största staden finns i kommunen. Kommunen har en offentlig prägel samt en högre andel sysselsatta inom jordbruket än i övriga Sjuhärad. I södra delen av regionen utmärker sig både Svenljunga och Tranemo med specialiseringar inom primärnäringsarna, vilket särskilt gäller Svenljunga. I Tranemo kommun finns en industriell specialisering inom mineraler och plast.

Den tydliga specialiseringen inom primärnäringsar och industrier som finns i stora delar av Sjuhärad tyder på att småorterna och landsbygden är relativt produktionsinriktad. I appendix visa karta 10:1 också att det finns flera "hot spots" inom tillverkningsindustrin utanför tätorterna. De syns framför allt i Tranemo, Vårgårda, Herrljunga, Marks kommun m.fl. I kartan 10:2 framgår "hot spots" inom turistrelaterade verksamheter såsom hotell och restaurang, handel och kulturella aktiviteter. De är i större utsträckning lokaliserade i närheten av Borås och några andra tätorter.

5.8.3 SKARABORG

Skaraborg är en heterogen region i ett näringslivsperspektiv. Den näringsmässiga specialiseringen i Skövde kommun ligger inom privata tjänstenäringsar såsom finansiella tjänster, bemanning och andra personalrelaterade tjänster samt försäkringsverksamhet. I egenskap av delregionalt centra har kommunen dessutom en klart högre sysselsättningsandel inom hälso- och sjukvård jämfört med hela Skaraborg. Högskolan i Skövde innebär också en profilering inom högre utbildning. Lidköping och Skara har också en hög andel sysselsatta inom privata tjänster. Hjo kommun utmärker sig med en relativt hög sysselsättningsandel inom primärnäringsar medan Tibro har flera industriella näringar som trävaruindustri, pappers- och pappersvarutillverkning samt partihandel. På motsatt sida om Skövde ligger Götene med tydlig industriell prägel bl.a. beroende på livsmedel och trävaruindustri.

I den nordöstra delen av Skaraborg är Mariestad den mest diversifierade kommunen. Pappers- och pappersvarutillverkning är den tydliga industriella specialisering som finns. Gullspång och Töreboda har en näringsmässig specialisering inom primärnärings- och tillverkningsindustrin. Båda kommuner har en näringsmässig specialisering inom trävaruindustri. Karlsborg har bl.a. specialiserad verksamhet inom stål och metall.

I den sydvästra delen av regionen har intilliggande Grästorps, Essunga och Vara en relativt sett hög andel sysselsatta inom jordbruk. Falköping har en viss profilering inom grafisk produktion, reklam- och marknadsundersökningar etc. Tidaholms industriella specialisering beror bl.a. på kemisk industri. I Vara kommun finns en del industriella specialiseringar i form av mineralprodukter, teknisk provtagning och analys, kemikalieindustri, metallvaruindustri, etc. I karta 10:1 i appendix framgår att det finns många "hot spots" utanför tätorterna inom tillverkning och utvinning i området kring Vara. Det stora inslaget av primärnärings- och tillverkningsindustri utanför tätorter innebär att landsbygden i den västra delen av Skaraborg är tydligt produktionsinriktad. De "hot spots" som finns utanför tätorter inom turistrelaterade tjänster finns främst i trakterna runt Lidköping och Skövde.

5.8.4 FYRBODAL

Fyrbodal är också en heterogen region i ett näringslivsperspektiv. Näringsstrukturen är mest diversifierad i Trollhättan och Uddevalla och andelen sysselsatta inom primärnärings- och tillverkningsindustrin är mindre där än i andra delar av regionen. Trollhättans industriella specialisering beror främst på fordonsindustrin, en specialisering som dock lär ha minskat på senare år. Även om det är en liten bransch finns en del filmverksamhet i Trollhättan främst genom Film i Väst. Industrin i Uddevalla är relativt sett begränsad och Vänersborg har en mer offentlig prägel på näringsstrukturen.

Norr om Trestad ligger kommunerna Munkedal, Färgelanda och Mellerud. Andelen sysselsatta inom primärnärings- och tillverkningsindustrin är nästan fyra gånger så stor i de två sistnämnda kommunerna jämfört med hela Fyrbodal. Färgelanda har dessutom en nästan dubbelt så hög sysselsättningsandel inom tillverkningsindustri. Livsmedelsindustri och transportmedelstillverkning är en viktig orsak till det. Längre norrut i Fyrbodal finns ytterligare specialiseringar inom primärnärings- och tillverkningsindustri. I Bengtsfors utmärker sig pappersbruket. I Åmål finns flera specialiseringar som kemikalisk industri, maskinvaruindustrier m.m. Det bedrivs även FoU kopplat till de industriella specialiseringarna.

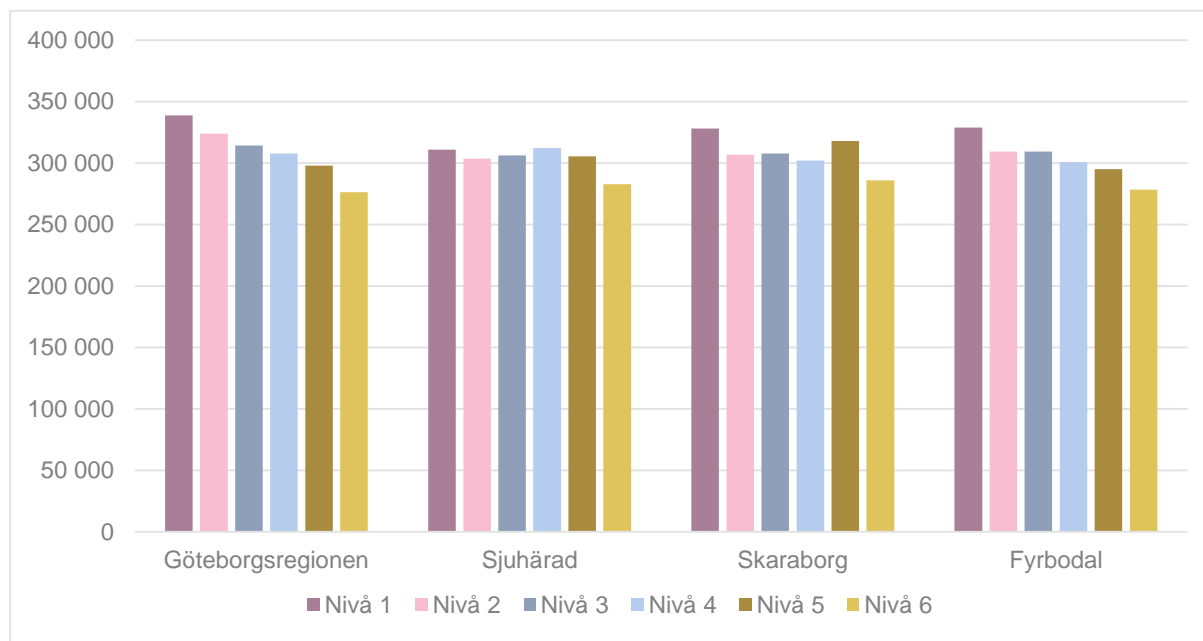
De näringsmässiga specialiseringarna varierar i kustkommunerna. Strömstad, Tanum och Sotenäs är de kommuner med starkast besöksnäring. Sysselsättningsandelen i Strömstad inom detaljhandel samt hotell och restaurangverksamhet är t.ex. ca tre gånger så stor som andelen i hela Fyrbodal. Det finns dock flera betydelsefulla industriella specialiseringar i kustkommunerna. Strömstad har läkemedelsindustri. I Tanum är andelen sysselsatta inom industrin sammantaget liten, men det finns företag inom t.ex. trävaruindustri. Tanum har annars en klart högre andel sysselsatta inom jordbruk. Livsmedelsindustrin är den tydligaste industriella specialiseringen i Sotenäs. I Lysekil, som också har en profil inom besöksnäringen, är raffinaderier en tydlig specialisering.

Kombinationen av industriella specialiseringar och besöksnäring är kustkommunernas styrka. All sysselsättning är inte koncentrerad till tätorterna, vilket framgår av karta 10:1 och 10:2 i appendix. Det finns tydliga "hot spots" inom båda verksamheter utanför tätorterna. Det ger en bra mix av produktions- och konsumtionsinriktad landsbygd. Kommunerna i Dalsland har en tydligare produktionsinriktning genom specialiseringarna inom industrier och primärnärings- och tillverkningsindustri.

5.9 Inkomstskillnader mellan tätorter

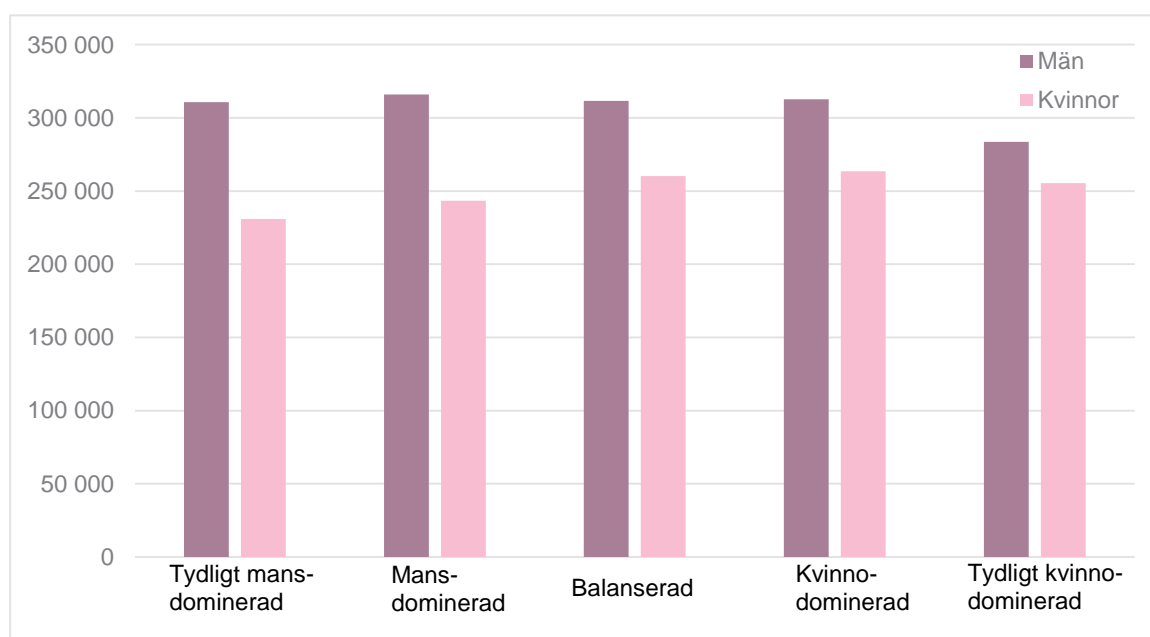
Medianinkomsten för dagbefolkningen ger en bra bild av det genomsnittliga löneläget på arbetsmarknaden i olika tätorter, eftersom endast förvärvsarbetande personer ingår. Lönenivåerna är i regel högre i större städer jämfört med mindre tätorter, vilket bland annat beror på skillnader i näringsstrukturen, konkurrensläget och att matchningen mellan arbetsgivare/arbetstagare och säljare/köpare är bättre.

Skillnaderna i medianinkomst efter tätorternas storlek är tydligast i Göteborgsregionen och i Fyrbodal. I Sjuhärad och Skaraborg är skillnaderna ganska små bortsett från de allra minsta tätorterna som ligger på en lägre nivå.



Figur 5:16 Medianinkomst för dagbefolkningen år 2013, genomsnitt för tätorterna per storleksklass och delregion

Arbetsmarknaden i Västra Götaland är starkt könsuppdelad precis som Sverige i övrigt. Kvinnor arbetar i mycket högre utsträckning med omvårdnad medan män i större utsträckning arbetar inom byggverksamhet och industri. Då näringsstrukturen varierar kraftigt mellan olika tätorter tilltalar olika orter män och kvinnor i olika hög grad. Inkomstskillnaden mellan könen är störst i tätorter där antalet förvärvsarbetsbetande män är många fler än antalet förvärvsarbetsbetande kvinnor. Det är framför allt fallet i Göteborgsregionen och Fyrbodal. I mindre utsträckning så i Skaraborg.



Figur 5:17 Medianinkomst för dagbefolkningen år 2013 per kön, genomsnitt för tätorterna efter indelning i balansen mellan kvinnor och män i arbetskraften

5.10 Sammanfattande slutsatser

Det finns många likheter och skillnader mellan delregionerna med avseende på tätorternas funktioner och landsbygders karaktär. De största städerna i varje delregion har åtminstone en högskola och den funktionen innebär en föryngring av och ökad omsättning av människor i befolkningen. Större städer har en högre servicegrad och är ett centrum för arbetsplatser samt mötesplatser för handel och kultur. Göteborgs storlek, täthet och attraktivitet innebär höga bostadspriser. Det är en drivkraft som gör att barnfamiljer gärna söker sig till orter som ger mer bostadsyta för pengarna men där pendlingsförutsättningarna är goda. Samma sak observeras i Sjuhärad med Borås och några tätorter i dess omland. I Skaraborg är denna tendens kring Skövde inte lika stark. I Fyrbodal finns en del sådana barnfamiljsorter, särskilt i området kring Trestad och då främst nära Uddevalla. Att tillgängligheten är en viktig parameter för barnfamiljer är särskilt tydlig i Fyrbodal. Där är andelen barnfamiljer i små och mycket små tätorter är klart högre i stadsnära lägen jämfört med i orter på längre avstånd från städerna. Den här dynamiken, som är tydligast i Göteborgsregionen och i Sjuhärad, innebär en funktionsuppdelning där olika orter har olika attraktivitet för olika målgrupper.

Det finns också viktiga näringslivsmässiga skillnader eftersom olika verksamheter har olika lokaliseringpreferenser. Denna näringslivsmässiga funktionsuppdelning är tydlig i Göteborgsregionen och i Sjuhärad där mer kunskapsintensiva tjänsteverksamheter har en tydlig lokaliseringpreferens till Göteborg respektive Borås. Det är till viss del även fallet i Skaraborg med Skövde. I Fyrbodal är detta inte lika tydligt, vilket torde bero på att regionen är mer tudelad och mindre funktionellt integrerad på grund av de långa avstånden. Vissa orter är väldigt specialiserade och Stenungsund i Göteborg är ett exempel på det med ett starkt petrokemiskt kluster. Den typen av orter finns även i andra delregioner.

Näringsstrukturen på landsbygden är mer naturresursorienterad och produktionsinriktad med jord- och skogsbruk samt tillverkning och utvinning. Men det finns stora skillnader mellan olika landskap. Sydvästra Skaraborg har stark orientering mot jordbruk vilket även gäller slätterna norr om Trestad. Besöksnäringen är en mer konsumtionsinriktad näringsverksamhet som förekommer på landsbygden, då ofta i närhet av tätorter. Skillnaden i näringsstruktur är exempelvis tydlig mellan landsbygden längs kustremsa i Bohuslän jämfört med landsbygden i Dalsland. Mer konsumtionsinriktade inslag i näringsstrukturen på landsbygden torde öka interaktionen mellan stad och land och därmed förutsättningarna för en mer balanserad utveckling i en region.

6. Interaktion mellan tätorter

Interaktionen mellan städer/orter i en region/delregion påverkar också graden av polycentrism. Ett urbant system med god tillgänglighet mellan centra/kärnor är mer polycentriskt än ett system med en radiell tillgänglighet från större centra högre upp i ortshierarkin till mindre städer/orter. I detta sammanhang görs en distinktion mellan potentiell och faktisk interaktion. Potentiell interaktion analyseras genom infrastrukturförutsättningarna och tillgänglighet till arbetstillfällena, medan faktisk interaktion analyseras genom arbetspendling, flyttströmmar och handel. Arbetspendlingen studeras mer utförligt än flyttningarna, eftersom arbetspendlingen illustrerar den mer vardagliga funktionaliteten. Handeln studeras med nödvändighet på kommunnivå istället för tätortsnivå.

6.1 Tillgänglighet till arbetstillfällena

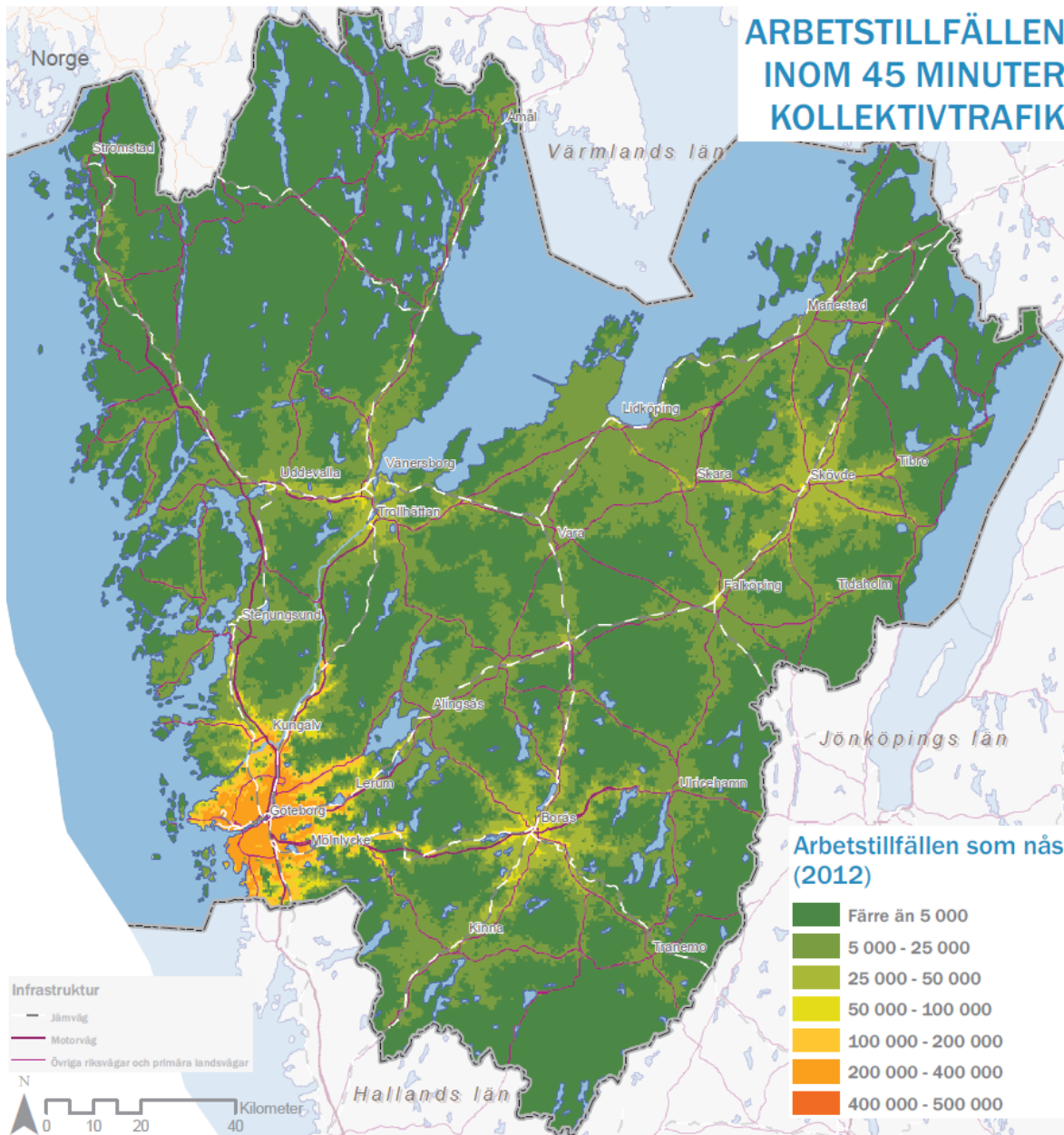
Relationer mellan städer och tätorter av olika storlek samt samspelet mellan städer/tätorter och landsbygden är en viktig del i den regionala ekonomin. Tillgängligheten till arbetstillfällena, som främst är en funktion av befolkningstätheten och transportinfrastrukturens utbyggnad, är en viktig attraktivitetsfaktor för tätorter såväl som för landsbygden. Transportinfrastrukturen är den länk som binder olika lokala geografier till ett regionalt sammanhang.

Tillgängligheten till arbetstillfällena kan beräknas med kollektivtrafik såväl som med bil. Kollektivtrafik och bil har som färdmedel både för- och nackdelar. Kollektivtrafiken har miljö- och klimatomständiga fördelar som bilen saknar och är ett alternativ för personer som inte vill eller har ekonomiska förutsättningar att äga en bil. Bilen är å andra sidan mer flexibel i tid och rum än vad kollektivtrafiken är. Bilen är inte bunden vid en tidtabell och bilen möjliggör boende i mer "perifera" belägenheter jämfört med kollektivtrafiken (givet ett visst tidsavstånd). Den sistnämnda aspekten är särskilt tydlig i kartorna 6:1 och 6:2 nedan, som visar tillgängligheten till arbetstillfällena inom 45 minuters restid med kollektivtrafiken respektive bil som färdmedel.

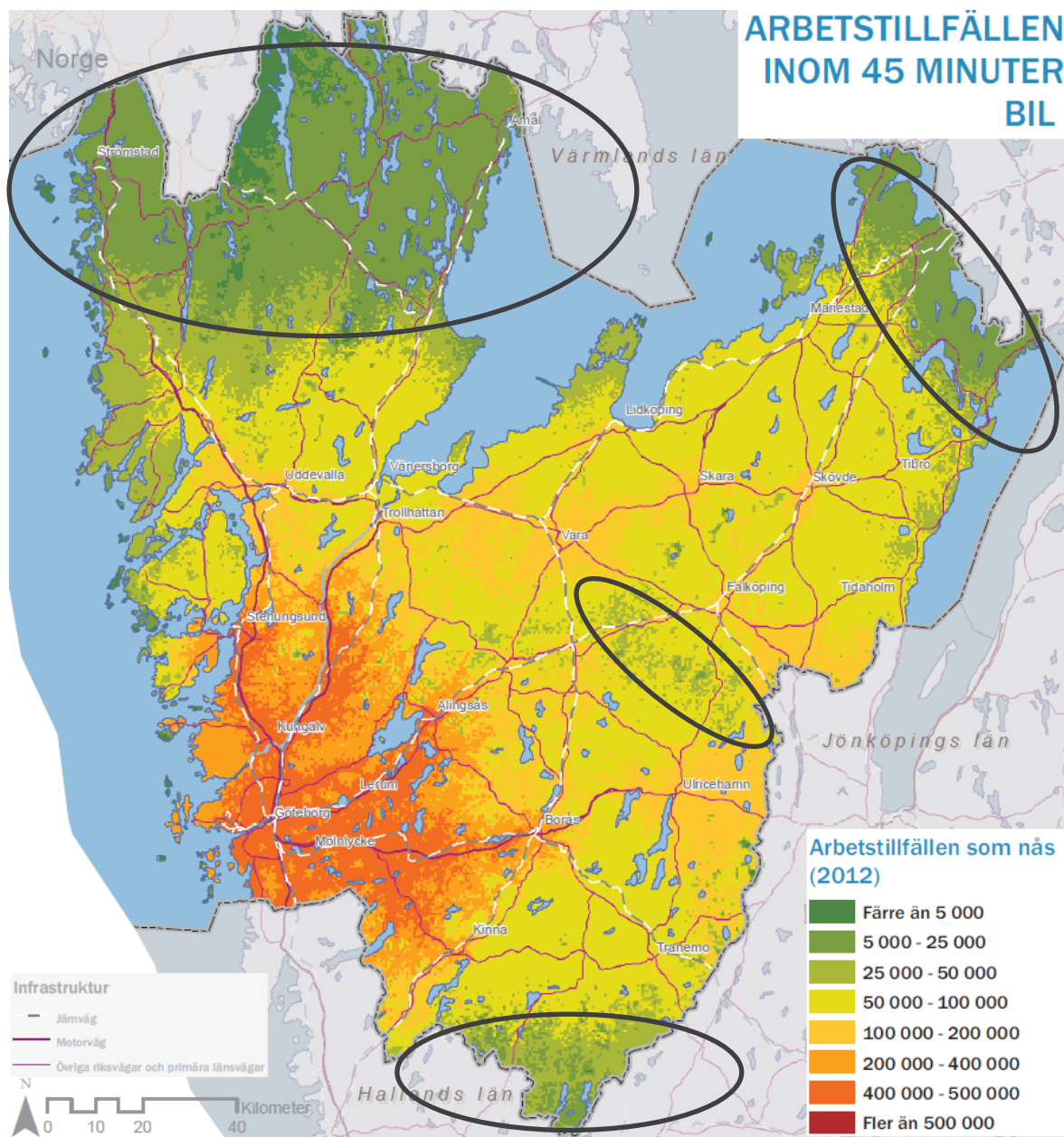
I kartan som visar tillgängligheten till arbetstillfällena med kollektivtrafik som färdmedel är det slående tydligt att den är hög i områden som ligger nära järnvägsnätet (eller järnvägsstationer där tågen stannar) och de större vägarna. Hur busslinjerna är dragna spelar givetvis en avgörande roll. I alla delregioner finns områden som ligger nära en större stad "fågelvägen" men som har låg tillgänglighet till arbetstillfällena. Andra områden belägna på längre avstånd från samma städer "fågelvägen" men nära centrala transportinfrastrukturstråk (och hållplatser) har en högre tillgänglighet till arbetstillfällena. Den allra högsta tillgängligheten till arbetstillfällena finns givetvis i Göteborg och dess närområde. I Sjuhärad gäller motsvarande för Borås, i Skaraborg för Skövde, och i Fyrbodalen för "Trestad".

Kartan som illustrerar tillgängligheten till arbetstillfällena med bil som färdmedel visar en annan bild av tillgängligheten. Precis som i fallet med kollektivtrafiken är tillgängligheten till arbetstillfällena med bil klart högre i Göteborg och dess närområde. Detta mönster finns även kring de största städerna i de andra delregionerna. Den huvudsakliga skillnaden är att arbetsplatstillgängligheten är mycket högre med bil än med kollektivtrafik i de områden som är relativt närbelägna större städer men som ligger en bit från de större vägarna, samt i områden på lite längre avstånd från de större städerna. Beroende av bilen är med andra ord större i glesbefolkade områden än i stora städer bland annat på grund av infrastrukturens utbyggnad.

Kartan över tillgängligheten med bil är relativt lik den indelning i stadsnära och övrig landsbygd som presenterades i kapitel 3. Så kallad övrig landsbygd finns i norra Fyrbodalen, nordöstra Skaraborg, södra Sjuhärad samt i gränslandet mellan Skaraborg och Sjuhärad.



