

Göteborgs pendlingsomland

En studie om hur restid och reseavstånd korrelerar med pendling
och befolkningsförändring i Västra Götalands och Hallands län

Kandidatuppsats i geografi med kulturgeografisk inriktning

Institutionen för Ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
VT-2013

Alexander Bellini
Wilhelm Häggander

Handledare: Anders Larsson
Bitr. Ulf Ernstson



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Sammanfattning

Det vardagliga resandet ökar för varje år som går. Särskilt resandet mellan bostad och arbetsplats, det vill säga pendling, har ökat betydligt. Mer än 90 000 människor pendlar från sin bostadskommun till arbetsplatsen i Göteborg. Ett av målen för Västra Götalandsregionen och region Halland är att sammanlänka kommuner och orter inom regionen för att på så sätt skapa tillväxt, snabbare gods- och persontransporter och ett attraktivare näringsklimat. Samtidigt som målen är att skapa tillväxt finns det flera kommuner i studieregionen med negativ utveckling. Syftet med rapporten är således att undersöka huruvida faktorerna restid och reseavstånd korrelerar med pendling till Göteborg och befolkningsutveckling i kommuner i studieregionen. Studien bygger framförallt på statistiskt material från SCB och Folk- och Bostadsräkningen som bearbetats.

Resultatet av studien visar att det finns en stark korrelation mellan reseavstånd samt restid och befolkningsutveckling och pendling. Den största befolkningsökningen sker i kommunerna närmast Göteborg, medan flera kommuner i regionens periferi har negativ befolkningsutveckling. Även antalet pendlare till Göteborg är som störst i kommunerna närmast staden.

Förändringarna i studieregionens kommuner kan dock inte alltid förklaras av generella slutsatser, utan där varje kommun har påverkats av diverse faktorer såsom geografiskt läge, befolkningsmängd, näringsklimat mm., men att de undersökta specifika fallen Tjörn, Mark och Gullspång ändå kan illustrera hur förändringar utvecklas i olika riktningar.

Nyckelord: Regionförstoring, pendling, befolkningsutveckling, Göteborg, reseavstånd, restid

Abstract

The daily travel, and especially travel between home and work i.e. commuting, is increasing every passing year. More than 90 000 people commute from their home municipality to work in Gothenburg. One of the aims of the regions of Västra Götaland and Halland is to interconnect municipalities and towns within the region, thereby creating growth, faster freight and passenger transports as well as a more attractive business climate. However, while the goal is to create growth, there are several municipalities in the study region with negative ongoing trends. Therefore, the purpose of this report is to examine whether the factors of travel time and travel distance correlates with commuting to Gothenburg as well as population trends within the region. The study is primarily based on statistical data from Statistics Sweden (SCB) and a population and housing census (FoB) also published by Statistics Sweden.

The result of the study shows a strong correlation between travel distance/travel time and population growth and commuting. There is a substantial increase in population in the municipalities closest to Gothenburg, whereas several municipalities in the periphery of the region have decrease in population. The number of commuters to Gothenburg is also highest in the municipalities closest to Gothenburg.

However, the changes in the study area cannot solely be explained by general conclusions. Each municipality is affected by various factors such as geographic location, the size of the population, business climate, etc. Nevertheless, the specific cases of Tjörn, Mark and Gullspång can illustrate how changes may develop in different directions.

Keywords: Regional enlargement, commuting, population development, Gothenburg, travel distance, travel time

Förord

Denna kandidatuppsats har skrivits av två studenter vid Geografiprogrammet med inriktning mot kulturgeografi vid Göteborgs Universitet under vårterminen 2013. Vi vill särskilt tacka vår handledare Anders Larsson som under hela denna process hjälpt oss att komma framåt och att väva samman alla trådar till ett arbete. Vi vill också tacka biträdande handledare Ulf Ernstson som bidragit med GIS-materiel och kritik av dess analys. Slutligen vill vi tacka Bodil Jansund för hjälpen att påbörja resan.

Göteborg, maj 2013.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1 Introduktion.....	3
1.2 Syfte	4
1.3 Frågeställning	4
1.4 Avgränsning	4
2. Teori	6
2.1 Pendling – förändring av begreppet	6
2.2 Pendling mellan städer, kommuner och tätorter.....	7
2.3 Regionförstoring och regional pendling.....	9
2.4 Bostad och arbetsmarknad.....	10
3. Metodik	12
3.1 Studiemråde.....	12
3.2 Tillvägagångssätt.....	12
3.3 GIS och Excel.....	13
3.3.1 Geografisk närhet – statistik.....	15
3.4 Källkritik	15
4. Resultat.....	17
4.1 Studieregionens befolkningsutveckling 1970-2010	17
4.2 Befolkningsutveckling och geografisk närhet.....	20
4.2.1 Antal pendlare	23
4.3 Pendlare förvärvsarbetande	25
4.3.1 Förhållandet mellan andelen pendlare förvärvsarbetare och restid	26
4.3.2 Fördelningen av pendlare mellan kvinnor och män	28
4.4 Specifika fall	30
4.4.1 Mark	31
4.4.2 Tjörn.....	31

4.4.3 Gullspång	32
5. Analys.....	34
5.1 Pendling inom regionen	34
5.2 Befolkningsutveckling	34
5.2.1 Avstånd och tid.....	36
5.3 Pendlande förvärvsarbetande	37
5.3.1 Jämförelse mellan kvinnor och män.....	38
5.4 Specifika fall	38
6. Slutsatser	41
6.1 Vidare forskning.....	42
7. Referenser.....	43
7.1 Litterära	43
7.2 Internetreferenser	45
7.3 Tidningsartiklar	47
8. Appendix	49
8.1 Arbete och Pendling	49
8.2 Befolkning.....	57

1. Inledning

1.1 Introduktion

I Västra Götalands län gör ungefär 375 000 personer cirka 900 000 resor med kollektivtrafiken varje dag, och prognoser tyder på att resandet kommer att fortsätta öka framöver (Västtrafik, 2013). Göteborg är den största knutpunkten i regionen där också många arbetstillfällen finns, därför reser mer än 90 000 mellan sin bostad i Västra Götalands och Hallands län till sin arbetsplats i Göteborg (SCB, 2012).

Den modernisering, utveckling och de framsteg inom framförallt transportsektorn, som ägt rum under 1900-talets andra hälft, har lett till att städer, samhällen och landsbygd länkas samman i en allt större utsträckning. I modern tid har således vardagsresandet blivit en viktig del av samhällets utveckling, vilket har möjliggjorts genom privatbilismens frammarsch, som inleddes på 1950-talet (NE, 2013a). Den här studien fokuserar på förhållandet att resa, mellan bostad och arbetsplats, och som i dagligt tal benämns pendling.

Tidigare studier som behandlat och haft fokus på pendling i USA (Suh, 1986; Ogura, 2004), samt i delar av Västeuropa (van Ommeren, Rietveld och Nijkamp, 1998) indikerar på att pendling mellan städer eller större orter, är och blir allt mer förekommande. Pendling kan utvidga arbetsmarknader för mer specialiserade arbeten och högutbildade samt även öka utbytet av idéer och kunskap mellan individer och företag vilket stärker näringslivsklimatet i omkringliggande region.

Västra Götalandsregionen är en av dessa regioner med mål att utveckla och stärka regionen. Där ska utvecklingen bland annat ske inom näringsliv, befolkningsutveckling och forskning såväl som en utbyggnad av infrastrukturen (VGregion, 2013). Samtidigt som målet för regionen är att skapa tillväxt och bli en attraktivare region, finns det flera kommuner inom regionen där det motsatta sker. Befolkningen minskar, arbetstillfällen försvinner och utbyggnaden av infrastrukturen centreras i stället till regionens ekonomiska centra. Finns det därmed ett samband mellan kommuners nedgång och långa restider samt avstånd till regionens centrum Göteborg och andra ekonomiska noder?

Är den generella ekonomiska tillväxten i regionen viktigare än att vissa kommuner inte får lika stor del i pågående regionförstoring? Det är därför viktigt att med denna studie belysa hur faktorerna restid samt reseavstånd påverkar befolkningsutveckling och delaktighet i denna studieregion som omfattar Västra Götalands län och Hallands län, vilket på så sätt skapar en

djupare förståelse för interaktioner mellan exempelvis kommuner inom regioner.

Studieregionen innefattar båda länen på grund av deras geografiska närhet till utgångspunkten Göteborg, och att kommuner i länen innefattas av Göteborgs stad pendlingsomland.

1.2 Syfte

Rapportens syfte är undersöka hur faktorerna restid och reseavstånd korrelerar med Göteborgs pendlingsomland och befolkningsutveckling för olika kommuner i studieregionen över tid.

1.3 Frågeställning

För att uppfylla studiens syfte kommer fokus ligga på ett antal huvudfrågor som fungerar som riktlinjer.

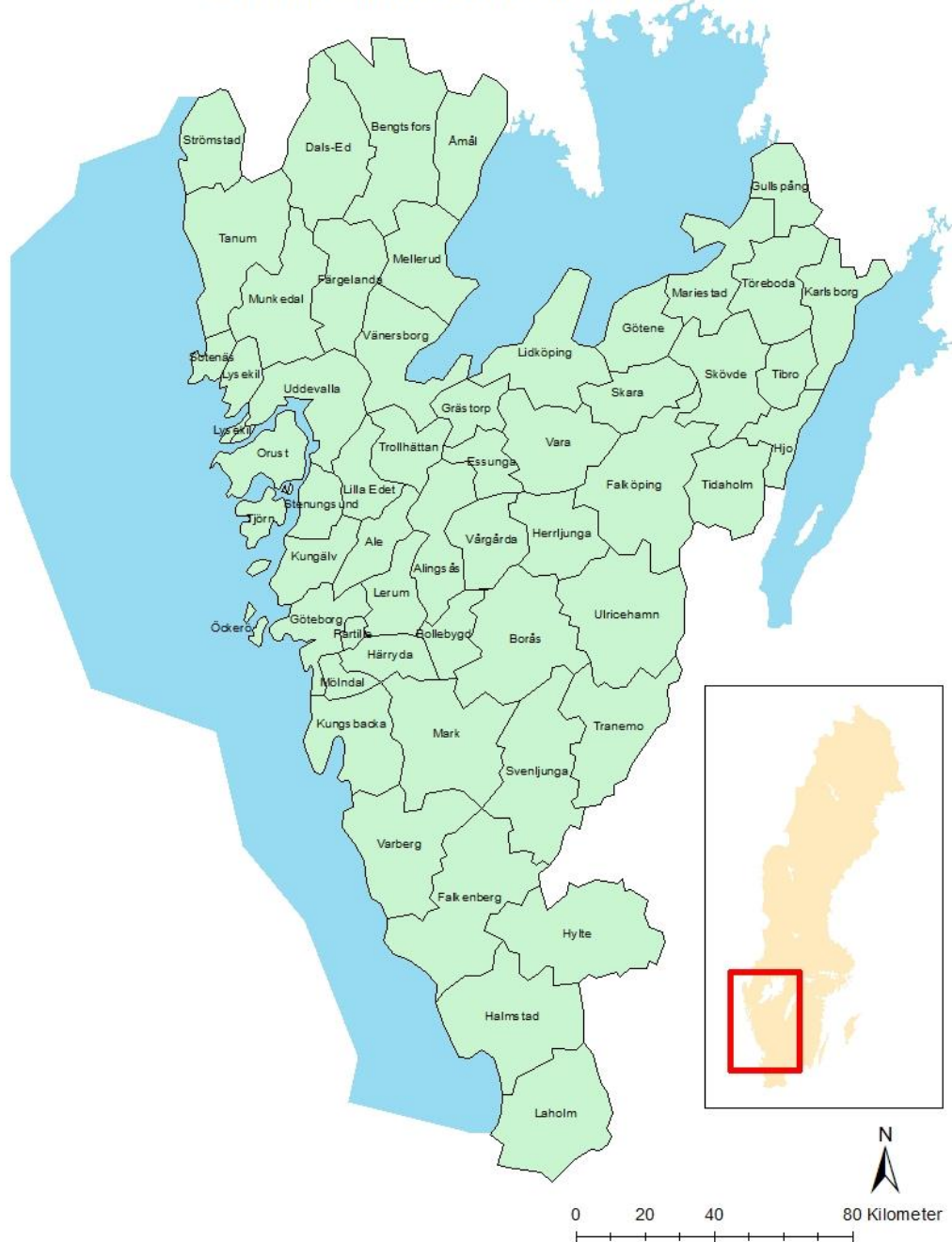
- Hur har pendling i studieregionen med Göteborg som ekonomiskt centrum och närliggande kommuner förändrats mellan 1975-2010 och kan enskilda fall urskiljas, där det finns kraftiga förändringar i pendlingsmönstret?
- Finns det ett samband mellan restid samt reseavstånd och pendling och finns det en koppling till befolkningsförändring i kommuner?
- Kan pendlingsförändringar vara påverkade av särskilda händelser, kopplade till hastiga eller mer långsamt verkande processer i samhället?

1.4 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen är en viktig del av studien. De kommuner som ingår i undersökningsområdet är samtliga kommuner i Hallands län och Västra Götalands län. Dessa båda län benämns sedan i arbetet som studieregionen. På grund av den stora datamängden ligger fokus också på resandet till och från Göteborg, där fokus kommer vara på att andra kommuner är bostadsplatser medan Göteborg är arbetsplatsen.

För att möjliggöra studien, reflekteras tidsavgränsningen främst av tillgången på relevant material. Det äldsta materialet i studien är från 1970 och 1975. Där en av de främsta orsakerna till det var den kommunreform som skedde i början av 1970-talet, då många småkommuner slogs samman. Data från tidigare år än 1970 och 1975 är således ofta baserade på annorlunda kommungränser vilket skapar problematik vid en analys.

Översiktskarta över studieområdet



Av: Alexander Bellini & Wilhelm Häggander. Källa: SCB 2013-04-17

Figur 1. Översiktskarta över studieområdet Västra Götalands län samt Hallands län med tillhörande kommuner 2010. Overview of the study area of the Västra Götaland and Halland provinces with attached communes 2010. Källa: SCB

2. Teori

2.1 Pendling – förändring av begreppet

Begreppet pendling definierades av tyska forskare för drygt 100 år sedan. Pendling har funnits länge men det har tidigare inte definierats som ett precist begrepp. Forskare som tidigt kom i kontakt med den här typen av statistik rörande människors dagliga resande beskrev det först att när människor ofta eller regelbundet färdas över en administrativ gräns (Lewan, 1960, s.5). Micklander (1971, s.17) beskriver pendling på ett liknande sätt med regelbundet förekommande resor, där det är en längre sträcka mellan bostad och arbetsplats. Micklander beskriver pendlare som ”en förvärvsarbetande person som har bostad och arbetsplats på skilda orter och regelbundet färdas mellan dessa” (Micklander, 1971, s.17).

Pendling delas in i olika kategorier, bland annat i tidsperioder eller hur ofta någon pendlar. Vissa former av pendling var vanligare förr. Tidigare försörjde sig många människor med en tvådelad sysselsättning, ett eget mindre jordbruk, bruksarbete eller arbete på fabrik under den icke produktiva perioden under året. Detta medförde att människor säsongspendlade (Micklander, 1971, s.18). Amcoff (2007) skriver att veckopendlarna under de senaste åren är den grupp som ökat mest i antal. Veckopendling innebär att personer har två bostäder, en nära sin arbetsplats där individen bor under arbetsdagarna, och en annan bostad under den lediga perioden (Lewan, 1960, s.7-9). Den tredje typen av pendling är den regelbundna dagspendlingen. Det är dagspendlandet som överensstämmer med den tidiga tyska benämningen, som innebär ett regelbundet resande och passage över administrativa gränser. Den här typen av pendling har ökat mycket, framförallt sedan 1950- talet och framåt, mycket tack vare privatbilismens frammarsch (NE, 2013a).

Den tekniska utvecklingen och bilismens framfart har gjort att stadsregioner breder ut sig från de tidigare viktiga stadskärnorna, samt att avståndet inte längre är det som är det mest väsentliga för pendlarna. Van Ommeren (1998) gjorde en studie där skillnaden mellan pendlingstid och pendlingsavstånd studerades. Resultatet var att pendlingstiden hade ett mycket större avgörande än pendlingsavståndet. Med andra ord har pendlingens karaktär förändrats då pendlingsavståndet förr var den viktigaste aspekten, och att dagens pendling fokuserar på hur lång tid det tar att pendla från bostad till arbete eller skola (Lewan, 1960, s.7; NE: pendling, 2013).

Att resa till och från utbildning innebär också att pendla, en del bor på skolan och kommer således räknas in som veckopendlare eller som säsongspendlare medan de flesta andra som passerar en administrativ gräns kommer vara en del av dagspendlingen. En del forskare vill gärna dra en gräns, mellan den del av befolkningen som pendlar från bostad till arbete och de som pendlar från bostad till skola, dvs. den arbetsverksamma befolkningen jämfört med den del av befolkningen som pendlar för att utbilda sig (Lewan, 1960, s.7).

2.2 Pendling mellan städer, kommuner och tätorter

1988 skrev Suh en artikel där diskussionen togs upp huruvida det är möjligt eller inte möjligt att pendla mellan två städer, beroende på ett antal faktorer relaterat till bostad och arbetsplats. I artikeln användes ett begrepp kallat "Intercity Commuting", där en passande översättning skulle vara pendling mellan städer. Definitionen av denna pendling var, "When there are two cities such that their jurisdictional boundaries do not overlap or restrict intracity commuters, land use for either city, the commuting pattern of an individual is intercity commuting if he lives within one city and commutes to the other city's central business district" (Suh, 1988, s.87). I artikeln var en av hypoteserna att pendling mellan två städer inte är möjlig under normala urbana ekonomiska modeller. Argumenten för detta är att individ A som pendlar mellan städer, jämförd med individ B, som bor i periferin av den andra staden.

Pendlingsavståndet blir då längre vilket medför att bostadskostnaderna blir högre eller likvärdiga med det individ A betalar. Om detta förhållande råder under normala urbana ekonomiska modeller kommer pendling inte vara möjligt. I stället hänvisar Suh till ett antal kriterier som måste uppfyllas, där livskvalité och lön i respektive stad spelar in. Om livskvalitén i stad B är bättre än i stad A, måste lönen för att bo i stad A vara högre, för att kompensera för den sämre livskvalitén och därmed kunna locka invånare. Det innebär att invånare i stad B kan utnyttja både stad B:s högre livskvalité samt stad A:s högre lönenivå, genom att pendla från B till A.

