



LUNDS
UNIVERSITET

Regionförstoring i ett miljöperspektiv

**En fallstudie av Region Skåne och Västra
Götalandsregionen**

Regional Expansion in an Environmental Perspective

***The Case of Region Skåne and Västra
Götalandsregionen***

Sebastian Andersson

SAMMANFATTNING

Den här uppsatsen belyser hur regionerna Skåne och Västra Götaland ser på regionförstoring som utvecklingsstrategi, vilka drivkrafter som ligger bakom detta mål, samt vad det innebär för ett ökat resande. Vidare undersöks huruvida dessa regioner ser en konflikt mellan regionförstoring, och därmed ökande transportvolym, och å andra sidan en miljömässigt hållbar utveckling. Uppsatsen kommer fram till att den främsta drivkraften bakom regionförstoringsmålet är ökad ekonomisk tillväxt, vilket är ett överordnat mål för regionerna. Andra drivkrafter som också lyfts fram är bättre regional balans och en större individuell frihet för regionernas invånare. Regionerna Skåne och Västra Götaland ser inte nödvändigtvis en konflikt i att de strävar efter regionförstoring och samtidigt förväntas bidra till en miljömässigt hållbar utveckling. Genom olika strategier för att miljöanpassa transportsystemet kan resandet öka utan att miljöeffekterna förvärras. Man kan dock problematisera att regionerna säger sig vilja öka andelen kollektivtrafik samtidigt som de förbättrar framkomligheten på vägarna. Sådana insatser tenderar att ha motsatt effekt. I ett lite vidare perspektiv kan man också ifrågasätta den ökade rörligheten som företeelse, vilket har visat sig vara centralt för den regionala utvecklingen. En slutsats som den här uppsatsen tar med sig är att rörlighetsbehovet är något som tycks vara svårt att kritisera inom regional utveckling.

Innehåll

1. INLEDNING	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Problemformulering och fall	4
1.4 Syfte och frågeställningar	5
1.5 Avgränsningar	5
1.6 Disposition	6
2. METOD	7
2.1 Fallstudie	7
2.2 Metodval	8
2.3 Skriftliga källor	9
2.4 Intervjuer	10
2.5 Analys av kvalitativa data.....	11
2.6 Metoddiskussion.....	11
3. TEORI: Regioner, regionförstoring samt miljöpåverkan	13
3.1 Regioner	13
3.2 Regionförstoring	17
3.3 Regionförstoringens miljöpåverkan.....	21
4. EMPIRISKT KAPITEL: Region Skåne och Västra Götalandsregionen	27
4.1 Region Skåne.....	28
4.1.1 Regionförstoring i Region Skåne.....	31
4.1.2 Strategier för ett miljöanpassat transportsystem	34
4.2 Västra Götalandsregionen	37
4.2.1 Regionförstoring i Västra Götalandsregionen	39
4.2.2 Strategier för ett miljöanpassat transportsystem	42
5. ANALYS.....	45
<i>Finns det inslag i regionernas planer som kan problematiseras?</i>	50
6. SLUTSATSER	52
7. DISKUSSION OCH VIDARE FORSKNING	53
8. KÄLLFÖRTECKNING	54

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Regionförstoring har blivit ett etablerat inslag i regionala utvecklingsstrategier under senare år. Regionförstoring innebär att lokala arbetsmarknader växer samman och utvidgas till färre och större regioner. Genom att transportinfrastruktur och kommunikationer byggs ut, ökar möjligheterna att resa längre sträckor, till exempel mellan bostad och arbete eller mellan glesbygd och tätort. På så vis blir arbetsmarknaden bredare och fler människor får tillgång till ett större utbud av sysselsättning, servicefunktioner och kultur.

Regionförstoring lyfts ofta fram som något positivt i fråga om ekonomisk tillväxt och regional utveckling. En bredare arbetsmarknad anses gynna näringslivet genom ökad konkurrens och möjlighet till specialisering. Förbättrad tillgänglighet till arbets- och bostadsmarknad samt kultur- och nöjesliv gör dessutom den större regionen mer attraktiv att bo och verka i. Sammantaget antas regionförstoring kunna utgöra ett konkurrensmedel genom att stärka kultur- och näringsliv samt öka regionernas generella attraktionskraft. Av dessa anledningar har regionförstoring förts upp som ett angeläget politiskt mål inom ramen för regionala utvecklingsstrategier.

1.2 Problemformulering och fall

Regionförstoring bygger på att rörligheten ökar, att fler individer kan resa längre och snabbare. En konsekvens av en ökad rörlighet är att transportvolymerna växer, både sett till arbetspendling och transporter av varor och tjänster. Detta kan i sin tur ha miljömässiga effekter, inte minst genom ökade utsläpp av växthusgaser. En sådan utveckling kan betraktas som problematisk sett i relation till de mål om minskad klimatpåverkan som finns formulerade på såväl lokal som regional och nationell nivå. Dessutom kan man se andra bekymmer med en utveckling som bygger på ökad rörlighet och längre räckvidder. Man kan därför se en långsiktig problematik i att regioner strävar efter regionförstoring samtidigt som de förväntas medverka till en miljömässigt hållbar utveckling. Mot bakgrund av detta är det intressant att utifrån ett kritiskt perspektiv belysa regionernas syn på regionförstoring som utvecklingsstrategi och i synnerhet hur man hanterar de ökande transportvolymerna som följer av regionförstoringen.

För att undersöka problemställningen tittar den här uppsatsen närmare på Region Skåne och Västra Götalandsregionen – två regioner av likartad storlek och dynamik. Dessa båda regioner har ett utökat ansvar i regionala utvecklingsfrågor vilket gör dem intressanta att studera utifrån nämnda problematik.

1.4 Syfte och frågeställningar

Syftet med den här uppsatsen är att ta reda på hur Region Skåne och Västra Götalandsregionen ser på regionförstoring som utvecklingsstrategi, samt hur man hanterar de miljömässiga effekterna av en sådan samhällsutveckling.

Uppsatsen utgår från följande tre frågeställningar:

- Vilka drivkrafter ligger bakom målet om regionförstoring och hur hanterar regionerna detta mål?
- Ser regionerna en konflikt mellan regionförstoring och en miljömässigt hållbar utveckling och hur hanteras i så fall denna?
- Finns det inslag i regionernas planer som kan problematiseras?

1.5 Avgränsningar

Uppsatsen avgränsas teoretiskt genom att undersöka begreppet regionförstoring som syftar på effekter av människors förändrade pendlingsmönster och de vidgade gränserna för lokala arbetsmarknader. Genom att pendlingsmöjligheterna över kommungränser förbättras kan individer resa längre för att nå arbetet vilket leder till att de lokala arbetsmarknaderna blir ”större”.¹ Det är viktigt att understryka att regionförstoring i det här sammanhanget *inte* syftar på den eventuella framtida sammanslagning av Sveriges län som föreslagits av Ansvarsutredningen. Det förslaget benämns i vissa sammanhang som regionförstoring men syftar i själva verket på en sammanslagning av administrativa gränser.²

Regionförstoring leder till att resorna ökar och att *transporterna* därmed blir fler. Transporter syftar i den här uppsatsen framförallt på personresor, men emellanåt kan begreppet få en bredare innebörd och även inbegripa näringslivstransporter. Uppsatsen har inga avsikter att till exempel kvantitativt mäta olika transporttyper utan det som åsyftas med transporter är den generella transportökning som regionförstoring tenderar att leda till. Slutligen avgränsas uppsatsen rumsligt till att omfatta Region Skåne och Västra Götalandsregionen.

¹ SCB (2010) *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*, SCB-tryck Örebro: 2010 s. 9

² Ibid. s. 63

1.6 Disposition

Uppsatsen inleds med ett metodkapitel som redogör för de metodval som gjorts i samband med den här studien. Därefter följer ett teorikapitel där begreppen regioner och regionförstoring reds ut, liksom den miljöpåverkan som kan följa av en utveckling som bygger på ett ökat resande. I det avsnittet beskrivs också de svenska transport- och miljöpolitiska målen. Syftet med det är att ge perspektiv på transporternas förhållande till miljön. Därefter följer uppsatsens empiriska kapitel som utgörs av material från Region Skåne och Västra Götalandsregionen. Slutligen analyseras det empiriska materialet utifrån frågeställningarna för att mynna ut i några slutsatser.

2. METOD

2.1 Fallstudie

Den här uppsatsen identifierar och studerar ett samhällsplaneringsrelaterat problem, närmare bestämt den konflikt som tenderar att uppstå mellan å ena sidan expanderande regioner och å andra sidan en miljömässigt hållbar utveckling. Mer specifikt fokuserar uppsatsen på frågor kring hur den här problematiken hanteras inom ramen för regional planering. För att undersöka och belysa dessa frågor tillämpas en *fallstudie*. Med fallstudier är det möjligt att fokusera på ett, eller som i den här uppsatsen, några få förekomster av en specifik företeelse. På så sätt kan man göra en mer djupgående beskrivning av de förhållanden eller processer som förekommer just i det eller de fall som studeras. Tillvägagångssättet vid fallstudier är alltså att man riktar in sig på en eller ett fåtal undersökningsenheter, vilket kan ställas mot att undersöka en större mängd enheter, det vill säga massstudier.³ Fallstudier kan användas i flera olika syften. Man kan dock göra en distinktion mellan upptäcktsstyrda respektive teoristyrda fallstudier. Eftersom den här uppsatsen utforskar och beskriver hur ett samhällsrelaterat problem hanteras inom ramen för regional planering kan fallstudien betraktas som upptäcktsstyrd.⁴

Val av fall

Valet av fall måste utgå från dess relevans för de problem eller teoretiska frågor som undersöks. Huruvida ett fall är relevant kan diskuteras, man kan till exempel motivera valet av fall med att det avviker från vad som kan betraktas som normalt. Motsatsen är att välja fall utifrån att det är typiskt för den kontext man arbetar i.⁵ Den här studien undersöker *två fall* – Region Skåne och Västra Götalandsregionen. Valet av dessa fall motiveras med att de båda representerar en dynamik som är både intressant och till viss del nödvändig för att belysa de fenomen som studeras i denna uppsats. De är båda resursstarka och utgör exempel på stora och dynamiska regioner i en svensk kontext. En reflektion är att till exempel Stockholms län hade varit ett rimligt alternativt, eller kompletterande fall, att studera. Av utrymmesskäl valdes detta dock bort. Vidare kan man utgå från att det finns en viss kunskap och erfarenhet hos Region Skåne och Västra Götalandsregionen om de frågor och problem som lyfts fram, eftersom de båda sedan flera år har ansvaret för regional utveckling. Slutligen kan valet av fall i viss mån hänvisas till personlig kunskap och bakgrund hos uppsatsens författare.

Valet av fall bör också motiveras utifrån hur representativt det är och i vilken grad forskningsresultaten kan generaliseras. Man bör därför se till huruvida de

³ Denscombe, M (2009) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (2:a upplagan) Lund: Studentlitteratur 2009, s. 59

⁴ Ibid. s. 62-63

⁵ Ibid. s. 64-65

specifika fallen är representativa i jämförelse med andra fall.⁶ Region Skåne och Västra Götaland är två fall av storstadsregioner i ett svenskt perspektiv. De blir på det viset något unika och man kan ställa sig kritisk till huruvida de slutsatser som dras utifrån dessa fall är representativa för regioner av mindre storlek och karaktär. Det fall som i störst utsträckning kan betraktas som jämförbart är Stockholm, i avseendet att denna tillsammans med Skåne och Västra Götaland representerar Sveriges storstadsregioner. Den här uppsatsen bör därför betraktas utifrån att den undersöker stora regioner och att resultaten följaktligen har begränsad generaliserbarhet. Generalisering är emellertid inte den främsta avsikten med den här studien och valet av dessa fall.

2.2 Metodval

Den samhällsvetenskapliga forskningen erbjuder ett brett fält av tillämpliga analysmetoder. Normalt inordnas sådana analysmetoder under begreppen *kvantitativ* respektive *kvalitativ* forskning. I grunden fungerar dessa kategorier som markörer för de *utgångspunkter* forskaren har och för *typen av forskning* som denne bedriver.⁷ Den här uppsatsen tar sin utgångspunkt i en kvalitativ forskningsmetod, vilket kan hänvisas till studiens empiriska underlag och hur detta bearbetas och analyseras. Fokus för den här uppsatsen är olika uttryck för regionala utvecklingsstrategier och målsättningar, vilka i det här fallet insamlas dels genom dokument och dels genom intervjuer. Med en kvalitativ metod kan man belysa specifika fenomen och aspekter genom att med ord försöka beskriva de utmärkande dragen hos det som studeras. Detta kan till exempel vara muntliga utsagor från enskilda personer, observationer, eller skrivna texter och dokument. Det empiriska underlaget kommer således att utgöras av sådant som normalt faller inom ramen för *kvalitativa data*.⁸ Tyngdpunkten i den kvalitativa forskningsmetoden ligger på att betrakta företeelser i deras kontext och förstå hur de hänger samman och är beroende av varandra – till skillnad från kvantitativa metoder där fokus ofta hamnar på specifika faktorer. På så sätt kan man skapa sig en helhetsbild där hänsyn ges till sociala processer och sammanhang. Med en kvalitativ metod är det därför möjligt att med ett holistiskt perspektiv beskriva komplexa situationer och orsakssamband.⁹ Med utgångspunkt i den här uppsatsens frågeställning respektive empiriska underlag ter sig den kvalitativa metoden som ett rimligt val.