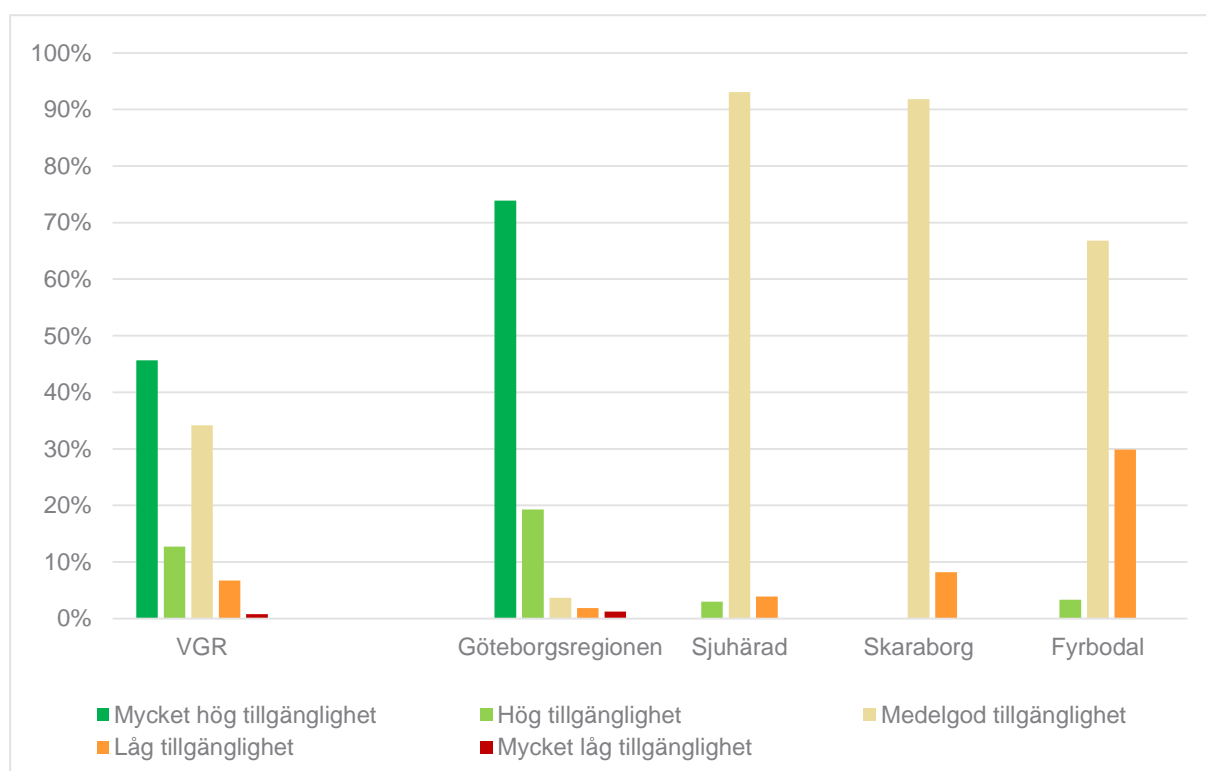
Karta 6:1 Antalet arbetsstillfällen som nås inom 45 minuters kollektivtrafik



Karta 6:2 Antalet arbetsstillfällen som nås inom 45 minuters bilresa

I kartorna framgår att skillnaden i tillgänglighet till arbetstillfällen mellan olika tätorter är större med kollektivtrafik som färdmedel jämfört med bilen. Ytorna där tillgängligheten till arbetstillfällen med kollektivtrafik är mycket låg är stora. För många mindre tätorter, där tillgången till kollektivtrafik många gånger är begränsad, är bilen det färdmedel som står till buds och som primärt används för arbetsresor och pendling. Då utgångspunkten är att skapa en tillgänglighetstypologi för tätorterna ger bilen därför en mer rättvisande jämförelse.

En beräkning har således gjorts av antalet sysselsättningstillfällen som kan nås från alla tätorters mittpunkter inom 30 minuters bilresa. Hänsyn är tagen till sysselsättningstillfällen belägna i angränsande län. Då varje tätort har tilldelats ett antal "tillgängliga sysselsättningstillfällen" har en tätortstypologi i fem klasser tagits fram baserad på tillgängligheten till arbetstillfällen i samtliga tätorter i Västra Götaland. I figur 6:3 framgår att över 90 procent av arbetskraften boende i tätorter i Göteborgsregionen har mycket hög eller hög tillgänglighet till arbetstillfällen. I de övriga delregionerna är andelen högst i klassen med medelgod tillgänglighet. I Fyrbodal har 30 procent av arbetskraften i tätorter med låg tillgänglighet till arbetstillfällen.



Figur 6:3 Andelen av sysselsatt nattbefolkning 2013 per tillgänglighetsklass

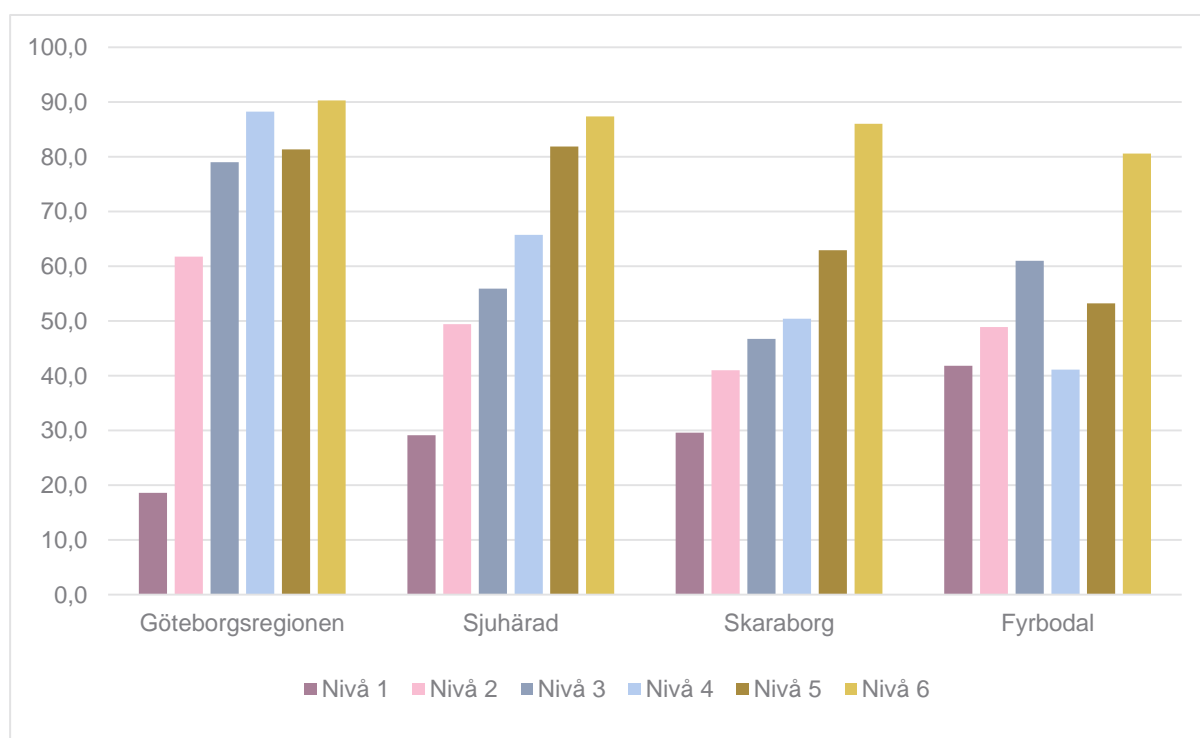
Delregionalt anpassade typologier i fyra klasser har därefter tagits fram för varje delregion. Det är nödvändigt med tanke på att tillgängligheten i Göteborgsregionen (med undantag för tätorter i skärgården) är väsentligt bättre än i övriga delregioner. Tillgänglighetstypologin är användbar för att exempelvis studera variationer i befolkningsutvecklingen för tätorter i samma storleksklass. Det ger en indikation på tillgänglighetens betydelse för utvecklingen någorlunda oberoende av tätorternas storlek. Detta görs också i kapitel 7 där utvecklingen över tid studeras närmare.

6.2 Arbetspendling

Om tillgänglighet till arbetstillfällen är en indikation på potentiell interaktion är arbetspendling en indikation på faktisk. Begreppet arbetspendling (eller pendling) avser i vanliga fall arbetsresor som korsar minst en kommungräns. För att undvika begrepp som "arbetsresor över tätortsgränser" i rapporten används begreppet pendling även för arbetsresor som korsar en tätortsgräns. Detta oavsett om en inpendlare till en tätort bor i samma eller i en annan kommun, eller om utpendlaren från en tätort arbetar utanför i hemkommunen eller i en annan kommun. Ett mått på pendlingens riktning är den s.k. pendlingskvoten som är en kvot mellan antalet inpendlare och antalet utpendlare. Ju större inpendlingen är i förhållande till utpendlingen, desto mer attraktiv är tätorten i ett arbetsmarknadsperspektiv. Det gäller särskilt större städer som har ett mer diversifierat näringsliv. Arbetsmarknaden och näringslivet är inte lika diversifierad i mindre tätorter som i större tätorter.

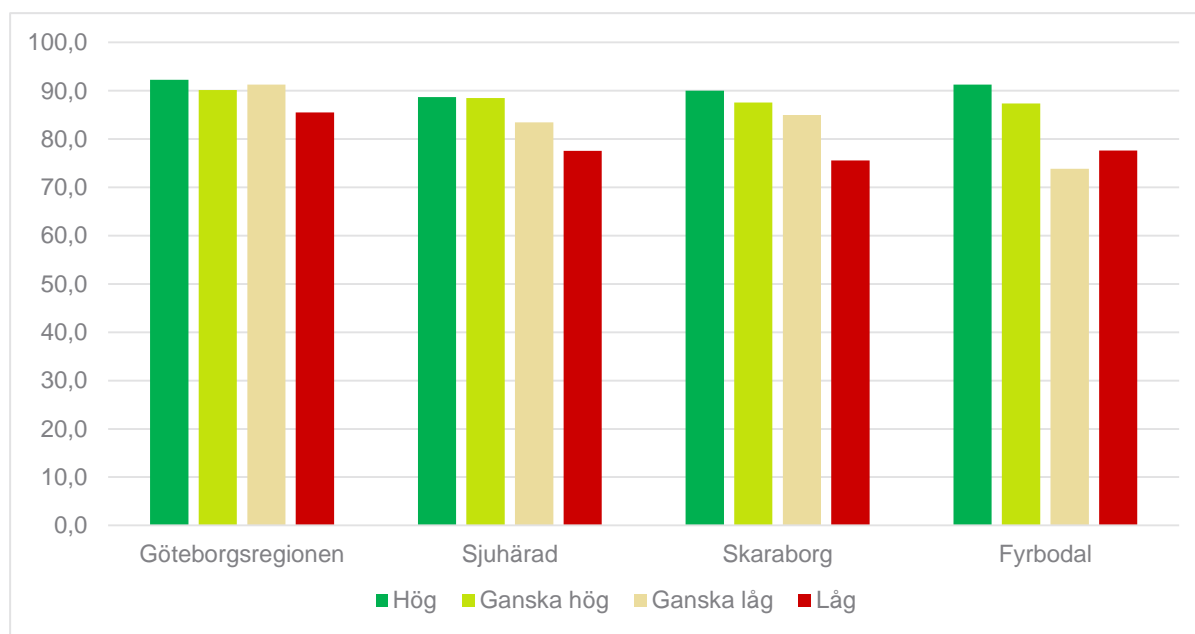
Andelen av den förvärvsarbetande nattbefolkningen som *inte* arbetar i sin egen boendeort är därför markant högre i små jämfört med stora tätorter. Sannolikheten att hitta ett arbetstillfälle i den egna boendeorten som matchar dina kompetenser och preferenser är högre i orter med många arbetstillfällen. I figur 6:4 framgår detta mer eller mindre tydligt i samtliga delregioner. Notera att det är karaktären på delregionernas inomregionala mönster som ska jämföras, inte hur mycket högre eller lägre utpendlingsfrekvensen i en viss nivå i tätortshierarkin är jämfört med i andra delregioner.

I Göteborgsregionen är Göteborgs (Nivå 1) utpendlingsfrekvens endast 20 procent, medan medianvärdet för tätorterna är mellan 80-90 procent i nivå 3-6. Det är en större skillnad jämfört med de andra delregionerna, vilket är ett tecken på att Göteborgsregionen är mer monocentrisk än de andra delregionerna. Sjuhärad och Skaraborg uppvisar ett likartat mönster, men Borås och Skövde (Nivå 1 i sina respektive delregioner) avviker inte lika tydligt som Göteborg i Göteborgsregionen. Fyrbodal är den delregion som avviker i viss mån från mönstret i och med att utpendlingsfrekvensen är högre i nivå 3 (Värnersborg) jämfört med genomsnittet för tätorterna i nivå 4 (Lysekil, Strömstad och Åmål) och nivå 5 (åtta tätorter). Fyrbodal är inte en lika enhetligt funktionell region som de övriga delregioner, men storlekslojken råder även där.



Figur 6:4 Utpendlingsfrekvens år 2013 per storleksklass, i procent

Det finns ett visst samband mellan den potentiella (tillgänglighet till arbetstillfällena) och den faktiska interaktionen (arbetspendling) bland de allra minsta tätorterna. Utpendlingsfrekvensen är i genomsnitt högre i tätorter med hög tillgänglighet till arbetstillfällena än i tätorter med låg tillgänglighet till arbetstillfällena. I figur 6:5 är det tydligast i Fyrbodal, Skaraborg och Sjuhärad. I Göteborgsregionen är det mindre tydligt. Notera att vad som räknas som hög, ganska hög, ganska låg och låg tillgänglighet till arbetstillfällena är anpassat efter de delregionala förhållandena. Att skillnaderna inte är större kan bero på att det ändå är relativt lätt att hitta ett arbete i en näraliggande större tätort även om tillgängligheten inte är särskilt hög.



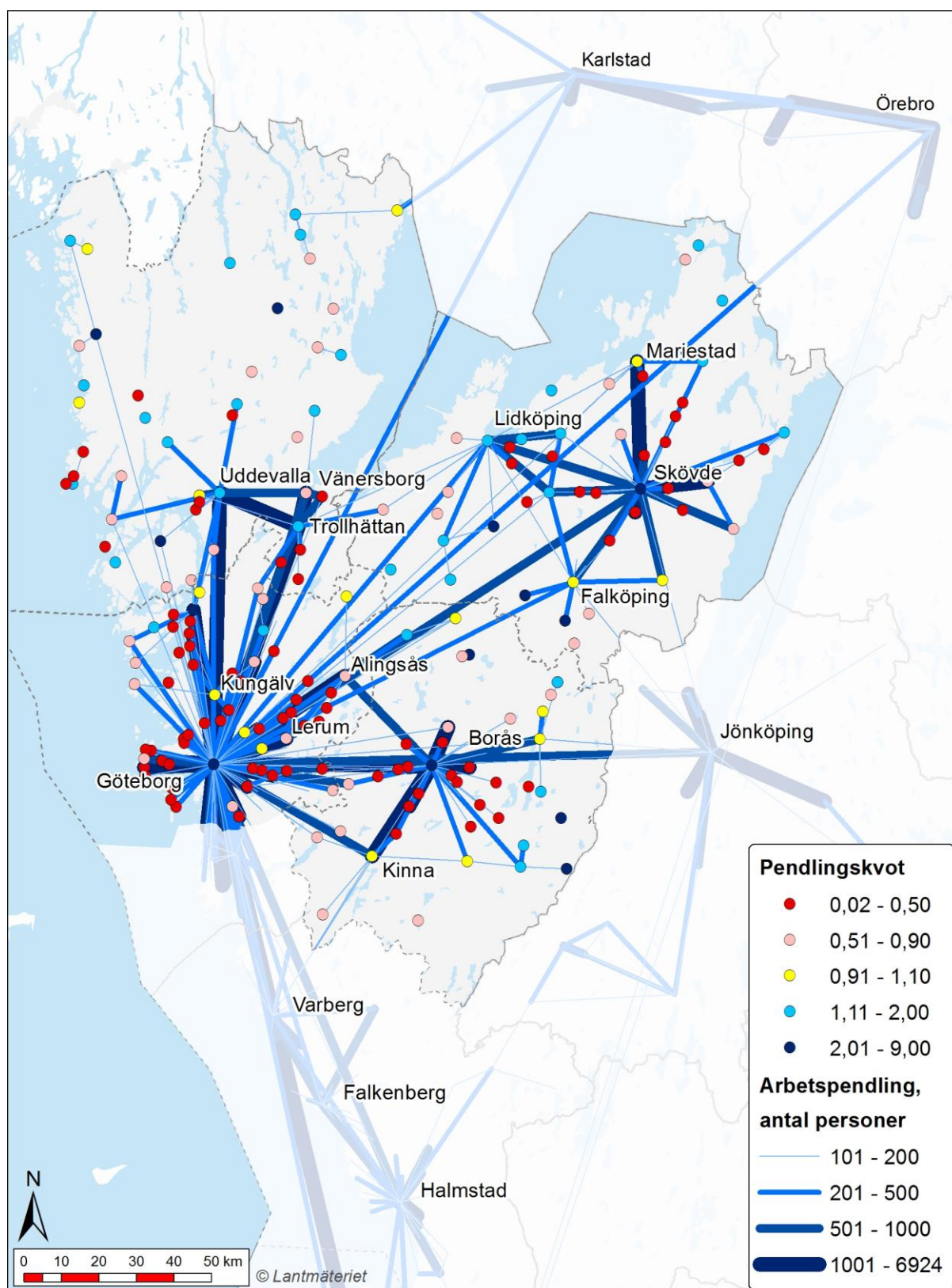
Figur 6:5 Utpendlingsfrekvens år 2013 från de minsta tätorterna per tillgänglighetsklass, i procent

6.2.1 PENDLINGSINTERAKTIONEN I VÄSTRA GÖTALAND

Karta 6:6 visar pendlingsflödena mellan tätorterna i Västra Götaland och tätorter i de angränsande länen. Linjernas tjocklek är klassindeldad efter den *summerade* pendlingen mellan två tätorter avseende år 2013. Tätorterna är färgade efter tätortens *totala* pendlingskvot, dvs. antalet inpendlare dividerat med antalet utpendlare (i pendlingskvoten ingår således pendlingsinteraktion mellan tätorten och landsbygden). Talet 1,00 innebär att inpendlingen är lika stor som utpendlingen oberoende av antalet pendlare. Mörkblå färg innebär att pendlingskvoten är minst 2,00, dvs. att antalet inpendlare till tätorten är dubbelt så många som antalet utpendlare från densamma. En pendlingskvot på mellan 1,10 och högre visar att inpendlingen är klart högre än utpendlingen. Dessa orter har färgats med ljusblå färg. De guldfärgade tätorterna ligger i spannet mellan 0,90 och 1,10. Det är orter där inpendlingen ungefär är lika stor som utpendlingen. De tätorter som har fått mörkröd färg har en mycket låg inpendling i förhållande till utpendlingen. En maximal pendlingskvot om 0,50 innebär att antalet inpendlare är hälften så många som antalet utpendlare. De ljusröda tätorterna har också en låg pendlingskvot, men inte lika låg som de mörkröda tätorterna. I de fall där inpendlingen till en liten tätort är klart större än utpendlingen från densamma beror det i de flesta fallen på att det finns en större arbetsplats i tätorten, vanligtvis en tillverkningsindustri eller en handelsplats. Det finns också ganska små centralorter, en funktion som bidrar till en högre pendlingskvot. Långt avstånd till en större stad kan också medföra att inpendlingen överstiger utpendlingen.

Man bör vara något försiktig i tolkningen av pendlingsflöden i absoluta tal, eftersom orternas storlek har betydelse såväl för utpendling som för inpendling. Stora orter har i regel större utpendling än små i absoluta tal, men stora orter har också bättre mottagningskapacitet vad gäller inpendlingen. För den här studiens syfte räcker det med en analys av pendlingsflödernas faktiska storlek och riktning, samt vilka

orter som tenderar att attrahera arbetskraft från vilka. En mer fördjupad pendlingsstudie bör beakta in- och utpendlingsintensitet mellan olika orter.



Karta 6:6 Pendlingsflöden mellan tätorterna i VG och tätorter i de angränsande länen

Pendlingsstatistiken vittnar om att Västra Götaland är en monocentrisk region på övergripande nivå med stora pendlingsflöden till Göteborg. Det är tydligt hur pendlingsinteraktionen följer de radiella stråken som beskrevs i kapitel 3. I karta 6:6 framgår att pendlingsinteraktionen är klart begränsad mellan stråken. Med endast ett undantag har Göteborg ett positivt pendlingsnetto gentemot samtliga tätorter i Västra Götaland där det summerade antalet pendlare mellan Göteborg och den andra tätorten överstiger 100 pendlare. Undantaget är Borås. Knappt 1 600 personer pendlar till Göteborg från Borås och knappt 2 000 från Göteborg till Borås. Det vittnar om att Borås har en stor attraktionskraft som arbetsmarknad och att relationen mellan städerna snarare är polycentrisk än monocentrisk i det här avseendet.

Relationen mellan Göteborg och Skaraborg är mer monocentrisk då Göteborgs pendlingskvot mot Skövde är 1,2. Pendlingsströmmarna från Mariestad och Falköping tenderar också att gå i riktning mot Göteborg än i omvänd riktning. På övergripande nivå är de monocentriska strukturerna som starkast mellan Göteborg och de största orterna i Fyrbodalen. Göteborgs pendlingskvot är 2,0 gentemot Uddevalla och 2,4 gentemot Trollhättan. Det betyder alltså att antalet som pendlar in till Göteborg från Trollhättan är 2,4 gånger fler än antalet som pendlar i motsatt riktning.

Relationen är även monocentrisk söderut mot den del av Halland som inte ingår i Göteborgsregionen. Inpendlingen till Göteborg från Varberg och Falkenberg är ca dubbelt så stor som i motsatt riktning. Göteborgs pendlingskvot gentemot Halmstad är 1,4.

I kommande avsnitt analyseras pendlingsflödena inom respektive delregion för att kunna åskådliggöra även små flöden mellan tätorterna. För delregionernas interaktion med omlandet hänvisas till kartan ovan.

6.2.2 GÖTEBORGSREGIONEN

Av karta 10:3 i appendix framgår att Göteborgsregionen är en tydligt monocentrisk delregion. Endast en tiondel av tätorterna har större inpendling än utpendling. I Sjuhärad och Fyrbodalen är motsvarande andel en fjärdedel och i Skaraborg nästan en tredjedel. Över tre fjärdedelar av tätorterna i Göteborgsregionen har en pendlingskvot långt under balans och ytterligare tolv procent tydligt under balans. Notera att "balans" inte är något att eftersträva för en liten ort. En viktig förutsättning för ortens utveckling är just närheten till en stor arbetsmarknad, vilket också är ett tecken på en flerkärnig region utifrån boendet även om den är monocentrisk utifrån arbete och sysselsättning.²⁶

Utöver Göteborg utmärker sig Stenungsund med mycket hög pendlingskvot. Interaktionen med Göteborg bidrar däremot inte till Stenungsunds höga pendlingskvot, eftersom klart fler pendlar från Stenungsund till Göteborg än i motsatt riktning. Pendlingsnettot bärs istället till stor del upp av inpendling från tätorter på Tjörn, tätorter söderut som Stora Höga och Strandnorum samt Uddevalla norrut. Den höga pendlingskvoten för Stenungsund beror troligtvis delvis det petrokemiska klustret och orten är också centralort i kommunen, vilket är en funktion som tenderar att lyfta pendlingskvoten för en ort.

Av de större tätorterna i Göteborgsregionen utöver Göteborg utmärker sig Kungsbacka. Orten har en positiv pendlingskvot gentemot i stort sett samtliga tätorter i närområdet och är ett centrum särskilt för orter som Fjärås kyrkby, Onsala, Lindome m.fl. Kungälv har endast en svagt positiv total pendlingskvot och pendlingsinteraktionen med Göteborg och Stenungsund är en orsak till detta. Kungälv är dock tydligt centrum för Nödinge-Nol, Surte, Diseröd, Kode och Älvängen. Alingsås har en total pendlingskvot om 0,85, vilket är lågt för att vara en relativt stor centralort. Utöver Göteborg har Alingsås ett tydligt pendlingsunderskott mot Borås, Lerum och delvis mot Vårgårda. Alingsås har dock ett positivt pendlingsnetto gentemot Floda och Västra Bodarna. Även om Alingsås är belägen i utkanten av Göteborgsregionen är tätortens läge relativt bra och interaktionen med Sjuhärad relativt omfattande. Tåget till Göteborg tar ca

²⁶ Balans i pendlingsutbytet kan vara ett uttryck för att invånarna inte når de stora arbetsmarknaderna inom rimlig pendlingstid. Det tenderar dock inte att vara ett stort problem för tätorterna i Göteborgsregionen.

30 minuter. En bilresa längs RV 180 till Borås tar ca 40 minuter. En bilresa till Vårgårda längs E20 tar drygt 20 minuter.

6.2.3 SJUHÄRAD

Sjuhärad är också en tydligt monocentrisk delregion även ur ett interaktionsperspektiv. Borås attraktionskraft är tydlig i och med att fler pendlar till staden från Göteborg än i motsatt riktning. Det är även många från Mölnlycke som pendlar till Borås. Staden har förvisso en pendlingskvot under 1 gentemot Skövde, men den sammantagna interaktionen är inte större än ett 80-tal pendlare. Borås har en hög pendlingskvot gentemot sekundärorterna Kinna och Ulricehamn. Pendlingen till Borås från dessa orter är ungefär tre gånger så stor som pendlingen i motsatt riktning och samma förhållande råder gentemot Fristad. Borås pendlingskvot tenderar att vara ännu högre gentemot mindre närbelägna tätorter såsom Gånghester, Sandared, Sjömarken och Frufällan.

Ulricehamn har stor fördel av närheten till Borås och ett 660-tal personer pendlar dit. En bilresa till Jönköping tar ca 10 minuter längre (ca 40 minuter) och dit pendlar endast 83 personer. En bilresa norrut till Falköping tar ca 50 minuter och ett 40-tal personer pendlar mellan orterna. Även om Ulricehamn totalt sett har en större utpendling än inpendling är orten något av ett arbetsmarknadscentrum för mindre närbelägna tätorter som Marbäck, Hökerum och Dalum.

Kinna har stor fördel av närheten till Borås och ca 875 personer pendlar dit. Kinna har också en låg pendlingskvot gentemot Göteborg. Kinna är däremot ett arbetsmarknadscentrum för tätorter som Fritsla, Berghem, Horred och Sätilla. Ett 100-tal personer pendlar mellan Kinna och Svenljunga och den pendlingsrelationen är helt symmetrisk (lika många pendlar i vardera riktningen). Det visar det finns en del pendlingsinteraktion mellan stråken, även om pendlingen längs de radiella stråken är dominerande.

Vårgårda är Sjuhärads fjärde största arbetsmarknad. Avståndet till Borås på ca 45 minuter innebär dock att pendlingsutbytet är begränsat till ett 90-tal personer. Flödet är däremot desto större i förhållande till Alingsås och Göteborg. Utbytet med Herrljunga är det tredje största och de flesta pendlar till Vårgårda. Utbytet med Vara är begränsat till ett 30-tal personer. Vårgårda har ett positivt pendlingsnetto gentemot flera mindre tätorter i dess omnejd.

I karta 10:4 i appendix framgår att det finns en del pendlingsutbyten mellan centralorter som Kinna och Svenljunga och Tranemo. Dessa är i sin tur centra i förhållande till mindre näraliggande tätorter. Ju närmare orterna ligger gränsen mot Jönköpings län, blir desto viktigare är Jönköping som arbetsmarknad. För en ort som Tranemo är dock Borås viktig både för in- och utpendling.

6.2.4 SKARABORG

I ett interaktionsperspektiv är Skaraborg den delregion som inrymmer både monocentriska och polycentriska karaktärsdrag. I karta 10:5 i appendix framgår monocentrismen i pendlingsströmmarna mellan Skövde och ett antal tätorter. Totalt sett pendlar tre gånger så många personer in till Skövde jämfört med dem som pendlar i motsatt riktning. Skövdes roll som ett nav för arbetstillfällen är tydlig för invånare i mindre näraliggande tätorter som Skultorp, Stöpen, Stenstorp och Axvall. Antalet pendlare från dessa orter till Skövde är ca sju gånger så många som antalet pendlare i motsatt riktning.

Faktum är dock att Skövde inte har negativt pendlingsnetto mot någon tätort i Skaraborg där den totala pendlingsinteraktionen överstiger 50 personer. Pendlarna från Tibro, Tidaholm Mariestad och Lidköping är 3-3,5 gånger fler än pendlarna från Skövde till nämnda orter. Fler än dubbelt så många pendlar från Falköping till Skövde än tvärt om. Inpendlarna till Skövde från Skara är ca 1,3 gånger så många som i motsatt riktning. Så Skövde är ett tydligt centrum i Skaraborg och det finns monocentriska interaktionsmönster.

Anledningen till att en del tätorter har ett positivt pendlingsnetto trots en minuspost i utbytet med Skövde beror på att de är viktiga områdes- och större lokala centra. I karta 10:5 framgår att det finns många

tätorter med ett "pendlingsöverskott" eller en balanserad pendling. Nästan en tredjedel tätorterna i Skaraborg har en pendlingskvot som överstiger 1,0, vilket är högst andel av samtliga delregioner i Västra Götaland. Pendlingsströmmarna mellan ett antal orter är relativt symmetriska och tätorterna attraherar arbetskraft utanför tätorterna.

Lidköping har sammantaget ett positivt pendlingsnetto, även om det inte är särskilt högt (1,12). Anledningen till att fler pendlar till än från Lidköping beror på att staden attraherar arbetskraft från näraliggande mindre tätorter som Vinninga, Filsbäck och Järpås. Lidköping har dock negativ pendlingskvot gentemot de flesta näraliggande större tätorterna. Det beror framför allt på Skövde, men även på Skara, Götene, Göteborg och Källby.