Ogura (2005) utvecklade teorier om hur den här pendlingen mellan städer uppkommer och även hur den kan stimuleras till att utvidgas mellan två städer, vilket skapar en regionalt starkare ekonomisk kraft. Oguras teori är att om tillgången till arbetskraft i en stad begränsas, kommer stadens generella lönenivå att höjas, vilket också leder till att bostadspriserna succesivt ökar i staden. Om förhållandet då uppstår, där skillnaden mellan att arbeta i staden (lönenivå) och att bo i staden (bostadskostnad) är ungefär det samma som kostnaden för att

pendla till staden, finns goda förutsättningar för pendling mellan städer. Därför är tillväxtkontroll en viktig begränsande eller stimulerande faktor till hur pendling verkar mellan två städer. En aktiv begränsning av bostadsbyggandet i en stad är exempel på tillväxtkontroll som därför är intressant ur en politisk såväl som en ekonomisk aspekt, eftersom individer kan kontrolleras i en större utsträckning var de bosätter sig. Således har också andra faktorer som etnicitet och samhällsgrupp ett större samband till vem som bor och arbetar var (Brueckner, 1995; Cooley & LaCivita, 1982; Helsley & Strange, 1992). White (1986) studerade hur kön påverkade pendlingsvanor i en amerikansk kontext. Slutsatsen var att individer som pendlade längre generellt sett hade en högre inkomst, och att kvinnor hade en större benägenhet till att bo närmare arbetsplatsen och därmed pendla kortare sträckor än män. Detta hävdades vara den främsta faktor till varför kvinnor hade lägre inkomst än män. En liknande studie gjorde Sandow och Westin (2010) i en svensk kontext. Långdistanspendling studerades utifrån ett könsperspektiv och resultatet visade att det fanns en tydlig ekonomisk skillnad, där kvinnor förlorade mer än män, om deras partner var en långdistanspendlare. Slutsatsen var att långdistanspendling inte bara baseras på könsskillnader inom arbetsmarknaden utan även inom hushållen. Baserat på svenska förhållanden kunde Öhman och Lindgren (2003) fastställa att män generellt sett pendlar längre än kvinnor i Sverige. Heldt Cassel et al. (2013) och White (1986) förklarar könsskillnaderna med att det finns könsindelningar inom arbetsmarknaden, som delvis beror på rådande familjeförhållande, där kvinnor har en tendens att ta arbeten belägna närmare familjen.

Enligt Amcoff (2009) och Öhman och Lindgren (2003) är yngre individer mer benägna till att pendla längre än äldre. Amcoff argumenterar att situationen ser ut som den gör på grund av den rådande bostadsmarknaden i Sverige, där framförallt bostadsbrist i de större städerna tvingar unga människor att pendla. McQuaid, Greig och Adams (2001) utförde en studie i Skottland där fokus var att studera benägenheten att pendla längre sträckor. Resultatet var att en högre utbildningsnivå hade god korrelation ju större villigheten att pendla längre är. McQuaid, Greig och Adams (2001) relaterar resultatet till att individer med högre utbildning kräver mer specialiserade jobb och att dessa arbeten finns i ett färre antal vilket medför att människor utvidgar sitt sökområde, och regionförstoring då uppkommer.

2.3 Regionförstoring och regional pendling

Med region avses ett geografiskt område. Regioner kan benämnas som funktionella regioner och centrerade regioner, och karaktäriseras av att områdena hålls samman genom starka inre samband, t.ex. med en lokal arbetsmarknad, en tätort med pendlingsomland eller ett ekonomiskt centrum (Knox & Marston, 2010, s.1-2). Arbetspendling inom en region länkar samman de centrala delarna med periferin (Gottfridsson, 2011). Pendling inom en region gör det möjligt för mindre kommuner att länkas samman vilket skapar en större möjlighet för ekonomisk och politisk expansion. Mindre kommuner har ofta problem med att på egen hand sysselsätta arbetskraften och har därför inte möjlighet att påverka regionala beslut i samma utsträckning som större kommuner. Ensam är inte stark är en princip som gäller för många av småkommunerna, och sammanlänkningen medför att de mindre kommunerna får tillgång till de större städernas arbetstillfällen. På så sätt utvidgas den totala arbetsmarknaden och det skapas en mer ekonomiskt attraktiv region (Torége et al., 2008). Det finns en lönsamhet för människor att pendla då många välbetalda jobb ligger i närheten av stadskärnan samtidigt som bostadspriserna är högre inom staden, vilket också kan hänvisas till tidigare nämnda teorier om pendling (Suh, 1988). Om bostadspriserna hålls låga i en kommun samtidigt som utbudet av bostäder är god, jämfört med kommunerna med störst tillgång på arbete, kan arbetskraften i de mindre kommunerna utnyttja detta genom pendling. Även kommunerna vinner på situationen eftersom befolkningen betalar skatt i bostadskommunen och därmed fördelas den ekonomiska tillväxten i regionen. Med en större region finns större möjlighet för fler människor att förflytta sig, samtidigt som utbudet av specialiserad arbetskraft ökar. Städer eller regioner med goda förbindelser har en potential att utvecklas och regionen blir attraktivare för högutbildade vilket ökar fördelen för företag att förlägga sin verksamhet i regionen. Således ökar incitamenten för att ha goda pendlingsmöjligheter, då sammanlänkningen medför en positiv utveckling för hela regionen (Torége et al. 2008; Accetturo, 2010). Banister och Berechman (2001) studerade regiontillväxt och hur denna tillväxt kan stimuleras. De föreslår att investeringar i främst regionens infrastruktur på längre sikt skapar fler arbetstillfällen och nya möjligheter. Detta kan relateras till studieregionen (Västra Götalands och Hallands län) där det i nuläget sker många investeringar inom infrastruktur. Exempel på investeringar är utbyggnaden av E6, E45 och Västsvenska paketet där syftet är att knyta samman kommunerna i studieregionen med förbättrade transportmöjligheter och öka resandet (Trafikverket: Projekt i Västra Götaland, 2013). Ett annat perspektiv som Friedmann och Miller (2007) skriver om, är att regionförstoring till stor

del beror på att stadskärnorna utvecklas till mer ekonomiska och administrativa centrum. Konsekvensen blir att bostäderna försvinner från de centrala delarna, vilket tvingar människor att söka sig till stadens periferi eller andra närliggande kommuner.

Bostadsmarknad och pendling är idag mer sammanlänkade i regioner på grund av att människor har en större frihet att välja bostad. Denna frihet bygger på att människor har möjligheten att resa och transportera sig allt längre. Transport via järnväg var det första alternativet vilket möjliggjorde utflyttning från storstaden till villaförorter och under senare år är det kollektivtrafik i form av både buss och tåg och framförallt privatbilism som skapar möjligheterna att fritt välja bostadsort (Micklander, 1971, s.17; Cameron & Muellbauer, 1998).

2.4 Bostad och arbetsmarknad

För att förklara och förstå varför människor bor och arbetar på olika platser måste en mängd olika faktorer tas i anspråk. Enligt både Gabriel och Rosenthal (1996) och White (1986) är dessa faktorer bland annat etnicitet, samhällsgrupp, inkomstgrupp och ålder. Politiska beslut som kontrollerar eller påverkar bostads- och arbetsmarknad är ofta viktiga faktorer i människors beslut om bostad och arbete. Det finns dock skillnader mellan den amerikanska och den svenska kontexten. Gabriel och Rosenthal (1996) studerade och analyserade statistik från amerikanska städer. I studien kunde de observera att segregation i städerna, bland annat är en följd av diskriminering inom bostads- och arbetsmarknaden, vilket resulterar i vad som benämns ”spatial mismatch”. Detta begrepp härleds till uppkomsten av tydliga skillnader av urbana minoriteters bostäder och arbetsplatsers lokalisering, och att de således var överrepresenterade i samhällsgrupper som pendlade långväga till arbetet. Zax (1991) analyserade förhållandet mellan bostad och pendling. Slutsatsen var generellt sett att längre pendling ger högre inkomst, och att detta var länkat till bostadens markvärde och områdets status. Där ett lägre markvärde och en sämre tillgång på sociala instanser såsom skola och sjukvård gav en mindre ökning av inkomst än det motsatta. Studier från Sverige (Öhman & Lindgren, 2003; Sandow, 2008) och Skottland (McQuaid, 2001), indikerar att individer som långdistanspendlar och är villiga att pendla långväga, generellt sett också är högre utbildade och har en högre inkomst. Van Ommeren, Rietveld och Nijkamp (1997) fann slutsatsen att individer med fler arbetserbjudanden, alternativt större tillgång på arbete i närområdet, har en lägre tendens till att pendla kortare sträckor. När det motsatta förhållandet råder, höjs acceptansen för att pendla längre.

Flera studier har gjorts i USA med syfte att undersöka hur viktig bostadens lokalisering är i förhållande till arbetsplatsen. Zax och Kain (1991) och Clark, Huang och Withers (2003) kom till slutsatsen att människor ofta försöker minimera pendlingsavståndet till arbetet vid en flytt. Clark, Huang och Withers (2003) studerade ämnet utifrån ett könsperspektiv och kom fram till att kvinnor i USA hade en större benägenhet att flytta närmare arbetet än män. Kvinnors större benägenhet kan delvis förklaras av en studie Clark och Withers (1998) utförde. Resultatet från studien visar att när kvinnor flyttar är det mer sammankopplat med andra livshändelser såsom att skapa en familj och att skaffa barn, än när män flyttar. Zax och Kain (1991) studerade två andra metoder för att minimera reseavståndet, den ena var att sluta på arbetet och den andra var att byta pendlingsätt. Korrelationen var högre ju längre pendlingsavståndet var. Slutsatsen var också att segregation i amerikanska städer påverkas också av villigheten att byta bostad. Där icke-vita som bor i ett segregerat bostadsområde, inte byter bostad för att öka inkomsten eller minska bostadskostnaden i samma utsträckning som vita. Tidigare forskning visar också att singlar är generellt mer benägna att flytta än att börja pendla. Detta innebär att singlar är mer mobila både på bostadsmarknaden såväl som på arbetsmarknaden (Clark & Withers, 1998; Eliasson, Lindgren & Westerlund, 2003).

I en studie som Gutiérrez-i-Puigarnau och Van Ommeren (2010) utförde visade det sig att européer generellt sett flyttar mindre än nordamerikaner. Relateras detta till att byte av arbete förekommer lika frekvent som tidigare, skapas således ett större behov av pendling i en europeisk kontext.

Sammanfattningsvis är det några teorier som är centrala för studien. Den första är att fler och fler människor pendlar och att prognoserna pekar på att antalet fortsätter öka. Att utvidgade arbetsmarknader leder till mer innovationsrika miljöer genom den ökade integrationen i regioner mellan arbetare och kunskap. Den tredje teorin är att restid är och blir mer avgörande än avstånd när det gäller pendling mellan bostad och arbetsplats.

3. Metodik

3.1 Studieområde

Västra Götalands län och Hallands län valdes som studieområde på grund av närheten till Göteborg, där Göteborg fungerar som regionens främsta ekonomiska centrum. Båda länen inkluderas för att det finns goda kommunikationsmöjligheter från Göteborg vilket underlättar resandet mellan kommuner inom regionen. Den stora mängden data innebar att endast individer som pendlar mellan bostadsplats i regionen och arbetsplats i Göteborg studerades. Detta påverkar dock inte resultatet på grund av att Göteborg är som nämnt det ekonomiska centrum i regionen och följer således ramarna för teoriavsnittet. Göteborg är centralnoden i regionen och kommunerna i Västra Götalands och Hallands län tillhör pendlingsområdet. Kommunerna i studieområdets periferi har inkluderats trots att befintliga kommunikationsmöjligheter är begränsade och tidskrävande eftersom det är regionen i helhet som är intressant för studien. Om inte alla kommuner i länen studeras kan urvalet därför verka besynnerligt eller slumpmässigt om det inte motiverats på ett bra sätt. Att inkludera alla kommuner i regionen medförde inte heller någon större extra arbetstid inom det valda området.

3.2 Tillvägagångssätt

För att kunna studera hur pendlingen har förändrats i den valda regionen har befolknings- och pendlingsstatistik från Folk- och Bostadsräkningen (FoB) och Statistiska Centralbyrån (SCB) studerats. Statistiken från FoB har varit relativt begränsad då den endast utkommit vart femte år och att vilken typ av data som representerats inte alltid varit konsistent. Statistiken från FoB har främst funnits tillgänglig online via SCB:s databas, som inskannat material men några delar har studerats i dess pappersform. Perioden som studerades är mellan 1975 (1970 om möjligt) fram till 2010. 1975 var året då en kommunreform genomfördes och gränserna har sedan dess i princip varit oförändrade, undantagen är Essunga som separerades från Vara 1980 och Bollebygd som separerades från Borås kommun 1995. Från 1993 har data hämtats från SCB:s databas. Statistiken finns tillgänglig i digital form och kriterier kan ställas vid urvalet vilket underlättade insamlingen av data eftersom det är tidssparande. Tillgången av data har kraftigt varierat mellan årtalen. Ibland har data funnits tillgänglig online i lätthanterliga databaser, t.ex. SCB, där efterfrågat material med lätthet har kunnat inhämtas och bearbetas. I andra fall har datahanteringen försvårats av tillgängligheten, t.ex. FoB, där

den ibland funnits inskannad och avlästs manuellt, och ibland enbart funnits tillgänglig i pappersform.

För att underlätta tolkningen av resultatet kommer kommunerna närmast Göteborg delas in i ringar. Dessa ringar är halvmåneformade stråk som går från Göteborg och ut och är baserade på deras geografiska läge. Den första ringen består således av Öckerö, Kungälv, Ale, Lerum, Partille, Härryda, Mölndal och Kungsbacka. I den andra ringen ingår Tjörn, Stenungsund, Lilla Edet, Trollhättan, Alingsås, Bollebygd, Mark och Varberg. Den tredje ringen består av Lysekil, Orust, Uddevalla, Vänersborg, Grästorp, Essunga, Vårgårda, Borås, Svenljunga och Falkenberg.

För att möjliggöra syftet, studerades hur pendlingen i Göteborgsregionen samt närliggande regioner, förändrats över tid. För att ytterligare styrka undersökningens frågeställning studerades enskilda fall, där både kraftiga såväl som mindre eller inga förändringar i pendlingsmönstret skett. För att försöka besvara frågan varför förändringarna i pendlingsmönstren sett ut som de gjort i respektive kommun, använde studien tidningsartiklar från mediearkivet (www.retriever.se). De utvalda åren är Tjörn 1980-1993, Mark 1980-2010 och Gullspång 1980-2010 och det var under dessa år som de mest intressanta förändringarna skedde i respektive kommun. Sökningarna i mediearkivet fokuserade främst på nedläggningar och nyetableringar inom utvalda kommuner i studieområdet. Detta för att undersöka huruvida särskilda händelser i näringslivet, var upphov till den utveckling som skett.

3.3 GIS och Excel

Den insamlade datan från FoB och SCB har analyserats med hjälp av två olika verktyg, GIS och Excel. I Excel har data från de statliga institutionerna bearbetats i form av tabeller. I dessa tabeller har ett flertal uträkningar skett för att underlätta analysen av insamlad data. Dessa uträkningar skapade nya tabeller, t.ex. genom att utföra uträkningar av de procentuella andelarna av förvärsarbetande befolkning som pendlar eller för att räkna ut det faktiska antalet förvärsarbetare från tidigare år. För att beräkna förändringen mellan år har det senare året dividerats med det äldre t.ex. 1995/1990. Resultatet uppkommer då i procentuella skillnader. Denna nämnda uträkning användes för beräkning av både befolkningsförändring samt förändring av antalet pendlare. Således är det i flera fall egna uträkningar i flera led som skapat det material som sedan analyserats.

Flera av tabellerna från Excel visar sambanden mellan avstånd till Göteborg och befolkningsutveckling i regionens kommuner. Sambandet mellan dessa visas också med hjälp av en trendlinje samt dess R-värde. R-värdet eller determinationskoefficienten förklarar hur beroende variabler är av varandra, det vill säga hur starkt eller svagt deras samband är. Värdet ligger på en skala mellan 0 till 1, och ju närmare värdet är 1, desto större är sambandet. Exempelvis om värdet är 0,55 innebär detta att 55% av alla värden i resultatet kan förklaras av linjen, medan resterande 45% inte gör det.

Det insamlade och bearbetade materialet visualiserades med hjälp av kartor framtagna i Gis. Detta genomfördes framförallt med hjälp av verktyget "Join" i ArcGIS. Där tabeller från Excel länkas samman med polygonlager i GIS. I detta lager med färdiga kommungränser fick varje enskild kommun ett värde beroende på vad som skulle visualiseras. I flera figurer har Göteborg inte fått något eget värde eftersom målet för studien är att studera Göteborgs pendlingsomland.

För att få en god geografisk överblick finns det också en översiktskarta, se figur 1, där alla kommunnamn är utskrivna samt var regionen är belägen i landet. I andra kartor är större orter, samt riks- och järnvägar inkluderade. Detta för att läsaren lättare kan följa med i områdets geografi vilket också ger en uppfattning om de större pendlingslederna.

Med hjälp av olika färgskalor uttrycks statistiken i kartorna. Därför är det oerhört viktigt att få en bra färgkombination som inte är missvisande eller ger rum för feltolkning. Där det finns kommuner med negativa värden eller statistik symboliseras de av en rödaktig färg medan positiva värden främst symboliseras av en grönaktig färg. Detta gäller de kartor där negativa och positiva aspekter jämförs, och att läsaren snabbt ska kunna förstå i viss mån vad figurens budskap är. De kartor där jämförelsen mellan negativa och positiva värden ej är av lika stort intresse har därför andra färgskalor.

Ett försök till att ge läsaren bästa möjlighet att kunna tolka kartorna finns det därför fler klasser med små intervaller för att sedan öka kraftigare beroende på att kommunerna i just de mindre intervallerna är betydligt fler.

3.3.1 Geografisk närhet – statistik

Avståndsberäkningen utfördes med hjälp av data från SCB och Eniro. Göteborg sattes som utgångspunkt varefter centralorterna i respektive kommun användes som referenspunkt. Avståndet och tidsuppmätningen utgår från befintligt vägnät och således inte från kollektivtrafik eller järnväg. Ett exempel på detta problem är Skövde. Enligt Eniros data som utgår från vägnätet beräknas restiden till knappt två timmar, medan restiden med tåg är beräknat till cirka en och en halv timme. Det ska observeras att även den omvända företeelsen råder i flera fall. Ett annat problem är att tidsrefereringen är mellan kommunernas respektive centralort och Göteborg, och således kan restiden variera kraftigt beroende på var i kommunen människor bor. Tidsuträkningen är anpassad efter dagens vägnät och hastighetsbestämmelser, vilket ger utrymme för felaktigheter ju äldre materialet är på grund av att vägnätet inte var utbyggt på samma sätt som idag samt att tekniken inom bilindustrin har utvecklats. Befolkningsförändringen i varje enskild kommun beräknades i faktiska tal och procentuell förändring. Formeln som användes för att beräkna den procentuella förändringen är följande [$\text{Befolkning 2010/Befolkningen år } X$], där X byts ut mot gällande årtal dvs. 1995 och 2005. Gränsen sattes vid dessa årtal på grund av att ju äldre data som användes desto kraftigare är ökningen för vissa kommuner vilket ger en skev bild av sambandet mellan dessa faktorer.

3.4 Källkritik

För att uppnå god validitet samt pålitlighet för studien krävs en väl genomtänkt källkritik. Teorikapitlet som till största delen är uppbyggd av vetenskapliga artiklar från olika vetenskapliga tidskrifter och dessa vetenskapliga referenser bedöms därför vara tillförlitliga.