⁶ Denscombe (2009), s. 70

⁷ Ibid. s. 320-321

⁸ Cloke, P et. al. (2004) *Practising Human Geography*, SAGE Publications Ltd, CPI Anthony Rowe: Chippenham, Wiltshire, Great Britain 2010, s 17

⁹ Denscombe (2009) s. 322-323

2.3 Skriftliga källor

Insamling

Uppsatsens empiriska del bygger delvis på material i form av skriftliga källor. Själva insamlandet av de skriftliga källorna har varit i princip oproblematiskt eftersom dessa utgörs av offentliga dokument. Det finns fall då tillgängligheten till skriftliga källor är begränsad, till exempel då dokument av olika anledningar är belagda med restriktioner. Det kan gälla polisiära handlingar, ekonomiska eller strategiska dokument hos företag eller medicinska journaler.¹⁰ Detta har emellertid inte utgjort ett problem, då tillgängligheten till dokument av den art som används här bygger på offentlighet och öppenhet. Övervägande del av materialet har varit tillgängligt via regionernas webbplatser, och i de fall detta inte varit möjligt har materialet istället kunnat inhämtas i pappersform.

Urval

Till att börja med följer det naturligt av uppsatsens avgränsning att de skriftliga källorna baseras på Skåne och Västra Götaland. För det andra bygger urvalet på den politiska styrkan i dokumenten. I regionerna produceras en mängd material i form av utredningar och rapporter som berör olika delar av den regionala utvecklingen. Dessa representerar dock i allmänhet inte den politiska viljeyttringen hos regionen. Enligt förordningen (2007:713) om regionalt tillväxtarbete är regionerna skyldiga att formulera ett regionalt utvecklingsprogram (RUP). I förordningen framgår att det regionala utvecklingsprogrammet ska ge en samlad strategi för det regionala tillväxtarbetet. Utvecklingsprogrammet ska också ligga till grund för bland annat regionala strukturfundsprogram, tillväxtprogram och andra relevanta strategiska insatser.¹¹ Övriga strategiska dokument har alltså att förhålla sig till intentioner och prioriteringar i de regionala utvecklingsprogrammen. Uppsatsen utgår därför från de mål och strategier som formuleras i dessa. Utöver RUP undersöker uppsatsen de respektive regionernas *transportinfrastrukturplaner*, med motiveringen att dessa beskriver regionernas ambitioner med avseende på resande och transporter. Man bör notera att det som uttrycks i dessa dokument är just planer och inte beslutade åtgärder. Dessutom måste man ta hänsyn till att genomförandet av dylika planer inte enbart ankommer på regionerna, transportinfrastrukturfrågor är till stor del hänvisat till andra politiska nivåer. Det är emellertid inte genomförandet av planerna som är relevanta för den här uppsatsen, utan de resonemang, inriktningar och prioriteringar som uttrycks i plandokumentet.

Källkritik

De skriftliga källorna i det empiriska underlaget består uteslutande av dokument som producerats inom den offentliga förvaltningen, närmare bestämt regionerna. Enligt Martyn Denscombe kan sådana källor anses ha hög grad av trovärdighet

¹⁰ Denscombe (2009) s. 299

¹¹ Förordning (2007:713) om regionalt tillväxtarbete, 7 §, Svensk författningssamling,

och opartiskhet eftersom de oftast utarbetats av tjänstemän och sakkunniga.¹² Det kan understrykas att även stora delar av det teoretiska underlaget bygger på material som är framtaget i statlig regi. Bedömningen är således att trovärdigheten i de skriftliga källorna är hög. Man kan notera att de skriftliga källorna i det empiriska underlaget har en viss politisk laddning, de uttrycker ju i grunden de politiska prioriteringarna på regional nivå. Å andra sidan undersöks dem i syfte att kritiskt granskas och beskrivas, varför dess politiska tendenser egentligen bara är intressanta ur ett analytiskt perspektiv.

2.4 Intervjuer

Utöver skriftliga källor bygger uppsatsen på två intervjuer. Dessa ska ses som ett komplement till de skriftliga källorna och ger ytterligare perspektiv på uppsatsens problemställning. Det kan finnas vissa svårigheter i att finna svar på frågeställningar enbart genom dokumentstudier. I den här uppsatsen undersöks ett problem som kännetecknas av en viss komplexitet, och som kanske inte framgår av de dokument som studeras. Dessutom kan det ur ett politiskt perspektiv eventuellt betraktas som ett något känsligt ämne då det rör sig om ekonomiska och miljömässiga ställningstaganden. Martyn Denscombe menar att då sådana förhållanden råder kan det vara lämpligt att genomföra intervjuer som komplement i forskningsprocessen.¹³

Urval och genomförande

Valet av respondent för intervju måste bygga på att personen har den kunskap och erfarenhet som är nödvändig för att besvara uppsatsens frågeställning. I det här fallet rör det sig om två tjänstemän i Region Skåne respektive Västra Götalandsregionen. Valet av tjänstemän motiveras med att dessa sannolikt har både mer sakkunskap i frågan än vad till exempel en politiker har. Intervjuerna genomförs enligt en semistrukturerad modell. Denna modell bygger på att intervjuaren har förberett ämne och frågor men öppnar upp för en flexibel konversation där respondenten tillåts utveckla sina svar och tala fritt om de ämnen som berörs.¹⁴ Av såväl geografiska som tidsmässiga skäl har intervjun med Västra Götaland genomförts över telefon. Intervjun med Region Skåne har däremot genomförts på plats i Malmö.

Validering

Det är brukligt att i efterhand delge den intervjuade en skriven version av intervjun. På så vis kan man kontrollera att det som sades under intervjun stämmer innan det förs in i uppsatsen. Råder det misstanke om att sådant som den intervjuade uppger inte stämmer bör det kontrolleras mot andra källor.¹⁵ Utgångspunkten har emellertid varit att de intervjuade i egenskap av

¹² Denscombe (2009) s. 295

¹³ Ibid. s. 232-233

¹⁴ Ibid. s. 234-235

¹⁵ Ibid. s. 266

representanter för offentlig förvaltning uppger för sina respektive organisationer korrekta uppgifter.

2.5 Analys av kvalitativa data

Kvalitativ innehållsanalys

De kvalitativa data som insamlats, i form av dokument och intervjuer, analyseras genom tillämpningen av en kvalitativ innehållsanalys. Innehållsanalysen är applicerbar på såväl text som på muntliga utsagor och kan användas för att utifrån data dra slutsatser med hänsyn till deras specifika sammanhang. Med ett sådant angreppssätt är det möjligt att fånga upp bakomliggande och subtila budskap i det som analyseras. Man letar efter specifika uttryck eller citat för att få en uppfattning om dess innebörd. Lika viktigt är det dock att ta hänsyn till det som *inte* uttrycks i data. Genom att beakta sådant som utelämnats kan man dra slutsatser kring vilka budskap som eventuellt finns bakom det som analyseras.¹⁶

Det är viktigt att påpeka att den kvalitativa analysen är beroende av begrepp och teoretiska perspektiv. Ska man kunna identifiera sådant som eventuellt saknas i data måste man först känna till vad det skulle kunna vara som saknas. För att kunna dra slutsatser om vilka eventuella underliggande meningar som förmedlas i data måste forskaren därför utgå från vissa *förhandsantaganden* som i sin tur grundar sig på befintlig kunskap.¹⁷ Sådan kunskap representeras i den här uppsatsen av olika teoretiska resonemang som utgör ett stöd för analysen. Dels beskrivs regionförstoring så som den uppfattas inom ekonomisk-geografisk teori, och dels förs teoretiska resonemang kring hur expanderande regioner hänger samman med ökad rörlighet och ett växande behov av transporter. Därutöver beskrivs den miljömässiga påverkan som kan följa av en dylik samhällsutveckling. Sammantaget ger de teoretiska resonemangen perspektiv på de för uppsatsen centrala temana, vilket är nödvändigt att ta med sig in i analysen av kvalitativa data, det vill säga empirin.

2.6 Metoddiskussion

Något som är viktigt att belysa med anledning av val av metod och analys är att den kvalitativa forskningen tenderar att lyfta fram forskarens roll i konstruktionen och analysen av insamlad data. Det finns sällan några standardiserade instrument att tillämpa vid kvalitativ forskning, till exempel kan en dator svårligen tolka innebörden av specifika ord och begrepp på samma sätt som den hanterar siffror. Detta innebär att forskaren själv får utgöra mätinstrument och att forskarens jag har en särskild betydelse för tolkningen av insamlad data.¹⁸ Som forskare bör man därmed vara medveten om hur detta påverkar forskningsprocessen och de resultat som eventuellt framkommer. För det första måste man beakta att forskarens

¹⁶ Krippendorff, K (2004), Content Analysis –An introduction to Its Methodology, Second edition, Sage Publications, s. 88-89

¹⁷ Denscombe (2009) s. 395

¹⁸ Ibid. s. 322-323

förförståelse och uppfattning styr både urval av källor och tolkningen av dessa. För det andra föreligger en risk att forskaren i samband med intervjuer påverkar respondenten på olika sätt. Med hänvisning till att de intervjuade i denna uppsats är offentliga tjänstemän med kunskap i frågor som denna uppsats vill belysa, samt att det inte är fråga om till exempel ämnen av personlig karaktär, är det förhoppningsvis ganska osannolikt att interaktionen mellan forskare och respondent påverkar utkomsten av intervjuerna på ett negativt sätt. Vidare kan semistrukturerade intervjuer ha sina brister på grund av att de svar man får tenderar att bli öppna och breda och därmed svårtolkade.¹⁹ Noggrann genomgång samt metodisk analys av svaren kan förhoppningsvis bidra till att bearbetningen och framställningen av intervjuerna blir korrekta.

¹⁹ Denscombe (2009) s. 268

3. TEORI: Regioner, regionförstoring samt miljöpåverkan

I den här delen av uppsatsen redogörs för den teoretiska uppfattningen av regioner och regionförstoring och de förväntade effekterna på regional utveckling. Därefter följer en teoretisk redogörelse för hur regionförstoring häger samman med ett ökat resande och ökande transporter. Slutligen beskrivs de miljömässiga effekterna av en sådan utveckling. Det här kapitlet syftar till att dels skapa förståelse för regionförstoringens betydelse i ett utvecklingsperspektiv, samt dels att illustrera problematiken mellan regionförstoring och ett miljömässigt hållbart transportsystem.

3.1 Regioner

För att förstå regionförstoring är det nödvändigt att reda ut begreppet region. Detta kan förefalla enkelt, men är i själva verket ganska komplext då det förekommer en rad olika varianter på regionkonceptet. Exempelen på olika regionala indelningar är många: landskap, landsdelar, län, kommunregioner, administrativa och kulturella regioner, sammanslagna och nya regioner. Beroende på vilken nationell kontext regionbegreppet placeras i kan detta spektrum av indelningar variera ytterligare.²⁰ Sverige har traditionellt delats in i landskap, vars betydelse idag endast är kulturell och historisk. Länsindelningen från 1634 respektive landstingsbildningen 1862 är istället det som markerat ordningen för den regionala politiska och administrativa nivån fram till dessa dagar. Det renodlade regionkonceptet dök upp i Sverige först i samband med regionförsöken 1999 då Skåne och Västra Götaland omvandlades från landsting till regioner.²¹ Sverige kännetecknas av dels en starkt *centraliserad* och dels en starkt *decentraliserad* samhällsorganisation, vilket tar sig uttryck i en stark stat respektive starka kommuner. Enligt Patrik Lind har det däremellan traditionellt funnits en svag regional mellannivå. I Sverige tenderar folk dessutom att i första hand identifiera sig med kommunen och nationen snarare än med regionen. Huruvida en geografiskt indelad nivå uppfattas som en region eller inte beror dock på hur den förhåller sig till andra nivåer. Till exempel kan EU betraktas som en region om man sätter unionen i relation till hela världen, eller Skandinavien i ett europeiskt perspektiv.²² Lind menar hursomhelst att en region alltid är en *del* av något större, att den på ett eller annat sätt förhåller sig till en större geografisk nivå. Under regionnivån brukar den lokala nivån placeras, vilken normalt omfattar en mindre geografisk yta och sannolikt ett mindre influensområde. I den svenska kontexten kan regionen därmed placeras mellan den lokala och nationella geografiska nivån.²³

²⁰ Gren, J. (2002) *Den perfekta regionen?* Lund: Studentlitteratur 2002, s. 9

²¹ Ibid. s. 15

²² Lind (2010) *Regionbildning – En institutionell studie av Region Skåne, Västra Götalandsregionen och "Region Svealand"*, Uppsala: Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet, s. 19-20

²³ Ibid. s. 20

Administrativa och funktionella regioner

Ett konkret sätt att definiera regioner är att dela in dem i administrativa och funktionella sådana. Administrativa regioner syftar på geografiskt avgränsade områden med någon form av politisk organisation. Det rör sig alltså om en formell indelning av ett område som faller inom ramen för en förvaltning vilken följer de politiska mandatens gränser, till exempel landstingen.²⁴ Sådana indelningar kan vara historiska eller nya och brukar vara resultatet av en decentraliseringsprocess. De svenska länen är ett traditionellt exempel medan region Skåne och Västra Götalandsregionen är nyare exempel på administrativa regioner.²⁵

Funktionella regioner å andra sidan är inte formellt avgränsade enheter utan bygger på beteenden och rörelser hos människor och andra aktörer, till exempel arbetsmarknadsregioner.²⁶ Den funktionella regionen grundar sig på gemensamma intressen eller aktiviteter och är inte sällan gränsöverskridande, både regionalt och nationellt. I Sverige är Mälardalsregionen ett exempel på en funktionell region som korsar administrativa regionala gränser. Nationellt gränsöverskridande regioner kan representeras av till exempel Öresundsregionen och Euroregion som utgörs av delar av Tyskland och Beneluxländerna. Vissa sådana regioner är tillfälliga medan andra kan permanentas och övergå i administrativa regioner.²⁷