Mariestad har sammantaget ett svagt positivt pendlingsnetto beroende på att staden attraherar arbetskraft från närbelägna tätorter som Ullervad och Lugnås. Det är framför allt interaktionen med Skövde som gör att Mariestads sammantagna pendlingskvot inte är högre än 1,08. Ca 850 personer pendlar till Skövde. Motsvarande antal till Örebro är ca 30 personer. Det finns också en del interaktion mellan vissa orter i nordöstra Skaraborg och Örebro län. För Gullspångs vidkommande är Kristinehamn den viktigaste orten interaktionsmässigt efter Otterbäcken, Mariestad och Hova.

Falköping är en tätort som har lika många inpendlare som utpendlare. Främst mindre orter som Tidaholm, Stenstorp, Vartofta, Torbjörnstorp och Gudhem har ett nettobidrag till inpendlingen, men även Lidköping. Utflödet sker främst till Skövde, Kinnarp, Floby och Skara, men också till Göteborg och Jönköping.

Skara är intressant ur ett pendlingsperspektiv eftersom klart fler pendlar in än ut. Den sammantagna pendlingskvoten är 1,74 och Skara attraherar inte bara arbetskraft från mindre omkringliggande tätorter såsom Axvall och Ardala. Tätorten har ett positivt pendlingsnetto i förhållande till Lidköping, Falköping och Mariestad. Fler pendlar dock från Skara till Skövde än i motsatt riktning, men pendlingskvoten i förhållande till Skara är inte lägre än 0,75. Det visar att Skara har en tydlig attraktionskraft i delregionen i ett arbetsmarknadsperspektiv. I kapitel 5 noterades att Skara har en relativt stor tjänstesektor.

6.2.5 FYRBODAL

Fyrbodal är den delregion som har störst utmaningar ur ett tillgänglighetsperspektiv, vilket avspeglar sig i interaktionen. Kontrasten med Skaraborg är stor där det finns fler medelstora stora tätorter med kortare avstånd mellan dem. I Fyrbodal är avstånden långa mellan regiondelarna (Trestad, norra Dalsland och norra Bohuslän). I kombination med att samtliga tre större tätorter är belägna i Trestad innebär det en inomregional obalans. I ett interaktionsperspektiv framstår både Trollhättan och Uddevalla som delregionala centra med ett någorlunda symmetriskt pendlingsflöde mellan dem.

Av karta 10:6 i appendix framgår att Trollhättan har störst pendlingsutbyte med näraliggande Vänersborg. Det är nästan 3 400 som pendlar mellan orterna och antalet som pendlar in till Trollhättan är nära dubbelt så många. Trollhättan har även positivt pendlingsnetto gentemot mindre tätorter i närområdet, såsom Vargön, Sjuntorp och Upphärad. Pendlingsinteraktionen med Uddevalla går i något större utsträckning till Trollhättan från Uddevalla. Det är knappt 170 personer fler som pendlar in till Trollhättan från Uddevalla än tvärt om. Trollhättan attraherar även arbetskraft från Grästorp och Lidköping i Skaraborg. Interaktionen är större med Grästorp som är mer närbeläget.

Trollhättans sammantagna pendlingskvot är dock inte högre än 1,31, vilket är lågt för att vara ett delregionalt centra. Det beror till stor del på den omfattande pendlingen till Göteborg. Ca 70 procent av de knappt 2 100 personer som pendlade mellan Trollhättan och Göteborg år 2013 pendlade från Trollhättan till Göteborg.²⁷ Interaktionen norrut är inte särskilt omfattande. Pendlingsutbytet med Mellerud är inte

²⁷ Pendlingsutbytet med Stockholm omfattade ca 200 personer varav 80 procent pendlar från Trollhättan till Stockholm.

större än utbytet med Alingsås. Färgelanda har en starkare interaktion med Uddevalla än med Trollhättan.

Uddevalla har en tydlig roll som centra för arbetstillfällen. Även om den sammantagna pendlingskvoten inte uppgår till mer än 1,25 attraherar Uddevalla arbetskraft från många tätorter. Dels från närbelägna orter som Herrestad, Sunningen och Ljungskile, men även från Vänersborg, Munkedal, Färgelanda och Lysekil. Av de tätorter i närområdet som Uddevalla har ett någorlunda stort pendlingsutbyte med är det endast ett fåtal som har ett positivt pendlingsnetto gentemot Uddevalla. Det handlar om Trollhättan som nämndes ovan. Henån på Orust attraherar fler pendlare från Uddevalla än i motsatt riktning. Uddevalla har också en pendlingskvot på endast 0,30 gentemot Stenungsund i Göteborgsregionen, som attraherar arbetskraft från många orter med dess tydliga näringsmässiga specialisering. Dessutom pendlar dubbelt så många till Göteborg från Uddevalla jämfört med i motsatt riktning.

Vänersborg har en sammantagen pendlingskvot på 0,80, främst beroende på stor nettoutpendling till Trollhättan, Göteborg och Uddevalla. Pendlingskvoten är däremot positiv gentemot närbelägna Vargön. Det finns även en del pendlingsinteraktion med Brålanda norrut, men interaktionen med Mellerud som ligger längre norrut är mindre omfattande. Viss interaktion förekommer med Grästorp i Skaraborg.

I nordöstra Fyrbodal är det tydligt att Åmål är orienterad mot Säffle i första hand och Karlstad i andra (Åmål kommun ingår i Karlstads lokala arbetsmarknad). Åmål har ett tydligt underskott i utbytet mot både Säffle och Karlstad. Bengtsfors är den tätort med det tredje största utbytet. Det är nästan dubbelt så många som pendlar från Åmål till Bengtsfors än i motsatt riktning. Åmål har i övrigt en del nettoinflöde från Dals Långed och Billingsfors. Knappt 100 personer pendlar mellan Bengtsfors och Ed och det är ungefär lika många i motsatt riktning. En anledning till att pendlingskvoten överstigen 1,0 i flera tätorter i Dalslands inland är troligtvis att inpendlingen kommer från småorter och landsbygden. Frånvaron av stora och näraliggande tätorter är en annan.

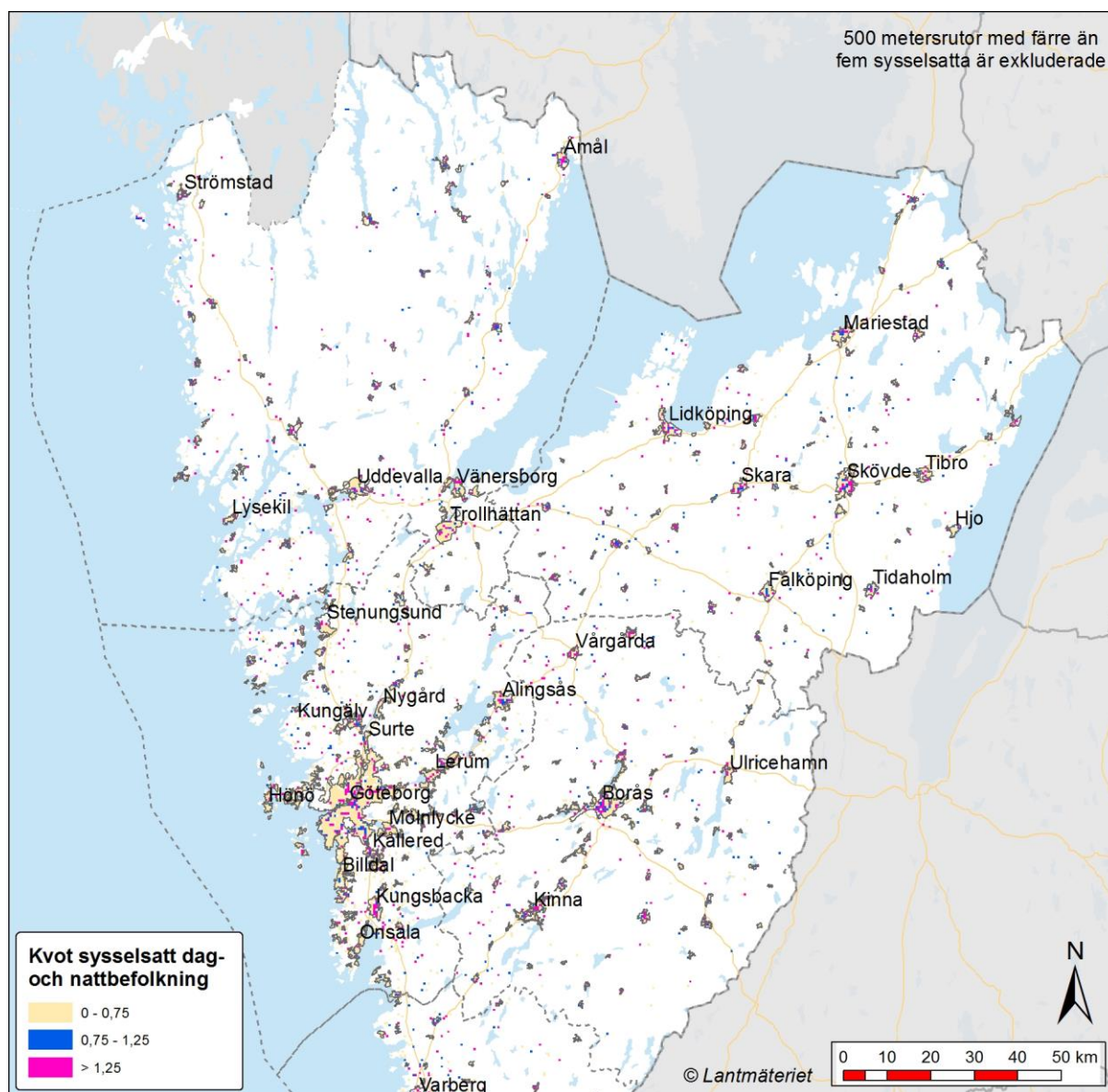
Längs Bohuskusten utmärker sig Strömstad och Tanumshede med höga pendlingskvoter. Tanumshedes pendlingskvot bärs till stor del upp av inpendlare från Grebbestad. Det finns även viss interaktion med Uddevalla, Hamburgsund och Fjällbacka söderut. Strömstad är den ort som Tanumshede har störst utbyte med efter Grebbestad. Det är dock fler än dubbelt så många som pendlar från Tanumshede till Strömstad som i motsatt riktning. Förutom att Strömstad attraherar pendlare från Tanumshede består inpendlingen till stor del av arbetskraft från näraliggande orter som Skee och Kebal. Vissa kopplingar finns mot Dalsland till Ed. Det rör sig om ett trettio-tal pendlare. Eventuell pendlingsinteraktion med Norge ingår inte i statistiken, men den torde ha ökat under senare år på grund av en ökad bosättning av norska medborgare i norra Fyrbodal.

Pendlingsdata mellan tätorter i Sverige och Norge har inte varit tillgängligt i arbetet med den här rapporten. Numera nedlagda StatNord har dock riktade pendlingsdata mellan Sverige och Norge tillgängligt för perioden 2006-2009. Data visar att Strömstad kommuns pendlingsinteraktion med Haldens kommun var ungefär dubbelt så stor i antal personer räknat som Strömstads interaktion med kommunerna i Trestad. Därutöver var utpendlingen från Strömstad enskilt till kommunerna Oslo, Sarpsborg och Fredrikstad större än flödena till Trestad. Detta visar att Strömstad är mer integrerat med och beroende av Norge än av Trestad. Senare i kapitlet analyseras försäljningen inom handeln, vilket illustrerar gränshandelns betydelse för Strömstad.

6.2.6 UPPDELNINGEN MELLAN DAG- OCH NATTBEFOLKNINGEN I STAD OCH LAND

Kvoten mellan den förvärvsarbetande dag- och nattbefolkningen ger en övergripande bild av huruvida ett område har stor inpendling i förhållande till utpendling, vilket framgår i karta 6:7. En kvot på 1 innebär att de sysselsatta dagbefolkningen är lika stor som den sysselsatta nattbefolkningen i 500 metersrutan. Ju högre kvot över 1, desto större sysselsatt dagbefolkning i förhållande till sysselsatt nattbefolkning. Rutor med färre sysselsatta än fem personer redovisas inte. Kartan ger en god bild över den rumsliga

funktionsuppdelningen mellan arbete och boende och sysselsättningsmönstret är mer koncentrerat än boendemönstret.



Karta 6:7 Sysselsatt dagbefolkning i relation till sysselsatt nattbefolkning i VG år 2013

Det är en tydlig indikation på i vilken riktning pendlingsflödena går. I de större städerna finns områden där koncentrationen av arbetsplatser är hög, medan utbredningen av områden som primärt utgör bostadsområden är större. De stora sammanhängande gula områdena ligger givetvis inom tätorter, eftersom den sysselsatta nattbefolkningen är en väsentlig del av den folkmängd som definierar tätorter.

Det handlar dock inte bara om tätorter utan även om småorter. En småort har 50-199 invånare och högst 150 meter mellan husen. Tillkomsten av nya småorter beror oftast på att äldre bebyggelsegrupper ökat i befolkning eller anläggning av nya bostadsområden. Enligt SCB tillkom 284 småorter i Sverige mellan 2005 och 2010, varav de flesta i Västra Götalands län.²⁸ Det därför gott om småorter. En del är

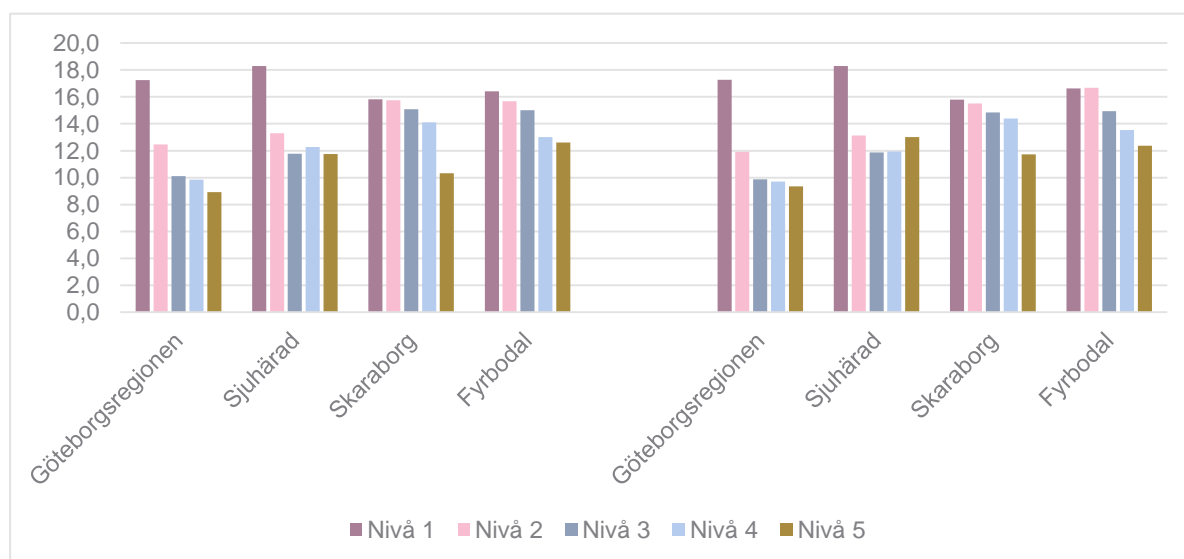
²⁸ SCB (2012) "Nästan 3 000 småorter år 2010". [URL: <http://www.scb.se/sv/Hitte-statistik/Statistik-efter-amne/Miljo/Markanvandning/Smaorter-arealer-befolkning/13030/13037/Behallare-for-Press/Smaorter-2010/>]

boendeinriktade, andra mer arbetsmarknadsinriktade. I samtliga delregioner finns ett antal mindre arbetsplatskoncentrationer som sträcker sig över en eller ett fåtal 500 metersrutor. Det är mycket troligt att dessa arbetsplatskoncentrationer attraherar en väsentlig del av arbetskraften från tätorterna.

6.3 Inrikes flyttning

Flyttning är den form av interaktion som är mest intressant att studera ur ett befolkningsperspektiv eftersom flyttningarna är den huvudsakliga faktorn bakom befolkningsförändringarna. Detta gäller såväl inrikes som utrikes flyttningar. Byte av bostadsort sker mer sällan än resor mellan arbete och bostad. Flyttarna ägnas därför något mindre utrymme än arbetspendlingen som är en bättre indikator för den regionala funktionaliteten. Flyttmönster har dock stor betydelse och visar orternas roller i ett befolkningsperspektiv. Ett strukturellt mönster som framgår i data är flyttfrekvensen. Storstaden Göteborg och de delregionala centra utmärker sig med både en hög in- och utflyttning per 100 invånare. Det innebär en snabbare omsättning av befolkningen. Förekomsten av universitet och högskolor är en viktig förklaring till det mönstret.

I figur 6:8 framgår två saker. Den ena aspekten är skillnaderna mellan in- och utflyttningsfrekvensen är liten. Den andra och viktigare aspekten är den strukturella skillnaden mellan delregionerna. Mönstret i Göteborgsregionen och Sjuhärad är likartat. Både in- och utflyttningsfrekvensen är 1,5-2 gånger så hög i Göteborg och Borås som i de minsta tätorterna i delregionerna. I Skaraborg och Fyrbodalen liknar de största tätorterna varandra mer i det här avseendet. Man bör dock ha i åtanke att Nivå 1 i Skaraborg består av Skövde och Lidköping. Skövdes flyttfrekvens ligger högre än Lidköping, vilket troligtvis beror på förekomsten av högskola i Skövde. I Fyrbodalen är nivån också mer jämn. Nivå 1 består av både Trollhättan och Uddevalla. Både in- och utflyttningsfrekvensen är dock högre i Uddevalla än i Trollhättan, trots att den sistnämnda numera ensamt har högskolan. Det är oklart vad det beror på att Trollhättan ligger lägre. En möjlig orsak skulle kunna vara att högskolans rekryteringsbas är mer lokal jämfört med andra högskolor i regionen. Den sammantagna slutsatsen är att befolkningen omsätts i en snabbare takt i de större städerna och att det med stor sannolikhet har med förekomsten av högre utbildning att göra. Små orter torde däremot vara mera känsliga för externa faktorer som företagsnedläggningar (negativt) men även företagsetableringar (positivt).



Figur 6:8 Antalet inrikes inflyttare (till vänster) och inrikes utflyttare (till höger) per 100 invånare år 2014, tätorternas genomsnitt per storleksklass

Det är vanskligt att dra slutsatser kring riktade flyttningar för ett enskilt år, eftersom antalet flyttar och riktningen kan variera från år till år. Så är särskilt fallet för mindre orter där antalet flyttar är små i numerär. Fokus i beskrivningen ligger därför på de större tätorterna i varje delregion. Beskrivningen baseras på data för år 2014.²⁹

Storstäder och större städer attraherar generellt sett nya invånare från andra större och medelstora städer i Sverige. Totalt sett hade Göteborg ett svagt negativt inrikes flyttnetto under året (ett positivt födelsenetto och migrationsnetto kompenserar för det). Göteborg har ett negativt flyttnetto gentemot Stockholm på knappt 600 personer och en balans i utbytet med Malmö. Däremot har Göteborg ett positivt flyttnetto i utbytet med de större städerna i de övriga delregionerna - Borås (+151 personer, Skövde (+100 personer), Trollhättan (+145 personer) och Uddevalla (+128 personer). Göteborg har även ett positivt utbyte med andra större städer, såsom Jönköping (+203 personer), Halmstad (+139 personer) och Karlstad (+112 personer). De tätorter som attraherar fler invånare från Göteborg än tvärtom handlar om Lerum, Mölnlycke, Nödinge-Nol, Landvetter m.fl., dvs. förorter i delregionen. Mönstret visar att Göteborg är en attraktiv inflyttningsort för personer i större städer i regionen och dess omnejd och att förorterna till Göteborg är ett attraktivt boendialternativ till Göteborg för dem som vill bo i regionen. Trogligtvis utgör nyblivna barnfamiljer en stor andel.

Borås har balans i sitt inrikes flyttnetto (befolkningstillväxten bestod således av ett positivt födelsenetto och migrationsnetto). Göteborg är den stad som Borås tappar mest invånare netto gentemot (-151 personer) och därefter Stockholm (-55 personer). Fler flyttar dessutom ut från Borås till orter som Dalsjöfors, Sjömarken och Sandared än i motsatt riktning. De tätorter som Borås attraherar invånare ifrån är främst Ulricehamn och Kinna samt Svenljunga. Mönstret visar alltså att Borås attraherar nya invånare från sekundärorterna och att förorterna erbjuder ett attraktivt boendialternativ till Göteborg för dem som vill bo i regionen.

Skövde har ett negativt inrikes flyttnetto på ca 250 personer som kompenseras av ett positivt flyttnetto och migrationsnetto. Nettoutflödet till Göteborg uppgår till 100 personer. Däremot har Skövde ett positivt flyttnetto gentemot Mariestad, Falköping, Skara och Tibro. Det näst största utbytet sker med Skultorp strax söderut. Något fler flyttade från Skultorp till Skövde än i motsatt riktning. De enskilda flyttströmmarna i förhållande till mindre orter i närområdet är enskilt för små för att dra slutsatser kring. Skövde har ett positivt flyttnetto gentemot några och ett negativt gentemot andra. Det här indikerar att Skövdes regionala roll inte är lika tydligt som Göteborg och Borås, vilket ligger i linje med andra observationer i den här rapporten.

I Fyrbodal har Uddevalla ett mycket blygsamt positivt inrikes flyttnetto medan Trollhättan har ett underskott i utbytet med ca 240 personer. Framför allt ett positivt migrationsnetto kompetenser för det. Totalt flyttade knappt 160 personer *mellan* dessa två orter under året, varav ca 100 flyttade från Trollhättan till Uddevalla. Trollhättan har en balans i utbytet med Vänersborg och Uddevalla ett överskott. Både Trollhättan och Uddevalla har ett tydligt negativt flyttnetto gentemot Göteborg. Det handlar om -145 personer för Trollhättan och -128 personer för Uddevalla. Orsaken till att Uddevalla totalt sett har en balans mellan inrikes in- och utflyttning beror på nämnda positiva flyttnetton gentemot Trollhättan och Vänersborg, men också i utbytet med Munkedal och Lysekil. Att Trollhättan inte attraherar fler inrikes inflyttare visar att staden inte har en lika stark ställning som regionalt centra, som Göteborg och Borås. Den slutsatsen ligger även i linje med andra observationer i rapporten.

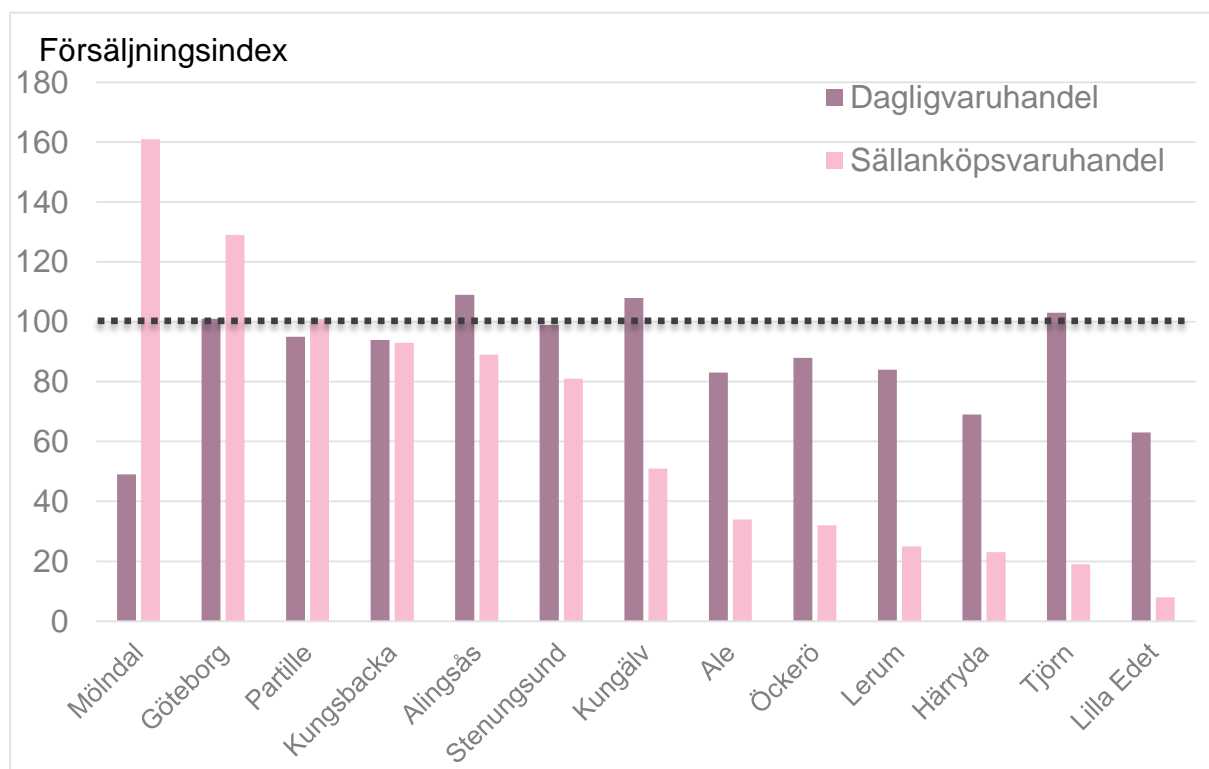
²⁹ Dessa data täcker med andra ord inte den kraftiga ökningen i flyktinginvandringen till Sverige och Västra Götaland under 2015. Asylsökande räknas dessutom inte in i den registerbaserade befolkningsstatistiken. De senaste 1-2 årens ökning i invandringen kan delvis komma förändra den bild som presenteras i rapporten.

6.4 Handel

Handel är också en form av interaktion över gränser där pendlare och besökare spenderar pengar i andra kommuner och tätorter än där de bor. Denna analys utgår från kommunnivå eftersom data inte finns tillgänglig på tätortsnivå. En fördel med data på kommunnivå i det här fallet är dock att köpcentrum, som ibland är lokaliserade strax utanför en tätortsgräns, inte exkluderas ur analysen.

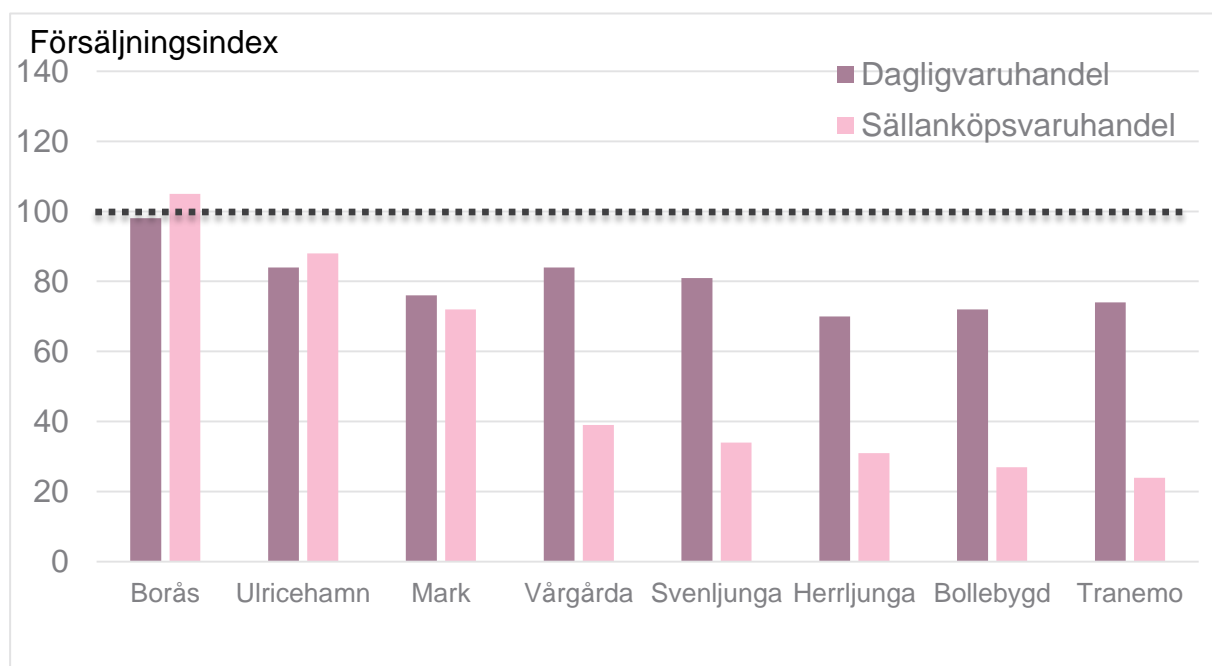
HUI Research har data över försäljningen inom dagligvaruhandeln, sällanköpsvaruhandeln och den totala detaljhandeln per kommun. De har även tagit fram index över försäljningen inom detaljhandeln och sällanköpsvaruhandeln. Indexet är ett mått på omsättningen i förhållande till kommuninvånarnas köpkraft (inkomster). Ett försäljningsindex på 100 innebär att omsättningen är förväntad utifrån invånarnas köpkraft. Ett försäljningsindex som vida överstiger 100 är en tydlig indikation på att kommunens handelsplatser attraherar besökare från ett större omland eller turister. Sällanköpshandeln är av förklarliga skäl mer koncentrerad geografiskt än dagligvaruhandeln. Det är ofta större utgifter och mer specialiserade produkter och då finns en vilja att resa längre för att konsumera jämfört med inköp av exempelvis matvaror.