SCB och FoB har utgetts av svenska statliga institutioner, där möjligheten för bra tillförlitlighet och god validitet bedöms som hög. Det finns dock en del aspekter som kan ifrågasättas. Det första är gällande FoB, där statistik endast utkommit vart femte år, vilket innebär tidsmässiga hål och studien tvingades att använda statistik för de utgivna årtal som fanns. Utöver detta, har FoB stundtals varit inkonsekvent, där visningen av tabeller och statistik varierat mellan de utgivna åren, vilket skapar svårigheter att jämföra vissa årtal och aspekter med varandra. Begreppsliga förändringar har också förekommit under undersökningsperioden, där exempelvis en förändring skett av definitionen av vad en förvärvsarbetare är.

Den mänskliga faktorn kan också påverkat statistiken i viss mån. På grund av att FoB endast funnits som inskannat material och då kvalitén inte alltid var perfekt, finns det en risk för att fel läsning och fel tolkning inträffat. Vilket i så fall resulterar i en felkälla i denna studie.

4. Resultat

4.1 Studieregionens befolkningsutveckling 1970-2010

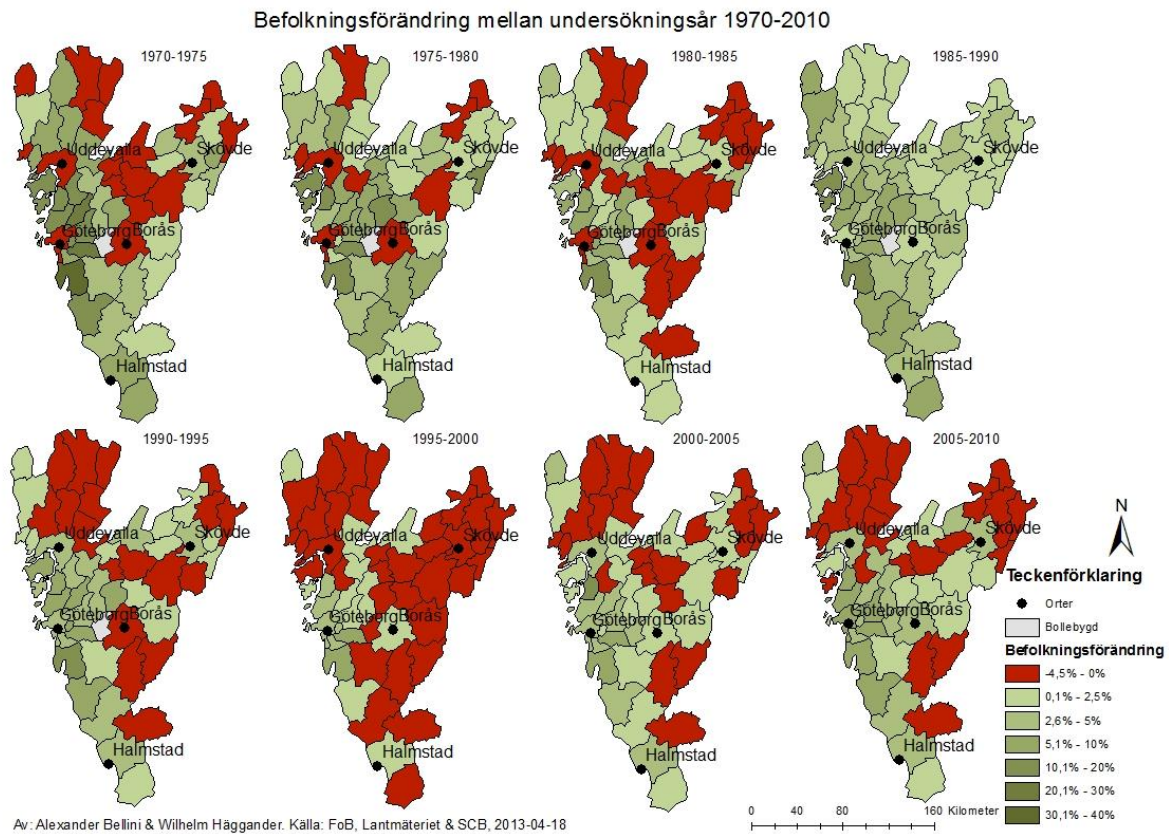
Under perioden 1970-2010 har studieregionens (Västra Götalands och Hallands län) befolkningsutveckling förändrats åtskilliga gånger vilket visualiseras i figur 2 och 3. Mellan 1970-1975 ökade befolkningen i stora delar av regionen och då framförallt i kommunerna närmast Göteborg. Däremot ökade inte Göteborgs befolkningsmängd, som minskade under samma period. Perioden efter 1975 fortsätter befolkningen generellt att öka i regionen men det finns fortfarande kommuner med negativ befolkningsutveckling. Göteborg och Borås är två större städer i regionen där befolkningen fortsätter att minska, medan Göteborgs närliggande kommuner fortsätter att öka. Under åren 1980-1985 finns det fler kommuner med en negativ befolkningsutveckling och flera av de kommuner som under föregående perioder ökat sin befolkning, minskar i stället. Trenden för de kommuner närmast Göteborg är dock fortsatt positiv.

Mellan 1985-1990 sker en befolkningsökning för hela studieregionen och således har den negativa befolkningsutvecklingen för kommunerna i regionens periferi, tillfälligt brutits. Den kraftigaste ökningen i regionen, sker återigen i kommunerna närmast Göteborg. Det sker även en svag ökning inom storstadskommunerna som generellt sett tidigare haft en negativ befolkningsutveckling. Under nästkommande perioder under 1990-talet och 2000-talet får flera kommuner erfara en minskning av befolkningen. Framförallt sker detta mellan 1995-2000 då majoriteten av kommunerna i regionen har en negativ befolkningsutveckling. Under de senare perioderna är det storstäderna som generellt sett klarar sig bäst och det är även där den främsta befolkningsökningen sker under den sista perioden mellan 2005-2010.

Under hela undersökningsperioden sker den generellt sett största befolkningsökningen i de kommunerna närmast Göteborg. Dessa ”förortskommuner” har en ökning trots att många andra haft problem att öka befolkningen. Tydligast var detta under perioden 1995-2000 då de flesta kommuner hade en minskning.

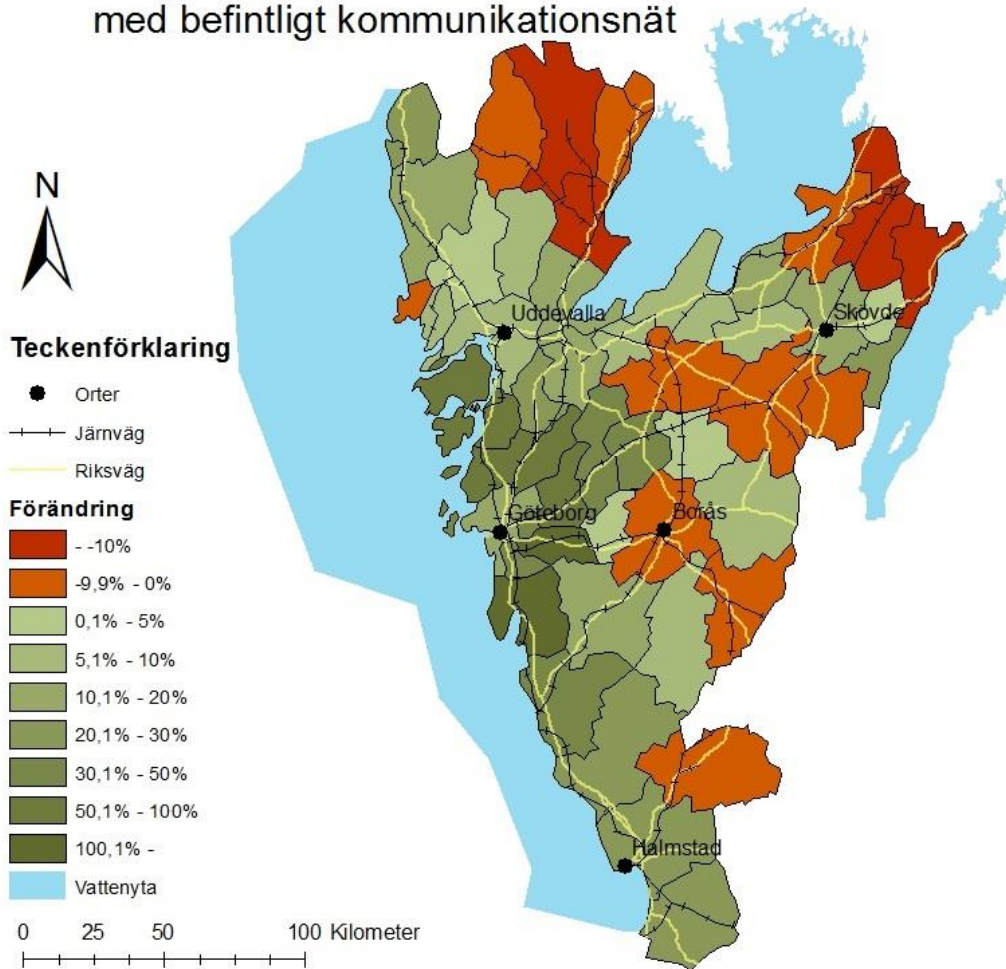
Liknande trender, i det här fallet negativa, observeras i de norra samt nordöstra delarna av regionen. I den norra delen av regionen, i Dalsland, sker det under 1990- och 2000-talet en minskning av befolkningen i alla landskapets kommuner. Från att ha haft en svag positiv befolkningsutveckling under de första undersökningsåren har trenden vänt till det motsatta, samtidigt som denna negativa trend har förvärrats under de senare perioderna.

Vad som kan observeras i figur 2 och 3 finns det områden där befolkningsutvecklingen är särskilt negativ och frågan är varför just dessa kommuner har det svårt. Finns det några generella samband mellan kommunerna? Det är en av frågorna som kommer diskuteras i analysen.



Figur 2. Befolkningsförändringar i studieområdet i femårsintervaller. Five-year intervals of population development in the study area. Källa: FoB, Lantmäteriet & SCB

Befolkningsförändring 1970-2010 med befintligt kommunikationsnät



Av: Alexander Bellini & Wilhelm Häggander. Källa: FoB, Lantmäteriet, SCB, 2013-04-22

Figur 3. Befolkningsförändringar i studieområdet mellan 1970-2010 med befintliga riksvägar och järnvägar. Population development between 1970-2010 with existing national highways and railroads. Källa: FoB, Lantmäteriet & SCB

4.2 Befolkningsutveckling och geografisk närhet

Inom studieområdet finns det ett samband mellan den geografiska närheten till Göteborg och hur befolkningsförändringen sett ut i respektive kommun. De två faktorer som i studien undersökts, har i resultatet en viss relevans huruvida befolkningen ökat eller minskat. Det första är hur lång restiden mellan Göteborg och bostadskommunen är och den andra faktorn är avståndet. Resultatet indikerar på att kommuner med närhet till Göteborg tenderar att ha en mer positiv befolkningsutveckling jämfört med kommuner där avståndet successivt ökar. Den starkaste korrelationen återfinns i figur 5 och 7 där restid till Göteborg är i fokus. Sambandet är dessutom starkare ju äldre material som jämförs med data från 2010, men att fallet är så, på grund av den totala befolkningsökning som skett i Sverige. De kommuner under perioden 1995-2010 som främst haft de största positiva befolkningstrenderna, är de kommuner med en närhet till staden där restiden generellt inte överskrider 40 min. Samtidigt finns det kommuner som tidsmässigt ligger betydligt längre bort från Göteborg som ändå har en positiv trend. Hjo och Strömstad är exempel på mindre kommuner i studieregionens periferi med en positiv befolkningstrend medan Skövde och Halmstad är exempel på större kommuner med en positiv befolkningsutveckling (statistik finns att tillgå i bilaga 8 och 9). Hjo har en geografisk närhet till både Skövde och Jönköping och kan då ta fördelar av respektive kommuns arbetsmarknad. Strömstad är i en liknande situation där restid och avstånd mellan Göteborg och Oslo är ungefär det samma.

De kommuner som under perioden haft en negativ befolkningsutveckling har alla gemensamt att restiden till Göteborg överstiger 40 minuter. Med andra ord finns ett samband där det motsatta förhållandet råder och som indikerar på att kommuner utanför en viss radie till mer betydande ekonomiska centra har det svårare att behålla en större befolkning. Detta fenomen kan tydligt urskiljas i figur 5 och 7. Det finns inte en enda kommun med en positiv befolkningsutveckling där restiden är över 120 minuter.

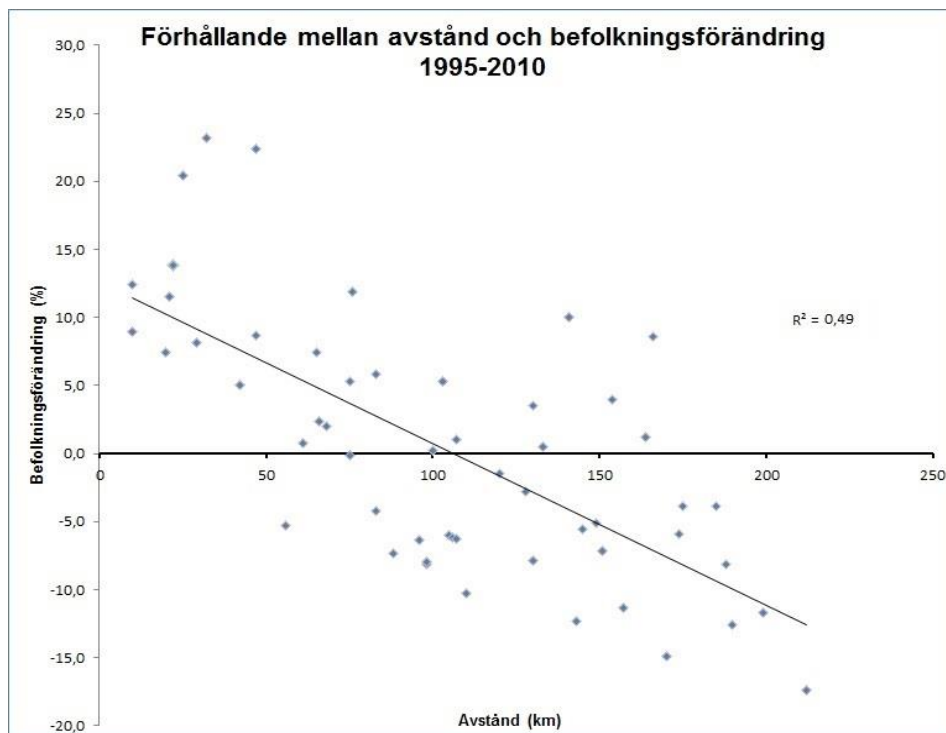
Trenden är starkast där restiden är den avgörande faktorn men det finns även samband till avståndet. Ett exempel där detta råder är Öckerö, där avståndet är betydligt mer gynnsamt än restiden, vilket beror på att en färjelinje ingår i pendlingen till Göteborg. Generellt sett har dock avståndet en svagare korrelation än restiden. Den första kommunen med en negativ befolkningsutveckling ligger ungefär 50 km från Göteborg.

De kommuner som är belägna allra längst ifrån Göteborg både tids- och avståndsmässigt har de mest negativa siffrorna i studien. Det har skett och sker fortfarande en kraftig minskning av

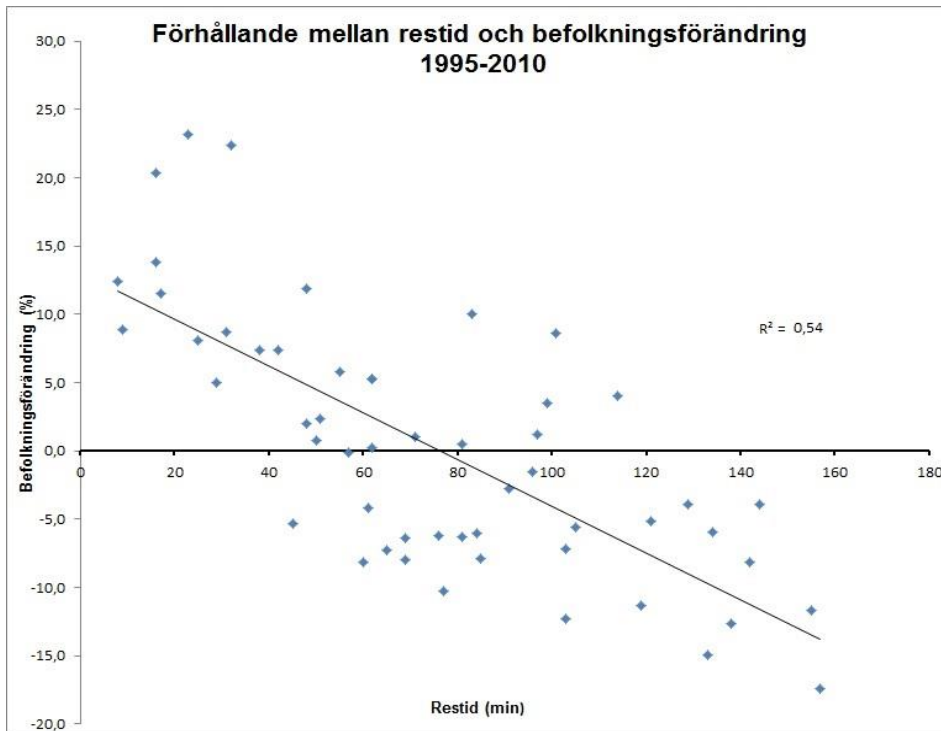
invånarantalet i dessa kommuner. Det finns dock undantag där kommuner som ligger mycket långt från Göteborg ändå har en positiv befolkningsutveckling. Dessa kommuner kan påverkas av andra större externa centralorter såsom Karlstad, Jönköping och Örebro vilket skulle möjliggöra integration av gränskommunerna med andra regioner.

I figurerna fungerar punkten där trendlinjen skär x-axeln som ett ungefärligt medelvärde där den generella gränsen för en positiv befolkningstillväxt sker. Under hela perioden 1995-2010 finns denna gräns där restiden är drygt 75 minuter enkel väg. Det ska observeras att det finns enskilda kommuner med en relativt stark positiv trend som höjer snittet och ger således intrycket av en längre restid än vad fallet är. Studeras fallet i ett kortare perspektiv, exempelvis mellan åren 2005-2010, visar resultatet att det idag finns större utrymme för befolkningstillväxt trots att avståndet är långt. Medelvärde för avståndet har ökat med ca 20 km och restiden med ca 15 minuter. Avstånden idag blir således mindre relevanta eftersom det finns utrymme att förflytta sig snabbare inom regionen.