I Sverige kan man se en tendens till att administrativa gränser i allt större utsträckning ”luckras upp” och att fler samarbeten sker över kommun- och länsgränser. Detta beror på att många gamla administrativa indelningar inte alltid följer de funktionella som växt fram på senare tid. Funktionella samband som bygger på mänskliga beteenden och rörelser tar sällan hänsyn till formella gränsdragningar. Till exempel kan det uppstå brister i kollektivtrafiken då en potentiell arbetsmarknadsregion utgörs av fler än ett län och att huvudmannskapet därmed är delat. En följd av denna diskrepans mellan administrativa och funktionella indelningar har alltså blivit fler storregionala samarbeten och att de administrativa gränserna kan sägas ha blivit otydligare i den svenska samhällsorganisationen.²⁸

²⁴ Amcoff, J et al. (2008) *Regionen som vision – Det politiska projektet Stockholm-Mälardalsregionen*, Stockholm: SNS Förlag 2008 s. 9

²⁵ Gren (2002) s. 15

²⁶ Amcoff et al (2008) s. 9

²⁷ Gren (2002) s. 15

²⁸ Amcoff et al (2008) s. 102

Regionernas nya roll

Erik Westholm identifierar ett skifte i synen på regionernas roll och utveckling. Under välfärdsstatens framväxt var staten en sammanhållande aktör medan kommuner, länsstyrelser och landsting tillsammans bidrog till en likvärdig utveckling i hela Sverige. Den här perioden karaktäriserades av en utveckling med tydligt nationellt fokus.²⁹ En uppfattning, eller kanske snarare ett planeringsparadigm, som etablerats allt starkare på senare år är att regioner är den centrala arenan för ekonomisk tillväxt i en värld där globalisering och internationell konkurrens i högre grad präglar samhällsutvecklingen. Detta skifte menar Westholm bygger på ett antal centrala antaganden. Den nya synen förutsätter att tillväxt är något som uppstår på regional nivå där offentlig sektor, näringsliv samt utbildning och forskning samspelar. Länsstyrelser, kommuner i samverkan, landsting med flera har här ålagts en ny, stor och angelägen uppgift, nämligen att organisera och åstadkomma tillväxt.³⁰

Jörgen Gren ser regionernas nya roll som ett svar på globaliseringen och påpekar att detta tar sig uttryck i ett politiskt fokus på interna utvecklingsmöjligheter och en i högre grad självständig och dynamisk position inom ekonomisk utveckling. Den här inriktningen förklarar varför många regioner har etablerat olika former av näringslivsstödjande funktioner såsom tillväxt- och marknadsföringskontor och dylika organisationer. Detta menar Gren kan spåras tillbaka till 1980-talet då externt stöd från till exempel staten minskades kraftigt, vilket medfört att regionernas arbete mer och mer inriktats mot intern utveckling.³¹ Westholm liknar den nya ordningen för regional utveckling vid en traditionell näringslivsmodell där regioner betraktas som konkurrenter. Målsättningarna för regional utveckling ska vara konkurrensinriktade och regionens varumärke ska stärkas gentemot andra regioner.³² Rent praktiskt handlar det om att skaffa sig konkurrensfördelar genom att erbjuda en innovativ och utvecklingsfrämjande miljö för både företag och invånare. Även Jörgen Gren identifierar regionernas konkurrensutsatta situation, men påpekar att några betydande motsättningar sällan uppstår mellan regioner, eftersom ett ömsesidigt beroende ofta förekommer. De värsta konkurrenterna är inte sällan de främsta samarbetspartnerna. Detta kan förklaras med att regioner som spelar på "samma nivå" ofta är likartade vad gäller struktur, politisk attityd, arbetskraft och kompetens. De regioner som utgör lokaliseringalternativ för företag har således en mycket god grund för nätverksarbete. Det måste alltså nödvändigtvis vara fråga om vinnare och förlorare.³³

Man kan vidare kritisera idén om regioner som konkurrerande enheter utifrån ett ekonomiskt-geografiskt perspektiv. Inom ramen för Karl-Johan Lundquists och

²⁹ Amcoff et al (2008) s. 9

³⁰ Ibid. s. 9

³¹ Gren (2002) s. 33

³² Amcoff et al (2008) s. 10

³³ Gren (2002) s. 37

Lars-Olof Olanders tillväxtykelteori studeras regionernas roller i omvandlingsprocesserna i den långsiktiga ekonomiska utvecklingen i Sverige. Här tillskrivs regionerna olika roller i de olika delarna av tillväxtykeln. Det kan understrykas att det i det här fallet inte rör sig om administrativa regioner utan en regional indelning baserat på befolkningens mängd med de tre storstadsregionerna, därefter stora, medelstora samt små regioner. Det grundläggande antagandet är att tillväxten förväntas uppstå i storstadsregionerna, för att sedan spridas nedåt i den regionala hierarkin genom att effekterna från de större regionerna blir märkbara i de mindre. När teknologin mognar och efterfrågan ändrar karaktär gynnas de medelstora och små regionerna genom att näringslivet i dessa får tillväxt. I ett långsiktigt perspektiv kommer alla regioner därför utgöra en del av tillväxtykeln, om än i dess olika faser.³⁴ Man kan därmed ifrågasätta föreställningen om att regioner skulle konkurrera med varandra på samma sätt och under samma omständigheter som företag på marknaden. Eftersom regioner kan förväntas ha olika roller och dess näringsliv påverkas i olika ekonomiska faser kan regioner av varierande storlek knappast påstås utgöra konkurrenter till varandra. Möjligen skulle regioner av samma storlek kunna tänkas befinna sig i ett slags konkurrenssituation. Återknyter man till Grens tanke om nätverkspotential mellan likartade regioner är ett sådant påstående dock något osäkert.

Oavsett vilket perspektiv man har på denna fråga är det möjligt att påstå att regionerna idag är ekonomiska aktörer. Både Westholm och Gren konstaterar att det inom regional utveckling idag, av olika skäl, förekommer element av konkurrens. Detta förklarar varför regioner söker konkurrensfördelar i form av till exempel innovativa och företagsvänliga miljöer och starka varumärken. Dessa sammanhang är viktiga att känna till för att förstå drivkrafterna bakom regioners utvecklingsstrategiska val.

Regionens storlek

Centralt i den nya synen på regionernas roll är att storleken på regionen anses ha en avgörande betydelse. Det finns flera orsaker till detta, men huvudsakligen är följande resonemang intressanta. Till att börja med är en bärande tanke att förutsättningarna för ekonomisk tillväxt tenderar att vara gynnsammare i större regioner. Det är inom ekonomisk-geografisk teori tämligen vedertaget att ju större befolkningsunderlag en region har, desto bättre villkor kan regionen erbjuda näringslivet i form av interna och externa skalfördelar, produktionsfaktorer samt externaliteter. I korthet hänger detta samman som så att ett större befolkningsunderlag innebär en större hemmamarknad vilket är en förutsättning för nya företag. De stordriftsfördelar som uppkommer gör att fler företag inom olika branscher vill etablera sig i regionen och marknadspotentialen blir därmed ännu större. Detta ökar ytterligare regionens dynamik och attraktivitet, vilket öppnar upp för ytterligare tillväxtpotential. Man kan därmed tala om en kumulativ process där tillväxt leder till nya företag och ytterligare skalfördelar vilket i sin tur

³⁴ För vidare resonemang kring tillväxtykelteorin, se Lundquist K-J & Olander L-O (2009) *Tillväxt, cykler och kriser. Nationell omvandling och regional utveckling under tre decennier*. Rapport och notiser nr. 170 Tillväxtverket.

genererar tillväxt.³⁵ Stora regioner har dessutom arbetsmarknadsmässiga fördelar, vilket är särskilt intressant för den här uppsatsens perspektiv. Detta hänger samman med den kumulativa tillväxtprocessen som beskrevs ovan. Ju bredare arbetsmarknaden är desto godare är möjligheterna till specialisering och diversifiering, vilket borgar för en mer flexibel ekonomi och högre produktivitet. Slutligen anses storleken också ha betydelse för regionens varumärke.³⁶ Resonemanget kring hur regionens storlek hänger samman med arbetsmarknadens dynamik kommer utvecklas i avsnittet om regionförstoring.

Den här uppsatsen är en fallstudie av Skåne och Västra Götaland och fokuserar därmed på två administrativa regioner. Det är dock nödvändigt att känna till de olika definitionerna av regioner samt att de funktionella sambanden sällan följer de administrativa gränserna. Regionförstoring är ett resultat av skeenden inom ramen för funktionella regioner, vilket kommer framgå av nästa avsnitt.

3.2 Regionförstoring

Definitionen av regionförstoring utgår här från Statistiska Centralbyråns (SCB) indelning i *lokala arbetsmarknader* (LA). Denna statistiska avgränsning började tillämpas som en följd av att arbetspendlingen i Sverige ökade avsevärt under 1970- och 1980-talen. Kvinnors inträde på arbetsmarknaden i kombination med utvecklad kollektivtrafik medförde att pendling blev ett betydande alternativ till att flytta för att hitta arbete.³⁷ Som nämndes i förra avsnittet förekommer ofta rörelser över administrativa gränser, vilket gör studier och beskrivningar av samhällsförhållandena komplexa. SCB har därför utformat en modell som delar in Sverige i geografiskt avgränsade arbetsmarknader, vilka bygger på statistik över individers dagliga resor till och från arbetet.

SCB:s modell anger två krav för att en kommun ska utgöra *lokalt centrum* i en lokal arbetsmarknad. För det första ska minst 80 procent av den sysselsatta befolkningen som bor i kommunen också arbeta i kommunen, det vill säga utpendlingen ska understiga 20 procent. För det andra får den största utpendlingsströmmen till en enskild kommun inte överstiga 7,5 procent. Här rör det sig alltså om kommuner som i hög grad kan försörja sin egen arbetande befolkning med arbete. Uppfyller kommunen de båda kraven klassas den som lokalt centrum i en egen lokal arbetsmarknad. De kommuner som inte utgör lokala centra kopplas till den kommun som tar emot den största pendlingsströmmen och ingår direkt eller indirekt i dess lokala arbetsmarknad.³⁸

³⁵ Lundquist & Olander (2009) s. 105-108

³⁶ Amcoff et al (2008) s. 10

³⁷ SCB (2010) *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*, SCB-tryck Örebro: 2010, s 9

³⁸ Ibid. s. 9

Regionförstoring syftar på att lokala arbetsmarknader slås samman och blir färre, vilket innebär att den genomsnittliga storleken på LA ökar. Detta uppstår till exempel då en kommun integreras i en redan befintlig lokal arbetsmarknad.³⁹ En arbetsmarknadsregion utgörs av ett område där människor kan bo i en del av regionen och arbeta i en annan utan större svårigheter. Genom ökad pendling utvecklas nya funktionella regioner samt större och mer dynamiska arbetsmarknader.⁴⁰ SCB talar också om regionförtätning och regionförstärkning där den förstnämnda syftar på en utveckling där antalet pendlare mellan kommuner i en lokal arbetsmarknad ökar. Regionförstärkning innebär en ökning av antalet pendlare till det lokala centrumet från de övriga kommunerna i den lokala arbetsmarknaden.⁴¹ Regionförstoring är en pågående process i Sverige sedan 1970-talet och utvecklingen går mot större och färre arbetsmarknadsregioner. Mellan 1970 och 2006 minskade antalet lokala arbetsmarknader från 187 till 79 och prognoser beräknar att antalet lokala arbetsmarknader kan vara endast 54 stycken år 2030.⁴² Utvecklingen mot större regioner innebär att de allra flesta svenska kommuner idag är funktionellt sammanlänkade med andra kommuner via arbetspendling. Regionförstoringen har gått snabbast i södra Sverige samt i Stockholm-Mälardalenregionen, medan utvecklingen i delar av Norrland har gått betydligt långsammare eller i vissa fall knappt är märkbar.⁴³

Regionförstoring och ekonomisk tillväxt

Det finns några grundläggande faktorer bakom regionförstoringens framgång inom den svenska regionalpolitiken. För det första innebär större regioner bättre arbetsmarknadsmässiga förhållanden. Genom att öka den dagliga arbetspendlingen är det möjligt att åstadkomma stora och mer dynamiska arbetsmarknader.⁴⁴ Vidare anses större arbetsmarknader ha godare förutsättningar för tillväxt än små, eftersom tillgången till kvalificerad arbetskraft är större och därmed möjligheterna till specialiseringar på marknaden. När lokala arbetsmarknader knyts ihop, och regionförstoring uppstår, anses de ekonomiska tillväxtpotentialerna kunna öka.⁴⁵ Näringslivet får ett bredare utbud av arbetskraft, särskilt kvalificerad sådan, vilket stärker de specialiserade sektorerna av näringslivet och fler branscher uppstår. Specialiseringen innebär i sin tur att produktiviteten ökar med högre inkomster för individer och näringsliv. Detta innebär att ekonomin teoretiskt sett kan växa ytterligare, samtidigt som en hög specialiseringsgrad gör den mindre känslig för strukturella omvandlingar på olika nivåer.