I Göteborgsregionen är Göteborg den enda kommunen där försäljningsindex överstiger 100 både för dagligvaror och sällanköpsvaror. Att Göteborg har ett högt försäljningsindex för sällanköpsvaror förväntar inte. Det är en stor och diversifierad marknad med många besökare. Att Mölndal faller hög ut beror troligtvis på att en del av Göteborgs tätort är belägen i kommunen. Alingsås och Kungälv, som stora städer i delregionen undantaget Göteborg, har också ett högre försäljningsindex än köpkraften. Utpräglade förortskommuner som Härryda, Lerum m.fl. har mycket låg försäljning inom sällanköpshandeln i förhållande till köpkraften. Det kan dels bero på begränsat utbud, men även på att invånare handlar i andra kommuner. Noterbart är även att öarna Tjörn och Öckerö har lågt försäljningsindex för sällanköpsvaror med högt för dagligvaror. En fördel för dagligvaruhandeln på öar är ibland att dagligvaruhandeln på fastlandet inte "kannibaliserar" på den egna handeln.



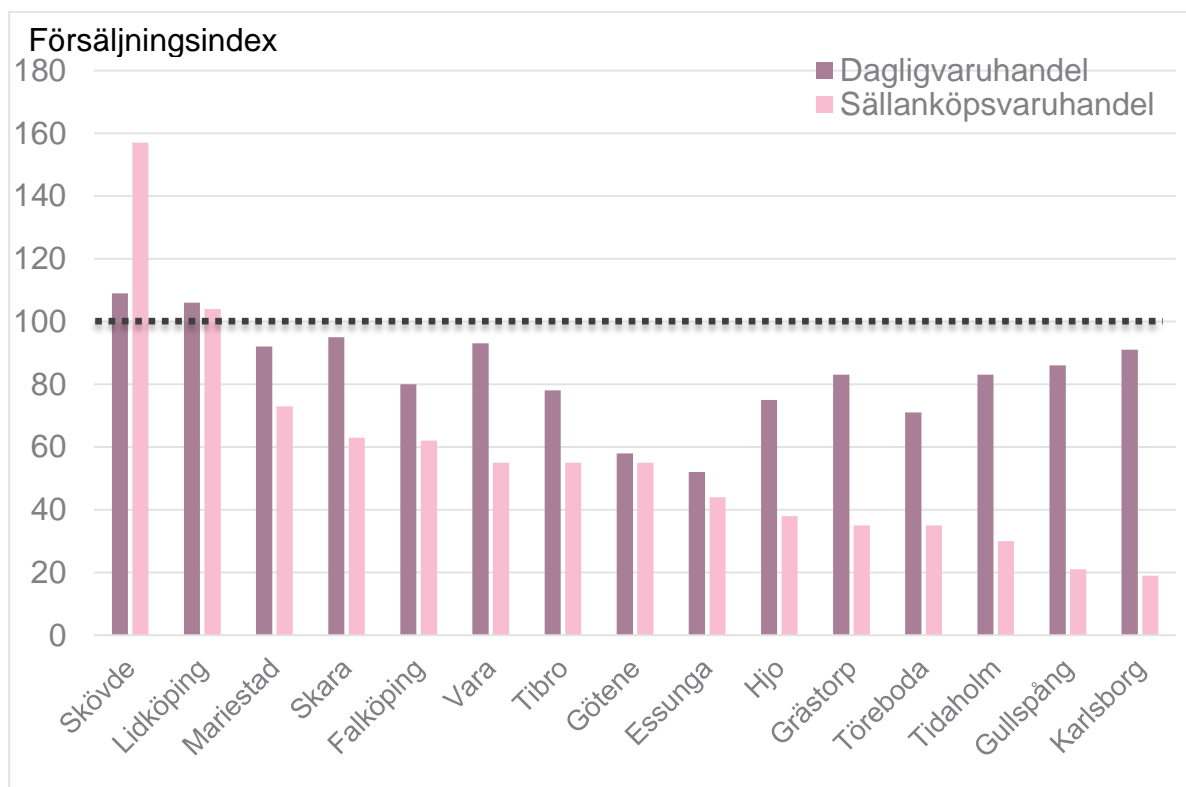
Figur 6:9 Försäljningsindex för dagligvaruhandel och sällanköpsvaruhandel i Göteborgsregionen

I Sjuhärad är Borås den kommun som är nära indexvärde 100 för både dagligvaruhandeln och sällanköpsvaruhandeln. Att försäljningsindex för sällanköpsvaror inte är högre än 105 kan tyckas förvånande. Borås är dock till ytan en relativt stor kommun, vilket kan medföra att stadens funktion som centrum för handel döljs i kommunbaserad statistik. Kommunerna Ulricehamn och Mark, som innefattar delregionens tredje respektive andra största tätort (Ulricehamn och Kinna), har lägre försäljningsindex än Borås. Däremot råder en balans mellan dagligvaror och sällanköpsvaror. Städernas storlek medför ett någorlunda diversifierat utbud av sällanköpsvaror. Kommuner som har mindre orter och som är belägna på längre avstånd från Borås, exempelvis Svenljunga och Tranemo, har ett lågt sällanköpsindex. Förutom handel i Borås kan handeln i Ullared vara ett ställen där invånare i kommuner i södra delregionen införskaffar sällanköpsvaror.



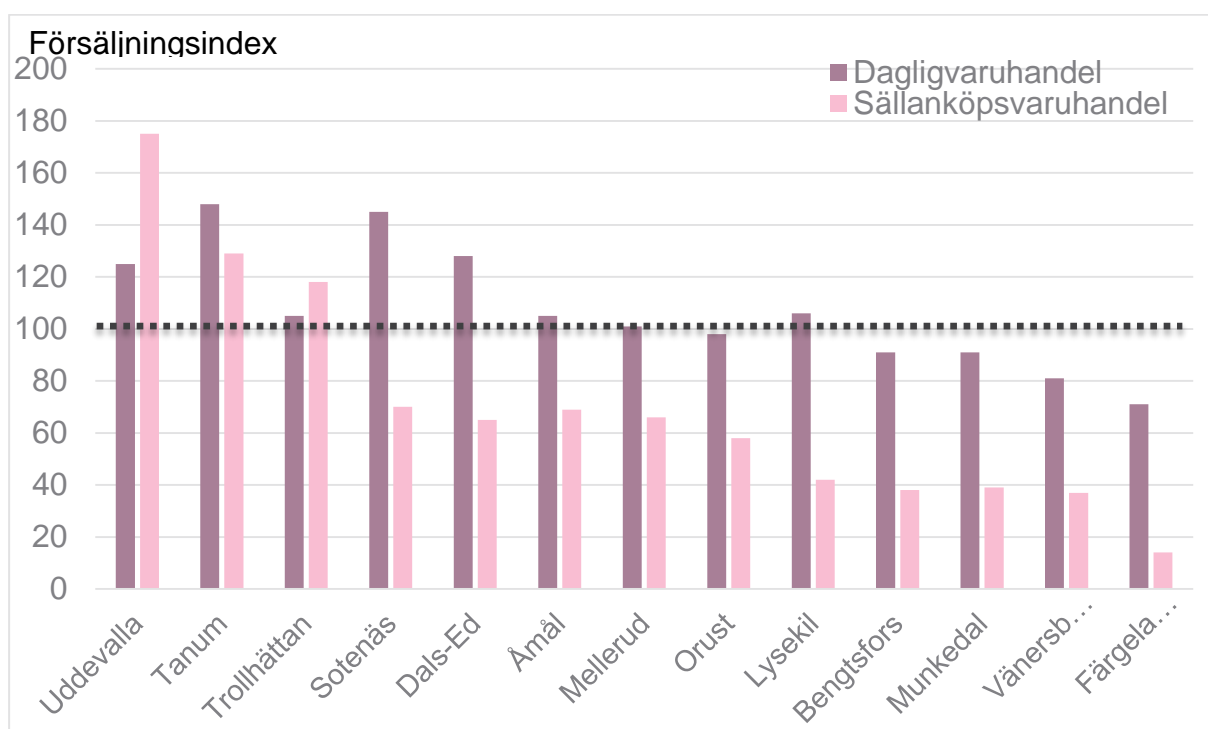
Figur 6:10 Försäljningsindex för dagligvaruhandel och sällanköpsvaruhandel i Sjuhärad

I Skaraborg utmärker sig Skövde med ett försäljningsindex inom detaljhandeln på knappt 160, vilket indikerar att Skövde är ett viktigt nav för handeln i delregionen. Därefter följer Lidköping med ett försäljningsindex i paritet med köpkraften i kommunen. Därefter följer de kommuner som har relativt stora orter som Mariestad, Skara, Falköping m.fl. Gullspång och Karlsborg som har lågt försäljningsindex inom detaljhandeln har troligtvis ett lågt utbud av sällanköpshandel.



Figur 6:11 Försäljningsindex för dagligvaruhandel och sällanköpsvaruhandel i Skaraborg

Fyrbodal utmärker sig tydligt bland delregionerna. Strömstad har ett så pass högt försäljningsindex inom dagligvaror (1419) och sällanköpsvaruhandel (443) att kommunen har uteslutits ur Figur 6:12. Att Strömstad har ett sådant högt försäljningsindex inom dagligvaror beror till största delen på gränshandeln med Norge, som innebär ett stort inflöde av kapital. Strömstads besöksnäringens profil är en huvudsaklig orsak till att försäljningen inom sällanköpshandeln också är hög. Strömstad svarar för hela 40 procent av försäljningen av dagligvaror i Fyrbodal. Besöksnäringen slår även igenom för Tanum och Sotenäs. I Trestad är det Uddevalla som sticker ut inom sällanköpsvaror och Torp köpcentrum är en orsak till detta. Flera kommuner i delregionens norra del såsom Munkedal och Bengtsfors har högt försäljningsindex inom dagligvaruhandeln men som förväntat låga indexvärden för sällanköpsvaror. Befolkningsunderlaget är för tunt för ett större och bredare utbud av sällanköpsvaror.



Figur 6:12 Försäljningsindex för dagligvaruhandel och sällanköpsvaruhandel i Fyrbodal (OBS: Strömstad ingår inte i diagrammet eftersom försäljningsindex är flera gånger större än övriga kommuner.)

6.5 Sammanfattande slutsatser

Tillgänglighet till arbetstillfällen är en mycket viktig förutsättning för att åstadkomma en balanserad regional utveckling och en mer flerkärnig Ortsstruktur. I det här kapitlet framgår att tillgängligheten till arbetstillfällen varierar kraftigt mellan och inom delregionerna. I Göteborgsregionen är tillgängligheten till arbetstillfällen med bil god i nästan samtliga delar av regionen. I Sjuhärad är tillgängligheten med samma färdmedel sämre i söder regiondelen och i gränslandet mot Skaraborg. I Skaraborg är tillgängligheten sämre i nämnda gränsland samt i nordöstra delen i gränslandet mot Örebro län. I Fyrbodal är tillgängligheten till arbetstillfällen god i Trestadsområdet, men låg i den norra halvan av regionen.

Pendlingsflödena i hela Västra Götaland är i huvudsak monocentrisk eftersom Göteborg pendlingen i huvudsak går i riktning mot Göteborg. Relationen mellan Göteborg och Borås är dock mer polycentrisk eftersom något fler pendlar från Göteborg till Borås än tvärt om. Göteborgsregionen är väldigt monocentrisk ur ett interaktionsperspektiv vilket också kan sägas om Sjuhärad. Även om Skaraborg har förutsättningar att vara en mer polycentrisk delregion är Skövdes dominans som arbetsmarknadsort påtaglig med en inpendling som är tre gånger så stor som utpendlingen. Det tyder på en stark monocentrism i Skaraborg, även om det finns mer polycentriska strukturer i pendlingsflödena mellan andra orter. I Fyrbodal är pendlingsflödet mellan Trollhättan och Uddevalla tämligen symmetriskt, vilket är ett tecken på att relationen är någorlunda polycentrisk mellan städerna. I övrigt är regionen monocentrisk och de långa avstånden innebär svaga funktionella kopplingar mellan delarna i regionen.

Handeln är en också en interaktionsform och större städer är ofta centra för sällanköpsvaruhandel. Göteborg och Uddevalla är ett tydliga exempel. Däremot utmärker sig Strömstad i detta avseende på grund av specialiseringen inom gränshandel och övrig besöksnäring.

7. Utvecklingen över tid

Stora och genomgripande samhällsförändringar förändrar den rumsliga fördelningen av olika aktiviteter. Övergången från jordbrukssamhället till industrisamhället bidrog till en kraftig urbanisering med växande och tillkommande tätorter som följd. De senaste decennierna har internationaliseringen och globaliseringen av ekonomin medfört en ökande konkurrensutsättning där vissa industrier mer eller mindre har försvunnit från länder som Sverige. Samtidigt har Sverige och Västra Götaland lyckats väl med omställningen av ekonomin och arbetsmarknaden till mer en kunskapsintensiv industri- och tjänsteproduktion. Förändringarna har bidragit till en ökad rumslig polarisering mellan stad och land och mellan tätorter av olika storlek och belägenhet. I en allt mer kunskapsintensiv ekonomi som kräver rekrytering av specialister får städerna en större betydelse för utvecklingen. För mindre orter har tillgängligheten till större städer och till en mångfald av arbetstillfällen blivit en allt viktigare utvecklingsfaktor.

7.1 Urbanisering över tid

Urbanisering är ett begrepp som används flitigt i den offentliga debatten men det är inte alltid klart vad som avses. Om urbanisering avser folkomflyttning från "land" till "stad" har urbaniseringen avtagit sedan lång tid tillbaka. Urbaniseringen kan också vara en funktion av att befolkningen i sig ökar i olika områden så att tätortsgränsen nås. Ofta är den dock en kombination av inflyttning och naturlig befolkningsökning – dvs. antalet födda är större än antalet döda. Mätt genom tätortsgraden (andelen av befolkningen som bor i tätorter) planade urbaniseringstakten ut i början av 1970-talet, efter en kraftig ökning under loppet av ca 80 år. År 2010 var tätortsgraden 85 procent, endast fyra procentenheter högre jämfört med 1970. Föregående fyrtioårsperiod ökade urbaniseringsgraden med hela 33 procentenheter. Tätortsgraden har därefter planat ut på en hög nivå.³⁰

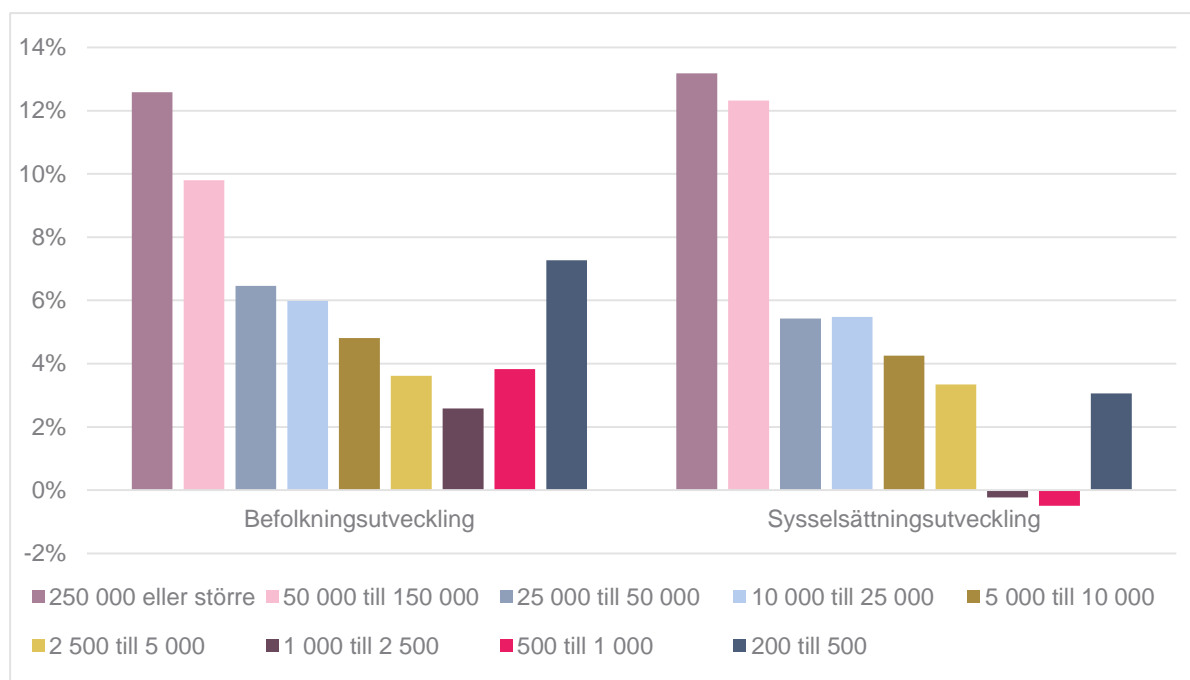
År 2014 uppgick tätortsgraden i Västra Götaland till 84 procent, vilket endast är marginellt lägre än i riket. Göteborgsregionen utmärker sig med en tätortsgrad på 91 procent medan motsvarande andel i Sjuhärad är 76 procent. Skaraborg och Fyrbodals ligger något lägre med 73 procent. Det betyder att mer än var fjärde invånare bor utanför tätorter (dvs. i småorter och landsbygd). Den avstannade tätortsgraden som observeras för riket i helhet gäller även för Västra Götaland. Mellan 1960 och 1970 ökade tätortsgraden med 13 procentenheter i Sjuhärad och Skaraborg och med tio procentenheter i Fyrbodals (i Göteborgsregionen var andelen oförändrad). Sedan dess har tätortsgraden ökat marginellt. Andelen invånare som bor i de tre största tätorterna i respektive delregion har heller inte ökat nämnvärt.

Befolkningsutvecklingen varierar däremot kraftigt mellan olika typer av kommuner i Sverige. Sedan 1950 har befolkningen i de kommuner som idag utgör storstadskommuner nästan dubblats samtidigt som folkmängden i riket ökat med 20 procent. Invånarantalet i vad som idag är stadskommuner har sammanlagt ökat med nära 60 procent. Befolkningen i det som idag utgör landsbygdskommuner har sammanlagt varit anmärkningsvärt stabil under perioden medan invånarantalet i dagens glesbygd (främst inlandet i norra Sverige) har minskat med ca 40 procent. 1960-talet var en period av stora förändringar där befolkningen ökade kraftigt i storstadsregionerna och minskade kraftigt i glesbygdskommuner. Därefter följde en något "stabilare" period. Sedan 1990-talskrisen har polariseringen av befolkningsutvecklingen ökat. Storstadskommuner och regionala tillväxtcentra med högre utbildning har haft en särskilt gynnsam utveckling.

Det finns tydliga skillnader i Sverige med avseende på hur stora och små tätorter har utvecklats under 2000-talet med befolknings- och sysselsättningsmässigt. Befolkningen och sysselsättningen har ökat

³⁰ Urbaniseringen kan teoretiskt visserligen fortsätta till 100 procent så att hela landet blir urbaniserat och uppdelat på tätorter och mer eller mindre vildmarksliknande glesbygder, men för ett land som Sverige torde detta inte vara realistiskt.

mer i större tätorter än i små tätorter även i relativa termer. Utvecklingen har dock varit god i de allra minsta orterna.



Figur 7:1 Befolknings- och sysselsättningsutvecklingen 2000-2010 i Sveriges tätorter per storleksklass (folkmängd), i procent

Storleken är dock inte den enda strukturella faktor som har betydelse för utvecklingen. Tillgängligheten har stor betydelse för tätorternas befolknings- och sysselsättningsutveckling i såväl riket som Västra Götaland. Detta blir tydligt vid en analys av tätorterna efter storlek fördelat efter i vilken kommuntyp som tätorterna är belägna.

- **Storstadskommuner** - Befolkningsutvecklingen 2000-2010 i tätorter belägna i storstadskommuner varit mycket god oberoende av tätorternas storlek. Små expansiva tätorter har sammanlagt haft den kraftigaste utvecklingen mätt i procent (kraftig utveckling i små tätorter ger en kraftig utveckling mätt i procent).
- **Stadskommuner** - Ungefär samma mönster kan skönjas för tätorterna i stadskommuner. Små närbelägna tätorter har fördel av närheten till en relativt stor stad.
- **Landsbygdskommuner** – Utvecklingsmönstret för landsbygdskommuner är ett helt annat. Den sammantagna folkmängden i något större tätorter belägna i landsbygdskommuner har varit svagt positiv, medan befolkningsutvecklingen i mindre och små tätorter varit svagt negativ.
- **Glesbygdskommuner** - För tätorterna som är belägna i glesbygdskommuner, där avstånden till större centra är längre, har befolkningen sammanlagt minskat oberoende av tätorternas storlek.

Av ovanstående kan slutsatsen dras att tillgängligheten är av central betydelse då det gäller att förklara olika orters och områdens befolkningsutveckling och därmed även bosättningsmönstret. När det gäller sysselsättningsutvecklingen framträder delvis ett annat mönster. Sysselsättningsutvecklingen i storstadskommuner tenderar att vara kraftigare i mindre tätorter. Inflyttningen genererar en hel del lokalmarknadsorienterade verksamheter. Med undantag för de allra minsta tätorterna har sysselsättningsutvecklingen i de större tätorterna i stadskommuner varit något högre än i mindre tätorter. När det kommer till tätorterna i landsbygdskommuner finns inget tydligt mönster. I glesbygdskommuner har sysselsättningsutvecklingen varit bättre i de större kommunerna, men dessa kommuner är ett fåtal.

Det är sammanfattningsvis tydligt att storleken haft betydelse för tätorternas utvecklingsförutsättningar under 2000-talet. Såväl befolknings- som sysselsättningsutvecklingen har generellt sett varit kraftigare i större tätorter jämfört med mindre tätorter. Befolknings- och sysselsättningsstillväxten har dock varit kraftig i de allra minsta tätorterna och det handlar främst om små expansiva tätorter i storstadsområdena.

7.2 Befolknings- och sysselsättningsutveckling i tätorterna under 2000-talet

Att det har funnits stora skillnader inom Västra Götaland med avseende på tätorternas befolknings- och sysselsättningsutveckling under 2000-talet är inte särskilt märkligt med tanke på de varierande förutsättningarna vad gäller till exempel förekomsten av större städer, befolknings- och näringsstruktur samt rumslig distributionen av urbana centra. Utvecklingsmönstret inom respektive delregions tätortshierarki är slående, vilket framgår i figur 7:2

- Befolkningen i Göteborgsregionen har vuxit med 15 procent under perioden och i samtliga tätortsklasser har tillväxten legat över tio procent. Göteborg är givetvis en viktig motor bakom befolkningsutvecklingen i de mindre tätorterna. Befolkningstillväxten utanför tätorterna har dock varit marginell.
- Befolkningen i Sjuhärad har sammantaget vuxit med sju procent och tillväxten har varit särskilt god i Borås (Nivå 1), men också i de orter nivåerna nedanför Borås i tätortshierarkin. Det är i de allra minsta tätorterna och utanför tätorter som befolkningsutvecklingen varit stagnerande.
- Befolkningen i Skaraborg har ökat med blygsamma två procent under perioden och utvecklingen har varit starkt polariserad. Skövde-Lidköping har ökat med åtta procent medan de allra minsta tätorterna och områden utanför tätorterna sammantaget minskat med fyra procent.
- Befolkningen i Fyrbodal har enbart ökat med tre procent under perioden och utvecklingen har varit starkt polariserad. Trollhättan-Uddevalle har ökat med åtta procent och även Vänersborg har haft en god utveckling. De minsta tätorterna har minskat något sammantaget. Däremot har befolkningen utanför tätorter ökat något.³¹

Den polariserade utvecklingen i stora delar av Västra Götaland under 2000-talet står i bjärt kontrast till utvecklingen under tidigare perioder. Mellan 1960-1980 växte mindre tätorter i regel snabbare än större tätorter. Perioden 1980-2000 visar ett tydligt mönster. Och under perioden 2000-2014 har alltså större tätorter vuxit mer än mindre.

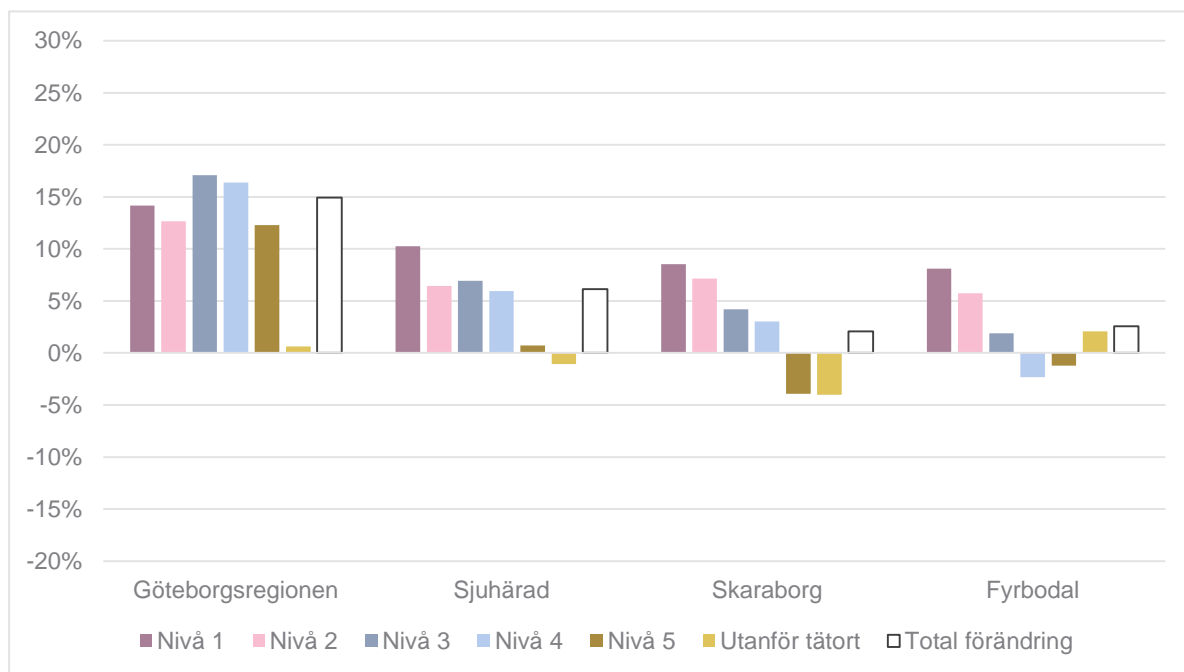
Sysselsättningsutvecklingen under perioden 2000-2013 uppvisar ett likartat mönster som befolkningsutvecklingen, vilket framgår i figur 7:3 I Göteborgsregionen har sysselsättningen utvecklats väl i tätorter oberoende av storlek. Den kraftiga tillväxten i små tätorter beror dels på att tillväxt från låga nivåer får ett stort procentuellt genomslag, men det visar ändå att utvecklingsförutsättningarna är goda. Befolkningsutvecklingen medför goda förutsättningar ökad sysselsättning, framför allt lokalmarknadsorienterade tjänster.