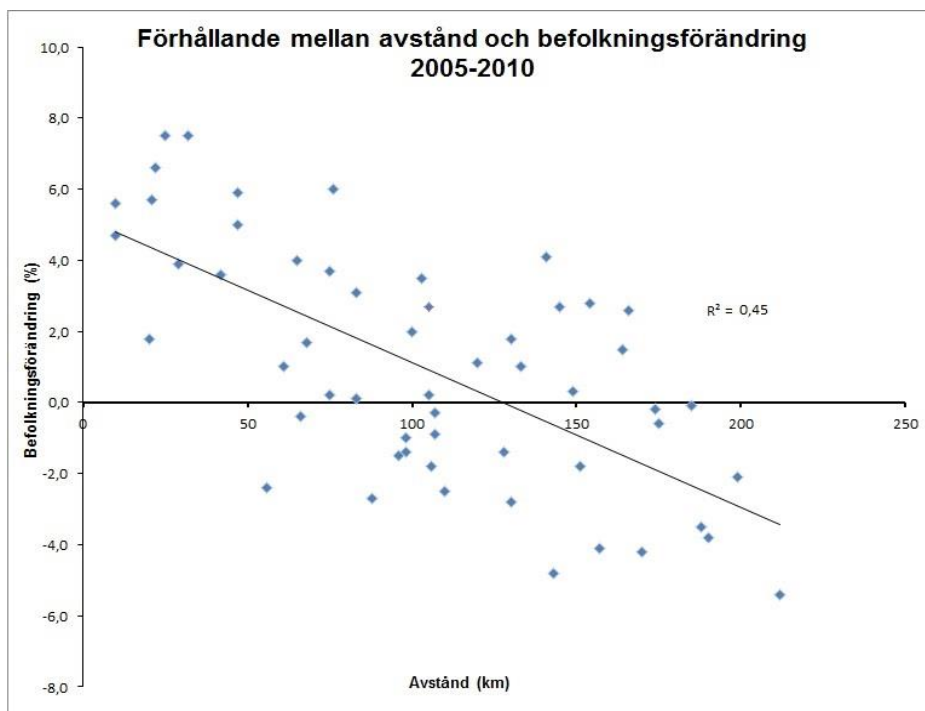
Figurerna visar en skillnad som observerats trots att det bara skiljer 10 år (fig. 4-5 vs fig. 6-7). Frågan är om trenden kommer fortsätta även i framtiden då avståndet tenderar till att bli ett allt mindre problem på grund av ett snabbare resande?



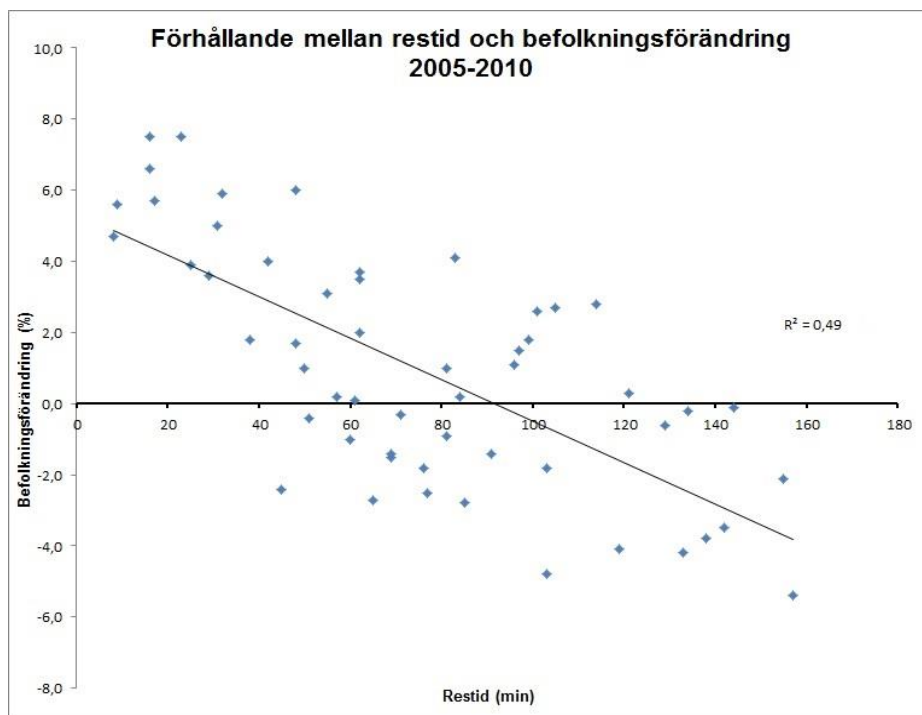
Figur 4. Förhållande mellan kommuners avstånd till Göteborg och befolkningsförändringar, 1995-2010. Relationship between the communes' distances to Gothenburg and population development, 1995-2010. Källa: SCB



Figur 5. Förhållande mellan kommunernas restid till Göteborg och befolkningsförändringar, 1995-2010. Relationship between communes' travel times to Gothenburg and population development, 1995-2010. Källa: SCB



Figur 6. Förhållande mellan kommuners avstånd till Göteborg och befolkningsförändringar, 2005-2010. Relationship between the communes' distances to Gothenburg and population development, 2005-2010. Källa: SCB



Figur 7. Förhållande mellan kommunernas restid till Göteborg och befolkningsförändringar, 2005-2010. Relationship between communes' travel times to Gothenburg and population development, 2005-2010. Källa: SCB

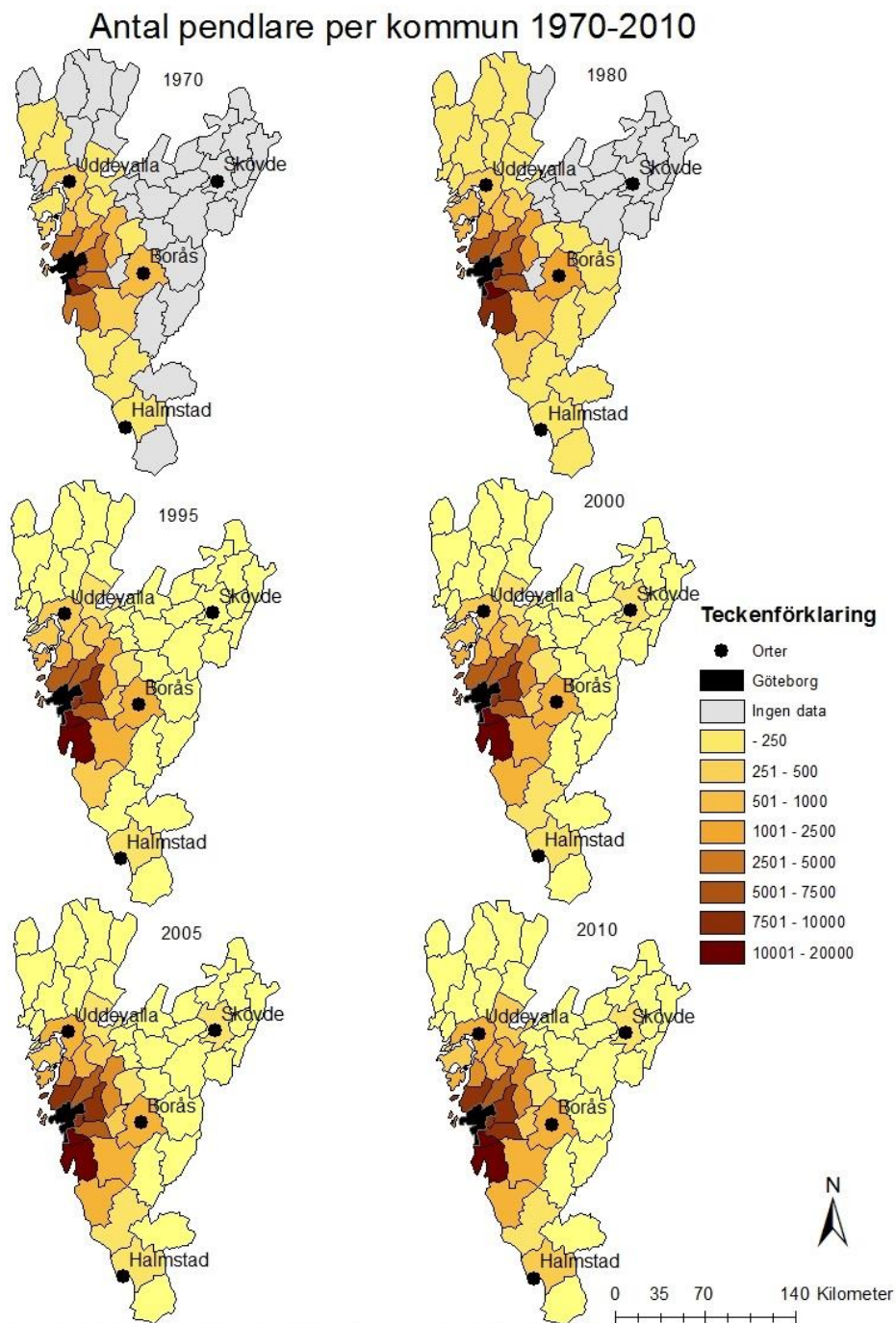
4.2.1 Antal pendlare

I figur 8 observeras hur antalet pendlare till Göteborg förändrats under undersökningsåren. Generellt har antalet pendlare från de närliggande kommunerna ökat mest under studieperioden och det är oftast där som kommunikationsmöjligheterna är som godast. Majoriteten av kommunerna i regionen har dock ökat sitt faktiska antal pendlare under undersökningsperioden. I vissa kommuner i Dalsland har däremot antalet pendlare, vilket förhåller sig till det mindre utbyggda kommunikationsnätet samt det längre reseavståndet. En annan faktor är också att det bor färre människor i Dalsland och de nordöstra delarna av Västra Götaland vilket innebär att det finns färre människor som kan pendla. Dessutom har Dalsland en geografisk närhet till både Karlstad och Oslo.

De närliggande kommunerna har det största antalet pendlare till Göteborg, och ju längre bort från Göteborg bostadskommunen ligger, minskar antalet pendlare. Det finns dock en kommun som tydligt sticker ut och det är Skövde kommun. Kommunerna runt Skövde har en liten pendling till Göteborg jämförelsevis med Skövdes något större antal. Antalet pendlare från Skövde till Göteborg har också ökat stadigt från 1995 fram tills 2010. Liknande utveckling

kan jämföras med Halmstad i Hallands län, där även trenden för Halmstads kommun går mot fler pendlare.

Trenden är att fler och fler pendlar allt längre. Där de kommuner som generellt ligger i andra och tredje ringen (se metod för indelning av ringar) ut från Göteborg har den starkaste ökningstrenden och att denna trend ser ut att fortsätta.



Figur 8. Antalet pendlare mellan bostadskommun och Göteborg inom studieregionen, 1970-2010. Number of commuters between communes and Gothenburg in the study area, 1970-2010. Källa: FoB, Lantmäteriet & SCB

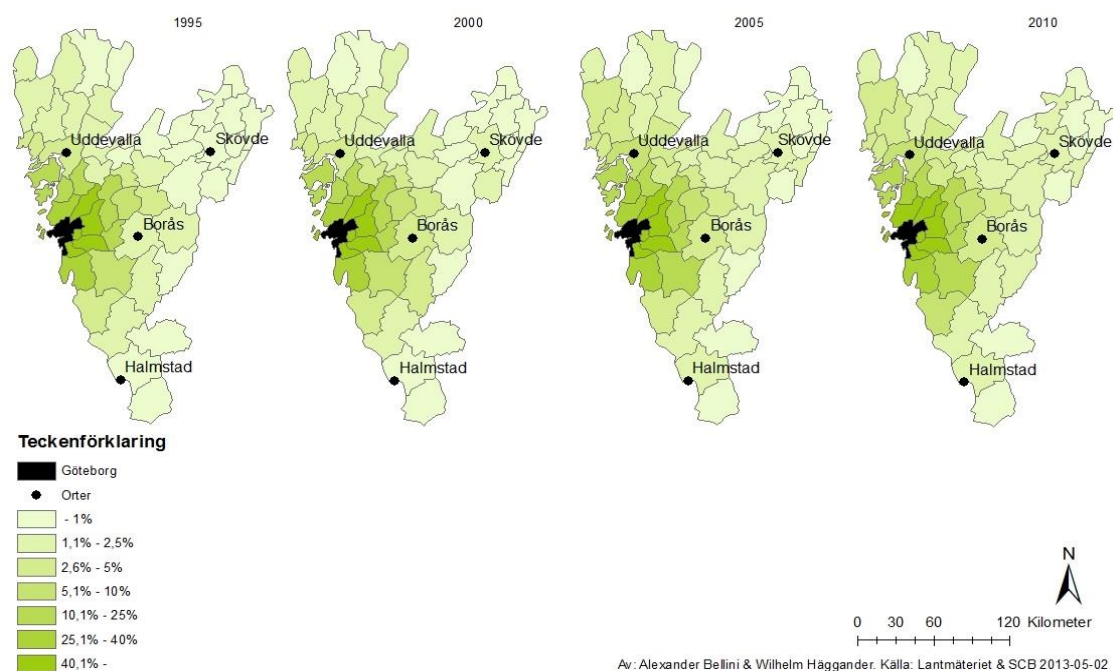
4.3 Pendlande förvärvsarbetande

Inom studieregionen finns det många individer som pendlar mellan bostad och regionens centrum Göteborg. I figur 9 observeras hur andelen pendlande förvärvsarbetare har förändrats under perioden 1995-2010. Till en början under de studerade årtalen var andelen förvärvsarbetande pendlare som lägst, för att sedan öka stadigt i de flesta kommuner. I flera kommuner i regionens periferi var pendlarna representerad av mindre än 1% av den totala andelen förvärvsarbetare i kommunen. Det är främst i de nordöstra delarna av regionen, kommunerna i Dalsland samt de södra kommunerna i Halland som andelen är som lägst. Den största andelen pendlare återfinns i kommunerna närmast Göteborg. I de närmaste kommunerna är det upp mot 50% av den förvärvsarbetande befolkningen som pendlar. I de kommuner som redan 1995 hade en stor andel pendlare, har inte andelen förändrats nämnvärt, se figur 9, utan de ligger på en konstant relativt stor andel pendlare.

Under 2000-talet har andelen pendlare i regionen ökat. I figuren kan mönstret hänvisas till de tidigare nämnda ringarna, där ringen närmast runt Göteborg med en mycket hög andel pendlare. Utanför denna första ring finns många kommuner som ökar andelen pendlare sett över hela perioden.

Även de kommuner där pendlingen var mycket låg år 1995 har det skett en förändring. Flera kommuner har ökat sin andel pendlare och det är nu ett färre antal kommuner som har en pendlingsandel under 1%. Generellt sett har pendlingen ökat i kommunerna i regionens periferi och flertalet har en andel pendlare någonstans mellan 1-5%.

Andelen pendlande förvärvsarbetare 1995-2010

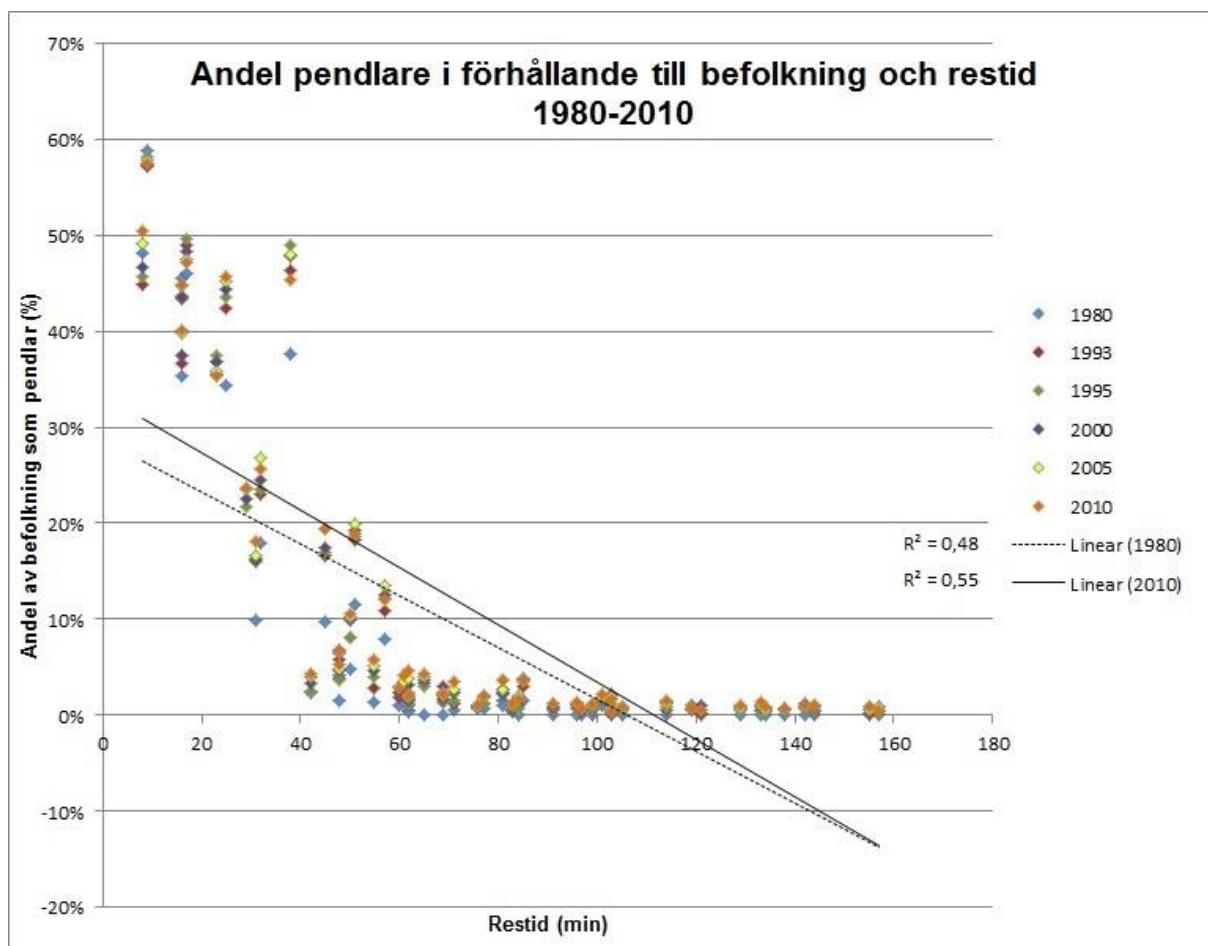


Figur 9. Andelen förvärvsarbetare bosatta i kommunen som pendlar mellan bostad och Göteborg, 1995-2010. Proportion of employees commuting between their home and Gothenburg, with residence in the commune, 1995-2010. Källa: Lantmäteriet & SCB

4.3.1 Förhållandet mellan andelen pendlande förvärvsarbetare och restid

Pendlingen ökar överlag i hela studieregionen. De kommuner som ligger geografiskt närmast Göteborg, har generellt haft en ökad pendling, samt en högre befolkningsökning än de kommuner belägna längre bort. I figur 10 kan förhållandet mellan hur stor del av den arbetsföra befolkningen (förvärvsarbetare) i en kommun som pendlar och restiden studeras. R-värdet har under de senaste 30 åren ökat och från att år 1980 varit 0,48 (se figur 10) har den 2010 ökat till 0,55. Sannolikheten att en individ med bostad i regionen pendlar har således generellt ökat, och fortsätter att öka ju kortare restiden till och från Göteborg är. Varför denna ökning av värdet har skett, kommer diskuteras mer senare. Kommunerna närmast Göteborg har därför också den största andelen pendlare. I Härryda, Öckerö, Ale, Lerum och Kungälv pendlar mer än 40% av kommunernas totala mängd förvärvsarbetare medan i Partille och Mölndal pendlar mer än 50%. Även Kungsbacka har en hög andel med 35,4%. Vad som inte framgår i denna figur är att samtliga kommuner också har en stor befolkningsökning. Det innebär att t.ex. en kommun som Mölndal där andelen pendlare till och från Göteborg varierat mellan 44 – 50% har under samma period ökat från 10993 till 15406 pendlare. De kommuner där andelen förvärvsarbetare som pendlar, ökat mest under undersökningsperioden, är bland

annat Tjörn (11,6% - 18,9%), Stenungsund (18,0% - 25,6 %), Ale (34,3% - 45,6%), Lilla Edet (9,7% - 19,3%), Mark (4,9% - 10,6%) och Alingsås (10,0% - 18,1%). Kommunerna med den högsta andelen pendlare har under hela undersökningsperioden legat på en relativt stabil och jämn nivå, förutom Ale, och finns således inte representerade bland de kommunerna med kraftigast ökning. I andra kommuner har det skett en kraftig ökning i förhållandet till kommunens tidigare statistik, vilket främst beror på kommunernas storlek. Ökningen sker där i det faktiska antalet individer. Där sticker framförallt Uddevalla 1,4% - 5,7% med en ökning på 1048 individer och Borås 2,3% - 4,4% med 949 individer ut, även om deras procentuella ökning ser liten ut i förhållande till föregående nämnda kommuner. All statistik i detta kapitel finns tillgänglig i bilaga 2, 3, 8 och 9.