³⁹ Ibid. s. 10

⁴⁰ Amcoff et al. (2008) s. 14

⁴¹ SCB (2010) s. 10

⁴² Ibid. s. 10

⁴³ SOU (2007) *SOU 2007:35 Flyttning och pendling i Sverige – Bilaga 3 till långtidsutredningen 2008* s. 97

⁴⁴ Amcoff et al. (2008) s. 14

⁴⁵ SIKÄ (2004) *Infrastruktur för tillväxt - Analys av infrastrukturinvesteringarnas betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring* – SIKÄ Rapport 2004:1. Stockholm, s. 29

På individnivå kan arbetsmarknaden utökas och bli bredare då möjligheterna ökar till att ta arbeten på längre avstånd, liksom en större frihet med avseende på val av bostadsort. Detta kan ses som ett slags modernt alternativ till urbanisering, då regionen, inte staden, blir det område människor söker sig till i jakt på arbete och bostad. Regionförstoring anses också ha positiva effekter på regional utveckling rent generellt då större regioner blir mer attraktiva att leva och verka i. Andra värden såsom kulturutbud kan stärkas, vilket i förlängningen gynnar regionens varumärke.⁴⁶ Här kan man återknyta till det resonemang som beskrevs i föregående avsnitt beträffande regionernas nya position som tillväxtmotorer. Som konkurrerande enheter i ett internationellt sammanhang måste regionerna söka konkurrensfördelar och stärka sina varumärken. Regionförstoring har blivit ett medel för att uppnå detta. Sveriges kommuner och landsting (SKL) gör en intressant reflektion kring den här utvecklingen. De påpekar att stora in- och utpendlingsströmmar traditionellt har betraktats som ett svaghetstecken i ett kommunalt perspektiv. Många inpendlare indikerade att kommunen inte var självförsörjande på arbetskraft, medan en stor utpendling tydde på ett svagt näringsliv i kommunen. Idag framhålls istället pendling och regionförstoring som lösning på de problem som många kommuner upplever med avseende på minskad befolkning och svag arbetsmarknad. Sammanslagning av lokala arbetsmarknader via pendling över längre avstånd gör att dessa bekymmer kan mildras.⁴⁷

Regionförstoring och rörlighet

Regionförstoring uppstår då människor i ökande utsträckning reser längre avstånd för att nå arbete och bostad. Den här utvecklingen bygger på *ökad rörlighet* och ställer naturligt nog krav på förbättrade transportmöjligheter. För att åstadkomma regionförstoring är det därför nödvändigt att förstärka transportsystemet så att det möter rörlighetsbehovet. I planeringssammanhang är det emellertid vanligt att tala om ökad *tillgänglighet*. Detta är ett vidare begrepp än rörlighet och syftar oftast på den relativa möjligheten att nå tjänster och funktioner som behövs för att tillfredsställa olika behov. Tillgängligheten till platser eller verksamheter kan påverkas av till exempel tid eller kostnader och kan skilja sig mellan olika individer.⁴⁸ Eftersom regionförstoring bygger på att människor i högre utsträckning kan nå arbetsplatser genom att transportmöjligheterna blir bättre förknippas detta ofta med tillgänglighet, till exempel i de dokument som utgör den här uppsatsens empiriska material. Det är dock framförallt effekterna av regionförstoring, det vill säga att *rörligheten ökar*, som står i fokus i den här uppsatsen.

Transportkostnader har stor betydelse för den rumsliga organisationen i samhället, det vill säga hur näringsliv och individer lokaliserar sig. I det förstnämnda fallet är det framförallt transportsystemets betydelse för handel som är mest uppenbart.

⁴⁶ Sverige Kommuner och Landsting (2008) *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*, Alfa Print, Stockholm 2008 s. 9-10

⁴⁷ Ibid. s. 9

⁴⁸ Berger, Sune, *Transport och kommunikation – en fråga om tid och rum*, i Berger, Sune (2000) *Det nya samhällets geografi*, Uppsala Publishing House, Uppsala s.343

Då produktion av specifika varor och tjänster är lokaliserade till olika regioner finns ett behov av handel mellan dessa regioner, vilket kräver transportinfrastruktur. Handelsbehovet bygger givetvis också på utbud och efterfrågan samt att det förekommer ett visst avstånd mellan dessa. I en rapport från myndigheten Trafikanalys påpekas att transportererna av olika varutyper sker med olika trafikslag, vilket gör att konkurrensytorna mellan trafikslagen skiljer sig åt. Vissa varor transporteras med fördel med sjöfart eller tåg medan andra bäst transporteras med lastbil på väg. Slutsatsen blir att det föreligger ett behov av samtliga trafikslag och att god rörlighet kan öka konkurrenskraften och produktiviteten för det regionala näringslivet.⁴⁹ Näringslivets transporter står inte i fokus i den här uppsatsen men det är svårt att helt bortse från dessa då de också har betydelse i regionförstoringssammanhang.

Rörligheten på individnivå har likheter med vad som beskrevs för näringslivet. Framförallt kan man konstatera att det även här finns behov av samtliga trafikslag eftersom dessa varierar beroende på resandets karaktär. Persontransporter handlar till exempel mycket om en balans mellan avstånd och restid där bilen dominerar de kortare avstånden tack vare flexibilitet i tid och rum. Tåg och flyg blir mer konkurrenskraftiga då avståndet ökar. Även faktorer som pris, turtäthet och komfort styr valet av färdmedel.⁵⁰ I ett arbetsmarknadsperspektiv finns det skäl att förbättra transportmöjligheterna eftersom detta ökar tillgängligheten till, samt rörligheten på arbetsmarknaden. Individens benägenhet att söka jobb över längre avstånd avgörs till del av den relativa viljan att byta bostadsort. Är individen ovillig eller oförmögen att flytta för att finna jobb tenderar jobbsökandet att begränsas till områden inom pendlingsavstånd. Goda transportmöjligheter stärker rörligheten över längre avstånd och utökar därmed sökradien för arbete. Investeringar i transportinfrastruktur är således ett medel för att öka reslängden utan att restiden blir längre och för att påverka viljan till pendling.⁵¹

Avsnitten ovan har syftat till att redogöra för de teoretiska sambanden mellan expanderande regioner och ekonomisk tillväxt, samt hur förbättrade transportmöjligheter utgör en nyckelfaktor för att åstadkomma ökad tillgänglighet och mobilitet och därmed regionförstoring. Insikten om dessa förhållanden är central för förståelsen av regionförstoring som ett politiskt instrument inom ramen för regionala utvecklingsstrategier. Att regionförstoring förväntas leda till ekonomisk tillväxt är den bärande tanke som ligger bakom att regioner strävar efter regionförstoring. För att åstadkomma regionförstoring är det nödvändigt att förbättra möjligheterna för människor att resa till arbete och bostad.

⁴⁹ Trafikanalys (2011) *Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – Mål och mått för tillgänglighet och tillväxt*, Rapport 2011:5, Stockholm 2011 s. 17

⁵⁰ Ibid. s. 19

⁵¹ Ibid. s. 20

3.3 Regionförstoringens miljöpåverkan

Det här avsnittet beskriver de miljömässiga dimensionerna av en samhällsutveckling som expanderar geografiskt. Det syftar till att ge perspektiv på och förståelse för de miljömässiga effekter som kan följa av ökade rese- och transportvolym. Detta är en något komplex verklighet där det inte nödvändigtvis är antalet resor, utan snarare typen av resor, som avgör de miljömässiga konsekvenserna. Avsnittet inleds med en redogörelse för hur ökade transportvolym till följd av regionförstoring kan påverka miljön. Därefter följer en beskrivning av de miljömässiga ambitionerna för det svenska transportsystemet. Detta för att illustrera vilka målsättningar avseende miljöpåverkan som ligger till grund för det svenska miljöarbetet och som offentliga förvaltningar, däribland regionerna, har att förhålla sig till.

Eftersom regionförstoring leder till ett ökat resande över längre avstånd och högre belastning på transportsystemet kan man förvänta sig miljömässiga konsekvenser. Enligt Boverket kan man skönja vissa mönster i arbetspendlingens utveckling under senare år. Till exempel har det dagliga pendlingsavståndet per person ökat avsevärt samtidigt som den maximala tiden en person är villig att avsätta för arbetsresor är oförändrad. Att pendlingsavstånden fortsätter att öka beror på att den förlorade tiden kompenseras med snabbare kommunikationer, bättre vägar och snabbare färdmedel. Detta innebär ofta ökade miljöbelastningar.⁵² Ur ett miljöperspektiv är det transporter utmed väg som står för de största negativa effekterna, i form av utsläpp av växthusgaser, partiklar samt buller. Enligt Trafikverket dominerar transportsektorns klimatpåverkan av vägtrafiken och beror på trafikvolymen, rese- och transportsätt, andelen olika bränsletyper och utsläpp per körd kilometer. Klimatpåverkan från vägtrafiken är framförallt koncentrerad till personbilar och tunga lastbilar. Koldioxidutsläppen från vägtrafiken har dämpats något under det senaste decenniet tack vare användningen av alternativa bränslen samt att fordonen har blivit bränslesnålare. Emellertid har den ökade trafiktillväxten sammantaget lett till att utsläppen ökat. Under 2000-talets senare del var utsläppen från vägtrafiken mellan 9 och 14 procent högre än 1990. Utan trafikökningen hade utsläppen istället minskat med 13 procent.⁵³ För att nyansera bilden av trafikökningen är det lämpligt att skilja på persontransporter och godstransporter. Persontransporter kan i sin tur delas in i olika kategorier då syftet med transporter varierar. Eftersom regionförstoring står i fokus, är det huvudsakligen arbetsrelaterade resor som är relevanta i det här sammanhanget. Arbetspendlingens påverkan på miljön beror på vilken typ av pendling det rör sig om, samt vart i samhället den sker. Resor med kollektiva färdmedel har en viss miljömässig fördel gentemot individuella färdmedel. Men här finns vissa variationer. Generellt kan det påstås att pendling som sker med

⁵² Boverket (2005) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona 2005 s. 115

⁵³ Trafikverket (2012) *Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan*, Publikationsnr: 2012-152, Trafikverket: Borlänge 2012 s. 20-21

spårbundna trafikslag inte ger några betydande negativa miljöeffekter, trots att man kan se en regionförstörande process. En förutsättning är dock att sådan kollektivtrafik har god tillgänglighet för många människor. I glesare områden kan pendling istället medföra miljöbelastningar eftersom bilen ofta blir ett kompletterande färdmedel för att nå kollektiva förbindelser.⁵⁴ Intressant i det här sammanhanget är dessutom att nya kollektivtrafiklinjer endast delvis ersätter pendling med bil. Boverket påpekar att förbättrade spårbundna transportmöjligheter kan generera ökad biltrafik. Nya förbindelser gör att fler ser möjligheter att pendla över längre avstånd, men det betyder inte att alla gör det kollektivt.⁵⁵

Personbilen har haft en särställning i processen mot ökad rörlighet över längre avstånd. Spridningen av personbilen och dess relaterade infrastruktur, i korthet bilismen, är den enskilt största förklaringen till den kraftiga tillväxten i reslängd och expansionen av människors geografiska sfär under de senaste femtio åren.⁵⁶ I statistiken över persontransporter framträder två tydliga mönster över lång tid. Dels har tillväxten i persontrafiken varit kraftig och dels är biltrafiken det dominerande färdmedlet i den här utvecklingen. Av vägtransporterna representeras endast cirka 9 procent av busstrafik, resten utgörs mer eller mindre helt av biltrafik. Persontransporter på järnväg har visserligen ökat kraftigt på vissa sträckor efter 2000, men fortfarande sker mer än hälften av det totala antalet personresor i Sverige med bil. Kollektivtrafiken representerar cirka 10 procent av det totala antalet personresor. Här står bussar för cirka 57 procent, tågtrafik för 19 procent och övrig spårvägstrafik för cirka 24 procent. Arbetsresor är den vanligaste restypen och motsvarar ungefär hälften av det totala antalet.⁵⁷ Det är värt att notera att denna statistik visar hela landets resor och att lokala och regionala variationer förekommer, men siffrorna illustrerar i varje fall översiktligt vilka mönster som råder bland persontransporterna.⁵⁸

Sammanfattningsvis kan det konstateras att vägtrafiken utgör den främsta källan till negativ miljöpåverkan. Både bland person- och godstransporter är vägar det vanligaste transportsättet. Bilen dominerar personresorna, där arbetsresor är den vanligaste restypen. Personbilen är en nyckelfaktor för människors geografiska flexibilitet och resande över längre avstånd och har behållit sin dominerande ställning som primärt transportmedel under många år. Man kan också konstatera att nya kollektivtrafiksatsningar inte nödvändigtvis leder till minskat bilanvändande. Snarare kan effekten bli att bilanvändandet ökar då fler ser möjligheter i längre reseavstånd. På så sätt kan expanderande regioner leda till att

⁵⁴ Boverket (2005) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona 2005 s. 115

⁵⁵ Ibid. s. 19-20

⁵⁶ Frändberg et al. (2005) *Rörlighetens omvandling – om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*, Studentlitteratur, Lund 2005, s. 42

⁵⁷ Regeringen (2008) *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*, Prop. 2008/09:35 s. 24

⁵⁸ Ibid. s. 27

transporter utmed väg ökar och därmed belastar miljön i form av framförallt utsläpp av växthusgaser.

Miljöfrågor i den svenska transportsektorn

Miljörelaterade frågor har fått allt mer fokus inom den svenska transportpolitiken och infrastrukturplaneringen under de senaste decennierna. Själva grunden till detta återfinns i begreppet hållbar utveckling vilket bygger på tanken om en samhällsutveckling där ekonomiska, sociala och ekologiska förhållanden utvecklas på ett sätt som inte äventyrar framtida generationers möjligheter till ett gott liv.⁵⁹ Idag har hållbar utveckling en central position inom i princip alla politikområden och samhällssektorer. Det bör dock noteras att avgränsningen för den här uppsatsen innebär att fokus hamnar på ekologiska frågor medan de ekonomiska och sociala dimensionerna av hållbar utveckling inte berörs närmare.