Sysselsättningsutvecklingen i Sjuhärad är mycket polariserad mellan Borås och de mindre tätorterna. Antalet sysselsatta ökade med 21 procent i Borås och minskade sammantaget med 13 procent i de minsta tätorterna. "Nivå 4"³² avviker dock från mönstret med en positiv sysselsättningsutveckling. Utvecklingen i Skaraborg är också mycket polariserad. Sysselsättningen ökade med 27 procent i Skövde och minskade med 13 procent i de minsta tätorterna. Fyrbodal utmärker sig från de andra tätorterna i

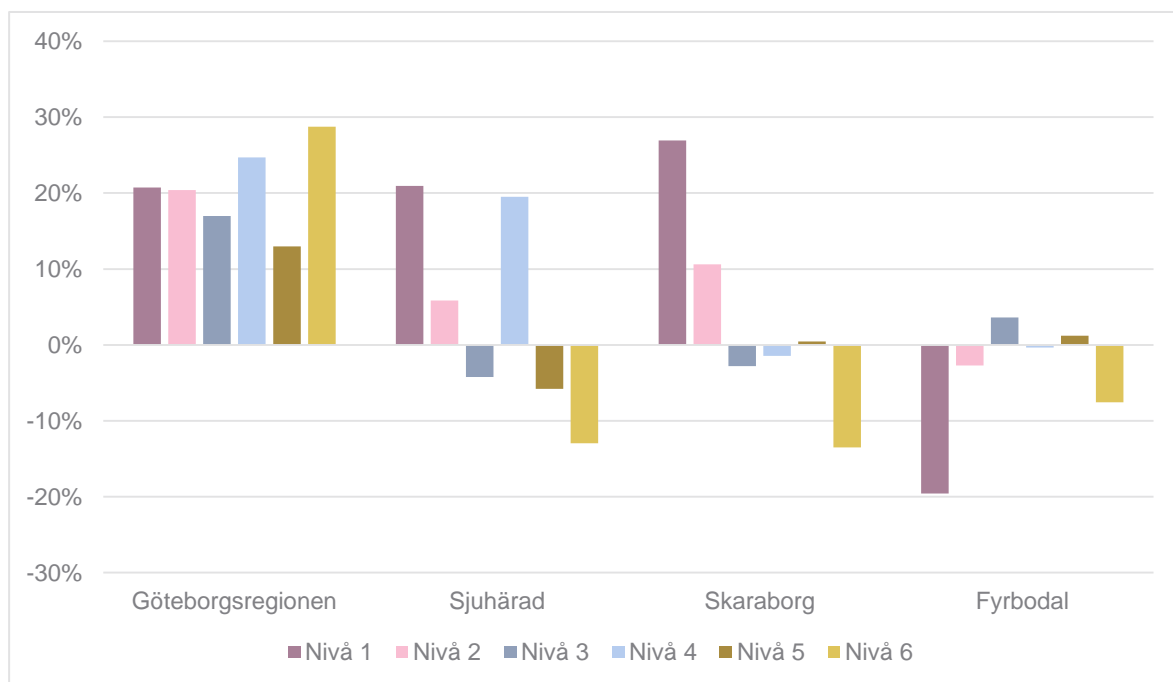
³¹ I det här sammanhanget vore det intressant att få belyst vad inflyttningen från Norge betytt för befolkningsutvecklingen i norra Fyrbodal.

³² Nivå 4 i Sjuhärad består av tätorterna Bollebygd och Limmared och båda dessa tätorter har haft en positiv sysselsättningsutveckling.

sammanhanget. Där har sysselsättningen minskat med en femtedel i Trollhättan (Nivå 1), främst på grund av krisen inom fordonsindustrin. Sysselsättningen inom tjänstenäringarna har ökat något. Även Uddevalla (Nivå 2) minskade något. Utvecklingen i de minsta tätorterna har också sammantaget varit negativ. I kapitel 8 analyseras delregionernas tillväxtmotorer närmare.



Figur 7:2 Befolkningsutvecklingen 2000-2014 per storleksklass och delregion



Figur 7:3 Sysselsättningsutvecklingen 2000-2013 per storleksklass och delregion

7.3 Lokaliseringen och tillgänglighetens betydelse

En slutsats av det föregående avsnittet är att storleken har haft betydelse för befolknings- och sysselsättningsutvecklingen under 2000-talet. I inledningen av kapitlet visades att lokaliseringen av tätorterna i Sverige också haft betydelse för hur väl de har utvecklats och så är även fallet i Västra Götaland. I detta avsnitt analyseras därför betydelsen av tätorternas lokalisering och tillgänglighet till arbetstillfällen.³³ En annan slutsats från föregående avsnitt är att polariseringen i utvecklingen har varit större för sysselsättningsutvecklingen än för befolkning. Det framgår väldigt tydligt vid en jämförelse av kartorna 7:4 och 7:5 på de två nästkommande sidorna. Färgen på tätorterna visar hur befolknings- och sysselsättningsutvecklingen varit och klassindelningen är lika i båda kartor för att underlätta jämförelsen. Det är tydligt att många tätorter har vuxit befolkningsmässigt medan en klart mindre andel har ökat sysselsättningen. Här torde regionförstoringen på grund av ökad pendling och tillgänglighet vara en förklarande faktor.

I Göteborgsregionen har befolkningen ökat mycket i vissa tätorter nära Göteborg och Kungälv. Sysselsättningen har dock ökat mycket också, både i större och mindre tätorter. Den starka befolkningsutvecklingen leder till en ökad sysselsättning varav en stor del inom lokalmarknadsdrivna tjänster. Göteborgsregionen är fortfarande en monocentrisk region med tanke på Göteborgs storlek och pendlingsinteraktionens karaktär, men utvecklingen i befolknings- och sysselsättningstermer visar att utvecklingsförutsättningarna är goda i de flesta delarna av regionen.

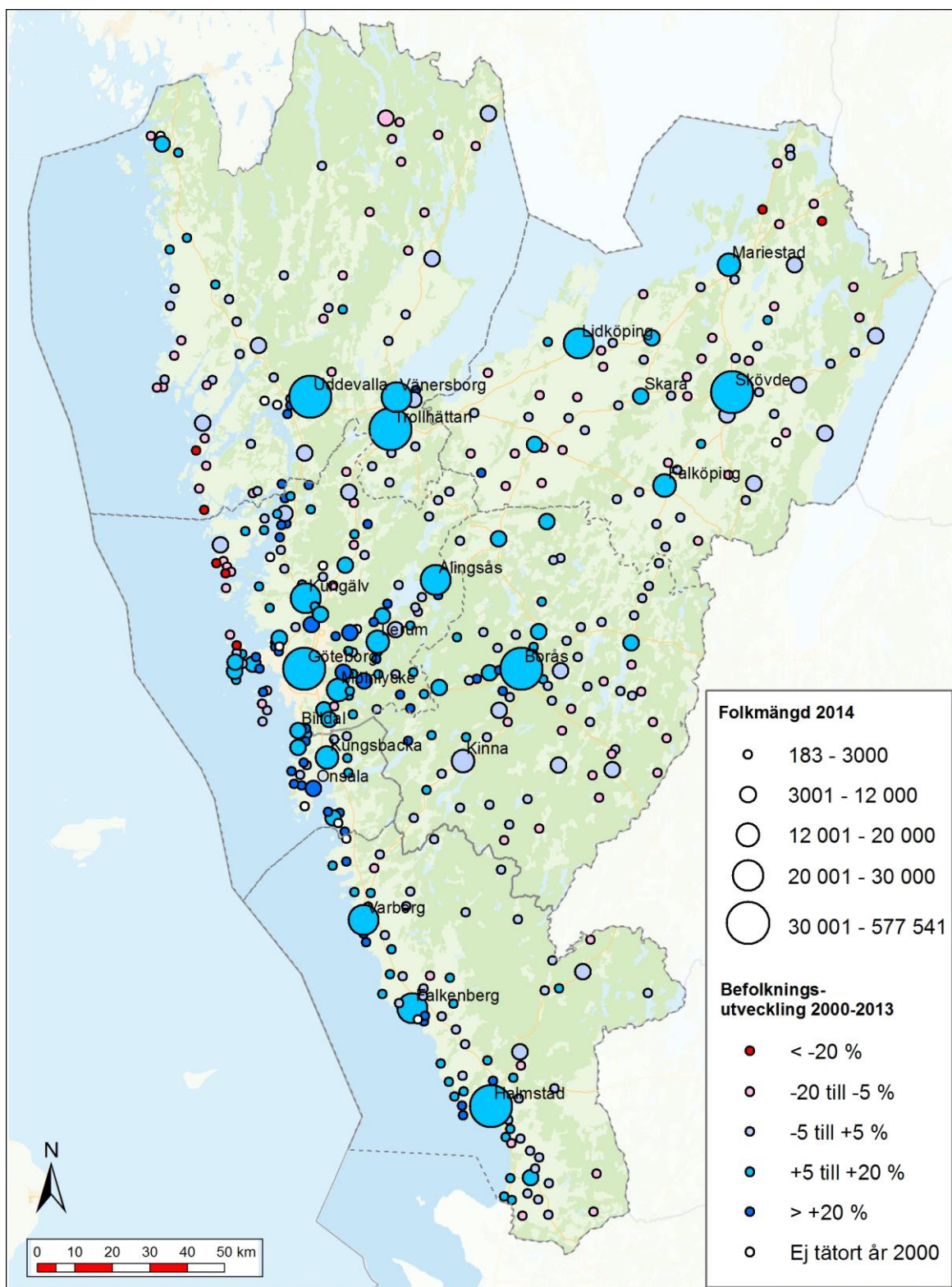
I Sjuhärad är skillnaden mellan befolknings- och sysselsättningsutvecklingen mycket tydlig. Borås och några mindre tätorter i dess närhet utmärker sig med hög sysselsättningstillväxt. Väster om Borås, dvs. den del av Sjuhärad som har bäst tillgänglighet till Göteborg, har befolknings- och sysselsättningsutveckling generellt sett varit god. I de södra och östra delarna har utvecklingen generellt sett varit sämre, vilket både kan bero på näringsstrukturen (en stor andel industrier) och sämre tillgänglighet till Göteborg som således tycks vara en drivkraft även för framför allt de västra delarna av Sjuhärad. Borås storlek och pendlingsflödena säger att Sjuhärad är en monocentrisk region. Den ökade polariseringen av sysselsättningen visar att regionen har blivit mer monocentrisk över tid.

I Skaraborg har folkmängden ökat i de större tätorterna men minskat i de små. Sysselsättningsmässigt utmärker sig Skövde, men även Lidköping-Götene och Falköping har haft en god utveckling. Anmärkningsvärt är att de mindre tätorterna nära Skövde inte tenderar att ha någon vidare positiv befolkningsutveckling. Både vad gäller befolknings- och sysselsättningsutvecklingen har tätorter i nordöstra delen haft en mindre positiv utveckling. Öster om Skövde står centralorterna och stampar befolkningsmässigt och sysselsättningen har minskat kraftigt i flera tätorter. Nedgången i sysselsättning lär i flera fall delvis bero på en industriell specialisering. Vissa industrier har en strukturell medvind medan andra har en motvind, vilket gör att sysselsättningspotentialen kan variera. I den sydvästra delen av regionen noteras att befolkningen har minskat i de flesta tätorterna kring Vara. Skaraborg är den region som sett till tätorternas inbördes storlek och den rumsliga fördelningen av större tätorter har bäst förutsättningar att utvecklas i en mer polycentrisk utveckling. Även om Skövde, som är den största staden, utvecklats bäst sysselsättningsmässigt så balanseras detta delvis genom städer som Lidköping och Falköping. Utvecklingen i förhållande till de minsta tätorterna är klart monocentrisk, men mellan de största orterna finns förutsättningar för och tendenser till en mer balanserad utveckling.

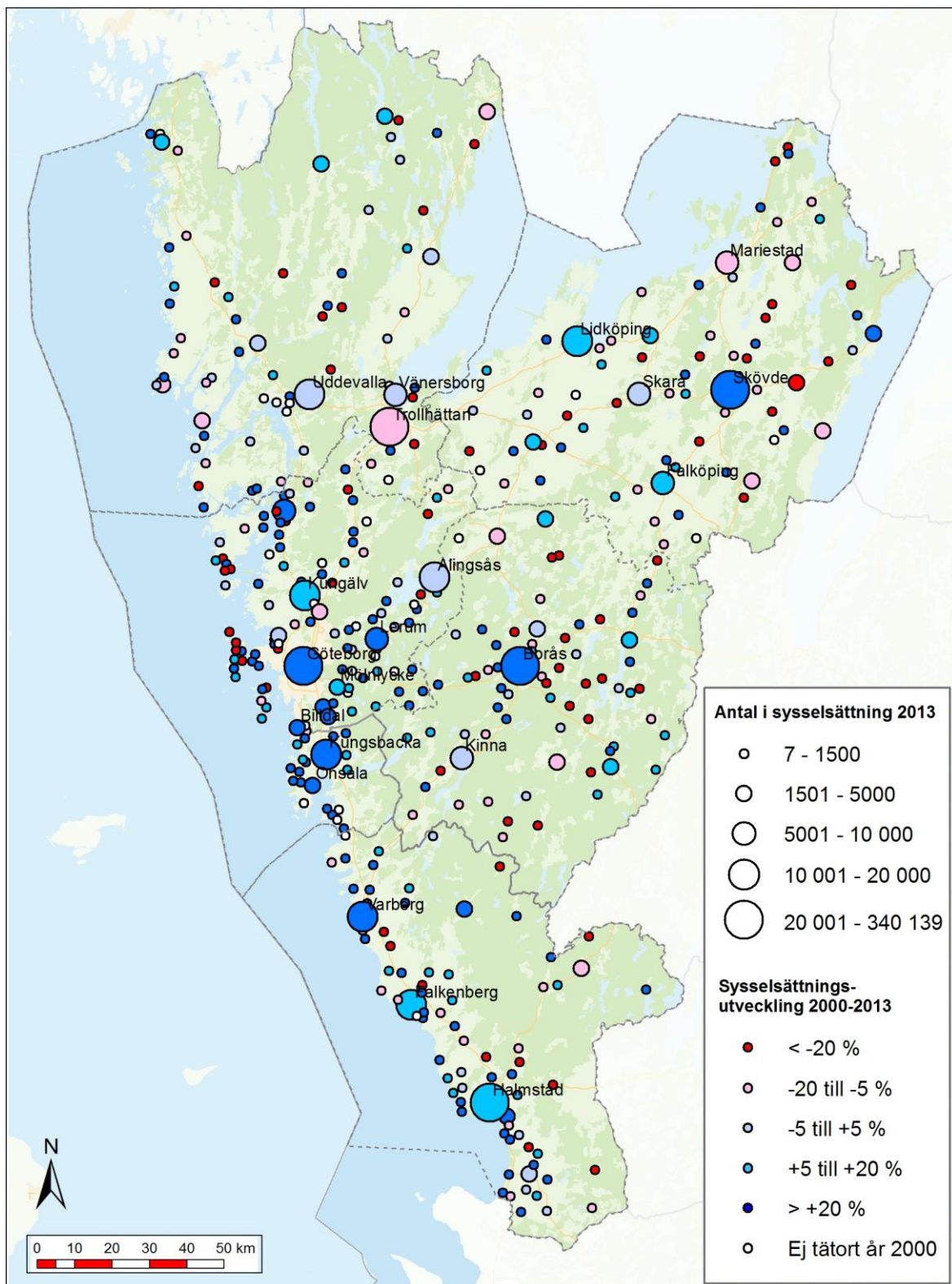
I Fyrbodal har samtliga tre större städer (Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg) ökat i befolkning. De mindre tätorterna norrut längs E6:an har åtminstone inte minskat. Befolkningen tycks ha minskat något i många orter längs Bohuskusten, men i Fyrbodals nordvästra hörn har Strömstad ökat. I Dalsland framgår Åmål och Melleruds stagnation och i inlandet har befolkningen generellt sett minskat. I kartan över

³³ I varje delregion har tätorterna delats in i fyra lika stora grupper efter hur många sysselsättningstillfällen som nås inom 30 minuters bilresa. Grupperna kallas hög, ganska hög, ganska låg och mycket låg tillgänglighet.

sysselsättningsutvecklingen framgår att Uddevalla och Vänersborg inte haft någon nämnvärd utveckling, medan Trollhättans kraftiga minskning framgår (Trollhättan är nära att tilldelas mörkröd färg). I övrigt går det inte att utläsa något tydligt rumsligt mönster med avseende på sysselsättningsutvecklingen i tätorterna. På grund av de större städernas modesta befolkningsutveckling och svaga sysselsättningsutveckling (i Trollhättans fall) så går det inte säga att utvecklingen går i den ena eller den andra riktningen. Fyrbodals största utmaning som region är den rumsliga sammanhållningen. Krisen inom fordonsindustrin lära ha knutit Trollhättan närmare Göteborg. Här torde förutsättningarna vara bättre i de västra än i de östra småorterna bl.a. beroende på turistnäringens större betydelse.



Karta 7:4 Antal invånare 2014 och befolkningsutvecklingen 2000-2014

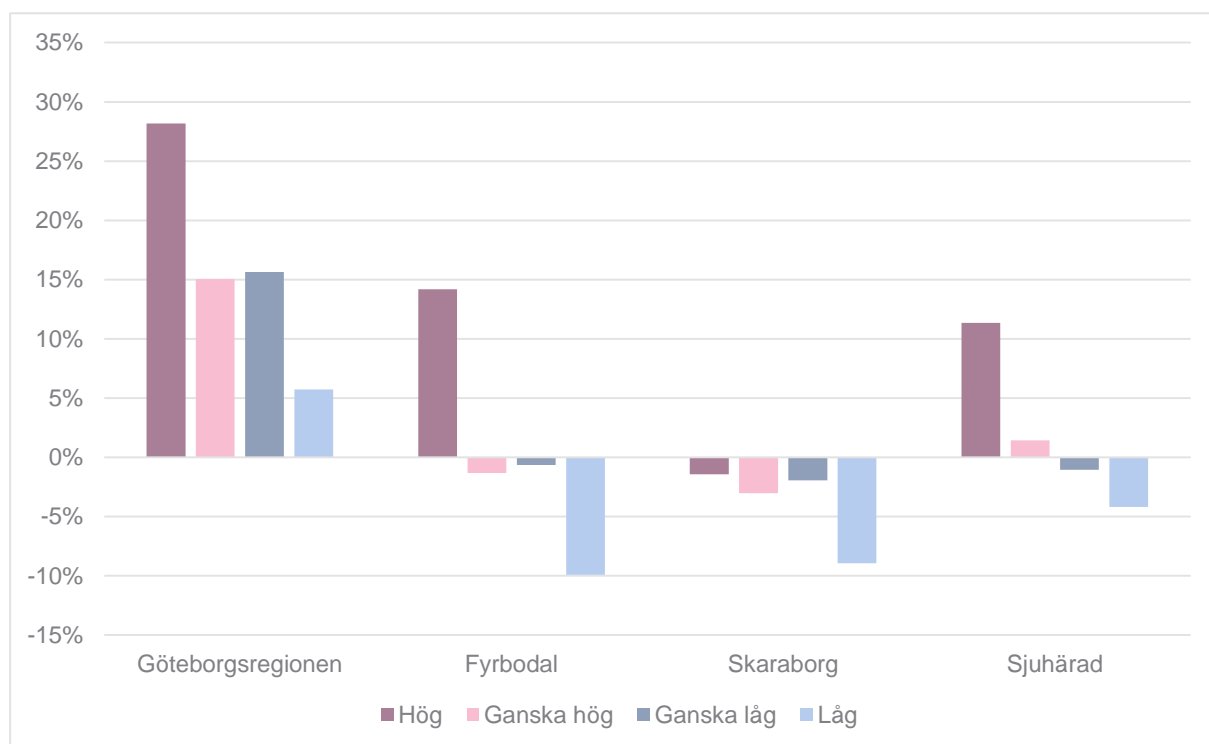


Karta 7:5 Antal i sysselsättning 2013 och sysselsättningsutveckling 2000-2013

Tillgänglighet till arbetsplatser är en mycket viktig utvecklingsförutsättning för alla tätorter och landsbygder. För små tätorter, som i regel har en liten egen lokal arbetsmarknad och en låg branschbredd, är den i det närmaste en helt nödvändig (dock ej tillräcklig) förutsättning. Tillgänglighet till arbetstillfällen är en dominerande förklaring bakom att mindre tätorter i Göteborgsregionen har klart bättre förutsättningar för befolknings- och sysselsättningstillväxt än andra tätorter.

Figur 7:6 visar befolkningsutvecklingen 2000-2014 i *små och mycket små tätorter* per tillgänglighetsklass och delregion. Notera att tillgänglighetsklasserna är anpassade efter respektive delregions förhållanden. De tätorter i Göteborgsregionen som har hög tillgänglighet till arbetstillfällen har i genomsnitt tillgång till många fler arbetsplatser än tätorter med hög tillgänglighet i de andra delregionerna. Poängen är att jämföra inomregionala mönster mellan delregionerna. Underlaget avser arbetstillfällen i den egna såväl som andra delregioner. Tillgängliga arbetstillfällen i grannlänen räknas också in, men inte i arbetstillfällen i Norge. Icke desto mindre torde den ökade inflyttningen från Norge ha resulterat i en mera positiv befolknings- och sysselsättning i åtminstone norra Fyrbodalen, vilket vore intressant att undersöka närmare i andra sammanhang.

I samtliga delregioner tycks tillgängligheten till arbetstillfällen ha betydelse för de små och mycket små tätorterna. I alla delregioner har tätorterna med högst tillgänglighet haft den bästa sammantagna befolkningsutvecklingen och den klassen med lägst tillgänglighet den sämsta utvecklingen. Mönstret i Fyrbodalen och Sjuhärads är väldigt likartat. I Skaraborg har befolkningen minskat även i de små och mycket små tätorterna som har hög tillgänglighet. Utvecklingen är dock mindre negativ jämfört med de orter som har låg tillgänglighet. I Göteborgsregionen har folkmängden sammantaget ökat i små och mycket små tätorter med låg tillgänglighet. En del tätorter med låg tillgänglighet i Göteborgsregionen har dock troligtvis tillgänglighet till ett tillräckligt stort antal sysselsättningstillfällen för att understödja en positiv befolkningsutveckling i den egna orten.



Figur 7:6 Befolkningsutvecklingen 2000-2014 i små och mycket små tätorter efter tillgänglighetsklass per delregion, i procent

7.4 Befolkningsutvecklingen utanför tätorterna

Det är inte bara större städer och andra tätorter som har betydelse för den regionala utvecklingen. I kapitel 5 visades att en väsentlig del av näringsstrukturen ligger inom primärnärings, industri och utvinning samt lokalmarknadsorienterade verksamheter med anknytning till besöksnäringen. Landsbygden är därför till stor del produktionsinriktad (primärnärings och industri) men även, och särskilt i vissa områden, konsumtionsinriktad (besöksnäringensrelaterade tjänster). Besöksnäringensrelaterad verksamhet är dock mer geografiskt koncentrerad än primärnärings. Det finns sällan större "renodlade" konsumtionsinriktade landskap, utan det handlar mer om att vissa landsbygder är mer diversifierade än andra. I kapitel 5 visades bland annat att näringsstrukturen längs Bohuskusten har en bättre mix av produktions- och konsumtionsinriktade verksamheter.

Tidigare i detta kapitel framgick att befolkningsutvecklingen utanför tätorterna har varierat under 2000-talet mellan delregionerna. I Göteborgsregionen har den ökat marginellt, i Sjuhärad minskat marginellt, Skaraborg minskat med några procent och i Fyrbodal ökat med några procent. Folkmängden utanför tätorter har beräknats för perioden 2000-2010 på kommunnivå, men det finns en viss osäkerhet i underlaget bland annat på grund av att tätortsutbredning då SCB reviderar tätortsavgränsningen vart femte år.³⁴ Därför görs en redogörelse för de viktigaste tendenser som framträder.

Det som framgår i Göteborgsregionen är att folkmängden *utanför tätorterna* har ökat med några procentenheter i samtliga kommuner utom i Lilla Edet och Öckerö. Eftersom tätorten Göteborg sträcker sig över tre kommuner (Göteborg, Mölndal och Partille) har dessa slagits samman, och i det området var befolkningen i stort sett oförändrad under perioden. VGR har tillhandahållit data för perioden 2010-2014 och där framgår att befolkningen utanför tätorter ökat med fyra procent. Någon analys av skillnaden mellan stadsnära och övrig landsbygd kan inte göras då väldigt få områden kan klassas som övrig landsbygd.

I Sjuhärad finns en tendens till växande befolkning utanför tätorterna i Borås kommun. Förändringen mellan 2000-2010 kan vara uppemot åtta procent. Det visar att Borås har en attraktionskraft med positiv påverkan på den omgivande landsbygden. De övriga kommunerna tycks ha ett svagt positivt utfall med undantag för landsbygden i Svenljunga. Under de senaste åren (2010-2014) har befolkningen i den stadsnära landsbygden ökat (1,4%) medan folkmängden i övrig landsbygd har minskat (-2,2%).

Befolkningsutvecklingen utanför tätorterna i Skaraborg har generellt sett varit negativ. Det finns dock skillnader mellan olika delar av Skaraborg. Folkmängden utanför tätorterna i Skövde-Lidköping-Götene har varit någorlunda oförändrad medan landsortsbefolkningen har minskat i kommuner i nordöstra regiondelen (gäller särskilt Gullspång). I den sydvästra regiondelen har befolkningen i Essunga minskat. Under de senaste åren (2010-2014) har befolkningen i den stadsnära landsbygden varit oförändrad (-0,1%) medan folkmängden i övrig landsbygd har minskat (-2,2%). Det verkar således som en mer perifer lokalisering i Skaraborg också har lett till en sämre befolkningsutveckling, vilket kan ha samband med en sämre tillgänglighet och pendlingsmöjligheter till större diversifierade arbetsmarknader.

I Fyrbodal har folkmängden utanför tätorterna varit någorlunda konstant under perioden 2000-2010. En viss uppgång i Uddevalla och en liten nedgång i Trollhättan och Vänersborg syns i data. Befolkningsutvecklingen utanför tätorterna i Bohuskusten tycks ha varit god i framför allt Sotenäs men även i Strömstad medan landsortsbefolkningen i Lysekil har minskat något. Samtliga kommuner norr om Trestad (Färgelanda, Mellerud, Munkedal, Åmål, Bengtsfors och Dals-Ed) har minskat med mellan fem och tio procent och Dals-Ed något mer än så. Även här tycks således tillgänglighet och pendlingsmöjligheter vara av betydelse för utvecklingen. Under de senaste åren (2010-2014) har invånarna i den stadsnära landsbygden och övrig landsbygd i Fyrbodal i stort sett varit oförändrad (-0,1% respektive -0,2%).

³⁴ Det har inte varit möjligt att beräkna befolkningsutvecklingen i och utanför tätort med hänsyn tagen till hur tätorternas utbredning har förändras över tid. Det kräver specialbeställd data.

Variationer i befolkningsutvecklingen mellan olika landsbygdsområden beror troligtvis både på skillnader mellan näringsstrukturen i olika områden och på tillgängligheten till arbetstillfällen. I Göteborgsregionen är förutsättningarna att bo på landsbygden god, eftersom arbetsplatstillgängligheten ändå är hög förutsatt tillgång till bil. I Sjuhärad framgår en bättre eller mindre sämre utveckling på landsbygden nära flera av de större tätorterna, medan nordöstra delen av regionen minskar tydligt. Det kan både vara en fråga om bristande tillgänglighet och att sysselsättningsutsikterna i närområdet inte är särskilt goda. I Skaraborg observeras skillnader mellan tätortsnära och perifer landsbygd. Det är ytterligare en dimension av den regionala utvecklingen i Skaraborg utöver den polariserade utvecklingen större och mindre tätorter. I Fyrbodalen är kontrasten slående mellan den mer diversifierade landsbygden längs Bohuskusten och den mer produktionsinriktade landsbygden i Dalsland. Merparten av dessa områden är inte stadsnära landsbygd, men trots detta tycks landsbygden i Bohuskusten utvecklas mer positivt än landsbygden i Dalsland.

7.5 Sammanfattande slutsatser

Storleken är inte den enda strukturella faktor som har betydelse för befolknings- och sysselsättningsutvecklingen. Tillgängligheten har mycket stor betydelse, särskilt för mindre tätorter. Det syns även i Göteborgsregionen, även om orter med relativt sett låg tillgänglighet sammantaget ökar i befolkning. I Fyrbodalen och Sjuhärad är befolkningsutvecklingen i små och mycket små tätorter väldigt polariserad mellan orter med relativt hög och relativt låg tillgänglighet. I Skaraborg har befolkningen sammantaget minskat i små tätorter med relativt hög tillgänglighet, men utvecklingen har inte varit lika negativ som i orter med låg tillgänglighet.