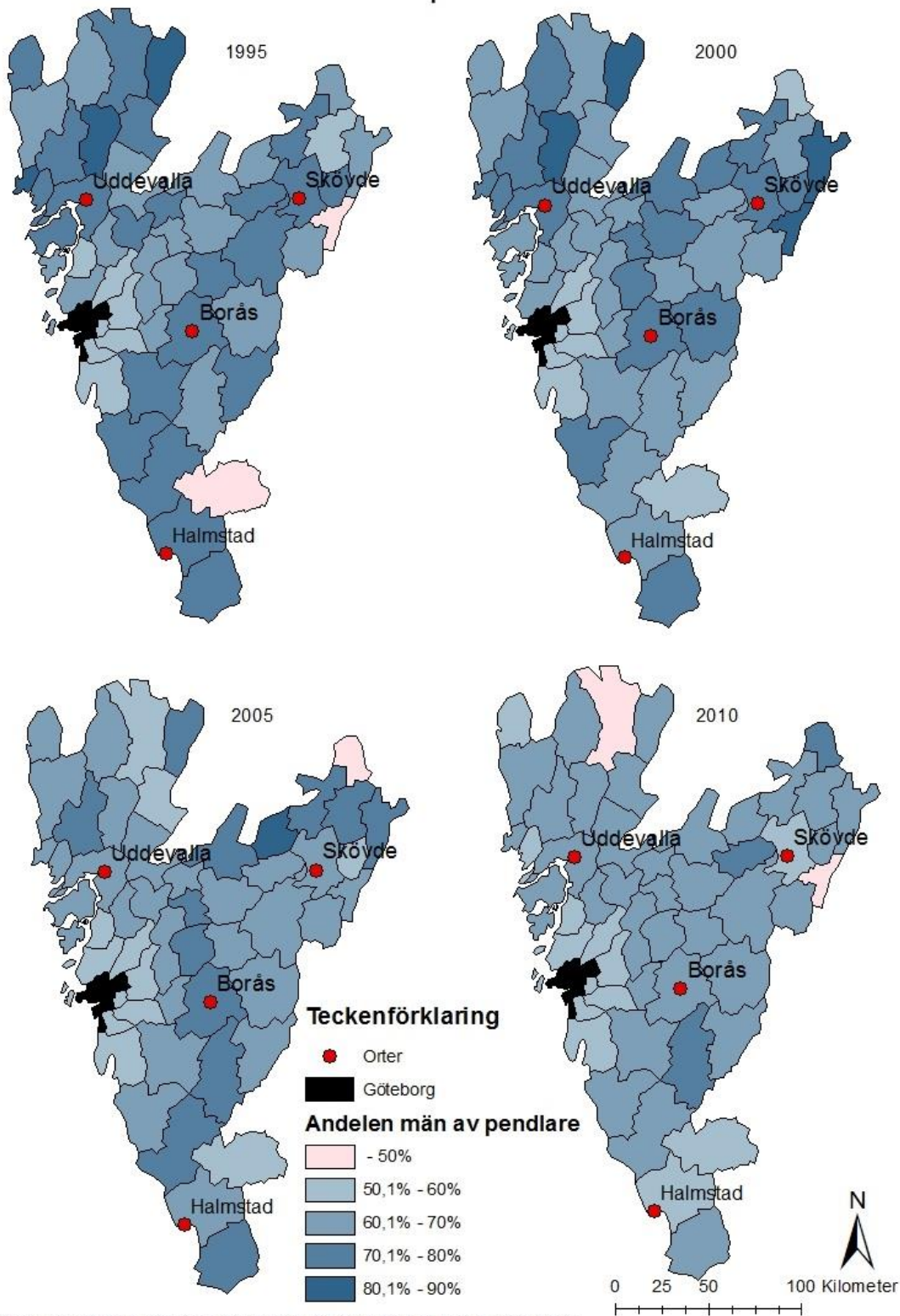
Figur 10. Förhållandet mellan andelen pendlare förvärvsarbetare i en kommun och restid, 1980-2010. Relationship between the proportion of employees commuting and the travel time, 1980-2010. Källa: FoB & SCB

4.3.2 Fördelningen av pendlare mellan kvinnor och män

Andelen män som pendlar till arbetet i Göteborgs stad är generellt fler än kvinnorna. I figur 11 finns pendlingsstatistik från 1995, 2000, 2005 och 2010 presenterat. Över alla åren är kvinnor och män mer jämnt representerade som pendlare i de kommunerna närmast Göteborg. Därefter avtar andelen kvinnor som pendlar ju längre bort från Göteborg kommunen är belägen. Kommunerna närmast har en jämnare fördelning mellan kvinnor och män vilket kan förklaras av den stora mängd människor som pendlar, vilket skapar en högre buffert, dvs. det är en mindre skillnad procentuellt sett mellan exempelvis 8000 kvinnor och 9000 män än om det för en kommun är endast 8 kvinnor och 15 män som pendlar. Det skulle kunna förklara varför det i figuren finns stora variationer för vissa kommuner mellan åren och att detta beror på den mindre mängd människor som pendlar från dessa kommuner, vilket gäller särskilt för de kommunerna längre bort.

I resultatet går det att urskilja ett mönster. Ett mönster som symboliseras av tre ringar över alla fyra undersökningsåren runt Göteborg vilket visualiseras som bäst 2005. Närmast Göteborg (ljusast) finns de kommuner med kortast restid och reseavstånd. Därefter finns kategorin där 60-70% av pendlarna är män, och som betecknas av att de ligger längre bort än föregående kategori. De utmärkande kommunerna i tredje ringen (70-80%) är följande, Essunga, Vårgårda, Borås, Svenljunga och Falkenberg och det är dessa kommuner som ligger längst från Göteborg samtidigt som de har en relativt stor mängd pendlare. Efter denna tredje ring övergår det tidigare mönstret till mer slumpartad variation, förutom det faktum att män i större utsträckning än kvinnor är de som pendlar till Göteborg. År 2010 ser det dock lite annorlunda ut, och det finns indikationer på att pendlingskillnaderna balanseras ut i större omfattning än tidigare. Särskilt bland de kommuner som inkluderades i den tidigare nämnda tredje ringen.

Andel män av pendlare



Av: Alexander Bellini & Wilhelm Häggander. Källa: Lantmäteriet & SCB, 2013-04-23

Figur 11. Andelen förvärvsarbetande pendlare som är män. The proportion between men and women commuting. Källa: Lantmäteriet & SCB

4.4 Specifika fall

Generellt ökar pendling i studieområdet, i vissa kommuner ökar pendlingen kraftigt samtidigt som det finns kommuner där ökningen uteblivit vilket kan observeras i figur 8. Urvalet av kommuner har därför skett i åtanke med att ha en så stor variation som möjligt, för att därmed kunna analysera varför eller varför inte, en ökning skett. Urvalet har således fallit på Marks, Tjörns och Gullspångs kommuner, där dessa tre kommuner kan reflektera stora delar av resultatet och ge en generell bild av studieregionen. Pendlingen i Mark och Tjörn har ökat i olika grad, medan en förändring av pendlingen i Gullspång knappt är märkbar. I utvalda kommuner studeras faktorer som sysselsättningsgrad och utpendling vilket illustreras i tabell 1. Tabellen inkluderar även det totala antalet arbetslösa i riket för att på så sätt kunna sätta in statistiken från utvalda kommuner i ett större perspektiv. Det ska också noteras att med utpendling i denna tabell avses det totala antalet utpendlare från kommunen och således inte enbart till Göteborg. Vad som kan urskiljas ur tabellen är den kraftiga nedgången som drabbade hela Sverige i början på 90-talet. Många arbeten inom främst industri försvann och arbetslösheten sköt i höjden. Fram till 1990 hade de tre utvalda kommunerna en ökning i antalet arbetstillfällen inom respektive kommun. Antalet arbetstillfällen minskade därefter i samtliga kommuner mellan 1990 och 1995 och det är först då en skillnad mellan kommunernas utveckling uppstår. Tjörn har sedan 1995 stadigt ökat antalet jobb i kommunen, Mark har pendlat mellan en ökning och en minskning medan Gullspång kontinuerligt minskat. Gällande pendling till Göteborg kommer fokus i Tjörns kommun vara mellan åren 1980-1993 då ökningen av andelen pendlare var 11,6-18,3% och i Marks kommun ligger fokus mellan 1980-2000 där det skett en stabil ökning från 4,9-10,0%. Gullspångs kommun studeras under hela perioden för att försöka förstå den svaga ökningen 0-0,6%. Se bilaga 3 för komplett statistik.

Tabell 1 Sysselsättning, utpendling och befolkning i Tjörns, Gullspångs och Marks kommun, samt arbetslösa i riket 1980-2010. Occupation, commuting and population in the communes of Tjörn, Gullspång and Mark, as well as the number of unemployed in Sweden, 1980-2010.

Kommun	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Tjörn syss. inom kommun	3640	3708	4432	3762	4001	4322	4631
Gullspång syss. inom kommun	2794	2913	2987	2514	2176	2102	2032
Mark syss. inom kommun	12988	14049	14079	11803	11533	12325	12146
Tjörn utpendling				3199	3467	3893	3950
Gullspång utpendling				541	609	731	708
Mark utpendling				4251	5090	5639	6324
Tjörn befolkning	11701	12482	13919	14602	14733	15022	14955
Gullspång befolkning	6685	6433	6448	6406	5911	5595	5291
Mark befolkning	31418	31708	33070	33583	32951	33494	33845
Riket arbetslösa	84 800	124 400	75 200	332 800	203 100	270 400	290 600

Källa: FoB 1980, -85, -90 & SCB

4.4.1 Mark

Mark drabbades precis som Borås svårt av Tekokrisen. Tekokrisen pågick i området fram till tidigt 90-tal och flera av de kvarvarande företagen lades ner under 80- och 90-talet. I Mark beräknades 1990 70% av arbetsför befolkning vara sysselsatt inom tekoindustrin och således var kommunen hårt drabbad av den sviktande marknaden. Många av underleverantörerna till tekoindustrin, som fanns etablerade i kommunen påverkades således också (TT, 1990a; TT, 1990b; TT, 1990c; TT, 1992a; DI, 1994). I tabell 1 ses hur ett stort antal jobb försvann mellan 1990 och 1995. Sedan 1995 har sysselsättningen svagt ökat i kommunen, befolkningen ökat stadigt samtidigt som utpendlingen kraftigt ökat. Mark är en av kommunerna i den andra ringen och har karaktäriserats av kraftig ökning under de senaste åren vilket illustreras i figur 8 och 9. Detta indikerar på att även kommuner med kraftig nedgång under flera år kan återhämta sig.

4.4.2 Tjörn

Pendlingen från Tjörn till Göteborg ökade kraftigt mellan 1980-1993 (se bilaga 2 och 3). Ökningen kan delvis bero på den lågkonjunktur som drabbade främst varven och småbåtproduktionen och dels att den framträdande Johansson-koncernen gick i konkurs, där ett 70-tal företag ingick, vilket drabbade Tjörn hårt. Johansson-koncernen hade ungefär 3000 anställda (nästan alla på Tjörn). Från början var det bröderna Johanssons storskaliga rederiverksamhet som rasade ihop och de tvingades i personlig konkurs vilket resulterade i att

ett sjuttioatal av deras företag lades ner eller rekonstruerades (DI, 1985; DI, 1986; TT, 1987; TT, 1988). TT (1990d) skrev också en artikel i anslutning till att det var 10 år sedan Almöbron rasade och hur det hade påverkat kommunen. Dåvarande kommunfullmäktige beskrev en rädsla för nya företag att etablera sig på ön och att näringslivet haft det svårt med återhämtningen. Dessutom utkom 1992 en artikel (DI, 1992) där det stod att 8% av alla företag på västkusten hade gått i konkurs de senaste åren. Många av konkurserna hade skett på grund av den ekonomiska recessionen som drabbade stora delar av världen under tidigt 1990-tal. Trots denna tidigare nämnda statistik har Tjörn generellt sett ändå haft en stadig befolkningsökning och ökning av antalet arbetstillfällen. Detta samtidigt som en ökande mängd pendlar vilket indikerar på att Tjörns kommun är väl involverad i den pågående regionförstoringen. Tjörn är precis som Mark beläget i den andra ringen, och karaktäriseras av kraftig uppgång i både antal och andel pendlare men att utvecklingen har sett olika ut under perioden. Utvecklingen på Tjörn var snabb under en kort period.

4.4.3 Gullspång

Gullspång är en av de kommuner i studien med den procentuellt sett lägsta ökningen. Där den totala andelen pendlare till Göteborg endast ökat med 0,6% vilket motsvarar ett fåtal individer. Gullspång är beläget långt från regionens ekonomiska centrum Göteborg och det är förmodligen en av de avgörande faktorerna till varför ökningen är så pass svag. Vad som kan observeras i tabell 1 är att sysselsättningen i kommunen minskat konstant sedan 90-talet och att den trenden ser ut att hålla i sig framöver. Dessutom har befolkningen kraftfullt minskat under samma period. Resultatet har därför blivit att kommunen ökat antalet utpendlare under samma period. Denna ökning har hållit i sig med undantag mellan 2005 och 2010 vilket skulle kunna förklaras av den negativa befolkningsutvecklingen som ger utslag även i antalet utpendlare. På grund av den negativa utveckling som sker i kommunen har ett missnöje skapats mot Västra Götalands-regionen. I en artikel som utkom 2000 intervjuades två kommunpolitiker och de tyckte att Gullspångs kommun var bortprioriterad i regionen, och att de såg regionens arbete som ”ett politiskt och organisatoriskt fiasko” (Tenfält, 2000).

Kommunen är en relativt liten kommun och således är varje nedläggning ett rejält bakslag. När ett av företagen med ungefär 50 anställda lades ner i kommunen jämfördes detta med att ”hela Volvo i Göteborg skulle lägga ned sin verksamhet”, vilket visar hur stor betydelse arbetstillfällena i kommunen har (Nyman, 1999). Kommunens misslyckande satsningar inom

turismen, kan ha varit en av anledningarna till varför Gullspångs kommun 1998 hade den högsta kommunalskatten i landet (34,41%) (Strömqvist, 1998).

Gullspång är inte beläget i någon av de tidigare nämnda ringarna, utan befinner sig i periferin, där många av kommunerna har en svag tillväxt eller negativ utveckling och ett lågt antal samt en låg andel pendlare.

5. Analys

5.1 Pendling inom regionen

Det finns exempel på kommuner belägna i periferin av studieregionen som har möjlighet att länkas samman med andra ekonomiska regioner med ett andra ekonomiska centrum än Göteborg. Det finns också städer som själva kan lyckas sysselsätta en större andel av sin arbetskraft och på så skapa en attraktiv arbetsmarknad och på sätt öka befolkningen i den egna kommunen. Strömstad ligger mellan två regioner (Göteborg och Oslo) som den kan utnyttja. Skövde och Halmstad är de två största kommunerna i deras respektive omland inom regionen och har således en stark attraktionskraft bland företagsetableringar, studerande och bostadssökande. De fungerar också som mindre centrum inom regionen, där även Borås kan ses som en egen stark nod med betydande arbetsmarknad.

5.2 Befolkningsutveckling

Under perioden för studien 1970-2010 har befolkningen ökat generellt i regionen. Göteborgs stad hade under den tidiga delen av perioden en negativ befolkningstrend. Detta på grund av att det var en brist på bostäder i staden (NE, 2013b) och att det skedde mycket nedläggningar av framförallt industri i området (varvskrisen) (NE, 2013c). Samtidigt under 70-talet fanns det också politiska krafter som förespråkade ett grönare och mer hållbart samhälle vilket resulterade att människor flyttade ut från staden till de gröna villaförorterna eller landsbygden i en större utsträckning än tidigare.

Många av arbetstillfällena finns i städerna eller de större orterna i regionen där de konkurrerar om plats med bostäder, vilket ofta höjer bostadspriserna. Således ökar incitamenten för att pendla när individer kan bo på en plats och utnyttja dess område samtidigt som pendling sker till Göteborg där arbetsmarknaden är stor. Dessa tendenser fann Ogura (2005) i sin studie. Att kontrollera städernas tillväxt eller tillväxtkontroll, kan i vissa fall tvinga och i andra fall möjliggöra bosättandet på olika platser. Betydelsen av tillväxtkontroll har studerats flera gånger förut och slutsatserna är således att befolkningsutvecklingen kan påverkas markant (Brueckner, 1995; Cooley & LaCivita, 1982; Helsley & Strange, 1992). I Göteborg finns inga regleringar som generellt förbjuder nybyggnation av bostäder, utan nybyggnationen begränsas av bristen på mark och att byggnationen generellt sker i en långsam takt, dessutom är efterfrågan på bostäder betydligt högre än utbudet. Dessa kriterier innebär att fler människor

bosätter sig i ”förortskommunerna” och det är framförallt dessa kommuner som har den största befolkningsökningen. De mindre kommunerna runt Göteborg har intresse av att öka befolkningen då detta skapar en större arbetsmarknad samt en bättre ekonomi eftersom fler människor då betalar skatt i bostadskommunen. De angränsande kommunerna kan därmed utnyttja bostadsbristen i de större städerna som Göteborg och således öka antalet bostäder för att locka människor till respektive kommun. Ett av kriterierna är således för att kunna locka människor till kommunen måste bostadspriserna hållas lägre än Göteborg för att människor ska kunna vinna på att pendla till staden. Ett annat kriterie är också att en del människor vill flytta ut på landet för att komma undan storstaden. Befolkningsutvecklingen för kommunerna närmast Göteborg, som ses i figur 2 och 3 har haft en kraftig befolkningsökning. Även Torége et al. (2008) och Suh (1988) fann denna företeelse i respektive studie. Resultatet från studierna visade att de välbetalda jobben finns i stadskärnan medan bostadspriserna i samma områden är högre vilket medför att människor i större utsträckning väljer att bo utanför staden och att pendla till arbetsplatsen. Flera av kommunerna närmast Göteborg har under perioden haft en total befolkningsökning på mer än 100 % vilket betyder att befolkningen fördubblats på 40 år.