De svenska miljö kvalitetsmålen

Det övergripande svenska miljöarbetet utgår från de sexton nationella miljö kvalitetsmålen. Dessa anger det önskvärda miljö tillståndet i landet som ska uppnås, för de flesta av målen fram till 2020. Målen ger struktur och vägledning i miljö arbetet genom att signalera till samhällets aktörer vilka prioriteringar som görs från riksdag och regering. Miljö kvalitetsmålen finns integrerade i offentlig verksamhet på nationell, regional och lokal nivå samt utgör en vägledning för miljö anpassning inom olika samhällssektorer.⁶⁰ Flera av de nationella miljö kvalitetsmålen kan relateras till de miljö effekter som följer av ökande rese- och transportvolym. Av utrymmesskäl är det emellertid omöjligt att i den här uppsatsen ta hänsyn till samtliga av dessa. Med hänvisning till transportsektorns betydande utsläpp av växthusgaser samt beroende av fossila bränslen⁶¹ är det därför målet om *Begränsad klimatpåverkan* som huvudsakligen berörs.

Målet om begränsad klimatpåverkan går i korthet ut på att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras till en nivå som gör att människans klimatpåverkan inte är farlig. Målet ska dessutom uppnås på ett sätt som säkerställer de övriga delarna av hållbar utveckling. Den övergripande målsättningen bakom begränsad klimatpåverkan är att EU:s medlemsstater enats om att begränsa ökningen av den globala medeltemperaturen till maximalt 2 grader jämfört med den förindustriella temperaturnivån. Den främsta orsaken till växthuseffekten, såväl i Sverige som globalt, anses vara förbränning av fossila bränslen (olja, kol, naturgas, bensin och diesel), vilka framförallt används för el- och värmeproduktion samt för transporter. För Sveriges del har riksdagen antagit en vision som anger att Sverige år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.⁶² Transportsektorn har framförallt två stora utmaningar; dels står sektorn för stora

⁵⁹ Regeringens webbplats/Miljödepartementet

⁶⁰ Naturvårdsverkets miljömålportal

⁶¹ Pettersson, F (2013), *From Words to Action: Concepts, Framings of Problems and Knowledge Production Practices in Regional Transport Infrastructure Planning in Sweden* in Transport Policy (Forthcoming), s. 17

⁶² Naturvårdsverkets miljömålportal

utsläpp av växthusgaser, och dels är sektorn mycket beroende av fossila bränslen. Enligt regeringen står transportsektorn för en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser. Medan utsläppen från övriga samhällssektorer minskade med cirka 15 procent mellan 1990 och 2006, ökade transportsektorns utsläpp med 10 procent.⁶³

Transportpolitiska mål

För att Sverige ska nå sina klimatpolitiska mål krävs insatser inom alla samhällssektorer. Enligt regeringen måste transportsektorn, i och med sin storlek och sina omfattande utsläpp, bidra till att målet om begränsad klimatpåverkan uppnås. I de transportpolitiska målen anges de långsiktiga ambitionerna för transportsektorn i Sverige. Målen är en utgångspunkt för statliga åtgärder inom transportsektorn och vägledande för myndigheters prioriteringar när de genomför uppdrag. Liksom miljö kvalitetsmålen är de transportpolitiska målen ett stöd för regional och kommunal planering. Enligt det övergripande transportpolitiska målet som beslutades 2009 ska Sverige ha en ”samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”⁶⁴ Det övergripande målet är i sin tur uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att transportsystemet ska ge alla människor en grundläggande och kvalitativ tillgänglighet och att det ska bidra till hela landets utvecklingskraft. Hänsynsmålet ska tillgodose transportsystemets säkerhet samt att *miljö kvalitetsmålen uppnås*. Hänsynsmålet har dessutom en precisering avseende klimatpåverkan vilket lyder:

”Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås genom stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.”⁶⁵

Bedömningar

Trafikverket konstaterar att transportsektorn är en stor och betydande utsläppskälla och att den därmed måste bidra betydligt till minskad klimatpåverkan. Vägtransporterna ska enligt målen vara fossiloberoende år 2030. Dessutom krävs mycket kraftiga minskningar av utsläppen på kort tid, vilket innebär stora utmaningar för hela sektorn. Samtidigt har utsläppen, som redan nämnts, ökat från transportsektorn under längre tid på grund av ökande resor och transporter.⁶⁶

Trafikverkets slutsats är att de vägbaserade transporterna *måste minska* om klimatmålen ska uppnås. Dels måste bilen få en minskad roll som persontransportmedel, och tillgängligheten i högre grad tillgodoses genom kollektivtrafik och möjligheter att gå och cykla. Förbättrad väginfrastruktur som

⁶³ Regeringen (2008) s. 17

⁶⁴ Regeringens webbplats/Näringsdepartementet

⁶⁵ Trafikverket (2012) *Samlad planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan*, Publikationsnr: 2012-152, Trafikverket: Borlänge 2012 s. 23

⁶⁶ Ibid. s. 26

förkortar restiderna leder ofta till ökad trafik, vilket går stick i stäv med klimatmålen. Trafiken, och då i synnerhet biltrafiken, måste avta för att klimatmålen ska kunna uppnås. Trafikverkets uppfattning är därmed att samhällsplaneringen bör prioritera att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel. Stora vägprojekt som syftar till att hantera en ökande biltrafik bör tvärtom underordnas i ett klimatfokuserat transportsystem.⁶⁷ Boverket gör en liknande bedömning. De menar att en regionförstoring som bygger på ökande transporter enligt dagens transportsystem innebär negativa miljöeffekter som medför både kortsiktiga och långsiktiga samhällsekonomiska kostnader.⁶⁸

Regionförstoring bygger, vilket redan beskrivits, på en utveckling där resorna blir fler och längre och att detta kan ha miljömässiga effekter, framförallt då vägtrafiken dominerar resorna. En annan företeelse som också kan påverka den relativa miljöproblematiken, i första hand i fråga om utsläpp av växthusgaser, är den regionala Orts- och bebyggelsestrukturen. Forskning har på senare år uppmärksammat sambandet mellan Orts- och bebyggelsestruktur och reslängd och färdmedel. Det har visat sig att en spridning av bebyggelse tenderar att öka andelen bilresor medan en högre bebyggelsestäthet gynnar kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik. Ju centralare människor bor desto mer tenderar de att transportera sig med gång-, cykel- och kollektivtrafik medan de som bor perifert i högre grad reser med bil. Detta kan förklaras med att det kollektiva turutbudet generellt är bättre ju tätare bebyggelsen är, liksom möjligheten att ta sig fram med gång och cykel.⁶⁹ Även tätheten mellan orter i ett regionalt sammanhang har betydelse för reslängder och färdmedelsval. En tätare regional Ortsstruktur tenderar att förkorta reslängderna eftersom behovet av att resa långt minskar. Orternas lokalisering i förhållande till andra orter, i synnerhet till regionens centrum, samt till transportinfrastruktur påverkar i hög grad vilka resmönster som dominerar. Men även tillgängligheten till transportinfrastruktur har betydelse. En spridd Ortsstruktur tenderar att leda till fler längre resor, företrädesvis med bil, och därmed större miljöpåverkan.⁷⁰ En struktur där människor har närhet till arbete, bostäder och service kan således ha en positiv effekt vad gäller miljöpåverkan, i och med att reslängderna tenderar att bli kortare och att graden av självförsörjning därmed minskar behovet av att resa långt. Det här kan ställas mot regionförstoring där människors tillgänglighet till arbete och annan service grundar sig på möjligheten att resa långa avstånd.

Från ekonomiskt-geografiskt håll har man också börjat uppmärksamma frågan om regionförstoringens förhållande till klimatfrågan. Man ser en problematik i att perifera orter och regiondelar med svag självförsörjningsförmåga i viss

⁶⁷ Trafikverket (2012) s. 28

⁶⁸ Boverket (2005) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket, Karlskrona 2005 s. 20

⁶⁹ Holmberg, B & Brundell-Freij, K, *Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter*, Bulletin 275-2012, Trafik & väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds universitet, Lund, s. 38

⁷⁰Ibid. s. 1

utsträckning bygger sin försörjning på att boende i dessa områden har möjlighet att resa långa avstånd mellan arbete och bostad. Sådana förhållanden ställer stora krav på transportinfrastrukturen, och som nämndes tidigare tenderar långa avstånd och gles bebyggelsegrad att leda till ett bildominerat resmönster. Man kan se att ett sådant geografiskt resmönster generellt har negativa trender vad gäller utsläpp från trafiken. I ett långsiktigt perspektiv menar man därför att en sådan utveckling inte är miljömässigt hållbar. Man bör snarare se till att framtida bebyggelse lokaliseras till mer tätbefolkade regiondelar, framförallt i omlandet kring de största städerna samt att kollektivtrafiken förbättras till dessa. Regionförstoring och ökad rörlighet menar man står generellt i konflikt med klimat- och miljöproblematiken.⁷¹ En sådan utveckling skulle givetvis påverka människors frihet att bosätta sig och arbeta efter egna önskemål. Samtidigt skulle effekterna sannolikt vara positiva, mot bakgrund i vad som redogjorts för tidigare.

Man kan utifrån det här konstatera att regionförstoring har ett problematiskt förhållande till en miljömässigt hållbar utveckling. Genom att möjligheterna att resa över långa avstånd förbättras tenderar människor att resa mer, och som nämndes är biltrafiken alltjämt det dominerande transportmedlet. Traditionellt har biltrafikens miljöpåverkan lösts genom tekniska lösningar i form av till exempel miljövänligare fordon och drivmedel, för att uppnå mål om energieffektiviseringar och utsläppsminskningar. Dessa åtgärders verkan blir dock svaga om det totala resandet ändå ökar. Dessutom kvarstår andra problem till följd av växande transportvolym, till exempel buller, landskapsintrång och inte minst köer och trängsel.⁷² I grunden ligger utmaningen i en till synes gränslös efterfrågan på rörlighet. Trenden mot ständigt ökad rörlighet tenderar att ske genom en spiral där ökade räckvidder och hastigheter samspelar med förändrad samhällsstruktur och nya livsstilar.⁷³ Regionförstoringstanken kan sägas vara ett uttryck för denna rörlighetsspiral där människors räckvidd ständigt utökas. Här ligger själva kärnan i regionförstoringens potentiella miljömässiga effekter. I det empiriska kapitlet som följer belyser uppsatsen hur konflikten mellan regionförstoring och miljömässigt hållbar utveckling hanteras inom Region Skåne och Västra Götalandsregionen.

⁷¹ Olander, L-O (2013), arbetsmaterial till seminarie LETS 2013: Hållbar stadsutveckling i framkant, Malmö 24/5 2013

⁷² Frändberg et al. (2005) s. 37

⁷³ Ibid. s. 128

4. EMPIRISKT KAPITEL: Region Skåne och Västra Götalandsregionen

Nedan följer uppsatsens empiriska kapitel, vilken utgör grunden för den analys som tillämpas för att besvara frågeställningen. Kapitlet inleds med en kort redogörelse för bakgrunden till regionbildningarna i Skåne och Västra Götaland. Omvandlingen från landsting till regioner inföll gemensamt för de båda regionerna, därför beskrivs de inledningsvis tillsammans. Därefter behandlas regionerna enskilt i separata avsnitt. Genomgången fokuserar på hur regionerna ser på regionförstoring och vad det innebär för den regionala utvecklingen, samt hur regionerna förhåller sig till det ökade resande som följer av regionförstoring.

Regionförsöken

1997 tog Riksdagen beslut att på försök utöka det regionala ansvaret över långsiktiga utvecklingsfrågor i Skånes och Västra Götalands län.⁷⁴ Bakgrunden var en vilja att öka inflytandet över regionala utvecklingsfrågor på den kommunala och regionala nivån. På så sätt skulle man dels få en mer demokratiskt förankrad beslutsprocess genom att makten decentraliserades från den statliga till den regionala nivån, samt dels genom bättre samordning utnyttja resurserna på regional nivå. Resultatet blev att ansvaret för regional utveckling tillföll landstingen i Skåne respektive Västra Götaland och i samband med det omstrukturerades stora delar av den regionala förvaltningen.⁷⁵

I Skånes fall innebar förändringen att Skåne län bildades 1997 genom en sammanslagning av Malmöhus respektive Kristianstads län. Den 1 juli samma år flyttades ansvaret för regional utveckling från staten till ett regionförbund bestående av de 33 skånska kommunerna samt sjukvårdshuvudmännen Kristianstads läns landsting, Malmöhus läns landsting och sjukvården i Malmö stad. Bildandet av Region Skåne 1999 innebar slutligen att denna nya organisation övertog ansvaret för hälso- och sjukvård inklusive tandvård samt regional utveckling och kollektivtrafik från regionförbundet. 2010 permanentades Region Skånes utvecklingsansvar genom riksdagsbeslut, vilket formellt trädde i kraft 1 januari 2011.⁷⁶

Västra Götalands län bildades 1998 genom sammanslagning av Göteborgs- och Bohus län, Skaraborgs län samt Älvsborgs län. Året därefter bildades Västra Götalandsregionen genom att landstingen i Skaraborg och Älvsborg,

⁷⁴ Dessa försök prövades också i några andra län. För ytterligare information om dessa försök, se Statskontoret (2004) *Regionalt ansvar på försök i Skåne och Västra Götaland – Bättre samordning och effektivare resursutnyttjande?* Diariernr: 2003/594-5 Statskontoret, Stockholm 2004, s. 30-31

⁷⁵ Statskontoret (2004) *Regionalt ansvar på försök i Skåne och Västra Götaland – Bättre samordning och effektivare resursutnyttjande?* Diariernr: 2003/594-5 Statskontoret, Stockholm 2004, s. 30-31

⁷⁶ Region Skånes webbplats, ”Så bildades Region Skåne”, www.skane.se 2013-05-12

Bohuslandstinget, sjukvården och delar av kulturen i Göteborgs stad samt länsstyrelsens enheter för länsplanering och utveckling slogs samman. Därmed överflyttades ansvaret för den regionala utvecklingen från staten till Västra Götalandsregionen. Liksom i Skåne permanentades ansvaret hos regionen från och med 2011.⁷⁷ 2001 bildades fyra kommunalförbund – Fyrbodal, Göteborgsregionen, Sjuhärad samt Skaraborg som representerar regionens 49 kommuner. Dessa kommunalförbund utgör delregioner i Västra Götalandsregionen.⁷⁸

Det som utmärker Region Skåne och Västra Götalandsregionen är alltså att de vid sidan av de uppgifter som normalt åligger landsting – sjukvård och kollektivtrafik – har ett utökat ansvar i regionala utvecklingsfrågor.