När det gäller utvecklingen på landsbygden har befolkningen ökat något i Göteborgsregionen och det gäller i nästan samtliga kommuner. I stort sett all landsbygd i Göteborgsregionen är att betrakta som stadsnära. I Sjuhärad har utvecklingen på landsbygden varit som bäst i Borås omland medan landsbygden i de flesta kommunerna ökat något. Under 2010-talet kan en viss polarisering i befolkningsutvecklingen skönjas mellan stadsnära och övrig landsbygd. I Skaraborg är utvecklingen på landsbygden varit bättre i områden nära Skövde-Lidköping och även på senare år har utvecklingen i den mer "perifera" landsbygden minskat medan invånarantalet är oförändrat i den stadsnära landsbygden. I Fyrbodalen framträder inga skillnader mellan den stadsnära och övriga landsbygden på senare år. Däremot har utvecklingen varit bättre under 2000-talet i den mer diversifierade landsbygden längs Bohuskusten jämfört med landsbygden i Dalsland.

8. Tillväxtmotorer

Även om utvecklingen i en region påverkas av samspelet i hela tätortssystemet och relationen mellan stad och land är det viktigt att det finns en eller flera fungerande tillväxtmotorer. Alla tätorter har inte förutsättningar att vara en tillväxtmotor. I detta kapitel identifieras vilka tätorter som har förutsättningar att vara en tillväxtmotor och vilka som utvecklas i en riktning som tillväxtmotorer bör göra. Komplementariteter mellan potentiella tillväxtmotorer och andra större städer görs för identifiera möjliga outnyttjade tillväxtpotentialer.

8.1 Vad är en tillväxtmotor?

Det finns ingen entydig definition av vad en tillväxtmotor är och det ligger inte inom ramen för syftet med den här rapporten att utarbeta en precis definition. Utgångspunkt har däremot tagits ur andra källor som resonerar kring vad en tillväxtmotorer är och utifrån det satt upp några kriterier beroende vilka data som har tillhandahållits. Det krävs en viss storlek på en stad för att storleken i sig ska kunna vara en tillväxtfaktor. Det finns forskning som visar att en minsta kritisk storlek för en tätort är ca 25 000 invånare för att storleken i sig ska kunna vara en tillväxtfaktor. Dessutom finns det studier som visar på att det krävs ca 100 000 sysselsättningstillfällen för att arbetsmarknadsstorleken ska fungera som en självförstärkande tillväxtmotor i sig självt.³⁵ Möjliga indikatorer är därför antalet invånare och antalet sysselsättningstillfällen som nås från staden inom pendlingsbart avstånd.

I en beskrivning av staden som tillväxtmotor framhäver Tillväxtanalys betydelsen av agglomerationsfördelar. Enligt resonemanget ger koncentrationen av ekonomiska aktiviteter upphov till ökad produktivitet, både som ett resultat av att fler produktiva personer söker sig till en större stad men också för att arbetskraften blir mer produktiv i en sådan miljö. Agglomerationsfördelarna uppkommer som ett resultat av att fler aktörer delar på kostnaden för olika resurser, en mer effektiv och bättre matchning mellan arbetsgivare och arbetskraft samt köpare och säljare, och ett ökat lärande genom att det är enklare att skapa och sprida idéer när kunskapsflödet och interaktionsmöjligheterna är större.

Det finns en stadslönepremie (*urban wage premium*) i storstäder och större städer, eftersom produktiviteten generellt sett är högre och att den tenderar öka när ekonomisk aktivitet koncentreras. Då arbetsgivare inte betalar högre löner av välvilja så är förekomsten av stadslönepremien en indikation på föreliggande agglomerationsfördelar. En särskild form av agglomerationsfördel är s.k. urbaniseringsfördelar som innebär de fördelar som uppstår då företag i olika branscher interagerar med varandra.³⁶ Dessa påverkar även lokaliseringen av likartade företag som ofta lokaliseras nära varandra, sk ”localization economies” och därmed drar nytta av den klusterbildning som uppkommer. Utifrån dessa resonemang och tillgängliga data är möjliga indikatorer sysselsättningsstäthet, stadslönepremie och branschbredd.

En annan funktion som Tillväxtanalys framhäver för att staden ska kunna fungera som en tillväxtmotor för dess region och den omgivande landsbygden är att den är en mötesplats för handel och kultur. Som indikator på handel kan kommunens handelsindex användas. Att index avser kommunen är bara en fördel eftersom större handelsplatser kan lita utanför stadsgränsen och ofta ligger åtminstone utanför städernas centra. Som indikator på kultur kan användas antalet sysselsatta inom rekreation och kultur per 1 000 invånare. Att staden är en centralort är nog i det närmaste en förutsättning med alla de funktioner som tillkommer av den rollen.

³⁵ Lars Pettersson (2013). ”Tillgänglighet och ortsattraktivitet” i Trafikverket (2013). *Den attraktiva regionen: En antologi om tillgänglighet och regional utveckling*. Borlänge, s. 24.

³⁶ Tillväxtanalys (2011) ”Städer och deras tillväxtförutsättningar: En beskrivning av olika städer och deras förutsättningar för tillväxt”. *Rapport 2011:08*. Östersund, s. 11.

Med tanke på att kunskapsinnehållet i produktionen har ökat och att städer är viktiga nav i för kunskaps-intensiva verksamheter bör en tillväxtmotor ha en högskola (alternativt att en sådan finns i en näralig-gande stad) och en relativt hög andel högutbildade. Andra aspekter att beakta är de infrastrukturella förutsättningarna staden har. En stad som ska ha rollen som tillväxtmotor bör också attrahera fler in-pendlare än vad som pendlar ut från staden. Pendlingskvotens storlek är en bra indikator på detta och ett tecken på ifall regionen är polycentrisk eller monocentrisk.

8.2 Vilka tätorter är potentiella tillväxtmotorer?

Med utgångspunkt i dessa resonemang har potentiella tillväxtmotorer i Västra Götaland identifierats. I tabellen framgår de tätorter som har minst 25 000 invånare i VG (år 2014). Samtliga tätorter är också centralort i en kommun.

	Göteborg	Alingsås	Borås	Skövde	Lidköping	Trollhättan	Uddevalla
Folkmängd	577 541	25 543	69 018	35 844	26 348	48 082	32 275
Tillgängliga arbetstillfällen med bil inom 30 minuter	420 130	71 494	79 140	69 703	35 190	67 869	78 518
Sysselsättningsstäthet	1 670	886	1 383	1 359	823	956	930
Stadslönepremie	11%	-1%	5%	5%	1%	9%	-11%
Branschbredd (%)	72,2	23,9	41,1	33,5	27,4	28,6	27,2
Sällanköpsvaruindex (kommunens)	129	89	105	157	104	118	175
Antal sysselsatta inom kultur, nöje och fritid per 1 000 inv.	21,4	17,5	17,9	9,1	16,7	11,2	21,0
Centralort	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Högskola/universitet	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej
Andelen högutbildade (%)	29,0	19,6	17,7	20,9	17,9	17,7	15,9
Pendlingskvot	2,22	0,85	2,29	2,99	1,12	1,31	1,25

Figur 8:1 Potentiella tillväxtmotorer i Västra Götaland

Göteborg uppfyller på ett mycket tydligt sätt förutsättningarna för att vara en tillväxtmotor. Staden är näst störst i landet, mycket hög tillgänglighet till arbetstillfällen, hög sysselsättningsstäthet och hög branschbredd. Stadslönepremien uppgår till elva procent vilket är högt. Detta tyder på att staden har goda förutsättningar att uppnå agglomerationsfördelar. Den kommun som merparten av staden ligger inom (Göteborg) har ett högt sällanköpsvaruindex, vilket indikerar att staden är ett centrum för handel. Antalet sysselsatta per 1 000 invånare inom kultur, nöje och fritid visar att staden också är en kulturell mötesplats. I Göteborg finns flera universitet och andelen högutbildade i befolkningen är hög. Pendlingskvoten är hög, vilket innebär att staden attraherar fler inpendlare än vad som pendlar ut.

Alingsås ligger precis vid den kritiska gränsen antalet invånare men tillgängligheten till sysselsättnings-tillfällen är hög på grund av närhet till Göteborg. Staden har ingen högskola (däremot Campus Alingsås) och förefaller inte vara ett centra för handel. Det i kombination med en lägre inpendling än utpendling gör att staden inte betraktas som en tillväxtmotor för Göteborgsregionen utan snarare kan betraktas som en boendeort i likhet med många andra orter i regionen.

Borås uppfyller på ett tydligt sätt förutsättningarna för att vara en tillväxtmotor. Antalet invånare är nästan tre gånger så stort som den identifierade kritiska massan för när storleken i sig självt blir en tillväxtfaktor. Stadens sysselsättningstäthet är god och det finns en stadslönepremie. Tillgängligheten till sysselsättningstillfällen är god. Det finns en högskola som är viktig för staden och regionen och andelen högutbildade är någorlunda hög. Pendlingskvoten är lika hög som för Göteborg. Det indikerar att arbetsmarknaden i staden är attraktiv, vilket inte minst visas av att pendlingsutbytet med Göteborg är positivt (se kapitel 6). I Borås finns relativt många sysselsatta inom kultur, nöje och fritid. Däremot är sällanköpsvaruindex inte så högt, men det avser å andra sidan hela kommunen.

Skövde uppfyller på ett tydligt sätt förutsättningarna för att vara en tillväxtmotor då staden med ett bebyggande avstånd till den kritiska massan för folkmängden. Tillgängligheten till arbetstillfällen är god, sysselsättningstätheten är hög och det finns en stadslönepremie. Branschbredden är förväntad i förhållande till folkmängden och pendlingskvoten är mycket hög, vilket torde bero på att omlandet är beroende av Skövde för sysselsättning vilket torde bero på stadens storlek i regionen. Staden har ett högt handelsindex som visar att den är ett centrum för handel, men antalet sysselsatta inom kultur, nöje och fritid är relativt lågt (det finns andra tätorter i Skaraborg med den profilen såsom Skara).

Lidköping ligger nära gränsen för den kritiska massan för antalet invånare. Tillgängligheten till arbetstillfällen är jämförelsevis låg precis som sysselsättningstätheten. Inpendlingen är bara något större än utpendlingen. Staden verkar inte vara någon större mötesplats för handel men antalet sysselsatta inom kultur, nöje och fritid är relativt sett många. Lidköping saknar rollen som ett centrum för högre utbildning. Detta talar sammantaget för att staden inte betraktas som en tillväxtmotor för Skaraborg. Med tanke på att Skövde är en liten tillväxtmotor som andel av Skaraborg inkluderas dock Lidköping i analysen.

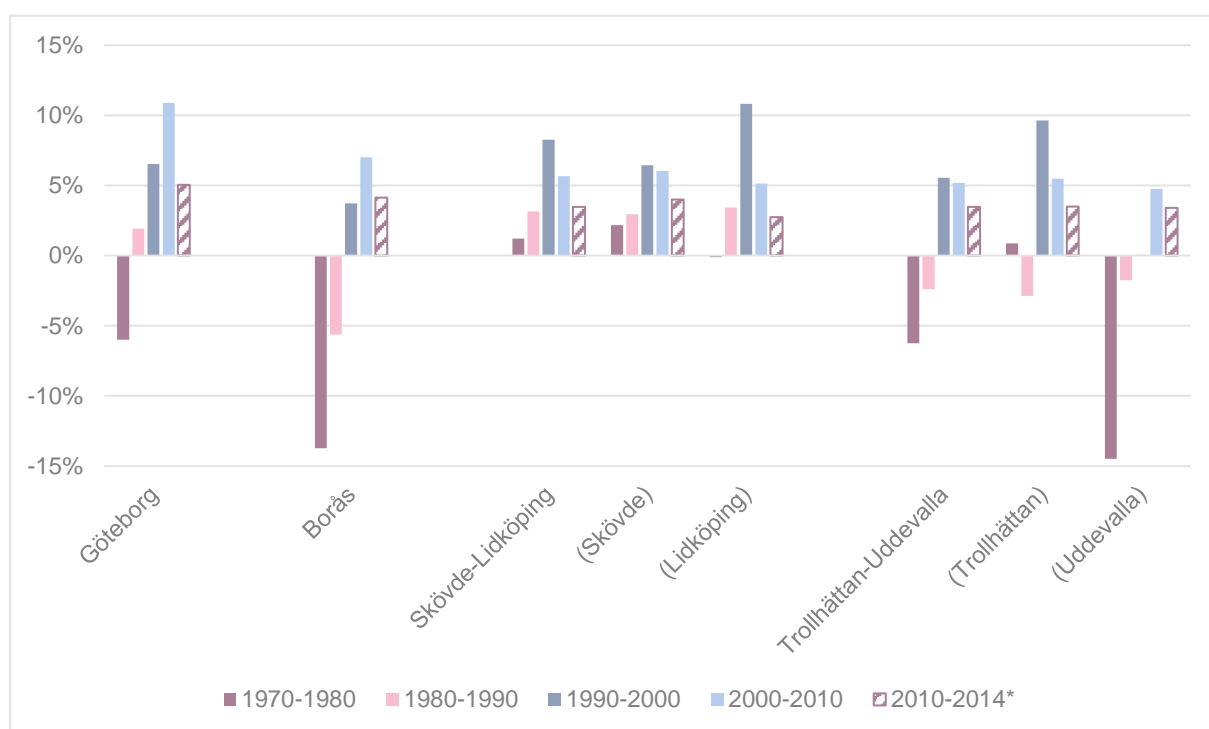
Trollhättan uppfyller på ett tydligt sätt förutsättningarna för att vara en tillväxtmotor. Staden har ett invånarantal som nästan är dubbelt så hög som den kritiska massan och tillgängligheten till sysselsättningstillfällen är god. Sysselsättningstätheten är dock lägre jämfört med t.ex. Borås och Skövde. Det finns en tydlig stadslönepremie som kan hänga ihop med stadens näringsmässiga specialisering. Specialiseringen innebär dock en lägre branschbredd än den förväntade utifrån folkmängden och staden är känslig för störningar utifrån. Pendlingskvoten är låg för ett delregionalt centrum, vilket till stor del beror på utpendlingen till Göteborg (som lär ha ökat de senare åren). Staden har en högskola som är viktig för Fyrbodal. Däremot är Trollhättan inget tydligt centrum för sällanköpsvaruhandel eller har högt relativt antal sysselsatta inom kultur, nöje och fritid. Även om det inte slår igenom i det nyckeltalet har staden ändå en specialisering genom Film i Väst och Svenska filminstitutet.

Uddevalla uppfyller också förutsättningarna för att vara en tillväxtmotor. Staden ligger en bit över den kritiska massan för invånarantalet och tillgängligheten till arbetstillfällen är hög. Sysselsättningstätheten och pendlingskvoten är inte hög men ungefär i paritet med Trollhättan. Stadslönepremien lyser dock med sin frånvaro. Staden är ett tydligt centrum för handel det finns relativt sett många sysselsatta inom kultur, nöje och fritid. Sedan några år tillbaka finns inte Högskolan Väst sedan all verksamhet koncentrerats till Trollhättan. Man bör även ha i åtanke att Uddevalla bildar tillsammans med Trollhättan och Vänersborg en region med polycentriska tendenser även om kopplingen till Göteborg kommer att bli starkare över tiden, vilket gäller även för Trestad i sin helhet.

8.3 Hur utvecklas tillväxtmotorerna?

I detta avsnitt ligger fokus på tillväxtmotorernas utveckling under 2000-talet med betoning utvecklingen sedan 2008. De städer som ingår i analysen är Göteborg, Borås, Skövde och Lidköping samt Trollhättan och Uddevalla. I kapitel 7 nämns att urbaniseringsgraden i Sverige och Västra Götaland avtog under 1970-talet efter en kraftig ökning sedan slutet av 1800-talet. 1970-talet präglades också av den "gröna vågen" som dock inte innebar en massutflyttning till lands- och glesbygd utan mer en suburbanisering

där den tätortsnära landsbygden växte och vilket gav upphov till fler förorter. 1970-talet innebar även en tilltagande strukturomvandling av näringslivet och kriserna inom bland annat varvsindustri och tekoin-
dustri som drabbade Göteborg och Borås. Befolkningen minskade kraftigt i Borås under 1970-talet men
även till viss del under 1980-talet, vilket syns tydligt i figur 8:2 Det framgår att både Göteborg och Borås
har vänt utvecklingen. Tillväxttakten under 2010-talets första år har även varit god. 1970- och 80-talen
var inte lika dramatiska i Skövde-Lidköping. Befolkningen har faktiskt ökat något under varje årtionde
som studeras. Både Skövde och Lidköping har haft en god utveckling över tiden vilket tyder på att dessa
städer inte har varit känsliga för externa störningar i den grad som de andra större städerna i Västra
Götaland är eller har varit. I Trollhättan-Uddevalla hade också en negativ utveckling under 1970- och
80-talen, särskilt Uddevalla. Under 2000-talet har tillväxttakten i befolkningsutvecklingen varit lika god i
båda städer vilket delvis kan vara en effekt av den tidigare dåliga utvecklingen. Städerna tycks således
liksom andra industristäder vara konjunkturkänsliga med en relativt låg branschbredd.



Figur 8:2 Befolkningsutvecklingen i tillväxtmotorerna 1970-2014, uppdelat i 10-års intervall

Tillväxtmotorernas andelar av befolkningen och sysselsättningen varierar mellan delregionerna. Knappt 60 procent av befolkningen i Göteborgsregionen bor i Göteborg med 70 procent av alla med arbetsplats i regionen arbetar där. Under 2000-talet har Göteborgs andel av befolkningen ökat med mindre än en procentenhet medan andelen av sysselsättningen minskat med ca 1,5 procentenheter. Det är samman-
taget små förändringar och utvecklingen i Göteborgsregionen har därför inte blivit mer monocentrisk under 2000-talet även om Göteborgsregionen kan karaktäriseras som en tydligt monocentrisk region.

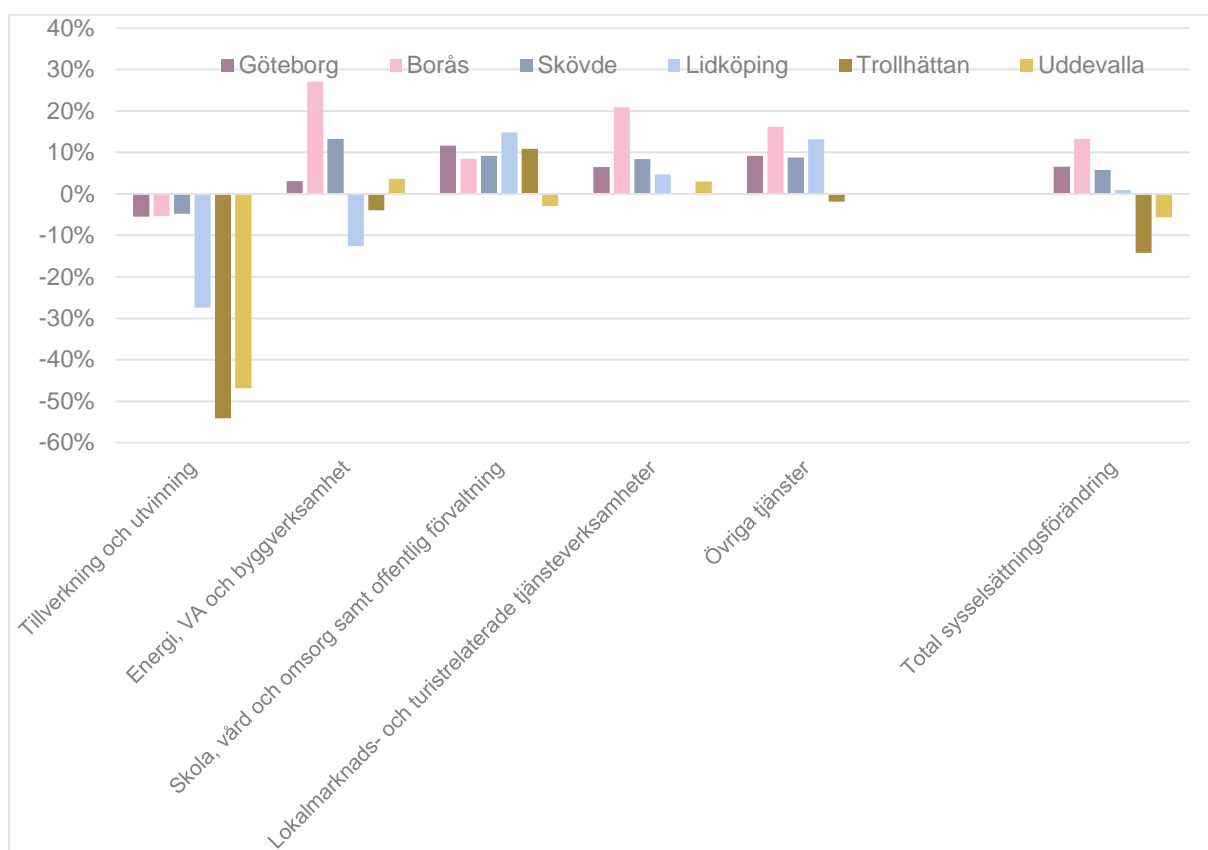
I Sjuhärad bor nästan en tredjedel (32%) av befolkningen i Borås medan 44 procent av alla sysselsatta i regionen arbetar i Borås. Under 2000-talet har stadens andel av befolkningen i Sjuhärad ökat med 1,5 procentenheter och sysselsättningen med hela 6,2 procentenheter, vilket torde kunna förklaras av den tidigare tillbakagången och låga tillväxten. Den sistnämnda förändringen är ganska stor och Sjuhärad kan därför sägas ha utvecklats i en mer monocentrisk utveckling.

I Skaraborg bor nästan en fjärdedel (24%) av invånarna i Skövde-Lidköping (14% i Skövde och 10% i Lidköping). Andelen av antalet sysselsatta uppgår till en tredjedel. Lidköpings andel av befolkning och

sysselsättning är dock nästan lika stor så det är Skövde som står för skillnaden mellan andelen sysselsatta och andelen av befolkningen. Under 2000-talet har Skövde-Lidköpings andel av befolkningen ökat med drygt 1,5 procentenhet, varav Skövde står för merparten av ökningen. En stor förändring har skett med sysselsättningsandelen. Skövde-Lidköpings andel av sysselsättningen har ökat med 9,6 procentenheter varav Skövde står för 9,1 procentenheter. Det är med andra ord Skövde som är den primära (och egentligen den enda) tillväxtmotorn i Skaraborg och utvecklingen rör sig i tydlig monocentrisk riktning.

I Fyrbodal bor drygt 30 procent av invånarna i Trollhättan-Uddevalla (ca 18 procent i Trollhättan och ca 12 procent i Uddevalla). Andelen av antalet sysselsatta är något högre (34%). Uddevallas andel av befolkning och sysselsättning är dock ungefär lika stor så det är Trollhättan som svarar för skillnaden mellan andelen av sysselsättningen och andelen av befolkningen. Under 2000-talet har Trollhättan-Uddevallas andel av befolkningen ökat med 1,7 procentenheter (1,1 procentenhet i Trollhättan och 0,6 procentenheter i Uddevalla). Den stora förändringen har emellertid skett i sysselsättningsandelen. Trollhättan-Uddevallas andel av sysselsättningen i Fyrbodal har minskat med 5,3 procentenheter, varav Trollhättan står för 4,9 procentenheter. Krisen inom fordonsindustrin har haft en tydlig påverkan på Trollhättan som tillväxtmotor. Utvecklingen i Fyrbodal har således inte blivit mer monocentrisk. Trollhättans förvärvskvot är dock inte särskilt mycket lägre än andra tillväxtmotorer i Västra Götaland och det är ett tecken på att många har hittat nya arbetstillfällen. Pendlingen till Göteborg har troligen ökat en del och kommer sannolikt att öka även i framtiden med en ökad integration med Göteborg som följd.

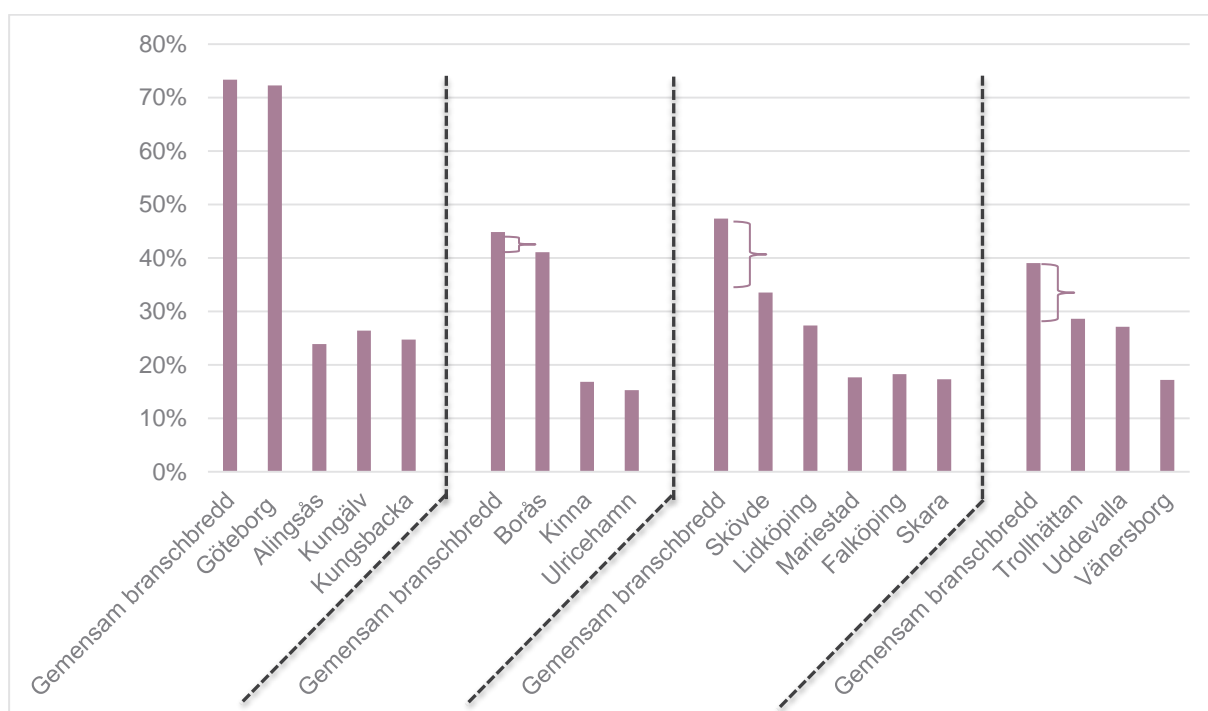
En bedömning av tillväxtmotorernas utveckling per branschaggregat visar på ytterligare skillnader. Data har erhållits för 2008 och 2013, vilket ger en bild av utvecklingen efter finanskrisen. I figur 8:3 framgår några intressanta skillnader. Det är inte bara i Trollhättan som sysselsättningen inom industrin har minskat utan också i Uddevalla och Lidköping. Göteborg, Borås och Skövde har haft en mer modest tillbakagång. Sysselsättningen inom skola, vård och omsorg har sammantaget ökat ungefär lika mycket, med undantag för Uddevalla. När det gäller den i huvudsak privata tjänstesektorn framgår en i huvudsak positiv utveckling för alla städer utom Trollhättan och Uddevalla. Tillväxten i Borås har varit särskilt positiv. I Trollhättan-Uddevalla framgår sammantaget att sysselsättningsstillväxten uteblivit. I tider när folk förlorar sina arbeten drar de även ned på sin konsumtion, vilket drabbar flera branscher i ekonomin.



Figur 8:3 Sysselsättningsutvecklingen i tillväxtmotorerna 2008-2013, per branschaggregat

8.4 Gemensamma näringslivsnyttor

Det är viktigt att sätta in tillväxtmotorerna i sitt regionala sammanhang. Storleken på tillväxtmotorn avspeglar i viss mening dess betydelse för regionen. I en region som saknar en riktigt dominerande stad kan flera tätorter gemensamt axla ett regionalt ansvar och tillsammans bli någonting större. Det förutsätter att det finns gemensamma näringslivsnyttor, pendlingsförutsättningar och en relativt omfattande interaktion. Ett grovt sett att illustrera den gemensamma näringslivsnyttan är att se hur mycket större den gemensamma branschbredden för några städer blir jämfört med städernas egna branschbredder. I figur 8:4 nedan har de största städerna i respektive delregion slagits samman och slutsatserna varierar mellan delregionerna.