I figur 3 finns det mönster som indikerar på att befolkningen breder ut sig i de angränsande kommunerna till staden. När staden växer, sker detta framförallt som markexpansion och därmed breder staden ut sig över successivt större områden vilket därmed förkortar avstånden till stadsgränsen. I Göteborgs fall beror denna expansion av två huvudsakliga begränsningar. Den första begränsningen är att mycket av marken består av lera vilket försvårar konstruktion för byggnation medan den andra begränsningen är det politiska beslutet och Göteborgs historiska arv där byggnationen inte får överskrida en viss höjd. Regionförstoring leder således till en paradox. Där stadens utbredning för närliggande orter närmare, samtidigt som avstånden inom staden blir större. Avstånden i en stad reduceras med hjälp av bilism och kollektivtrafik men att många föredrar bilen på grund av att det ses som ett friare färdmedel vilket Van Ommeren (1998) fann i sin studie.

Kommunerna längst ifrån Göteborg har haft en negativ befolkningsutveckling. Det som de har gemensamt är de stora avstånden och de långa restiderna till Göteborg och andra större ekonomiska centra, vilket skapar svårigheter att behålla befolkningen samt försvårar möjligheten att hålla ihop en arbetsmarknad som tillfredsställer befolkningen i kommunen. Det är framförallt i Dalsland och i Västra Götalands nordöstra delar utvecklingen är mest negativ. Några av problemen är bland annat frånvarandet av ekonomiska centra och att

människor, framförallt unga, idag söker sig till urbana miljöer. Liknande slutsatser har Clark och Withers (1998) och Eliasson, Lindgren och Westerlund (2003) funnit. Där ungdomar är mer mobila på både bostads- och arbetsmarknad. Rörligheten hos unga, de långa avstånden och bristen på arbeten är bland annat några av orsakerna till den avfolkningstrend som är märkbar i många inlandskommuner i hela Sverige.

Det finns dock både större vägar samt järnväg som sammanlänkar Dalsland med regionen men att systemet ändå inte är lika utvecklat som i andra delar av regionen. E45 är ett exempel med motorvägsavsnitt mellan Göteborg och Trollhättan medan resterande vägsträcka i Dalsland inte har samma standard. Den sämre standarden på befintliga kommunikationsmöjligheter innebär långa restider och således kan individer och särskilt unga människor uppleva att de inte är delaktiga i regionen. Dessa kommuner har svårare att länkas samman med regionens centrum eftersom det är främst i de centrala delarna av regionen där de bästa kommunikationsmöjligheterna finns.

Att ska också tilläggas att i figur 3 ser det ut som Borås mestadels haft en negativ befolkningsutveckling vilket inte är helt sant. Detta kan delvis förklaras genom att Bollebygd blev en egen kommun 1995 och att detta medförde att Borås ”förlorade” ungefär 7000 invånare till den nya kommunen Bollebygd. Borås har därefter ökat sin befolkning och den är nu på samma nivå före kommunindelningen.

5.2.1 Avstånd och tid

I Bohuslän och Halland har befolkningen ökat. Gemensamt för kommuner i dessa landskap är att det finns både Europaväg och järnväg som korsar kommunerna. Det utvecklade kommunikationsnätet möjliggör för människor att förflytta sig mellan bostads- och arbetskommun. Goda kommunikationer ökar möjligheterna för kommunernas befolkning att snabbt och smidigt förflytta sig till arbetsplatsen vilket då länkar samman regionen enligt Gottfridsson (2011). Det geografiska avståndet medför problem när restiden för vissa kommuner blir alltför lång och pendling därmed inte längre blir lönsamt, både ekonomiskt och ur ett tidsperspektiv. Dagens teknik kan förkorta restiden väsentligt men att det inte är kostnadseffektivt att t.ex. anlägga höghastighetståg till Dalsland.

Den generella gränsen för en positiv befolkningsutveckling är när restiden inte överstiger 120 minuter eller där sträckan överstiger 160 km. Kommunerna som ligger längre bort än dessa

gränser från Göteborg har generellt haft en negativ befolkningsutveckling under de senaste 15 åren och att den kommun som är beläget allra längst från Göteborg haft den kraftigaste befolkningsminskningen. Avståndet från Göteborg har därmed en stor betydelse. De kommunerna med den största befolkningsökningen finns inom en radie med en restid på ca 30 minuter eller ett maximalt avstånd på ungefär sju mil.

Skövde är ett av undantagen och har under studieperioden ökat antalet pendlare trots att avståndet till Göteborg är långt. Denna ökning har varit störst under de senaste åren. Detta möjliggörs av de goda kommunikationerna som finns mellan städerna i form av både snabbtåg och pendeltåg vilket förkortar restiden väsentligt. Att resa med tåg går betydligt snabbare än att resa med bil.

Den framtida prognosen för studieregionen är att restiden kommer förkortas mellan flera kommuner och Göteborg. De tidigare nämnda projekten såsom Västsvenska paketet och utbyggnaden av motorväg har som mål att skapa större rörlighet inom regionen. Samtidigt finns det kommuner som inte berörs av utvecklingen och restiden kommer i stor sett vara oförändrad.

5.3 Pendlande förvärvsarbete

Sammanlänkningen mellan kommuner i regionen har varit som kraftigast under de senaste åren, där framförallt resandet inom regionen ökat. Det geografiska avståndet och tiden spelar en stor roll för pendling över längre sträckor. När en kommun länkas samman i ett större regionalt system ökar också tillgången på arbetskraft och även specialiserad arbetskraft. Denna företeelse beskriver Suh (1988) i sin studie om regionförstoring. Att ökningen sker i de flesta kommuner skulle kunna förklaras med Gutiérrez-i-Puigarnau och Van Ommeren (2010) teori om att nordamerikaner generellt flyttar oftare än vad européer gör. Detta innebär att pendlingen ökar i de kommuner som ligger längre bort från regionens centrum och att då befolkningen har en tendens till att inte flytta utan istället börja pendla vilket illustreras i figur 8. I flera närliggande kommuner har inte den procentuella ökningen varit lika kraftfull eftersom det redan 1995 var en stor andel av den förvärvsarbete befolkningen som pendlade, men att befolkningstillväxten i kommunen har varit stark och reflekterar således inte ökningen av det faktiska antalet i figuren.

Figur 10 visar att R-värdet ökat med 0,07 på 30 år. Vilket innebär att andelen pendlare från mer närliggande kommuner har ökat. Detta skulle bland annat kunna förklaras av att jobben flyttas från andra kommuner till Göteborg eller att människor har blivit mer mobila på arbetsmarknaden.

5.3.1 Jämförelse mellan kvinnor och män

Studien visar att män generellt pendlar längre än kvinnor. Detta har också tidigare bevisats både i en svensk kontext såsom i en internationell. White (1986) formulerade tidigt en hypotes till varför kvinnor pendlar kortare sträckor än män, där förklaringen var att kvinnors beslut är mer baserade på andra livshändelser kopplade till familjen och att de således oftare tar arbeten närmare familjen. Detta kan delvis förklara varför det är en större andel kvinnor som pendlar kortare sträckor, vilket illustreras i figur 10 och 11. Denna slutsats fann också Clark och Withers (1998) och Heldt et al. (2013). Öhman och Lindgren (2003) och Heldt et al. (2013) utförde studierna i Sverige där de även fann att män har en högre tendens till att pendla längre än kvinnor. År 2010 ser dock situationen annorlunda ut, och pendlingsfördelningen har jämnats ut i de flesta kommunerna. Den tidigare normen att långdistanspendlarna är framförallt män kan därför vara på väg att brytas, och könsfördelningen balanseras ut. En eventuell förklaring till de kommuner med väldigt varierande resultat är att det är så få som pendlar från de kommunerna, vilket därför påverkar statistiken markant även om det enbart sker relativt små förändringar.

5.4 Specifika fall

Marks, Tjörns och Gullspångs kommuner är exempel på hur pendlingsförändringar skulle kunna påverkas av enskilda hastiga händelser inom näringslivet eller mer långsamt verkande samhällsprocesser. De faktorer som undersökts och den data som funnits tillgänglig kan inte förklara hela bilden av vad som orsakar förändringarna men skulle däremot kunna illustrera vissa exempel på hur en kommun ändå påverkas i viss mån.

I samtliga kommuner har det funnits problem med nedläggningar av industri och andra verksamheter som påverkat sysselsättningen i respektive kommun. I Mark och Tjörn finns det relativt god information om de nedläggningsvågor som drabbade kommunerna under framförallt 90-talet. Det kommunerna hade gemensamt var att båda var nischade mot olika

industribranscher. Mark var specialiserade mot tekoindustri medan Tjörns inriktning var mot sjöfart och småbåtsproduktion vilket innebär att kommunerna var relativt sårbara mot förändringar.

Dessa nedläggningar tvingade människor att söka nya arbeten utanför kommunen, därav ökade flödet av utpendlare kraftigt i dessa kommuner varav en stor andel pendlade till Göteborg. Även antalet utpendlare i Gullspång ökade mellan 1995 och 2005, men att antalet pendlare till Göteborg inte är den största gruppen i kommunen, vilket kan förklaras av kommunen närhet till andra ekonomiska noder i regionen. Kommunernas geografiska läge i regionen hade förmodligen stor betydelse, då Tjörn och Mark är lokaliserade betydligt närmare Göteborg än Gullspång. Dessutom är Tjörn beläget nära Uddevalla medan Mark är grannkommun till Borås, där både Uddevalla och Borås har en relativt stor lokal arbetsmarknad.

En av teorierna till varför pendlingen från respektive kommun till Göteborg ökat kan förklaras av oviljan att flytta från bostadskommunen. Studier utförda av Gutiérrez-i-Puigarnau och Van Ommerens (2010) och Zax och Kain (1991) indikerar på att människor generellt hellre bor kvar och börjar pendla än att flytta närmare nya arbetsmarknader eller sin nya arbetsplats.

Efter 2000 har utvecklingen skiljt sig mellan kommunerna. I Tjörns kommun har den inhemska arbetsmarknaden blivit starkare, samtidigt som utpendlingen bibehållit nivån från 90-talet. I Marks kommun har antalet utpendlare kraftigt ökat samtidigt som den lokala arbetsmarknaden varit relativt stabil efter tekokrisens värsta period medan Gullspång har haft det svårare att behålla arbetstillfällen och arbetskraft när utpendlingen ökat. Således innebär detta att både Marks och Tjörns kommun integreras i regionen på ett helt annat sätt än Gullspång, när fler människor är involverade i utbytet mellan kommunerna och regionen.

Skillnaden i kommunernas olika utveckling skulle kunna förklaras av olika teorier som kommer att diskuteras i följande avsnitt.

En teori till varför utvecklingen sett ut som den gjort i Mark skulle kunna vara att tekoindustrin förr var centrerad till främst centralorten Kinna, medan många bodde i utkanterna av kommunen och pendlade in till centrum. Därför är det säkerligen många som tänker att de kan pendla över kommungränserna till ett nytt arbete likaväl som att pendla in till Kinna, som människor tidigare gjort. Ett exempel i Mark är Sätilla med ungefär 3600 invånare i dess församling, där restiden med kollektivtrafik till Kinna är ungefär 35 minuter

medan restiden till Göteborg är ungefär 45 minuter. Med andra ord har Marks geografiska läge gynnat kommunen där avståndet till både Göteborg och Borås är relativt korta.

Teorin om Tjörns utveckling bygger på att antalet arbetstillfällen i kommunen ökat fortare än vad befolkningen gjort. Detta innebär att inpendlingen till kommunen ökat. Utpendlingen från Tjörn fortsätter att öka och en av faktorerna till varför utpendlingen ökat skulle kunna vara att människor med arbete och bostad i Göteborg flyttar till Tjörn men behåller arbetet i Göteborg. Kommunen har således ett större utbyte av människor än tidigare.

I Gullspångs kommun har utvecklingen varit negativ sedan 2000-talet. Mycket av problematiken kan ha berott på småskaligheten i kommunen där konsekvensen av varje försvunnen arbetsplats är av stor betydelse och att kommunen känner sig bortprioriterad i regionen, vilket kan minska engagemanget hos politiker och entreprenörer i näringslivet. Gullspång är en av de kommunerna i studieregionen som också kan räknas in till kategorin med inlandskommuner som tidigare nämnts där befolkningsutvecklingen är negativ.

6. Slutsatser

Befolkningen ökar generellt i studieregionen, där den kraftigaste befolkningsökningen sker i kommunerna närmast Göteborg, i andra större städer som Borås, Skövde och Halmstad och i Hallandskommunerna med undantag för Hylte. Samtidigt har befolkningen minskat i flera mindre kommuner som ligger i regionens periferi, främst i Dalsland och nordöstra Västergötland. De kommuner som under undersökningsåren haft den mest negativa befolkningsutvecklingen är Bengtsfors, Gullspång, Töreboda och Karlsborg. På grund av att undersökningsperioden spänner över 40 år så antogs denna trend att fortsätta framöver. Trenden antogs också delvis bero på att utbyggnaden av hela E20 inte kommer ske inom en snar framtid, utan regionen har i stället prioriterat västlänken och andra infrastrukturella utbyggnader i regionen.

Korrelationen mellan befolkningsutvecklingen i kommunerna och deras avstånd och restid till Göteborg, är relativt stark. Det finns tendenser till att kommuner med kortare avstånd och restid till Göteborg har en mer positiv befolkningsutveckling än de längre bort. Restiden har starkare samband än avståndet vilket kan observeras genom R-värdena (figur 4-7). När tidsavståndet till Göteborg överstiger 120 minuters restid finns det inga kommuner i studieregionen med en positiv befolkningsutveckling.

Antalet pendlare till Göteborg har ökat i studieregionen och denna trend ser ut att fortsätta, vilket också myndigheter, företag och politiker förutspår. Därför görs stora satsningar på infrastruktur i regionen och för att underlätta resandet med kollektivtrafik, t.ex. utbyggnad av flera motorvägar och Västsvenska paketet.

Generellt ökar både antalet pendlare, och andelen pendlare förvärvsarbetare i studieregionen. Den kraftigaste ökningen under undersökningsåren sker återigen i de kommunerna närmast Göteborg. Även i de kommuner där restiden är mellan 45-60 minuter, sker det en relativt stor ökning.

Majoriteten av långdistanspendlarna är män, vilket också tidigare utförda studier bevisat, men att denna stora skillnad är på väg att minska. Under de senaste fem åren har skillnaden mellan könen förändrats och det finns nu tendenser till att kvinnor i en allt större utsträckning än tidigare, börjar pendla längre.

Plötsliga händelser i bostadskommunen kan i viss mån vara upphov till förändringar i människors pendlingsmönster. Många nedläggningar inom en kommun under en kort tidsperiod innebär att människor måste söka sig till andra orter eller kommuner för att få ett nytt arbete. Marks kommun är ett bra exempel på hur nedläggningar i kommunen förändrar befolkningens resvanor och utpendlingen från kommunen har ökat kraftigt under de senaste åren. Dock är inte snabba förändringar alltid orsaken. Gullspång är ett exempel där mer långsamt verkande processer påverkar kommunen negativt. Gullspång är med sin kraftigt negativa utveckling en utmärkande kommun i studieregionen, men är samtidigt inget extremfall sett till Sverige. Många inlandskommuner i landet påverkas av den generella avfolkning som sker.

Den generella befolkningsökningen och ökandet av antalet pendlare överensstämmer väl med de mål som finns för Västra Götalandsregionen, men att det i verkligheten inte är lika bra som det framställs. Det finns flera kommuner med svårigheter att integreras med resten av regionen, där avstånd och framförallt restid har betydelse. Dessutom bortprioriteras kommunerna i periferin och deras önskemål om exempelvis utbyggnad av vägar, till förmån för kommuner mer centralt belägna i regionen, vilket skapar ett missnöje. För även om resandet ökar i regionen, ökar den främst i de delar som redan hade ett stort antal resor och stor mängd pendlare. Regionen väljer således att lyfta fram den positiva utvecklingen som sker omkring Göteborg och andra större städer men att detta då är lite missvisande för mindre kommuner som kommer i skymundan.

6.1 Vidare forskning

Denna rapportens frågeställning har besvarats med hjälp av statistik men vad som inte behandlats är den sociala aspekten. Det vill säga hur människor på individnivå tycker om regionförstoring och pendling. Vad är det som lockar respektive trycker bort människor från en kommun, ”push and pull”-faktorer. Om människor intervjuas varför de bosätter sig på en viss plats, är aspekter som tid och avstånd det mest väsentliga eller är sociala aspekter som säkerhet, trygghet, tillhörighet, natur- och miljö viktigare.

Ett annat intressant studieområde skulle vara att undersöka hur de andra ekonomiska noderna i regionen, t.ex. Halmstad, Borås, Uddevalla och Skövde, påverkar sitt närområde och hur dessa kommuner i olika grad bidrar till regionförstoring.