4.1 Region Skåne

Befolkning

Skåne har en befolkning på cirka 1 250 000 invånare vilket motsvarar ungefär 13 procent av Sveriges totala folkmängd. Under 2011 ökade befolkningen med 0,8 procent men regionen upplever en avtagande befolkningsökning som beror på minskad inflyttning respektive ökad utflyttning till andra delar av Sverige. 28 av regionens 33 kommuner ökade sin befolkning under 2011 och de tydligaste ökningarna har skett i de större städerna Malmö, Lund och Helsingborg. En del kommuner, framförallt i östra Skåne, upplever en negativ demografisk utveckling i form av högre dödstal än födelsetal och en hög andel äldre invånare.⁷⁹ Befolkningsfördelningen följer en geografisk struktur där hälften av befolkningen är bosatt i den sydvästra delen och en fjärdedel i den nordvästra delen. Flyttnettot (inflyttade minus utflyttade) var för dessa båda delar positivt bland de allra flesta åldersgrupper. I de nordöstra och sydöstra delarna bor en betydligt mindre andel av regionens befolkning och dessa delar upplever generellt ett negativt flyttnetto med avseende på yngre åldersgrupper (20-29 år). Det lägsta flyttnettot återfinns i sydöstra Skåne.⁸⁰

Näringsliv och ekonomisk utveckling

Bruttoregionprodukten (BRP) visar i grova drag den ekonomiska utvecklingen regionen. Skåne har i princip följt utvecklingen i riket mellan 2000-2009 och mellan samma år växte BRP med 13 procent. År 2009 uppgick Skånes BRP till

⁷⁷ Västra Götalandsregionens webbplats, "Vägen till Västra Götalandsregionen" <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Om-Vastra-Gotalandsregionen/Vagen-till-Vastra-Gotalandsregionen/>

⁷⁸ Nationalencyklopedin "Västra Götalands län" www.ne.se

⁷⁹ Region Skåne (2012) *Hur har det gått i Skåne? 2012 års uppföljning av regionalt utvecklingsarbete*, AM-tryck 2012, s 22-24

⁸⁰ Ibid. s 27

11,5 procent av Sveriges BNP. Befolkningsökningen har dock varit kraftigare än i Sverige totalt vilket innebär att BRP/capita har sjunkit i förhållande till riket.⁸¹

Näringslivsstrukturen varierar betydligt mellan regionens olika delar. Högteknologiska branscher förekommer främst i sydvästra Skåne medan den mer traditionella tillverkningsindustrin dominerar i nordost. Likaså är det kunskapsintensiva näringslivet koncentrerat till sydvästra Skåne, där 47 procent av de förvärvsarbetande arbetar inom en högutbildad bransch. I nordöstra Skåne är denna andel betydligt lägre och i sydöstra Skåne är den mycket låg.⁸² Skånes specialisering inom näringslivet betraktas som relativt svag, men vissa styrkeområden kan identifieras inom till exempel läkemedel, medicinsk teknik, bioteknik, livsmedel och IT/telekom.⁸³

Lokala arbetsmarknader i Skåne

Skåne har sedan 1970-talet genomgått en regionförstoring och denna process är fortlöpande. En kombination av strukturella näringslivsomvandlingar och förbättrad transportinfrastruktur kan förklara denna utveckling. Inte minst kan utbyggnaden av den regionala tågtrafiken under de senaste decennierna nämnas som faktorer som knutit samman Skånes olika delar. Dessutom har Öresundsbron tillkommit som ytterligare en funktion som underlättat resandet och breddat arbetsmarknaden i Skåne. Ser man till arbetspendlingen i regionen består Skåne idag av tre lokala arbetsmarknader och utvecklingen går mot att dessa så småningom kommer växa samman till en.⁸⁴

De skånska lokala arbetsmarknaderna, definierade enligt SCB:s modell, utgörs av Malmö-Lunds lokala arbetsmarknad som omfattar hela södra och västra Skåne, Kristianstads lokala arbetsmarknad samt Älmhults lokala arbetsmarknad i vilken den skånska kommunen Osby ingår.⁸⁵ De största pendlingsströmmarna går mot Malmö-Lunds LA där de båda kommunerna utgör ett gemensamt lokalt centrum eftersom de som enskilda kommuner inte uppfyller kriteriet för lokalt centrum. Helsingborg är förstahandskopplat till Malmö-Lunds LA i och med att den största pendlingsströmmen går dit. Helsingborg tar i sin tur med sig nio kommuner varav sju är direktkopplade till Helsingborg. Landskrona och Ängelholm som är direktkopplade till Helsingborg tar i sin tur med sig Svalöv respektive Båstad. Svalöv och Båstad är alltså andrahandskopplade till Helsingborg och blir således tredjehandskopplade till Malmö-Lunds LA.⁸⁶ Utan att gå närmare in på de här förhållandena illustrerar detta de regionala sambanden i korta drag, nämligen att Skåne kan delas in i tre lokala arbetsmarknader med hänvisning till arbetspendlingens struktur (se bild 1 för vidare illustration). Det är värt att påpeka

⁸¹ Region Skåne (2012) *Hur har det gått i Skåne? 2012 års uppföljning av regionalt utvecklingsarbete*, s. 70

⁸² Ibid. s. 53

⁸³ Ibid. s. 68-69

⁸⁴ Region Skåne (2010) *Regionalt transportinfrastrukturprogram för Skåne 2010-2021*, Region Skåne Kristianstad: 2010, s. 17

⁸⁵ Region Skåne (2008) *Arbetspendlingens struktur i Skåne – underlagsrapport till regional systemanalys för infrastrukturen i Skåne*, s. 3

⁸⁶ Ibid. s. 3-4

att statistiken bygger på 2004 års mätningar. Detta behöver emellertid inte utgöra ett problem då den här statistiken också förekommer i de regionala utvecklingsdokumenten. Vidare har arbetspendlingen över Öresund ökat kraftigt sedan bronns tillkomst och är idag dubbelt så stor som 2005. Ett tydligt mönster är att pendlingen huvudsakligen går från Skåne till Själland, närmare bestämt 97 procent av den totala pendlingen. Av pendlarna som reser från Skåne till Själland är Malmö den vanligaste bostadsorten, följt av Lund, Landskrona och Helsingborg.⁸⁷

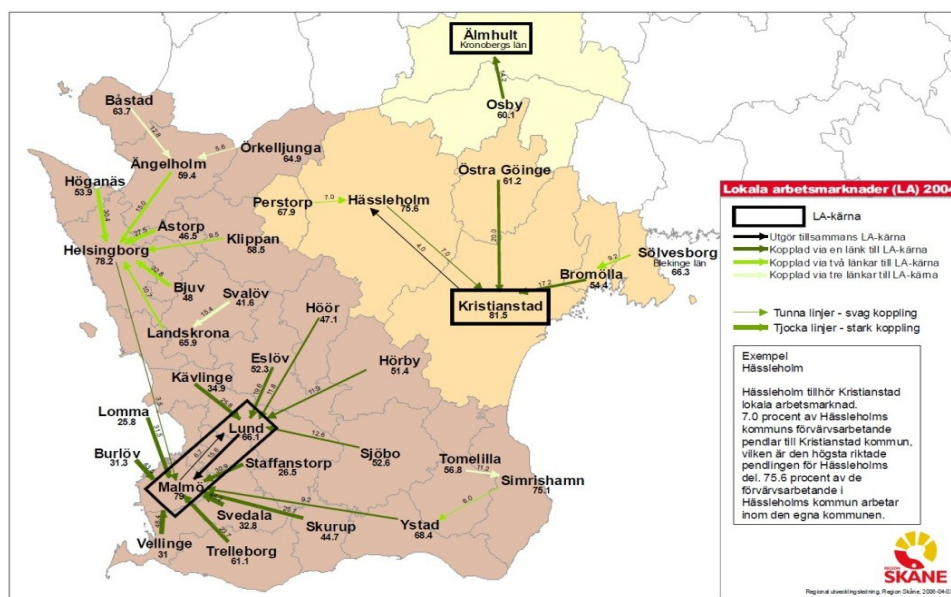


Bild 1. Lokala arbetsmarknader i Skåne. (Källa: Region Skåne (2008) *Arbetspendlingens struktur i Skåne – underlagsrapport till regional systemanalys för infrastrukturen i Skåne*, s. 3)

⁸⁷ Region Skåne (2012) *Skåneanalysen – en kort analys om Skånes tillväxt och utveckling, oktober 2012*, s 1-3

Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2009-2016

Det regionala utvecklingsprogrammet (fortsättningsvis RUP Skåne) är det övergripande styrdokumentet för Skånes regionala utveckling och är vägledande för de planerings- och utvecklingsinsatser som genomförs. Programmet har en tvärsektoriell ansats, det vill säga att det tar hänsyn till aspekter av alla delar av den regionala samhällsutvecklingen, i syfte att identifiera konflikter och samverkansmöjligheter.⁸⁸ Det ligger en stark betoning på vikten av att RUP ger uttryck för alla aktörers intressen och viljeinriktningar. Dessa aktörer består av Skånes 33 kommuner, myndigheter, näringsliv, universitet och högskolor samt olika organisationer och människor. Region Skåne är den samlande kraften för den regionala utvecklingen och är en central aktör i genomförandet. RUP är uppdelat i en vision, övergripande målsättningar samt utmaningar och insatser som sammantaget ska leda till en hållbar regional utveckling.⁸⁹

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021

Den regionala infrastrukturplanen redovisar bland annat Region Skånes syn på samlade behov, mål och prioriteringar med avseende på infrastrukturen under planperioden 2010-2021. Planen grundar sig på en regional systemanalys av Skåne från 2008 som beaktar prioriteringar i flera andra underlag på regional nivå, däribland RUP 2009-2016. Utifrån denna analys redovisas planeringsförutsättningarna samt de samlade skånska målen och prioriteringarna för transportinfrastrukturen. Den regionala planen utgör en del i underlaget då Regeringen beslutar om ekonomiska medel till infrastrukturinvesteringar.⁹⁰

Nedan följer en genomgång av Region Skånes plandokument, enligt ovan. Intervjun med tjänstemannen på regionens avdelning för samhällsplanering/enheten för planeringsstrategier är integrerad i genomgången.

4.1.1 Regionförstoring i Region Skåne

I Skånes RUP är *tillväxt* en övergripande målsättning för regionens utveckling. Ökad ekonomisk tillväxt ger möjligheter till ökad sysselsättning och bättre välfärd. En långsiktig tillväxt är nödvändig för att skapa en konkurrenskraftig region med hög attraktionskraft för boende, företag och besökare. Det fastslås att tillväxt är något som skapas i regionen och att en stark tillväxt i Skåne gynnar hela Sverige.⁹¹ En förutsättning för att nå tillväxt är att skapa större arbetsmarknader. Det är nödvändigt för att utöka den kritiska massan av arbetskraft för näringslivet. Med hänvisning till Skånes redan förhållandevis starkt integrerade bostads- och arbetsmarknad bedöms möjligheterna vara goda för att fortsatt bredda den regionala arbetsmarknaden.⁹²

⁸⁸ Region Skåne (2009) *Regionalt utvecklingsprogram för Skåne 2009-2016*, AM tryck Kristianstad: 2009 s. 03

⁸⁹ Ibid. s. 06

⁹⁰ Ibid. s. 2

⁹¹ Ibid. s. 15

⁹² Ibid. s. 38

Det framgår också av Transportinfrastrukturplanen att regionförstoring är något centralt för att skapa tillväxt. Regionförstoringen har gått snabbt och det råder goda möjligheter att driva denna utveckling vidare. Det är därför nödvändigt att integrationen inom de lokala arbetsmarknaderna ökar. Genom att knyta ihop arbetsmarknader stärks näringslivets konkurrenskraft och arbetsmarknadens flexibilitet ökar. Bland de målsättningar som presenteras i transportinfrastrukturplanen återfinns målet ”Fortsatt regionförstoring och regionintegrering” som syftar på att Skåne ska fortsätta integreras till en sammanhållen funktionell region med större arbetsmarknad.⁹³ Tjänstemannen på Region Skåne uppger också att regionförstoring är ett uttalat mål för regionen och att den främsta drivkraften är ökad ekonomisk tillväxt.

”Ja, det är ett mål på det viset att man vill ha ett ”rundare Skåne” och vill få ihop arbetsmarknader som idag är uppdelade. Bland annat har OECD pekat på att arbetsmarknader måste slås samman för att nå ekonomisk tillväxt. Drivkraften är att tillväxten och dynamiken i regionen ska öka.”⁹⁴

Avsikten är också delvis att skapa en balans i regionen, det vill säga att en större regional integration gör att Skånes olika delar kan utvecklas. Ortsstrukturen i Skåne är flerkärnig. Det finns några större regionala centra - Malmö-Lund, Helsingborg och Kristianstad – som utgör tillväxtmotorer i regionen. Det är viktigt att dessa får fortsätta utvecklas som sådana. Samtidigt innebär en regionförstoring att man kan skapa en viss balans i den regionala utvecklingen. I detta blir tillgängligheten en viktig funktion.⁹⁵ Regionförstoring är således ett mål för Region Skåne och den främsta drivkraften är ökad tillväxt och ekonomisk utveckling.