Figur 8:4 Tillväxtmotorernas egna branschbredd och den gemensamma branschbredden

Göteborgs dominerande storlek i kombination medför att allra flesta näringslivsfunktioner som finns i de övriga större städerna finns i Göteborg. I diagrammet framgår att den gemensamma branschbredden i Göteborg, Alingsås, Kungälv och Kungsbacka knappt är större än branschbredden i Göteborg. Över 70 procent av alla ca 840 branscher som finns i Sverige finns i Göteborg. I kombination med starka radiella transportinfrastrukturstråk innebär detta att Göteborgsregionen är en tydligt monocentrisk region, även om utvecklingen under 2000-talet inte har inneburit en förstärkt monocentrisk utveckling. Att Göteborg utvecklas väl är det som har störst påverkan på den sammantagna utvecklingen i Göteborgsregionen.

I stort sett samma slutsats håller för Sjuhärad. I och med att Borås är så mycket större än sekundärorterna finns det få branscher som Kinna och Ulricehamn har som Borås saknar. Det medför att Sjuhärad har en tydlig monocentrisk struktur och utvecklingen under 2000-talet har inneburit en förstärkt monocentrisk utveckling. Det här innebär att den gemensamma näringslivsnyttan mellan orterna i en snäv bemärkelse är begränsad. I en vidare bemärkelse är Ulricehamn och Kinna viktiga för Borås, eftersom de tillför staden med arbetskraft. En annan näringslivsnytta torde vara att Borås underlättar rekryteringen av specialister till Ulricehamn och Kinna, även om konkurrensen säkerligen är hård. Bristen på tillgänglighet till en stad som Borås är dock en viktig orsak till stagnation i många orter i Sverige.

Skaraborg har flera medelstora städer men ingen stad av Borås storlek. Det innebär inte bara att Skövde har en lägre branschbredd än Borås, utan också att det i sekundärorterna sammantaget finns näringslivsfunktioner som saknas i Skövde. I diagrammet framgår att den gemensamma branschbredden för Skövde, Lidköping, Mariestad, Falköping och Skara är klart högre än branschbredden i Skövde. I kombination med god tillgänglighet mellan de flesta av dessa orter innebär det goda förutsättningar för pendling och andra former av interaktioner. I ovanstående avsnitt visades dock att Skaraborg har utvecklats i en mer monocentrisk riktning under 2000-talet. Det är förvisso inte enbart Skövde som har utvecklats väl, eftersom de större tätorterna generellt sett ökat i befolkning och sysselsättning (det är främst de små tätorterna som har krympt). Däremot har Skövdes andel av sysselsättningen ökat kraftigt under 2000-talet.

I Fyrbodal ligger de tre klart största tätorterna samlade i södra regiondelen. Det innebär sämre utvecklingsförutsättningar i områden med låg tillgänglighet till dessa städer. Å andra sidan är närheten mellan

de tre städerna en fördel för södra Fyrbodalen. Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg har tillsammans över 100 000 invånare, vilket ger förutsättningar för en mer polycentrisk utveckling i Trestad och dess omland. I kapitel 5 konstaterades dessutom att Trollhättan har en låg branschbredd i förhållande till sin storlek. Trots att antalet branscher i Trollhättan och Uddevalla är nästan lika många är den gemensamma branschbredden för Trestad hela tio procentenheter högre än Trollhättans egen branschbredd. De korta avstånden mellan städerna innebär att förutsättningarna för pendling är goda och att den faktiska pendlingsinteraktionen är hög. Det är viktigt att de tre städerna utnyttjar sina komplementariteter så att den negativa sysselsättningsutvecklingen kan motverkas.

8.5 Sammanfattande slutsatser

I detta kapitel har utvecklingen i tillväxtmotorerna studerats närmare. Göteborg är den enda och självklara tillväxtmotorn i Göteborgsregionen och har haft en god tillväxt i befolkning och sysselsättning. Utvecklingen har dock kommit andra orter till del såväl befolknings- och sysselsättningsmässigt. Eftersom Göteborgs andel av regionens befolkning och sysselsättning inte har ökat nämnvärt. Göteborg är en monocentrisk region men utvecklingen under 2000-talet har inte blivit mer monocentrisk. Sjuhärad har å andra sidan utvecklats i en mer monocentrisk riktning, eftersom Borås andel av regionens sysselsättning har ökat med över sex procentenheter. Även Skaraborg har utvecklats i en sådan riktning då Skövdes andel av sysselsättningen har ökat med tio procentenheter. Krisen inom fordonsindustrin har haft ett tydlig påverkan på Trollhättan som tillväxtmotor. Utvecklingen i Fyrbodalen har således inte blivit mer monocentrisk. Trollhättans förvärvskvot är dock inte särskilt mycket lägre än andra tillväxtmotorer i Västra Götaland och det är ett tecken på att många har hittat nya arbetstillfällen. Pendlingen till Göteborg har troligen ökat en del och kommer sannolikt att öka även i framtiden med en ökad integration med Göteborg som följd.

9. Sammanfattande slutsatser

I detta kapitel summeras de huvudsakliga slutsatserna i rapporten och en kortfattad diskussion förs om vilken betydelse som strukturen och utvecklingen i Västra Götaland och de fyra delregionerna har för utvecklingsförutsättningarna.

9.1 Västra Götaland

Västra Götaland är en heterogen region med ett flertal orter med olika karaktär och funktion. I rapporten har visats att Västra Götaland som helhet uppvisar stora inslag av monocentrism, det vill säga att det finns en eller ett fåtal större orter som är dominerande. Göteborg står för en stor andel av sysselsättningen i regionen och den mesta av interaktionen går i riktning mot Göteborg snarare än i omvänd riktning. Det tydliga undantaget är Borås som, till skillnad från regionens andra tillväxtmotorer, uppvisar symmetriska pendlingsflöden i utbytet med Göteborg. En anledning till detta är delvis att Borås ligger inom ett gynnsamt pendlingsavstånd till Göteborg, samt att Borås har hittat en näringsmässig nisch som bidrar till att orten attraherar arbetskraft från Göteborg och intilliggande orter.

Ett generellt mönster i hela regionen är att det finns vissa inslag av flerkärnighet när det kommer till boendestrukturen. Även om sysselsättningen har uppvisat en tydlig tendens att koncentreras till ett fåtal orter i regionen, är boendet i regionen mer utspritt. Många orter som ligger i närheten av regionens tillväxtmotorer har inte sällan en tydlig boendeprägel. Närheten till arbetsplatser och god tillgänglighet bidrar till att ett flertal boendeinriktade orter uppvisat en positiv utveckling. Ofta tenderar de mindre orterna i närheten av en större tillväxtmotor även ha en tydlig barnfamiljsprägel, vilket torde vara en konsekvens av att bostadspriserna i tillväxtorten gör att många söker sig ut till en tätortsnära ort i utkanten av staden eller förorten.

Tillgänglighet till arbetstillfällen är en viktig förklaring till att vissa tätorter i regionen har vuxit och andra har krympt. Det gäller särskilt små tätorter som inte har en stor egen arbetsmarknad. Små och mycket små tätorter med låg tillgänglighet till arbetstillfällen har sammantaget haft den sämsta utvecklingen, och de orter som har god tillgänglighet har haft en betydligt mer positiv befolkningsutveckling. Den fysiska strukturen, i termer av infrastrukturella förutsättningar, har således en central roll att spela för orternas framtida utvecklingsmöjligheter.

Ett möjligt framtida scenario är att interaktionen mellan Göteborg och vissa av orterna i södra Fyrbodalen, sydvästra Skaraborg och västra/mittersta delen av Sjuhärad ökar. En sådan regionförstoring skulle i huvudsak vara positiv för dessa orter, framförallt eftersom de då får ökad tillgänglighet till arbetstillfällen och således även ges förutsättningar att växa ytterligare befolkningsmässigt. En sådan regionförstoring kan, å andra sidan, förstärka redan existerande inomregionala obalanser i delregionerna. Detta torde framförallt vara fallet för Fyrbodalen som redan är en tudelad region.

9.2 Göteborgsregionen

Göteborgsregionens struktur uppvisar stora inslag av monocentrism eftersom Göteborg är så tydligt dominerande och att sysselsättningen är koncentrerad till Göteborgs tätort. Dessutom leder alla större infrastrukturstråken till Göteborg medan tvärförbindelserna har väsentligt lägre kapacitet. Detta strukturella mönster har dock inte någon direkt negativ påverkan på regionen som helhet. Tvärtom så växer de flesta av regionens intilliggande orter, mycket tack vare Göteborgs storlek och tillväxt. Det är exempelvis tydligt att både befolkning och sysselsättning har vuxit i de flesta orterna i Göteborgs omland. En av anledningarna är att det finns en inbyggd attraktivitet i Göteborgsregionen som gör att förutsättningarna för flerkärnighet är god. Den starka befolkningsutvecklingen i Göteborg innebär att utvecklingen sprider sig till stadens omland. Den växande befolkningen i de intilliggande orterna leder i sin tur till ökad

köpkraft och underlag för handel, näringsliv och servicefunktioner. Flerkärnigheten i regionen tar sig även uttryck i att det finns många orter i Göteborgs omland som har en tydlig barnfamiljprägel. Detta är ett vanligt mönster för större städer, där höga bostadspriser gör att många familjer flyttar ut till utkanten av städerna. Detta ger de mindre närbelägna sekundärorterna i Göteborg en tydlig konkurrensfördel gentemot primärorten. Även landsbygden i Göteborgsregionen drar nytta av utvecklingen i regionen då befolkningen utanför tätorterna har ökat under 2000-talet i de allra flesta kommunerna.

Även om tillgängligheten i regionen generellt sett är god har ett antal orter i framförallt skärgården en låg tillgänglighet till arbetstillfällen. Samtidigt har dessa skärgårdsorter en hög attraktionskraft och ett högt rekreativvärde, vilket till viss del torde innebära ett mindre beroende av tillgänglighet till arbetstillfällen.

Göteborgsregionen präglas idag av dess heterogenitet, där regionens orter har olika roller och funktioner att fylla. Vissa orter är utpräglade boendeorter som "avlastar" Göteborg medan andra orter är viktiga utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv (t.ex. Stenungsund). Detta bör ses som en styrka, vilket framförallt gör att den sammantagna nyttan blir större än dess delar. För den framtida utvecklingen i Göteborgsregionen handlar det framförallt om att upprätthålla och utveckla en god tillgänglighet inom, och mellan regionens olika tätorter. Även pendlingskapaciteten är viktig för att skapa förutsättningar för regionens orter med boendeprägel och för att bibehålla den flerkärniga Ortsstrukturen.

9.3 Sjuhärad

Sjuhärad har över tid utvecklats i en allt mer monocentrisk riktning, där både infrastrukturstråk och sysselsättning koncentreras till Borås. Utmärkande för regionen är att Borås presterar bra, både när det kommer till befolkningsutveckling och sysselsättningsutveckling. Efter krisen under 1970- och 80-talen har Borås återhämtat sig och är numera en dominerande tätort som hittat sin egen nisch i regionen. Staden har genomgått en lyckad strukturomvandling genom att positionera sig högre upp i förädlingskedjan med utgångspunkt i sitt industriella arv. Idag attraherar Borås både arbetskraft och högskolestuderande från andra delregioner. Utmärkande är exempelvis att pendlingsströmmarna mellan Borås och Göteborg är symmetriska, det är något fler som pendlar i riktning mot Borås. Detta ger Borås en särställning gentemot de andra tillväxtmotorerna i Västra Götaland. Borås branschstruktur, där staden lyckats ta tillvara och förädla arvet från textilindustri, torde vara en av anledningarna till varför Borås har utvecklats i en positiv riktning under 2000-talet. Högskolan är också en anledning till att många studenter från Göteborg och övriga delar av Västra Götaland söker sig till Borås.

Även om Borås är den dominerande tätorten där arbetsmarknaden har koncentrerats, finns det likväl inslag av flerkärnighet i regionen när det kommer till boendestruktur. I utkanten av staden finns ett flertal boendeorter med en barnfamiljprägel. Vilka orter i Sjuhärad som växt eller krympt hänger till stor del ihop med huruvida orten har en hög grad av tillgänglighet till antal arbetstillfällen. I jämförelse med de andra delregionerna har Sjuhärad en särskilt tydlig polarisering baserat på tillgängligheten. De orter som har låg tillgänglighet har haft betydligt sämre utveckling än de orter som har en god tillgänglighet. Ett liknande mönster går även att skönja för landsbygden, där det bland annat framgår att utvecklingen i den stadsnära landsbygden har varit starkare under 2010-talet än utvecklingen i den övriga landsbygden.

Polariseringen i regionen tar sig även uttryck på andra sätt. Analysen visar bland annat att orterna väster om Borås har haft en bättre utveckling i jämförelse med orterna öster om Borås. En av förklaringarna torde vara att orterna väster om Borås har starka kopplingar till Göteborg, vilket gör att tillgängligheten till arbetstillfällen således torde vara större. Generellt sett är tillgänglighetsfaktorn en viktig förutsättning för att bibehålla den flerkärniga boendestrukturen i Sjuhärad. Detta ställer krav på både infrastrukturella förutsättningar och god pendlingskapacitet.

Idag är Borås en tydlig inpendlingsort i Sjuhärad och något fler pendlar till Borås från Göteborg än i motsatt riktning. Trots detta bör Göteborgs framtida dragningskraft på arbetskraften i Sjuhärad inte underskattas. Vid ett scenario där en eventuell höghastighetsbana byggs kan ortstrukturen för Sjuhärad komma att utvecklas i olika riktningar. Ett möjligt scenario är att regionens västra del (eller stråket genom Bollebygd, Borås och Ulricehamn) blir alltmer integrerad i Göteborgsregionens lokala arbetsmarknad, medan orterna i södra Sjuhärad inte blir det.

9.4 Skaraborg

Skaraborg är den delregion i Västra Götaland som har bäst förutsättningar att utvecklas i en polycentrisk riktning. Infrastrukturförutsättningarna är generellt sett goda. Flera stråk leder förvisso i riktning mot Skövde men inte E:20 som istället passerar orter som Mariestad, Götene, Skara och Vara. En annan faktor som ökar förutsättningarna för en mer polycentrisk utveckling är att regionen har ett antal orter som liknar varandra med avseende på befolkningens storlek. Även om Skövde är något större än Lidköping är "hoppen" mellan de två största tätorterna i Skaraborg inte lika markanta som i Göteborgsregionen (Göteborg-Alingsås) eller i Sjuhärad (Borås-Kinna).

Trots goda förutsättningar för polycentrism går Skaraborg mot en alltmer monocentrisk utveckling. Arbetstillfällena har kommit att i en allt högre grad koncentreras till ett fåtal orter och Skövde är betydligt mer dominerande när det kommer till sysselsättning än befolkningsmässigt. Skövdes dominans tar sig bland annat uttryck i pendlingskvoten som visar på att det är tre gånger så många som pendlar in till Skövde än i motsatt riktning. Denna pendlingskvot är högst bland samtliga av de delregionala tillväxtmotorerna. Även antalet sysselsatta har ökat markant i Skövde de senaste åren och det gäller även stadens andel av Skaraborgs totala sysselsättning. Mellan 2000-2013 ökade stadens andel med hela nio procentenheter, vilket är den största ökningen bland samtliga delregionala tillväxtmotorer.

Den positiva utvecklingen i Skövde tyckts dock inte nämnvärt spilla över på de kringliggande mindre orterna. Den hyggliga utvecklingen i flera av regionens relativt stora orter får inte heller den effekten på omkringliggande orter. Många av regionens mindre orter har antingen stagnerat eller haft en negativ utveckling. Detta gäller även för de mindre orterna i regionen som generellt sett har en god tillgänglighet till arbetstillfällena. Skaraborg är med andra ord den region som uppvisar den mest polariserade sysselsättningsutvecklingen i Västra Götaland.

Det är svårt att svara på varför Skaraborg inte tycks förmå att ta tillvara på de strukturella förutsättningarna som transportinfrastrukturen och ortsstrukturen ger för en utveckling i en mer polycentrisk inriktning. För att förstå mekanismerna bakom Skövdes dominerande ställning behövs en djupare analys göras som även utgår från kvalitativa metoder. Det finns en ambition att Skaraborg ska vara en nätverksregion och att regionen ska ha en mer balanserad utveckling.

Skaraborg består av många kommuner, vilket både kan vara till fördel och till nackdel. En fördel är att centralortsfunktionen gör att vissa typer av sysselsättningstillfällen finns mer utspritt i regionen (kommunsammanslagningar skulle således kunna leda till ytterligare centralisering av verksamheter). En nackdel kan däremot vara en omfattande suboptimering om kommunerna "tävlar" mot varandra i ett nollsummespel. En möjlighet att åstadkomma en mer balanserad polycentrisk utveckling i Skaraborg, istället för en monocentrisk utveckling, vore att "tillåta" de olika orterna att utveckla egna nischer. Detta kan exempelvis handla om att förstärka en orts näringsmässiga specialisering eller utveckla en ort till en utpräglad boende-/rekreationsort. Vad gäller det senare är det av stor vikt att det finns en hög tillgänglighet till arbetstillfällena. Bostadsorter är inte sällan beroende av god tillgänglighet till arbetstillfällena.

Ett möjligt framtida scenario är att vissa av orterna i sydvästra Skaraborg söker sig allt närmare Göteborg. En sådan regionförstoring skulle kunna leda till ökade fördelar för dessa orter, framförallt eftersom de då får ökad tillgänglighet till arbetstillfällena. Det skulle kunna leda till vissa inomregionala obalanser där de sydvästra delarna integreras mer med Göteborg och de östra delarna av Skaraborg halkar efter. Å andra sidan har den östra delen av Skaraborg Skövde som tillväxtmotor.

9.5 Fyrbodal

Fyrbodal är den delregion i Västra Götaland som har störst utmaning med den rumsliga sammanhållningen som till stor del beror på långa avstånd. Regionen är i stora drag uppdelad i tre delar. De flesta av de stora stråken leder mot Trestad (Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg), vilket talar för att regionen i helhet uppvisar stora inslag av monocentrism. Det finns dock vissa inslag av polycentrism bland regionens tre största tätorter. Mellan Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg finns både goda geografiska förutsättningar för pendling (infrastrukturstråk) samt faktisk interaktion i termer av någorlunda symmetriska pendlingsflöden mellan åtminstone Uddevalla och Trollhättan. Utmärkande för städerna i Trestad är även att det finns vissa näringsmässiga komplementariteter som stödjer att denna del av regionen går i en polycentrisk utveckling. Den gemensamma branschbredden för Uddevalla och Trollhättan är exempelvis högre än städernas egen branschbredd. Detta talar för en fortsatt utveckling i att binda samman dessa tre städer ytterligare.

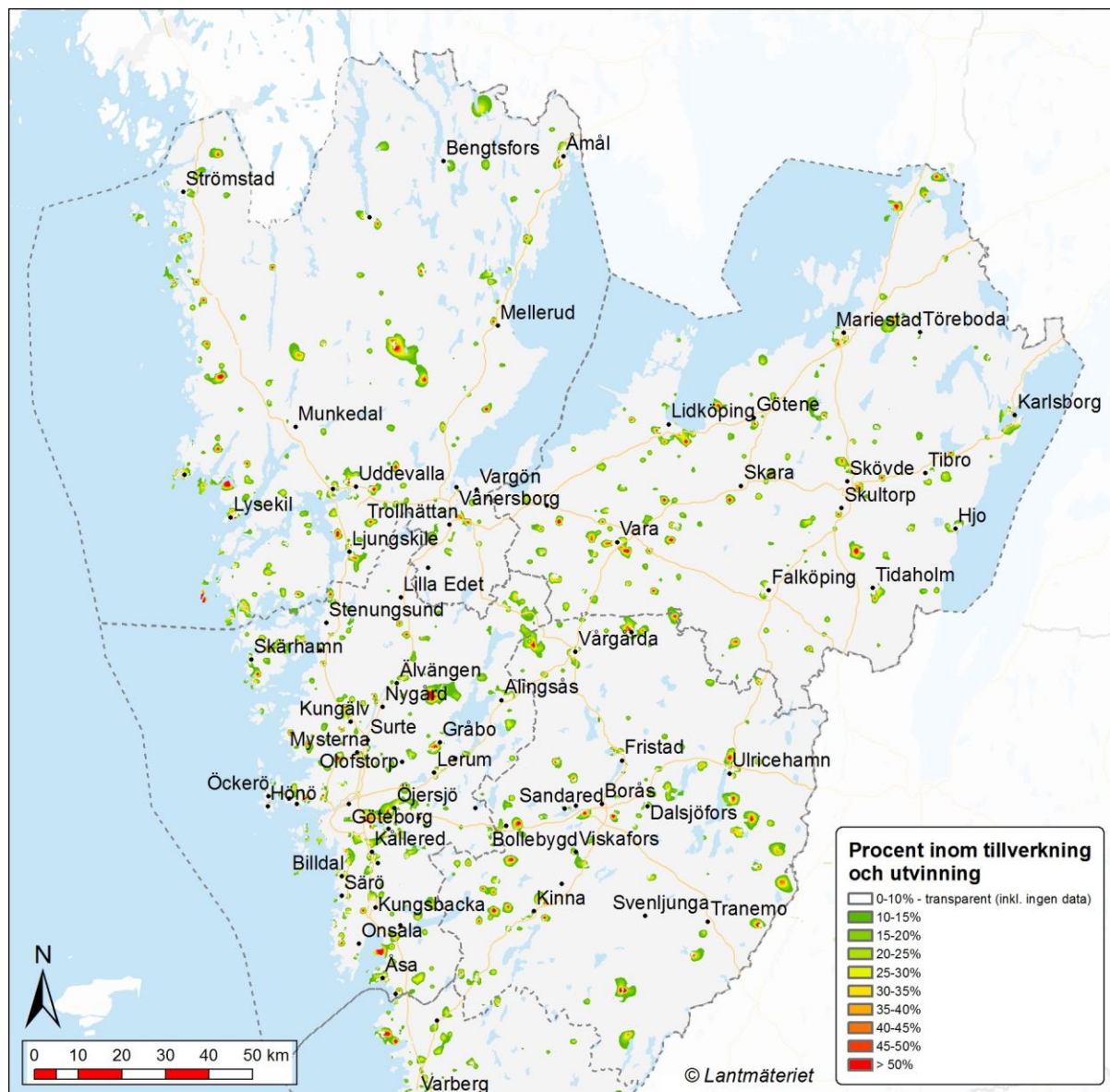
En annan utmaning för Fyrbodal är den negativa sysselsättningsutvecklingen i tillväxtmotorn Uddevalla-Trollhättan, som främst orsakats av nedläggningen av biltillverkaren SAAB. Dessutom har sysselsättningsutvecklingen inom de privata tjänstenäringarna varit svag (åtminstone fram till 2013), vilket försvårar återhämtningen och strukturuomvandlingen. Fordonsindustrin har varit en produktiv specialisering med sårbarhet som nackdel. Närheten till Göteborg har inneburit att Trollhättan klarat sig relativt väl trots den negativa utvecklingen.

Den andra delen av Fyrbodal utgörs av norra Bohuskusten med Strömstad som dominerande ort. Den delen av Fyrbodal har på många sätt en näringsmässig specialisering mot besöksnäring, gränshandel, industrier och jordbruk. Landsbygden är med andra ord diversifierad med inslag av såväl produktions- som konsumtionsinriktade näringar. Strömstad har starkare funktionella kopplingar i pendlings- och handelsflöden med Norge än med övriga Fyrbodal.

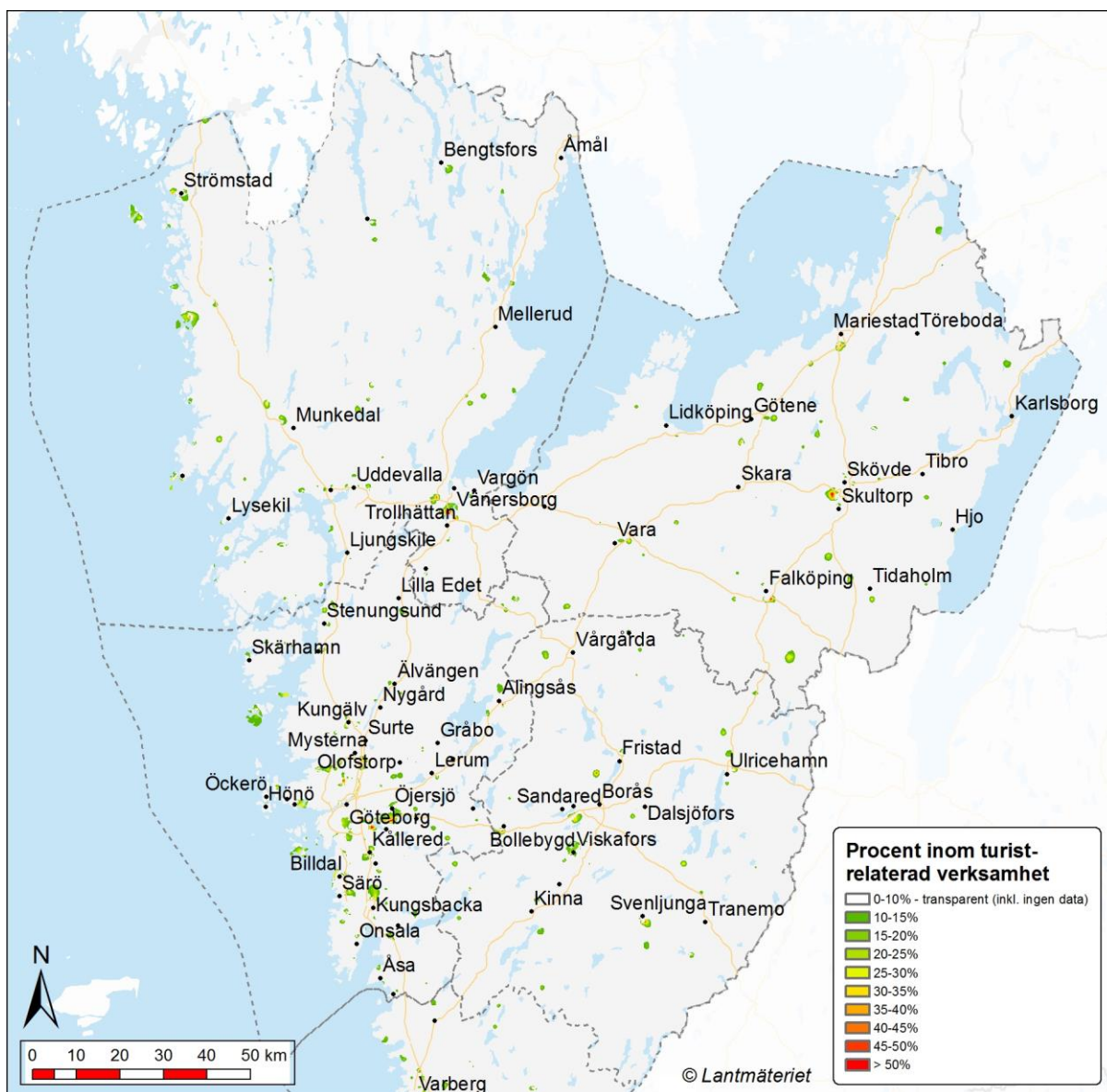
Den tredje delen av Fyrbodal utgörs av norra Dalsland, där Åmål dominerar som den största tätorten. Åmål orienterar sig framförallt mot Säffle och Karlstad (Åmål ingår i Karlstads lokala arbetsmarknadsregion) och interaktionen med Trestad är relativt begränsad. I jämförelse med norra Bohuskusten har Dalsland en mer ensidigt produktionsinriktad landsbygd. Många av orterna har låg tillgänglighet till arbetstillfällen, vilket är en stark orsak till den negativa befolkningsutvecklingen.

Förutsättningarna för att Fyrbodal ska bli en mer sammanhållen region bedöms som små. Det finns ingenting i denna studie som pekar på det. Ett mer troligt scenario är att regionen fortsätter att "glida isär", särskilt ifall Trestad integreras mer med Göteborg, och Åmål med Värmland. Regeringen har utsett en s.k. indelningskommitté som har uppgift att se över den regionala strukturen i Sverige. I deras förslag (31/3 2016) gällande en västsvensk storregion ingår förutom Västra Götaland även Halland och Värmland. Om det funktionella perspektivet skulle råda skulle norra Dalsland snarare ingå i delregionen Värmland. Det gäller även norra Bohuskusten som har pendling och gränshandel med Norge gemensamt med Värmland som näringsmässig specialisering.