7. Referenser

7.1 Litterära

Accetturo, A. (2010). Agglomeration and growth: The effects of commuting costs. *Papers in Regional Science*, Volume 89, Issue 1, Pages 173-190

Amcoff, J. (2007). Regionförstoring – idé, mätproblem och framtidsutsikter. Uppsala: Uppsala Universitet (Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2007:7)

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

Banister, D. & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, Volume 9, Issue 3, Pages 209-218

Brueckner, J.K. (1995). Strategic control of growth in a system of cities. *Journal of Public Economics*, Volume 57, Issue 3, Pages 393-416

Cameron, G. & Muellbauer, J. (1998). The Housing Market and Regional Comuting and Migration Choices. *Scottish Journal of Political Economy*, Volume 45, No. 4, Pages 420-446

Clark, W.A.V., Huang, Y. & Withers, S.D. (2003). Does commuting distance matter?: Commuting tolerance and residential change. *Regional Science and Urban Economics*, Volume 33, Issue 2, Pages 199-221

Clark, W.A.V. & Withers, S.D. (1999). Changing jobs and changing houses: Mobility outcomes of employment transitions. *Journal of Regional Science*, Volume 39, No. 4, 653-573

Cooley, T.F. & LaCivita C.J. (1982). A theory of growth controls. *Journal of Urban Economics*, Volume 12, Issue 2, Pages 129-145

- Eliasson, K. Lindgren, U. & Westerlund, O. (2003). Geographical Labour Mobility: Migration or Commuting? *Regional Studies*, Volume 37, Issue 8, Pages 827-837
- Friedmann, J. & Miller, J. (1965). The urban field. *American Institute of Planners Journal*, Volume 31, Pages 312-320
- Gabriel, S.A. & Rosenthal, S.S. (1996). Commutes, Neighborhood Effects, and Earnings: An Analysis of Racial Discrimination and Compensating Differentials. *Journal of Urban Economics*, Volume 40, Issue 1, Pages 61-83
- Gottfridsson, H.O. (red.) (2011). Gränslöst liv? En studie av två gränskommuner i Värmland. Karlstad: Karlstad University Press (Centrum för forskning om regional utveckling)
- Gutiérrez-i-Puigarnau, E. & Van Ommeren, J.N. (2010). Labour supply and commuting. *Journal of Urban Economics*, Volume 68, Issue 1, Pages 82-89
- Heldt Cassel, S. Macuchova, Z. Rudholm, N. Rydell, A., (2013). *Journal of Transport Geography*, Volume 28, April 2013, Pages 49-55
- Helsley, R.W. & Strange, W.C. (1995). Strategic growth controls. *Regional Science and Urban Economics*, Volume 25, Issue 4, Pages 435-460
- Knox, P.L. & Marston, S.A. (2010). Human Geography. Fifth Edition. New Jersey: Pearson
- Lewan, N. (1960). *Om pendling mellan bostad och arbetsplats*. Lund: Gleerup
- Lindgren, U. & Öhman, M. (2003). Who is the long-distance commuter? Patterns and driving forces in Sweden. *Cybergeog: European Journal of Geography*, Volume 243 (2003), Pages 1-33
- Micklander, Å. (1971). *Pendling och pendlingsregioner*. Lund: Allmänna Förlaget
- McQuaid, R.W., Greig, M., Adams, J. (2001). Unemployed Job Seeker Attitudes towards Potential Travel-to-Work Times. *Growth and Change*, Volume 32, Issue 3, Pages 355-368
- Sandow, E. & Westin, K. (2010). The persevering commuter – Duration of long-distance commuting. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 44, Issue 6, Pages 433-445

Sandow, E. (2008). Commuting behavior in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden. *Journal of Transport Geography*, Volume 16, Issue 1, pages 14-27

Suh, S.H. (1988). The Possibility of intercity commuting. *Journal of Urban Economics*, Volume 23, Issue 1, Pages 86-100

Torége, J., Sandgren, P., Olander, C. & Thulin, C. (2008). *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*. 1:a upplagan. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting

Ogura, L.M. (2005). Urban growth controls and intercity commuting. *Journal of Urban Economics*, Volume 57, Issue 3, Pages 371-390

Van Ommeren, J.N. (1998). On-the-Job Search Behaviour: The Importance of Commuting Time. *Land Economics*, Volume 74, No. 4, Pages 526-540

Van Ommeren, J.N., Rietveld, P. & Nijkamp, P. (1997). Commuting: In search of Jobs and Residences. *Journal of Urban Economics*, Volume 42, Issue 3, Pages 402-421

Van Ommeren, J.N., Rietveld, P. & Nijkamp, P. (1999). Job Moving, Residential Moving, and Commuting: A Search Perspective. *Journal of Urban Economics*, Volume 46, Issue 2, Pages 230-253

White, M.J. (1986). Sex Differences in Urban Commuting Patterns. *The American Economic Review*, Volume 76, No. 2, Pages 368-372

Zax, J.S. (1991). Compensation for commutes in labor and housing markets. *Journal of Urban Economics*, Volume 30, Issue 2, Pages 192-207

Zax, J.S. & Kain, J.F. (1991). Commutes, quits, and moves. *Journal Urban Economics*, Volume 29, Issue 2, Pages 153-165

7.2 Internetreferenser

<http://www.ne.se> NE, 2013a <pendling> [hämtad 2013-04-02]

NE, 2013b <miljonprogrammet> [hämtad 2013-05-27]

NE, 2013c <varvsindustri> [hämtad 2013-05-27]

<http://www.retriever.se> (Mediearkivet) <1980-1993> Sökord: Tjörn + konkurs/nedläggning, Tjörn + nyetablering/etablering

<1980-2000> Sökord: Mark + konkurs/nedläggning, Mark + nyetablering/etablering

<1980-2010> Sökord: Gullspång + konkurs/nedläggning, Gullspång + nyetablering/etablering

<http://www.scb.se> Arbetskraftsundersökningarna (AKU) <Arbetslösa 16-64 år (AKU) efter kön och arbetslöshetsstatus. År 1976-2004. [hämtad 2013-04-25]

<http://www.scb.se> Arbetskraftsundersökningarna (AKU) <Arbetslösa samt därav heltidsstuderande 15-74 år (AKU) efter kön och ålder. År 2005-2012. [hämtad 2013-04-25]

<http://www.scb.se> Befolkningsstatistik <Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968-2012 [hämtad 2013-03-26]

<http://www.scb.se> Folk- och bostadsräkningarna 1965-1990 <Folk- och bostadsräkningen 1975, 1980, 1985 & 1990> [hämtad 2013-03-28]

<http://www.scb.se> Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) <Förvärvsarbetande 16+ år efter bostadens belägenhet (nattbefolkning), 2004- [hämtad 2013-04-16]

<http://www.scb.se> Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) <Förvärvsarbetande 16+ år med bostad i regionen (nattbefolkning) (RAMS) efter region, näringsgren SNI92 och kön. År 1993-2003 [hämtad 2013-04-16]

<http://www.ssd.scb.se/databaser/> <Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun och kön. År 2004-2011> [hämtad 2013-03-26]

<http://www.ssd.scb.se/databaser/> <Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun och kön. År 1993-2003> [hämtad 2013-03-26]

Trafikverket: Projekt i Västra Götaland, 2013. Tillgänglig på

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/> [hämtad 2013-05-17]

<http://www.vasttrafik.se/#!/om-vasttrafik/jobba-hos-oss/> [hämtad 2013-04-03]

<http://www.vgregion.se> <Regionutveckling> [hämtad 2013-04-25]

7.3 Tidningsartiklar

DI (1985). [Elektronisk] Ackord räddar statens rederi. *Dagens Industri*, 4 maj. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

DI (1986). [Elektronisk] Konkurs för Tjörns Onassis. *Dagens Industri*, 1 september. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

DI (1992). [Elektronisk] 8 procent av företagen i Göteborg i konkurs. *Dagens Industri*, 7 november. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

Nyman, Jan (1999). [Elektronisk] De nödställda räddar bostadsbolaget. *Göteborgs Posten*, 9 april. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-05-02]

Strömqvist, Lasse (1998). [Elektronisk] För få vill turista i Gullspång. *Göteborgs Posten*, 10 oktober. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-05-02]

Tenfält, Fredrik (2000). [Elektronisk] Här är regionen inte populär. *Göteborgs Posten*, 26 juli. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-05-02]

TT (1987). [Elektronisk] Tjörnkonkurs. *Tidningarnas Telegrambyrå*, 20 januari. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

TT (1988). [Elektronisk] Lars Johansson från Tjörn skyldig 1,1 miljard i konkurs. *Tidningarnas Telegrambyrå*, 22 november. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

TT (1990a). [Elektronisk] Produktionen minskar i tekoindustrin. *Tidningarnas Telegrambyrå*, 14 september. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

TT (1990b). [Elektronisk] Lönsömnad i Östeuropa nytt hot mot teko-jobb. *Tidningarnas Telegrambyrå*, 16 augusti. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

TT (1990c). [Elektronisk] Tekosvacka i Marks kommun. *Tidningarnas Telegrambyrå*, 19 mars. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

TT (1990d). [Elektronisk] Tio år sedan Almöbron rasade: Tjörn har hämtat sig men glömmer aldrig. *Tidningarnas Telegrambyrå*, 17 januari. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

TT (1992a). [Elektronisk] Olof Palmes ord om Ludvig Svenssons i Kinna håller än. *Tidningarnas Telegrambyrå*, 19 oktober. Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

DI (1994). [Elektronisk] Nu går det uppåt för valföretaget. *Dagens Industri*, 22 augusti.
Tillgänglig: Mediearkivet. [hämtad 2013-04-22]

8. Appendix

8.1 Arbete och Pendling

Bilaga 1. Antalet förvärvsarbetare per kommun i studieområdet.

Bostadskommun	1975	1980	1985	1990	1993	1995	2000	2005	2010
Hylte	4994	5938	5559	5781	4649	4799	4807	4874	4790
Halmstad	35034	38827	38815	41218	34713	35895	37794	40776	43240
Laholm	10300	10929	10538	11315	9502	9930	10080	10635	11061
Falkenberg	15377	18013	17629	19361	16467	16761	17111	18301	19506
Varberg	20459	22272	23547	25797	22345	22893	24034	26518	28771
Kungsbacka	17488	21724	26347	30398	28102	29475	32354	34696	36939
Härryda	9692	11203	13476	15045	13402	13823	15101	15939	17194
Partille	13056	13371	15889	16761	14169	14700	15553	15964	16890
Öckerö	3959	5258	5181	5784	5067	5372	5696	6016	6010
Stenungsund	6724	8020	9105	10450	9077	9350	9930	11239	12003
Tjörn	4496	6229	6201	7280	6369	6519	6796	7297	7404
Orust	4438	6745	6224	7053	6199	6485	6737	7146	7325
Sotenäs	3834	5381	4181	4622	3817	4013	4104	4209	4188
Munkedal	4418	5805	5168	5548	4323	4497	4537	4691	4557
Tanum	4591	6539	5405	5870	4733	5114	5260	5648	5780
Dals-Ed	2273	2914	2598	2604	2053	2099	2097	2129	2083
Färgelanda	3022	3856	3799	3922	3058	3113	3168	3066	2953
Ale	9879	11909	12256	13307	11516	11881	12258	12890	13201
Lerum	12428	15215	16529	18498	16016	16697	17362	17794	18940
Vårgårda	3652	4844	4639	5236	4465	4699	5178	5382	5395
Bollebygd	0	0	0	0	0	3795	4005	4109	4177
Grästorp	2356	2956	2926	3132	2578	2695	2760	2801	2742
Essunga	0	0	2927	3128	2513	2537	2675	2728	2650
Karlsborg	3685	4450	3826	3920	3228	3095	2979	3015	3074
Gullspång	3047	3603	3071	3116	2537	2562	2404	2348	2216
Tranemo	6010	5842	6663	6680	5602	5765	5830	5847	5674
Bengtsfors	5457	6559	6008	5935	4786	5009	4461	4277	4113
Mellerud	4324	5767	5040	5084	4091	4055	4045	4067	3757
Lilla Edet	4927	6322	6048	6672	5441	5548	5830	5951	5894
Mark	14490	16014	16361	17092	14167	14587	15029	15656	15924
Svenljunga	4823	5622	5607	5770	4841	4949	4851	4908	4836
Herrljunga	4081	4867	4638	4944	4101	4242	4374	4479	4461
Vara	10157	11865	8621	8762	7123	7247	7237	7552	7418
Götene	5285	6843	6510	7112	6066	6175	6182	6215	6315
Tibro	5107	5970	5477	5867	4623	4844	4750	4720	4676
Töreboda	4333	5756	4835	5120	4022	4072	4008	4047	3972
Mölnadal	23276	22877	27431	29228	24924	25746	27613	28861	30528
Kungälv	13250	14724	17236	19013	16669	17426	18095	19088	20508
Lysekil	6602	8425	7004	7480	6015	6264	6495	6569	6477

Uddevalla	22431	23289	23482	24090	19599	19979	21276	22758	23835
Strömstad	4255	5238	4806	5239	4263	4351	4762	5116	5371
Vänersborg	16344	17409	18977	19567	15918	16015	16989	17258	16672
Trollhättan	24678	24599	26340	27285	21580	21826	24011	24199	24158
Alingsås	13006	15464	15578	17143	14488	15109	16262	17274	17928
Borås	52142	51544	52410	54087	44861	42286	44712	45939	48474
Ulricehamn	10626	10872	11435	11928	9944	10151	10340	10590	10799
Åmål	5764	7641	6444	6607	5411	5637	5359	5578	5095
Mariestad	11652	12256	12623	13108	10686	10805	10534	10813	10646
Lidköping	16088	17927	17874	18706	15850	16618	17068	18035	18382
Skara	8151	8963	9402	9872	8290	8444	8680	8804	8571
Skövde	22122	22855	24632	26034	22218	22838	23121	23788	24653
Hjo	3401	4621	4234	4633	3837	3960	3961	4023	4132
Tidaholm	5777	6831	6624	7052	5472	5725	5597	5779	5771
Falköping	15500	16047	15989	16656	13800	13920	13949	14340	14493

Källa: FoB -75, -80, -85, -90 och SCB; Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) 1993-2003 och 2004-

Bilaga 2. Antal pendlare till Göteborg från kommuner i studieområdet.

Bostadskommun	1970	1980	1993	1995	2000	2005	2010
1315 Hylte		19	14	24	17	24	16
1380 Halmstad	72	125	221	293	373	429	515
1381 Laholm		16	34	55	51	69	79
1382 Falkenberg	50	112	201	212	271	357	417
1383 Varberg	187	355	848	832	1113	1296	1551
1384 Kungsbacka	3428	7716	10363	11051	11908	12438	13067
1401 Härryda	3047	5106	5816	6033	6573	7126	7717
1402 Partille	6618	7870	8107	8548	8925	9226	9705
1407 Öckerö	1162	1982	2348	2627	2727	2883	2726
1415 Stenungsund	672	1443	2089	2198	2438	3018	3072
1419 Tjörn	281	720	1166	1209	1314	1451	1400
1421 Orust	158	534	673	788	842	961	885
1427 Sotenäs		84	118	141	157	155	153
1430 Munkedal	65	61	78	109	105	139	128
1435 Tanum	58	104	107	120	122	156	211
1438 Dals-Ed		14	22	22	16	16	16
1439 Färgelanda		29	36	37	63	59	61
1440 Ale	2108	4085	4887	5174	5435	5820	6018
1441 Lerum	4275	6990	7837	8279	8381	8457	8932
1442 Vårgårda	87	201	301	304	303	347	355

1443 Bollebygd			0	823	900	967	988
1444 Grästorp			25	20	51	57	49
1445 Essunga			84	78	100	110	113
1446 Karlsborg			9	18	24	15	25
1447 Gullspång			12	8	22	19	14
1452 Tranemo		45	57	47	53	56	64
1460 Bengtsfors		25	30	22	39	45	55
1461 Mellerud		38	70	50	92	82	66
1462 Lilla Edet	251	614	906	939	1021	1156	1140
1463 Mark	258	777	1157	1190	1499	1591	1690
1465 Svenljunga		82	98	101	147	113	117
1466 Herrljunga		90	127	109	132	159	187
1470 Vara			97	99	118	154	158
1471 Götene			31	39	59	47	57
1472 Tibro			18	23	38	26	40
1473 Töreboda			21	24	31	25	30
1481 Mölndal	9113	10993	11186	11768	12861	14169	15406
1482 Kungälv	3249	5208	6106	6518	6768	7576	8219
1484 Lysekil		82	157	172	180	174	240
1485 Uddevalla	489	319	561	790	987	1165	1367
1486 Strömstad		59	58	59	78	97	121
1487 Vänersborg	84	105	200	253	395	474	584
1488 Trollhättan	234	256	375	529	754	947	1132
1489 Alingsås	791	1541	2374	2419	2615	2874	3248
1490 Borås	610	1189	1790	1034	1460	1828	2138
1491 Ulricehamn		51	111	116	159	200	220
1492 Åmål			36	40	69	48	55
1493 Mariestad			62	53	101	78	108
1494 Lidköping			98	116	180	184	218
1495 Skara			48	57	81	103	104
1496 Skövde			139	188	301	305	381
1497 Hjo			13	24	38	41	45
1498 Tidaholm			16	29	60	34	33
1499 Falköping			97	109	136	178	195

Källa: FoB -70, -80 och SCB; Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun och kön 1993-2003 och 2004-2011

Bilaga 3. Andel förvärvsarbetare i bostadskommunen som pendlar till Göteborg samt restiden till Göteborg.

Bostads-kommun	Restid (minuter)	Andel 1980 (%)	Andel 1993 (%)	Andel 1995 (%)	Andel 2000 (%)	Andel 2005 (%)	Andel 2010 (%)
Hylte	103	0,3%	0,3%	0,5%	0,4%	0,5%	0,3%
Halmstad	83	0,3%	0,6%	0,8%	1,0%	1,1%	1,2%
Laholm	97	0,1%	0,4%	0,6%	0,5%	0,6%	0,7%
Falkenberg	62	0,6%	1,2%	1,3%	1,6%	2,0%	2,1%
Varberg	48	1,6%	3,8%	3,6%	4,6%	4,9%	5,4%
Kungsbacka	23	35,5%	36,9%	37,5%	36,8%	35,8%	35,4%
Härryda	16	45,6%	43,4%	43,6%	43,5%	44,7%	44,9%
Partille	9	58,9%	57,2%	58,1%	57,4%	57,8%	57,5%
Öckerö	38	37,7%	46,3%	48,9%	47,9%	47,9%	45,4%
Stenungsund	32	18,0%	23,0%	23,5%	24,6%	26,9%	25,6%
Tjörn	51	11,6%	18,3%	18,5%	19,3%	19,9%	18,9%
Orust	57	7,9%	10,9%	12,2%	12,5%	13,4%	12,1%
Sotenäs	85	1,6%	3,1%	3,5%	3,8%	3,7%	3,7%
Munkedal	60	1,1%	1,8%	2,4%	2,3%	3,0%	2,8%
Tanum	81	1,6%	2,3%	2,3%	2,3%	2,8%	3,7%
Dals-Ed	119	0,5%	1,1%	1,0%	0,8%	0,8%	0,8%
Färgelanda	77	0,8%	1,2%	1,2%	2,0%	1,9%	2,1%
Ale	25	34,3%	42,4%	43,5%	44,3%	45,2%	45,6%
Lerum	17	45,9%	48,9%	49,6%	48,3%	47,5%	47,2%
Vårgårda	48	4,1%	6,7%	6,5%	5,9%	6,4%	6,6%
Bollebygd	29	0,0%	0,0%	21,7%	22,5%	23,5%	23,7%
Grästorps	84	0,0%	1,0%	0,7%	1,8%	2,0%	1,8%
Essunga	65	0,0%	3,3%	3,1%	3,7%	4,0%	4,3%
Karlsborg	155	0,0%	0,3%	0,6%	0,8%	0,5%	0,8%
Gullspång	157	0,0%	0,5%	0,3%	0,9%	0,8%	0,6%
Tranemo	76	0,8%	1,0%	0,8%	0,9%	1,0%	1,1%
Bengtstors	133	0,0%	0,6%	0,4%	0,9%	1,1%	1,3%
Mellerud	103	0,0%	1,7%	1,2%	2,3%	2,0%	1,8%
Lilla Edet	45	9,7%	16,7%	16,9%	17,5%	19,4%	19,3%
Mark	50	4,9%	8,2%	8,2%	10,0%	10,2%	10,6%
Svenljunga	69	1,5%	2,0%	2,0%	3,0%	2,3%	2,4%
Herrljunga	61	1,8%	3,1%	2,6%	3,0%	3,5%	4,2%
Vara	69	0,0%	1,4%	1,4%	1,6%	2,0%	2,1%
Götene	105	0,0%	0,5%	0,6%	1,0%	0,8%	0,9%
Tibro	134	0,0%	0,4%	0,5%	0,8%	0,6%	0,9%
Töreboda	138	0,0%	0,5%	0,6%	0,8%	0,6%	0,8%
Mölndal	8	48,1%	44,9%	45,7%	46,6%	49,1%	50,5%
Kungälv	16	35,4%	36,6%	37,4%	37,4%	39,7%	40,1%
Lysekil	81	1,0%	2,6%	2,7%	2,8%	2,6%	3,7%
Uddevalla	55	1,4%	2,9%	4,0%	4,6%	5,1%	5,7%
Strömstad	101	1,1%	1,4%	1,4%	1,6%	1,9%	2,3%
Vänerns	71	0,6%	1,3%	1,6%	2,3%	2,7%	3,5%
Trollhättan	62	1,0%	1,7%	2,4%	3,1%	3,9%	4,7%

Alingsås	31	10,0%	16,4%	16,0%	16,1%	16,6%	18,1%
Borås	42	2,3%	4,0%	2,4%	3,3%	4,0%	4,4%
Ulricehamn	62	0,5%	1,1%	1,1%	1,5%	1,9%	2,0%
Åmål	142	0,0%	0,7%	0,7%	1,3%	0,9%	1,1%
Mariestad	129	0,0%	0,6%	0,5%	1,0%	0,7%	1,0%
Lidköping	99	0,0%	0,6%	0,7%	1,1%	1,0%	1,2%
Skara	91	0,0%	0,6%	0,7%	0,9%	1,2%	1,2%
Skövde	114	0,0%	0,6%	0,8%	1,3%	1,3%	1,5%
Hjo	144	0,0%	0,3%	0,6%	1,0%	1,0%	1,1%
Tidaholm	121	0,0%	0,3%	0,5%	1,1%	0,6%	0,6%
Falköping	96	0,0%	0,7%	0,8%	1,0%	1,2%	1,3%

Källa: Eniro, FoB 1980 och egen uträkning baserad på SCB; Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) 1993-2003 och 2004- samt Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun och kön 1993-2003 och 2004-2011 (bilaga 1 och 2).