Vidare konstaterar RUP att tillväxt hänger samman med tillgänglighet. Ökad tillgänglighet, såväl inom Skåne som nationellt och internationellt anses vara en förutsättning för att bygga en konkurrenskraftig region med hög tillväxtpotential.⁹⁶ I ett regionförstoringperspektiv är tillgängligheten viktig för individers möjlighet att pendla mellan arbete och bostad. Men tillgängligheten sätts också i ett större sammanhang. Skåne är en del i en utveckling som också relaterar till Öresundsregionen, Sydsverige och Östersjöområdet. Det är viktigt att tillgängligheten utvecklas också för att stärka Skånes relationer i dessa riktningar.⁹⁷ Öresundsintegrationen framställs som särskilt viktig. Det är angeläget att sambanden mellan Skåne och Själland fortsätter att utvecklas för att skapa en dynamisk region med större integration av bostäder, arbete och utbildning. Öresundsregionen förväntas bli en tillväxtmotor med stark profil i ett europeiskt perspektiv. Man strävar därför efter att utveckla ett sammanhållet och effektivt

⁹³ Region Skåne (2010) *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021*, AM tryck Kristianstad: 2010, s. 28

⁹⁴ Intervju med tjänsteman på Region Skåne

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Region Skåne (2009) *RUP Skåne*, s. 15

⁹⁷ Ibid. s. 38

transportsystem som håller ihop hela regionen.⁹⁸ Ett centralt inslag i tillgänglighetsperspektivet är att effektivisera resandet. Själva kärnan i regionförstoringen är att fler ska ha möjlighet att resa snabbare över längre avstånd. Enligt tjänstemannen på Region Skåne är det inte i första hand de geografiska reslängderna som avses när det gäller regionala resor, utan man talar alltid i termer av förkortade restider.⁹⁹ Tillgänglighetsförbättringar är alltså något som är nödvändigt för att regionen ska nå målen om regionförstoring. Det här ställer krav på att transportsystemet utvecklas och anpassas till större volymer i framtiden. Nästa avsnitt går därför in på hur Region Skåne ser på kommande ökning av transporter och resor och hur transportinfrastrukturen ska möta behoven.

Ökande rese- och transportvolym

I en analys av trafikutvecklingen i Skåne framgår att trafiken har ökat kraftigt sedan mitten av 1990-talet. Detta förklaras dels av en längre period av stark konjunktur, men framförallt att Skånes arbetsmarknader har blivit färre och större. Även Öresundsintegrationen har medfört en kraftig reseökning över bron. Vissa transportinfrastrukturprojekt anses vara särskilt viktiga för den regionförstoringseffekt som åstadkommit under senare år. Sådana är till exempel Öresundstågstrafiken, Väst kustbanan och framförallt Öresundsförbindelsen med Yttre Ringvägen. Trafikutvecklingen på vägnätet har stigit kraftigt, särskilt i Sydvästra Skåne och trenden visar på fortsatta ökning fram till 2020. Enligt Region Skåne underskrider ofta de prognoser för trafik tillväxten som gjorts av Trafikverket (dåvarande Vägverket) trenderna, och kapacitetsbehovet förväntas vara större än vad dessa prognoser visar.¹⁰⁰ En av huvudpunkterna i transportinfrastrukturplanen är därför att lösa befintliga flaskhalsar i viktiga vägförbindelser. Den snabba trafikutvecklingen kommer öka belastningen på vägnätet och de avsnitt som idag har kapacitetsbrister måste därför åtgärdas. De viktigaste insatserna anses vara utbyggnad av E22 samt kapacitetsökningar i delar av motorvägsnätet. Dessutom måste vägförbättringar göras för att möta nya hastighetsgränser. På vägarna kommer även näringslivets transporter bli fler. Godstransporter med lastbil ökar hastigt på Skånes vägar, vilket i kombination med fler personresor påverkar framkomligheten på vägarna och ställer krav på ökad kapacitet. Järnvägens kapacitet måste också öka, både ut person- och godsperspektiv. I första hand behöver man förstärka nuvarande sträckningar men anpassningar till nya linjer är också nödvändiga. Med hänvisning till en fortsatt regionförstoringprocess måste järnvägen i framtiden kunna möta dubbel efterfrågan.¹⁰¹

I föregående avsnitt nämndes att en ambition är att öka integrationen i Öresundsregionen genom bättre tillgänglighet, vilket förväntas ge fler resor mellan Skåne och Danmark. Transportinfrastrukturplanen anger att

⁹⁸ Region Skåne (2009) *RUP Skåne*, s. 44

⁹⁹ Intervju med tjänsteman på Region Skåne

¹⁰⁰ Region Skåne (2010) *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021*, s. 15

¹⁰¹ Ibid. s. 3

transportinfrastrukturen därför ska främja en ökad integration mellan sundets delar samt utveckla beredskap för att resorna i högre grad kommer sträcka sig över Öresundsregionen. Det ska råda goda förutsättningar för ett ökat resande över Öresund.¹⁰² Region Skåne förväntar sig slutligen också stora reseökningar i kollektivtrafiken. Man ser mycket positivt på det skånska kollektivtrafiksystemets utveckling men det är samtidigt i stort behov av kapacitetsökningar för att möta en ökad efterfrågan. Man konstaterar att regionförstoringen skapar längre pendlingsavstånd vilket totalt sett innebär ett större transportarbete. Det är därför nödvändigt att bygga ut den befintliga transportinfrastrukturen. Genom att förutse och genomföra lämpliga satsningar kan man undvika en framtida ”trafikinfarkt”.¹⁰³

Utifrån det här kan man konstatera att Region Skåne förväntar sig betydande transportökningar i framtiden, det gäller både personresor och godstransporter. Transportinfrastrukturen är därför starkt fokuserad på att tillgodose större volymer av flera trafikslag, både på väg, järnväg och i kollektivtrafiksystemet. Det följande och sista avsnittet om Region Skåne belyser hur regionen hanterar transportökningarna utifrån ett miljöperspektiv.

4.1.2 Strategier för ett miljöanpassat transportsystem

I Skånes RUP beskrivs klimat- och miljöproblematiken som en utmaning för den regionala utvecklingen. En särskild utmaning ligger i att möta den ökade efterfrågan på tillgänglighet utan att öka miljöpåverkan från transporterna.¹⁰⁴ Trafikens och transportinfrastrukturens effekter på miljön i Skåne anses vara stor. Förutom konsekvenser som till exempel barriäreffekter från vägar och järnvägar är utsläppen från transportsystemet ett framträdande problem. Enligt TPI-planen är utsläppstrenden från transporterna stigande, mellan 1990 och 2008 ökade utsläppen av växthusgaser från trafiken med 43 procent i Skåne.¹⁰⁵

Tjänstemannen på Region Skåne anser att det på sätt och vis ligger en konflikt i att man dels har mål om ökad tillväxt genom vidgade arbetsmarknader och å andra sidan måste ta hänsyn till transportsystemets miljöpåverkan. Problematiken uppstår framförallt om transporterna inte överförs till mer miljövänliga alternativ. Till exempel kan man se på pendlingen mellan Malmö och Lund där kollektivtrafiken är väl utbyggd. Många utnyttjar denna kollektivtrafik, men samtidigt är det en stor andel av pendlarna som åker bil. Man kan se en tendens till att ökningarna av ett trafikslag ger ökningarna i alla led. I detta sammanhang kan man därför se en målkonflikt mellan regionförstoring och miljömässigt hållbara transporter. Regionen är medveten om denna problematik, men samtidigt är det en fråga om avvägningar eftersom ekonomisk tillväxt är avgörande för regionens utveckling och vidgade regionala samband är nödvändiga. Dessutom kan det i

¹⁰² Region Skåne (2010) *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021*, s. 28

¹⁰³ Ibid. s. 25

¹⁰⁴ Region Skåne (2009) *RUP Skåne*, s. 38

¹⁰⁵ Region Skåne (2010) *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021*, s. 19

vissa avseenden också betraktas som en fråga om människors vardag. Ur ett generellt livskvalitativt perspektiv finns ett behov av något slags individuell rörelsefrihet som man måste ta hänsyn till.¹⁰⁶

För att möta den miljöpåverkan som följer av ökande transportvolymerna arbetar Region Skåne efter några olika strategier. För det första ska den regionala trafikförsörjningen framöver inriktas mot investeringar i spårbunden trafik. För att utveckla den regionala tågtrafiken krävs insatser i form av underhåll, kapacitetshöjningar och i vissa fall utbyggnad av helt nya linjer. För det andra ska kollektivtrafiken bli mer attraktiv i syfte att ta andelar av biltrafiken. I detta ligger långsiktiga strategier för den regionala buss- och tågtrafiken, framförallt utbyggnad av Pågatågssystemet och bättre framkomlighet för busstrafiken i de starka busstråken. Dessutom finns en ambition att bygga ut cykelvägarna där fokus ska ligga på pendlare och deras koppling till andra trafikslag.¹⁰⁷ I RUP påpekas att bilen dock kommer ha en fortsatt central roll för den regionala tillgängligheten. Den miljöpåverkan som biltrafiken leder till hänvisas delvis till tekniska lösningar i form av fordon, bränslen och transportsystem.¹⁰⁸

En ytterligare strategi, som kan beskrivas som relativt långsiktig och på en mer strukturell nivå, bygger på tanken om flerkärnighet. Inom ramen för strategin *Strukturbild Skåne* som inleddes 2005 har man utgått från Skånes flerkärniga orsstruktur då man analyserar förutsättningarna för den långsiktiga regionala utvecklingen. Flerkärnigheten betraktas som en styrka där olika orter kompletterar varandra. Strukturbildsarbetet grundar sig på att man pekat ut ett antal regionala kärnor - Malmö, Lund, Helsingborg samt Kristianstad. Dessa är orter som erbjuder sitt omland arbetsplatser och viktiga funktioner i form av handel och service och ska fortsätta att utvecklas som tillväxtmotorer. Det är med utgångspunkt i dessa regionala kärnor som den regionala tillgängligheten ska utvecklas. Region Skåne menar att flerkärnighetens styrka är att dessa regionala kärnor utgör underlag för en region där det ökande resandet inte nödvändigtvis måste gå till en specifik punkt utan kan spridas geografiskt.

”I en monocentrisk uppbyggnad ska alla in till samma punkt. I och med att Skåne är flerkärnigt, ser vi att det ska finnas arbetsmarknader på andra ställen (än de stora) och att det är en styrka. Även om rörligheten ska öka och arbetsmarknaderna slås ihop så behöver inte alla ta sig in till samma geografiska punkt.”¹⁰⁹

Strukturbildsstrategin handlar alltså om att främja en utveckling som balanserar utvecklingen till de större regionala kärnorna. Detta kan ses ur både ett ekonomiskt och ett miljömässigt perspektiv. Dels kan tillväxten spridas till flera delar av regionen, och dels undviks ett resandemönster som går ensidigt till en geografisk kärna. När det kommer till transportinfrastrukturens utbyggnad är

¹⁰⁶ Intervju med Region Skåne,

¹⁰⁷ Region Skåne (2010) *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021*, s. 30

¹⁰⁸ Ibid. s. 39

¹⁰⁹ Intervju med tjänsteman på Region Skåne

strategin att i första hand stärka de befintliga stråken, med betoning på de större pendlingsströmmarna. Den bärande idén är att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna utifrån de strukturer som finns. Pendlingen är till stora delar koncentrerad till stråken kring Malmö, Lund och Helsingborg men man kan även se en viss urbanisering av landsbygden genom att befolkningen i hög grad har samlats kring större tätorter. Utanför de mest tätbefolkade delarna av Skåne finns en tydlig befolkningskoncentration runt de stora transportstråken.¹¹⁰ Det är denna struktur man tar fasta på då transportinfrastruktur och kollektivtrafik utvecklas. Genom att bygga ut regionen utifrån kollektivtrafikhära lägen kan man skapa tillgänglighet och samtidigt stimulera individer att resa kollektivt. Spårbunden trafik är mycket central i den här utvecklingen, men alternativa idéer finns i form av så kallade superbussar – det vill säga högkapacitetsbussar på regional nivå enligt parollen ”tänk tåg – kör buss”.¹¹¹ Det handlar om att tydligt lägga fast strukturer som gör att individer ser möjligheten att bo utanför de stora orterna och samtidigt kan arbetspendla kollektivt istället för att ta bilen. Dessutom talar man om hierarkier i transportsystemet, det vill säga att transportslag kan stödja varandra. Här är gång- och cykel viktiga komplement till kollektivtrafiken. Men det gäller också möjligheter att knyta samman bilpendlingen med kollektivtrafiken. På så sätt kan man påverka biltrafikanter att ställa bilen och byta färdmedel. Tjänstemannen reflekterar enligt följande:

”Du kan aldrig ta bort bilpendlingen, men du kan minska andelen bilresor – vilket är målet. Om man får folk att köra till en kollektivtrafikhud där man byter transportslag, så får man effekt.”¹¹²

Strukturbildsstrategin handlar också om att fortsatt utveckla bebyggelse i redan befintliga strukturer. Att bygga ut regionen i nya områden innebär utmaningar vad gäller försörjning, det gäller både kollektivtrafik och annan infrastruktur såsom vatten/avlopp, bredband och dylikt. Istället för att sprida ut bebyggelsen, vilket kräver stora insatser försöker man bör ta tillvara redan gjorda investeringar och utveckla regionen utifrån det.¹¹³

Sammanfattning

Skånes regionala utveckling utgår från ett tillväxtmål. Tillväxt är något som skapas i regionen och det är nödvändigt för regionens utveckling. För att nå tillväxt är det nödvändigt att slå samman regionens arbetsmarknader för att skapa bättre förutsättningar för människor och näringsliv. Man måste därför anpassa transportinfrastrukturen för växande transportolymer genom att öka kapaciteten på vägar och järnvägar samt i kollektivtrafiken. De miljörelaterade problem som följer av ett ökat transportarbete kan till stor del lösas genom att överföra vägtrafik till spårbunden trafik och kollektiva färdmedel. Man tar också fasta på Skånes flerkärniga Ortsstruktur och vill utveckla regionen utifrån de regionala kärnorna och bygga ut infrastrukturen i befintliga stråk.