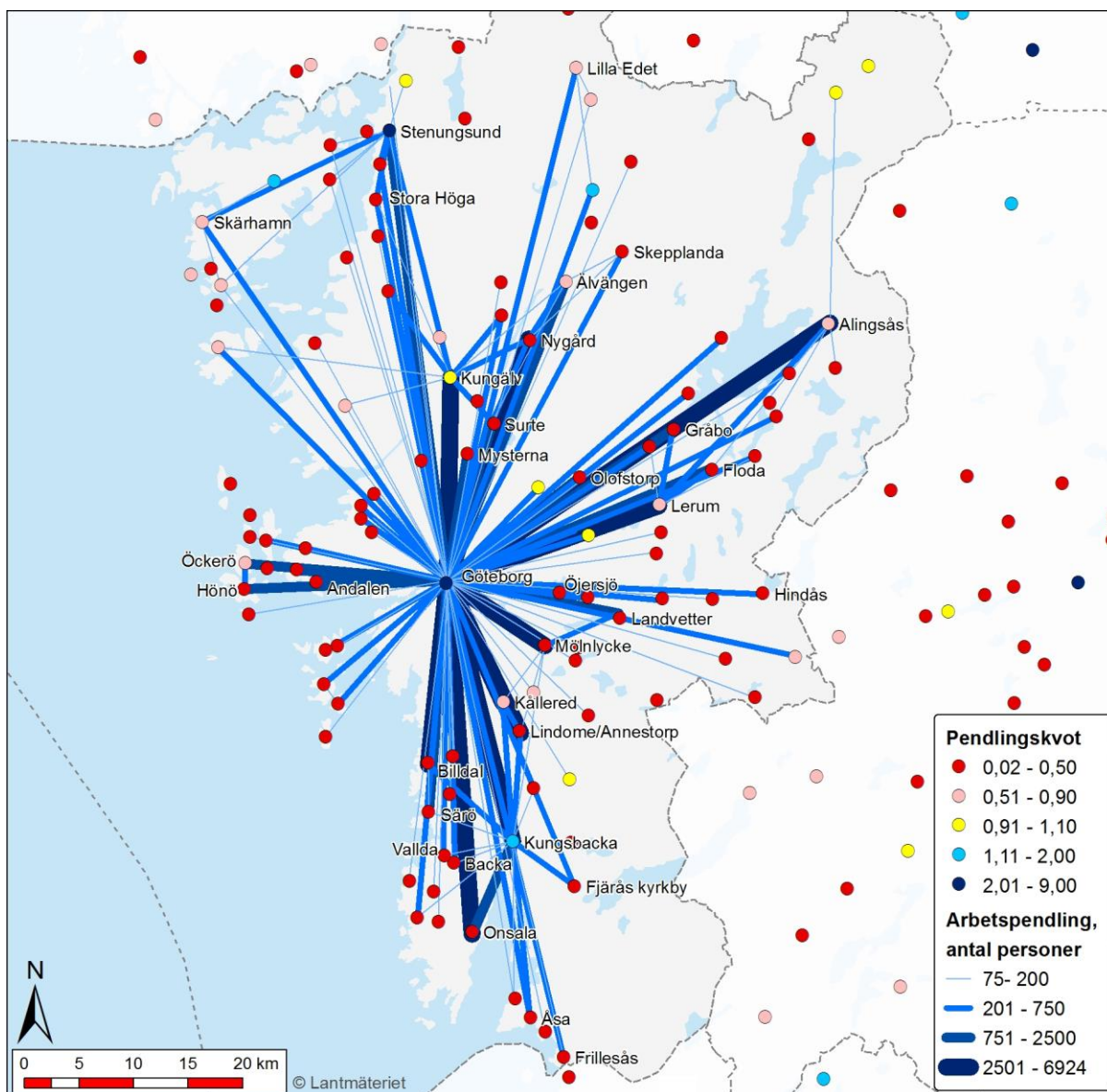
10. Appendix



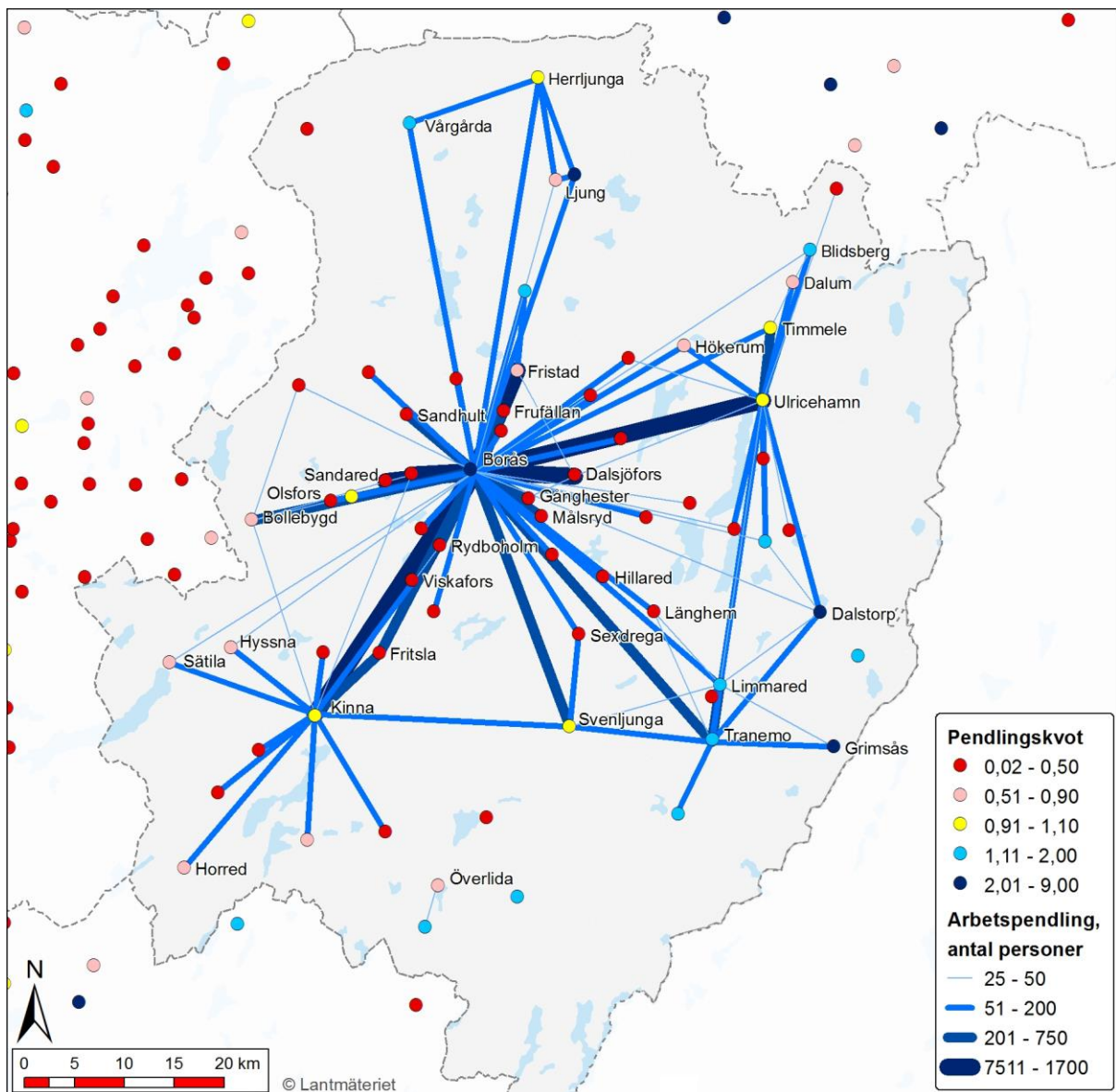
Karta 10:1 Hot spots utanför tätort inom tillverkning och utvinning



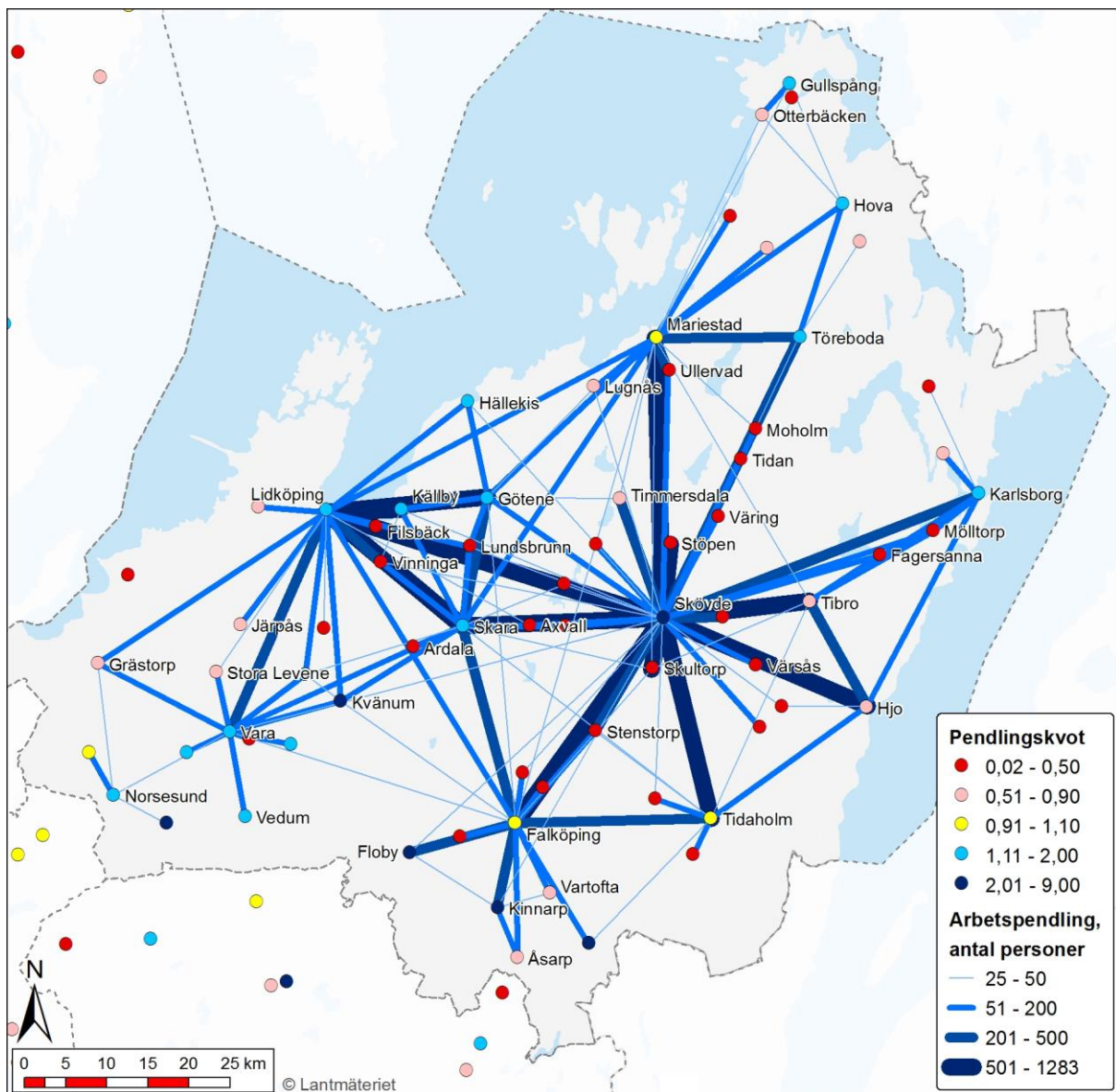
Karta 10:2 Hot spots utanför tätort inom lokalmarknadsorienterad och turistrelaterad verksamhet



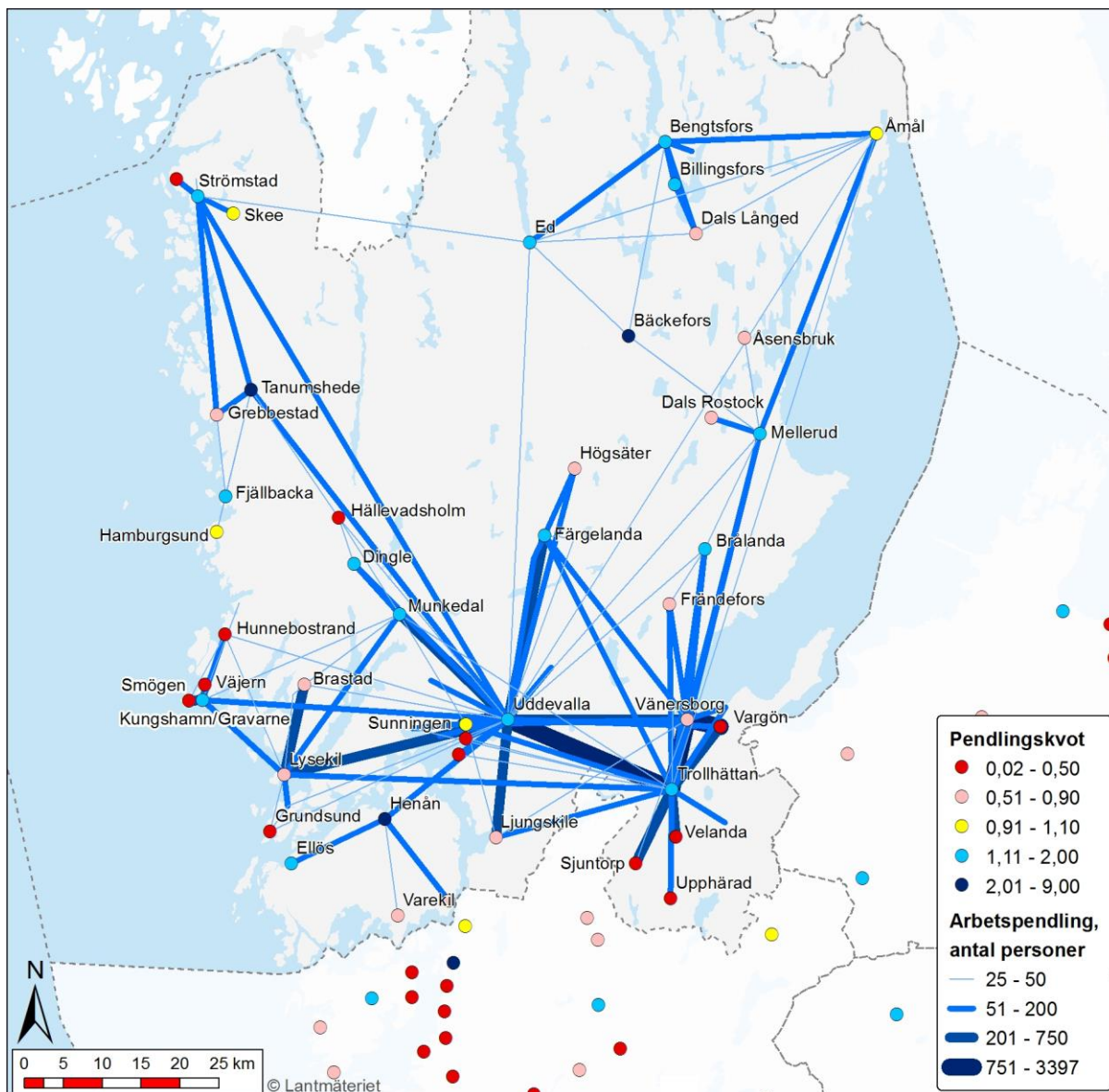
Karta 10:3 Pendlingsflöden inom Göteborgsregionen



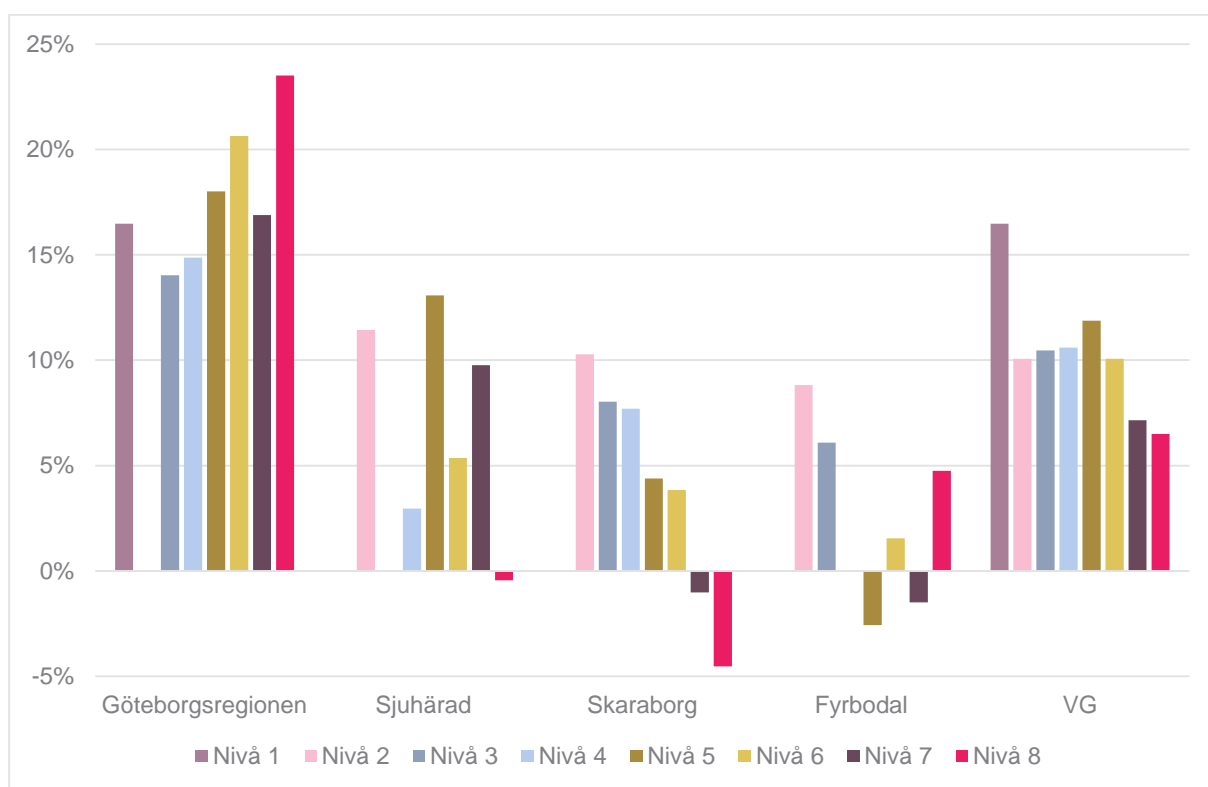
Karta 10:4 Pendlingsflöden inom Sjuhärads län



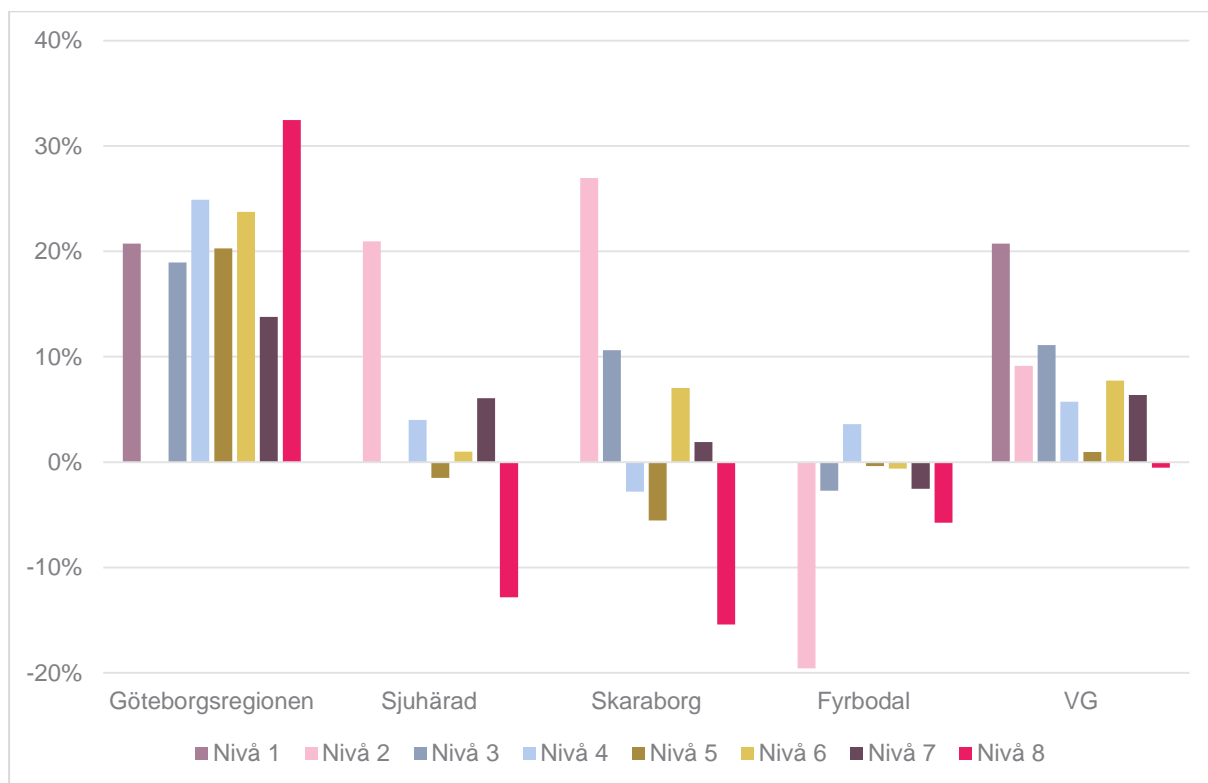
Karta 10:5 Pendlingsflöden inom Skaraborg



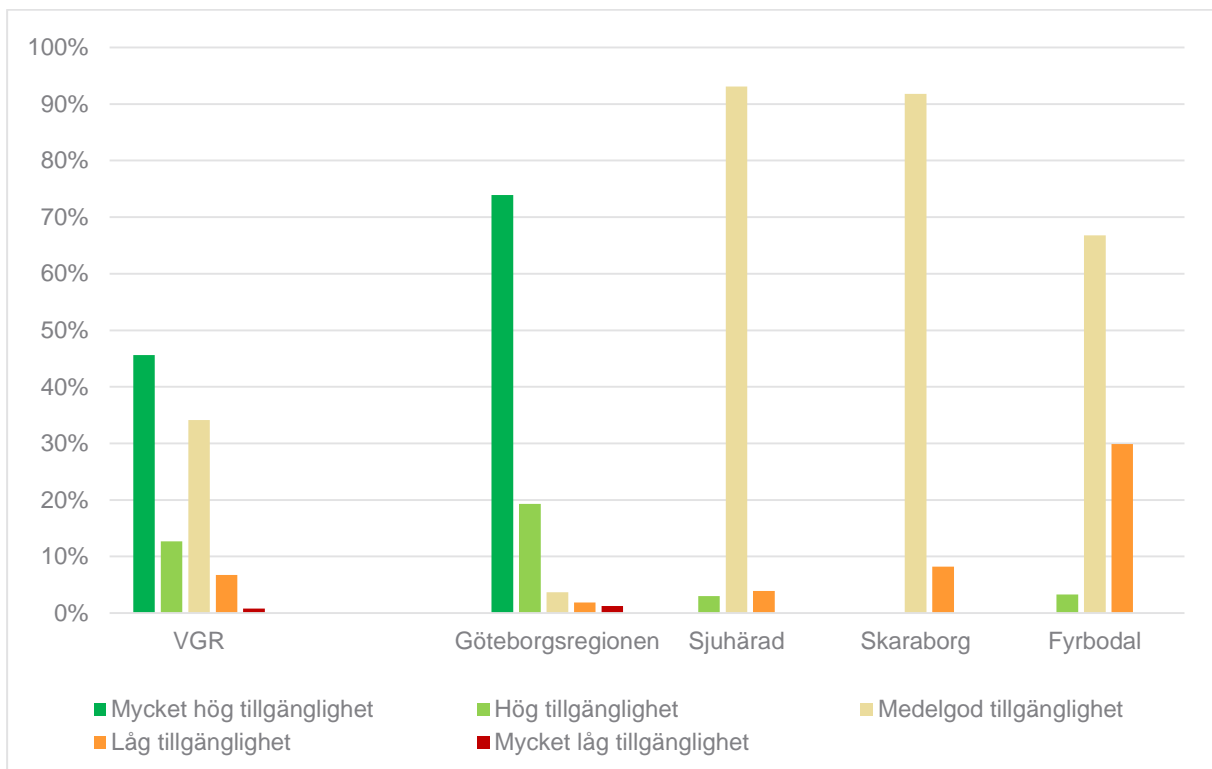
Karta 10:6 Pendlingsflöden inom Fyrbodalen



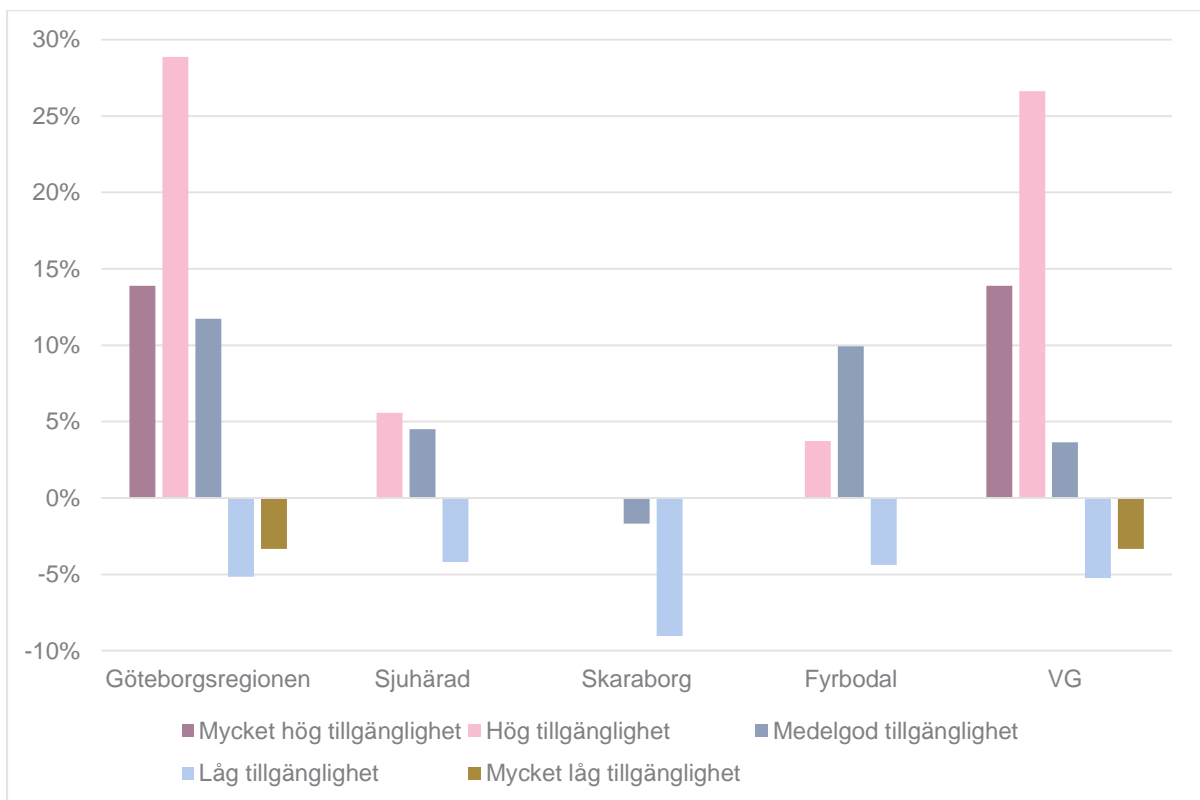
Figur 10:7 Befolkningsutvecklingen 2000-2014 per storleksklass och delregion



Figur 10:8 Sysselsättningsutvecklingen 2000-2013 per storleksklass och delregion



Figur 10:9 Andelen av sysselsatt nattbefolkning 2013 per tillgänglighetsklass



Figur 10:10 Befolkningsutvecklingen 2000-2014 i små och mycket små tätorter efter tillgänglighetsklass per delregion, i procent

Enheten för samhällsanalys, Västra Götalandsregionen. Fler exemplar kan laddas ned på www.vgregion.se/regionutveckling/rapporter.