Bilaga 4. Antalet män (M) och kvinnor (K) som pendlar till Göteborg från bostadskommun.

Kommun	M 1995 (st)	K 1995 (st)	M 2000 (st)	K 2000 (st)	M 2005 (st)	K 2005 (st)	M 2010 (st)	K 2010 (st)
Hylte	11	13	10	7	14	10	9	7
Halmstad	221	72	252	121	289	140	294	221
Laholm	42	13	37	14	52	17	50	29
Falkenberg	149	63	187	84	252	105	277	140
Varberg	592	240	793	320	893	403	994	557
Kungsbacka	6491	4560	6937	4971	7290	5148	7439	5628
Härryda	3509	2524	3816	2757	4103	3023	4282	3435
Partille	4506	4042	4690	4235	4907	4319	5014	4691
Öckerö	1585	1042	1598	1129	1633	1250	1473	1253
Stenungsund	1309	889	1473	965	1786	1232	1737	1335
Tjörn	789	420	852	462	920	531	847	553
Orust	564	224	579	263	641	320	569	316
Sotenäs	115	26	117	40	99	56	100	53
Munkedal	80	29	83	22	104	35	86	42
Tanum	81	39	81	41	103	53	134	77
Dals-Ed	15	7	12	4	11	5	10	6
Färgelanda	31	6	51	12	41	18	41	20
Ale	3028	2146	3165	2270	3454	2366	3387	2631
Lerum	4702	3577	4727	3654	4778	3679	4837	4095
Vårgårda	206	98	215	88	244	103	230	125
Bollebygd	547	276	590	310	633	334	632	356
Grästorp	16	4	32	19	39	18	34	15
Essunga	53	25	76	24	82	28	75	38
Karlsborg	12	6	20	4	12	3	16	9
Gullspång	5	3	13	9	9	10	11	3
Tranemo	37	10	36	17	39	17	40	24
Bengtstors	17	5	26	13	27	18	27	28
Mellerud	37	13	59	33	47	35	45	21
Lilla Edet	650	289	700	321	766	390	722	418
Mark	853	337	1044	455	1103	488	1082	608

Svenljunga	70	31	93	54	84	29	90	27
Herrljunga	79	30	88	44	108	51	120	67
Vara	65	34	84	34	98	56	99	59
Götene	26	13	43	16	38	9	37	20
Tibro	18	5	29	9	14	12	25	15
Töreboda	14	10	20	11	18	7	20	10
Mölnadal	6479	5289	7150	5711	7993	6176	8392	7014
Kungälv	3945	2573	4061	2707	4445	3131	4706	3513
Lysekil	135	37	133	47	117	57	142	98
Uddevalla	580	210	697	290	814	351	856	511
Strömstad	45	14	53	25	59	38	66	55
Vänersborg	175	78	256	139	319	155	364	220
Trollhättan	378	151	507	247	652	295	734	398
Alingsås	1616	803	1765	850	1879	995	2033	1215
Borås	759	275	1109	351	1306	522	1462	676
Ulricehamn	81	35	113	46	133	67	149	71
Åmål	36	4	56	13	38	10	36	19
Mariestad	39	14	72	29	59	19	69	39
Lidköping	77	39	137	43	132	52	147	71
Skara	44	13	56	25	68	35	75	29
Skövde	134	54	214	87	198	107	228	153
Hjo	11	13	31	7	28	13	20	25
Tidaholm	20	9	38	22	21	13	21	12
Falköping	79	30	92	44	114	64	125	70

Källa: SCB; Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun och kön 1993-2003 och 2004-2011

Bilaga 5. Procentuell fördelning mellan kvinnor (K) och män (M) av pendlare förvärvsarbetare till Göteborg.

Kommun	M 1995	K 1995	M 2000	K 2000	M 2005	K 2005	M 2010	K 2010
Hylte	45,8%	54,2%	58,8%	41,2%	58,3%	41,7%	56,3%	43,8%
Halmstad	75,4%	24,6%	67,6%	32,4%	67,4%	32,6%	57,1%	42,9%
Laholm	76,4%	23,6%	72,5%	27,5%	75,4%	24,6%	63,3%	36,7%
Falkenberg	70,3%	29,7%	69,0%	31,0%	70,6%	29,4%	66,4%	33,6%
Varberg	71,2%	28,8%	71,2%	28,8%	68,9%	31,1%	64,1%	35,9%
Kungsbacka	58,7%	41,3%	58,3%	41,7%	58,6%	41,4%	56,9%	43,1%
Härryda	58,2%	41,8%	58,1%	41,9%	57,6%	42,4%	55,5%	44,5%
Partille	52,7%	47,3%	52,5%	47,5%	53,2%	46,8%	51,7%	48,3%
Öckerö	60,3%	39,7%	58,6%	41,4%	56,6%	43,4%	54,0%	46,0%
Stenungsund	59,6%	40,4%	60,4%	39,6%	59,2%	40,8%	56,5%	43,5%
Tjörn	65,3%	34,7%	64,8%	35,2%	63,4%	36,6%	60,5%	39,5%
Orust	71,6%	28,4%	68,8%	31,2%	66,7%	33,3%	64,3%	35,7%
Sotenäs	81,6%	18,4%	74,5%	25,5%	63,9%	36,1%	65,4%	34,6%
Munkedal	73,4%	26,6%	79,0%	21,0%	74,8%	25,2%	67,2%	32,8%
Tanum	67,5%	32,5%	66,4%	33,6%	66,0%	34,0%	63,5%	36,5%
Dals-Ed	68,2%	31,8%	75,0%	25,0%	68,8%	31,3%	62,5%	37,5%
Färgelanda	83,8%	16,2%	81,0%	19,0%	69,5%	30,5%	67,2%	32,8%
Ale	58,5%	41,5%	58,2%	41,8%	59,3%	40,7%	56,3%	43,7%
Lerum	56,8%	43,2%	56,4%	43,6%	56,5%	43,5%	54,2%	45,8%
Vårgårda	67,8%	32,2%	71,0%	29,0%	70,3%	29,7%	64,8%	35,2%
Bollebygd	66,5%	33,5%	65,6%	34,4%	65,5%	34,5%	64,0%	36,0%

Grästorp	80,0%	20,0%	62,7%	37,3%	68,4%	31,6%	69,4%	30,6%
Essunga	67,9%	32,1%	76,0%	24,0%	74,5%	25,5%	66,4%	33,6%
Karlsborg	66,7%	33,3%	83,3%	16,7%	80,0%	20,0%	64,0%	36,0%
Gullspång	62,5%	37,5%	59,1%	40,9%	47,4%	52,6%	78,6%	21,4%
Tranemo	78,7%	21,3%	67,9%	32,1%	69,6%	30,4%	62,5%	37,5%
Bengtstors	77,3%	22,7%	66,7%	33,3%	60,0%	40,0%	49,1%	50,9%
Mellerud	74,0%	26,0%	64,1%	35,9%	57,3%	42,7%	68,2%	31,8%
Lilla Edet	69,2%	30,8%	68,6%	31,4%	66,3%	33,7%	63,3%	36,7%
Mark	71,7%	28,3%	69,6%	30,4%	69,3%	30,7%	64,0%	36,0%
Svenljunga	69,3%	30,7%	63,3%	36,7%	74,3%	25,7%	76,9%	23,1%
Herrljunga	72,5%	27,5%	66,7%	33,3%	67,9%	32,1%	64,2%	35,8%
Vara	65,7%	34,3%	71,2%	28,8%	63,6%	36,4%	62,7%	37,3%
Götene	66,7%	33,3%	72,9%	27,1%	80,9%	19,1%	64,9%	35,1%
Tibro	78,3%	21,7%	76,3%	23,7%	53,8%	46,2%	62,5%	37,5%
Töreboda	58,3%	41,7%	64,5%	35,5%	72,0%	28,0%	66,7%	33,3%
Mölnadal	55,1%	44,9%	55,6%	44,4%	56,4%	43,6%	54,5%	45,5%
Kungälv	60,5%	39,5%	60,0%	40,0%	58,7%	41,3%	57,3%	42,7%
Lysekil	78,5%	21,5%	73,9%	26,1%	67,2%	32,8%	59,2%	40,8%
Uddevalle	73,4%	26,6%	70,6%	29,4%	69,9%	30,1%	62,6%	37,4%
Strömstad	76,3%	23,7%	67,9%	32,1%	60,8%	39,2%	54,5%	45,5%
Vänersborg	69,2%	30,8%	64,8%	35,2%	67,3%	32,7%	62,3%	37,7%
Trollhättan	71,5%	28,5%	67,2%	32,8%	68,8%	31,2%	64,8%	35,2%
Alingsås	66,8%	33,2%	67,5%	32,5%	65,4%	34,6%	62,6%	37,4%
Borås	73,4%	26,6%	76,0%	24,0%	71,4%	28,6%	68,4%	31,6%
Ulricehamn	69,8%	30,2%	71,1%	28,9%	66,5%	33,5%	67,7%	32,3%
Åmål	90,0%	10,0%	81,2%	18,8%	79,2%	20,8%	65,5%	34,5%
Mariestad	73,6%	26,4%	71,3%	28,7%	75,6%	24,4%	63,9%	36,1%
Lidköping	66,4%	33,6%	76,1%	23,9%	71,7%	28,3%	67,4%	32,6%
Skara	77,2%	22,8%	69,1%	30,9%	66,0%	34,0%	72,1%	27,9%
Skövde	71,3%	28,7%	71,1%	28,9%	64,9%	35,1%	59,8%	40,2%
Hjo	45,8%	54,2%	81,6%	18,4%	68,3%	31,7%	44,4%	55,6%
Tidaholm	69,0%	31,0%	63,3%	36,7%	61,8%	38,2%	63,6%	36,4%
Falköping	72,5%	27,5%	67,6%	32,4%	64,0%	36,0%	64,1%	35,9%

Källa: SCB; Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun och kön 1993-2003 och 2004-2011

Bilaga 6. Avstånd och restid mellan bostadskommun (baserat på centralort) och Göteborg.

Bostadsort	Avstånd (km)	Restid (minuter)
Hylte	151	103
Halmstad	141	83
Laholm	164	97
Falkenberg	103	62
Varberg	76	48
Kungsbacka	32	23
Härryda	25	16
Partille	10	9
Öckerö	20	38
Stenungsund	47	32
Tjörn	66	51

Orust	75	57
Sotenäs	130	85
Munkedal	98	60
Tanum	133	81
Dals-Ed	157	119
Färgelanda	110	77
Ale	29	25
Lerum	21	17
Vårgårda	68	48
Bollebygd	42	29
Grästorp	105	84
Essunga	88	65
Karlsborg	199	155
Gullspång	212	157
Tranemo	106	76
Bengtsfors	170	133
Mellerud	143	103
Lilla Edet	56	45
Mark	61	50
Svenljunga	98	69
Herrljunga	83	61
Vara	96	69
Götene	145	105
Tibro	174	134
Töreboda	190	138
Mölnadal	10	8
Kungälv	22	16
Lysekil	107	81
Uddevalla	83	55
Strömstad	166	101
Vänersborg	107	71
Trollhättan	75	62
Alingsås	47	31
Borås	65	42
Ulricehamn	100	62
Åmål	188	142
Mariestad	175	129
Lidköping	130	99
Skara	128	91
Skövde	154	114
Hjo	185	144
Tidaholm	149	121
Falköping	120	96

Källa: Eniro.

8.2 Befolkning

Bilaga 7. Befolkningsutveckling i studieområdets kommuner, 1970-1990

Bostadskommun	1970	1975	1980	1985	1990
Hylte	10990	11152	11211	10841	11143
Halmstad	70616	74292	76042	77151	80061
Laholm	18683	19830	21059	21462	22661
Falkenberg	31804	33102	34912	35596	37622
Varberg	38955	43051	44164	46253	49018
Kungsbacka	29007	38353	43536	48760	54220
Härryda	16003	20741	23195	24784	26541
Partille	24588	27151	27172	29232	30420
Öckerö	8478	9219	9842	10260	11008
Stenungsund	12546	14617	16091	17034	18640
Tjörn	9334	10618	11701	12482	13919
Orust	8907	10586	12364	12890	14240
Sotenäs	9358	9133	9252	9136	9732
Munkedal	9704	10210	10703	10726	11147
Tanum	10837	11058	11463	11473	12068
Dals-Ed	4986	5252	5287	5362	5416
Färgelanda	6285	6903	7373	7411	7580
Ale	17566	21980	23312	23412	24071
Lerum	23520	28162	29871	31063	33206
Vårgårda	7809	8370	9256	9481	10147
Bollebygd	0	0	0	0	0
Grästorp	5288	5259	5719	5892	6117
Essunga	5784	5710	6061	5850	6029
Karlsborg	8430	8157	8236	8038	8085
Gullspång	7023	6923	6685	6433	6448
Tranemo	11587	11786	12413	12233	12462
Bengtsfors	12443	12345	12199	11891	11927
Mellerud	10601	10421	10677	10464	10512
Lilla Edet	10065	11229	11836	11971	12939
Mark	29000	30217	31418	31708	33070
Svenljunga	9723	10165	10989	10888	11190
Herrljunga	9027	8833	9347	9281	9645
Vara	17101	16717	16932	16787	16997
Götene	11910	12303	12854	13091	13498
Tibro	10191	10997	11214	11111	11188
Töreboda	10192	10231	10393	10204	10481
Göteborg	465527	444651	431273	425495	433042
Mölnadal	44769	47295	47788	49785	52028
Kungälv	24242	28311	29702	31745	33772
Lysekil	13766	15076	15037	14869	15197
Uddevalla	47725	46861	46032	45816	47345
Strömstad	9558	9485	9580	10001	10846
Vänernborg	32531	34365	34574	35702	36628
Trollhättan	48626	50225	49600	49173	51047
Alingsås	26529	27796	29637	31394	33626
Borås	107562	105177	102129	99963	101766
Ulricehamn	21264	21451	21970	22086	22738
Åmål	13437	13349	13564	13215	13421

Mariestad	24805	24686	24413	24175	24682
Lidköping	34916	34625	35061	35212	35801
Skara	16899	17321	17868	18023	18689
Skövde	43586	45357	46007	46431	47529
Hjo	7343	7682	8740	8974	9136
Tidaholm	12694	12965	13069	13027	13283
Falköping	32643	32513	31875	31448	31994

Källa: SCB; Befolkningsstatistik <Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968-2012

Bilaga 8. Befolkningsutveckling i studieområdets kommuner 1990-2010

Bostadskommun	1990	1993	1995	2000	2005	2010
Hylte	11143	11071	10963	10479	10368	10177
Halmstad	80061	82103	83488	85200	88224	91800
Laholm	22661	23001	23120	22747	23037	23390
Falkenberg	37622	38624	38950	38817	39605	41008
Varberg	49018	50911	51902	52648	54817	58084
Kungsbacka	54220	58897	60915	65113	69817	75025
Härryda	26541	28242	28612	30276	32049	34463
Partille	30420	31502	32206	33124	33543	35084
Öckerö	11008	11440	11590	11827	12231	12449
Stenungsund	18640	19583	19852	20679	22947	24292
Tjörn	13919	14602	14602	14733	15022	14955
Orust	14240	15025	15235	15023	15188	15221
Sotenäs	9732	9852	9830	9621	9311	9052
Munkedal	11147	11070	11078	10532	10284	10181
Tanum	12068	12443	12306	12105	12252	12370
Dals-Ed	5416	5412	5287	5047	4891	4692
Färgelanda	7580	7529	7420	7020	6824	6654
Ale	24071	25204	25377	25421	26405	27442
Lerum	33206	34041	34610	35214	36506	38580
Vårgårda	10147	10574	10730	10714	10756	10943
Bollebygd	0	0	7973	7884	8086	8375
Grästorp	6117	6154	6144	5924	5762	5776
Essunga	6029	6100	6005	5835	5717	5564
Karlsborg	8085	7843	7645	7100	6898	6752
Gullspång	6448	6490	6406	5911	5595	5291
Tranemo	12462	12552	12354	12037	11804	11587
Bengtsfors	11927	11636	11500	10896	10225	9791
Mellerud	10512	10548	10463	9902	9638	9179
Lilla Edet	12939	13268	13288	12944	12889	12578
Mark	33070	33500	33583	32951	33494	33845
Svenljunga	11190	11316	11181	10609	10430	10288
Herrljunga	9645	9823	9724	9447	9305	9314
Vara	16997	16965	16844	16044	16008	15762
Götene	13498	13873	13718	13016	12879	13223
Tibro	11188	11180	11218	10576	10581	10560
Töreboda	10481	10511	10425	9642	9470	9113
Göteborg	433042	437313	449189	466990	484942	513751
Mölndal	52028	53292	54254	56137	58234	60973
Kungälv	33772	35372	36251	37191	38703	41241

Lysekil	15197	15401	15491	14848	14657	14521
Uddevalla	47345	48431	49003	48971	50314	51868
Strömstad	10846	10870	10876	11102	11507	11808
Vänersborg	36628	36463	36477	36589	36951	36857
Trollhättan	51047	51729	52482	52891	53302	55248
Alingsås	33626	34212	34758	35153	36010	37796
Borås	101766	103367	96139	96883	99325	103294
Ulricehamn	22738	22917	22793	22284	22381	22838
Åmål	13421	13346	13385	12840	12737	12295
Mariestad	24682	24764	24700	23800	23895	23741
Lidköping	35801	36417	36769	36802	37380	38048
Skara	18689	18736	18845	18305	18578	18314
Skövde	47529	48757	49432	49313	49980	51402
Hjo	9136	9207	9201	8787	8849	8841
Tidaholm	13283	13296	13249	12694	12535	12572
Falköping	31994	31905	32001	31007	31185	31513

Källa: SCB; Befolkningsstatistik <Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968-2012