¹¹⁰ Region Skåne (2010) *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021*, s. 18

¹¹¹ Intervju med tjänsteman på Region Skåne

¹¹² Ibid.

¹¹³ Ibid.

4.2 Västra Götalandsregionen

Befolkning

Folkmängden i Västra Götaland uppgår till knappt 1 600 000 invånare (2010) vilket motsvarar 17 procent av Sveriges befolkning. Utvecklingen har följt den för riket, med en ökning på cirka 19 procent sedan 1968. Det är landets näst folkrikaste län efter Stockholms län samt ett av de mest befolkningstäta. Befolkningen är emellertid ojämnt fördelad över länet. Cirka hälften av invånarna är bosatta i Göteborgsregionen. Därutöver är befolkningen huvudsakligen koncentrerad till tätorterna Borås, Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla och Skövde.¹¹⁴

Den mest positiva befolkningsutvecklingen sker i kommunerna runt Göteborg. Nästan 90 % av befolkningstillväxten skedde i dessa kommuner genom både ökad inflyttning och stora födelseöverskott. En mer negativ befolkningsutveckling är märkbar dels i kommuner i nordväst såsom Bengtsfors och Mellerud samt i nordöst i till exempel Töreboda och Gullspång.¹¹⁵

Näringsliv och ekonomisk utveckling

Sett till bruttoregionalprodukten (BRP) hamnade Västra Götalandsregionen på tredje plats bland Sveriges regioner 2011. Den ekonomiska tillväxten har varit stark under det senaste decenniet men regionen har påverkats negativt av de senaste årens konjunkturnedgång. Västra Götalands näringsliv har drabbats särskilt hårt på grund av att fordonsindustrin genomgått en kris. Samtidigt har återhämtningen varit relativt god tack vare uppgångar i tillverkningsindustrin.¹¹⁶

Näringslivsstrukturen följer i princip Sverige som helhet med undantaget att tillverkningsindustrin är mycket viktig och något större i Västra Götalandsregionen än riksgenomsnittet. Framförallt gäller detta i regiondelarna Fyrbodalen och Skaraborg. Den kunskapsintensiva fordonsindustrin dominerar inom tillverkningssektorn. Övriga betydande branscher återfinns inom livsmedel, kemisk industri och textil. Västra Götaland har också den största varuexporten i Sverige.¹¹⁷

¹¹⁴ Västra Götalandsregionen (2011) *Fakta om Västra Götaland*, Göteborg: Bording, 2011 s. 10

¹¹⁵ *Ibid.* s. 11-12

¹¹⁶ *Ibid.* s. 18

¹¹⁷ *Ibid.* s. 44-46

Lokala arbetsmarknader i Västra Götaland

Västra Götaland består idag av sju lokala arbetsmarknader (LA): Bengtsfors-Dals-Ed, Borås, Göteborg, Lidköping-Götene, Skövde, Strömstad samt Trollhättan-Vänersborg. Åmåls kommun hänvisas till Karlstads LA enligt de pendlingsströmmar som förekommer.¹¹⁸ Regionförstoringen har skett relativt långsamt sett utifrån Göteborgs LA. Redan 1970 bestod den av tolv kommuner. I början på 1980-talet tillkom Alingsås som även tog med sig Vårgårda. Därefter integrerades Mark och på 1990-talet även Lilla Edet och Bollebygd.¹¹⁹ Generellt är den mellankommunala arbetspendlingen som starkast omkring Göteborgsområdet. Ju längre ut från Göteborg och dess omland man kommer, desto svagare tenderar de regionala sambanden att vara. De tre delregionerna Fyrbodal, Sjuhärad och Skaraborg har en låg grad av integration med Göteborgs LA och pendlingsområden är avgränsade till ett flertal mindre lokala centra. Detta kan delvis förklaras med en gles Ortsstruktur och bristande transportinfrastruktur.¹²⁰ Tre LA-regioner, Trollhättan-Vänersborg, Borås och Skövde (samt dessutom Varberg som inte ingår i Västra Götaland) bedöms emellertid ha stor potential att integreras i Göteborgs LA inom en relativt snar framtid. Det finns redan idag ett betydande arbetskraftsutbyte mellan Göteborg och dessa orter och pendlingsavstånden bedöms som rimliga. Bristfälliga transportmöjligheter anses dock utgöra ett hinder för en utveckling mot en större arbetsmarknad.¹²¹

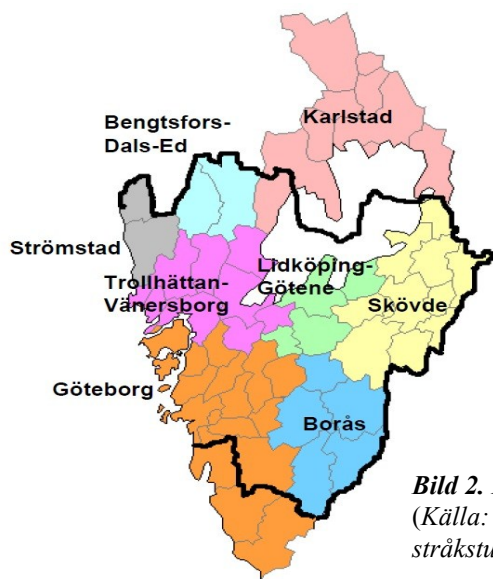


Bild 2. Lokala arbetsmarknader i Västra Götaland 2008
(Källa: Västra Götalandsregionen (2008) *Regionutvecklingssekretariatets stråkstudier*)

¹¹⁸ Västra Götalandsregionen (2012) *Regionrapport 2012 Utveckling-Utvecklingsarbete-Framtid Nya utmaningar för Västra Götaland*, Rapport Tillväxt och utveckling 2012:3, Regionutvecklingssekretariatet, Göteborg 2012, s. 45

¹¹⁹ Västra Götalandsregionen (2009) *Regionförstoring – en jämförelse av Västra Götaland och Skåne*, Rapport 2009:1, Regionutvecklingssekretariatet, Göteborg 2009, s. 13

¹²⁰ *Ibid.* s.3-4

¹²¹ *Ibid.* s. 14

Vision Västra Götaland

Vision Västra Götalands är det regionala utvecklingsprogrammet för Västra Götalandsregionen. Programmet är framtaget i samarbete med kommunerna genom kommunalförbunden och andra aktörer inom näringsliv, högre utbildning, myndigheter med flera. Programmet lägger fast de övergripande målsättningarna för den regionala utvecklingen i Västra Götaland och är det övergripande strategiska plandokumentet.¹²²

Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021

Den regionala planen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland anger de övergripande behoven och prioriteringarna för regionens transportinfrastruktur. Planen understryker vikten av att transportsystemet ses i ett sektorsövergripande perspektiv. Fokus ligger på de funktionella behoven i regionen och att eftersträva stor samhällsnytta. Planering och prioriteringar i planen har därför gjorts med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv.¹²³

Nedan följer genomgången av plandokumentet för Västra Götalandsregionen. Intervjun med tjänstemannen på regionens infrastrukturavdelning finns integrerad i genomgången som följer samma struktur som den för Region Skåne.

4.2.1 Regionförstoring i Västra Götalandsregionen

Med utgångspunkt i perspektivet *Ett gemensamt Västra Götaland* är målet att Västra Götaland ska utvecklas till en sammanhållen region där alla delar kan utvecklas parallellt och tillsammans utgöra en konkurrenskraftig enhet. En sammanhållen region ger förutsättningar för tillväxt och högre sysselsättning, vilket bygger på växande arbetsmarknader med högre tillgänglighet.¹²⁴ Det är viktigt att skapa större arbetsmarknadsregioner för att stärka konkurrenskraften både mot andra regioner och internationellt. Västra Götaland är ett dessutom ett viktigt transportnav, mycket av den svenska importen och exporten går genom Göteborg. Det är därför viktigt både för den västsvenska ekonomin och för Sverige att man kan erbjuda tillförlitliga transporter för näringslivet. Men det handlar framförallt om att kunna erbjuda en bredare arbetsmarknad dels för att det ger ekonomisk utveckling och dels för att det påverkar den individuella friheten positivt.¹²⁵

Vidgade arbetsmarknader förväntas alltså ha positiva effekter på tillväxten och framförallt regionens konkurrenskraft. Människor gynnas också genom att de erbjuds en bredare arbetsmarknad.

¹²² Västra Götalandsregionen (2005) *Vision Västra Götaland – det goda livet*, Regionalt utvecklingsprogram, Cela grafiska AB, Vänersborg: 2005, s. 4

¹²³ Västra Götalandsregionen (2010) *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021*, s. 3

¹²⁴ Västra Götalandsregionen (2005), s. 8

¹²⁵ Intervju med tjänsteman på Västra Götalandsregionen

Den regionala tillgängligheten hänger intimt samman med regionförstoringstanken och ökad tillgänglighet i regionens olika delar prioriteras högt, men det finns också utomregionala perspektiv. Utgångspunkten är att regionens invånare ska ha frihet i val av arbets- respektive bostadsort och för att åstadkomma en sådan frihet krävs att pendlingsmöjligheterna förbättras inom regionen, men även över läns- och kommungränser. På så vis skapas en ”rundare region”.¹²⁶ Tjänstemannen på Västra Götalandsregionen menar att regionförstoringstanken i hög grad bygger på att man vill kunna erbjuda människor möjligheten att arbeta och verka utan att det påverkar restiden.

”Man ska kunna bo vart man vill och ha så pass bra transportmöjligheter att man ska kunna ta sig fram på ett smidigt sätt. Regionförstoringen handlar mycket om att underlätta för invånarna att arbeta och verka i regionen utan att man behöver resa till exempel två timmar i enkel riktning.”¹²⁷

Tillgänglighetsförbättringar är något som generellt sett bedöms som nödvändigt för att stimulera tillväxten i Västra Götaland. I transportinfrastrukturplanen är de övergripande målsättningarna att förstärka kapaciteten för näringslivets transporter samt att förbättra möjligheterna till arbetspendling.¹²⁸ Prioriteringarna ligger framförallt på att förbättra pendlingsmöjligheterna till och från de stora och betydelsefulla orterna med avseende på arbete och studier. Dessa är framförallt Göteborg, Trollhättan/Vänersborg/Uddevalle, Borås och Skövde. Det finns därutöver målsättningar om att öka tillgängligheten till internationellt viktiga punkter som Göteborgs hamn och Landvetter flygplats.¹²⁹

Ökade rese- och transportvolym

Västra Götalandsregionen utgår från att transportvolymerna totalt sett kommer öka kraftigt framöver, med hänvisning till Trafikverkets prognoser, och det gäller både personresor och godstransporter. En generellt sett större rörlighet inom regionen är en utgångspunkt för transportinfrastrukturen vilket tjänstemannen på regionen understryker. Det har aldrig varit fråga om ett minskat resande, utan behovet av rörlighet är något som man alltid måste ta hänsyn till.¹³⁰

Framkomligheten på vägar och järnvägar måste öka för att möta rörlighetsbehovet. Det påpekas att framkomligheten på många vägar har försämrats under senare år. Cirka 1 500 km väg i regionen har fått ändrad, framförallt minskad hastighetsnivå på grund av för låg standard. Åtgärder är därför nödvändiga för att höja hastigheterna, i första hand på de viktigaste pendlingsstråken, för att motverka flaskhalseffekter. Vinsterna i restid bedöms inte vara särskilt höga men den samhällsekonomiska lönsamheten är totalt sett

¹²⁶ Västra Götalandsregionen (2005) s. 14

¹²⁷ Intervju med tjänsteman på Västra Götalandsregionen

¹²⁸ Västra Götalandsregionen (2010) *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021*, s. 3

¹²⁹ Ibid. s. 5

¹³⁰ Intervju med Västra Götalandsregionen

god, inte minst eftersom trafiksäkerheten förbättras.¹³¹ Åtgärderna i transportinfrastrukturplanen kommer också ha påverkan på transportvolymerna. Eftersom stora delar av transportinfrastrukturplanen utgörs av insatser som gynnar arbetsmarknadsutvidgningen väntar man sig positiva sysselsättningseffekter. Men det kommer också leda till en viss ökning i det totala resandet då åtgärder riktas mot pendling både med bil och med kollektivtrafik. Reseökningarna förväntas utgöras av både nya resor och längre reslängder.¹³²

Västra Götalands kommande behov av kapacitetsförbättringar i transportinfrastruktursystemet kan illustreras genom de åtgärder som planeras inom ramen för det så kallade Västsvenska paketet. Paketet omfattar ett antal större satsningar för att öka transportsystemets kapacitet i Västsverige under en kommande tjugoförårsperiod. Bakgrunden är dels en betydande befolkningsökning och dels de ökade pendlingsströmmar som kommer uppstå som en effekt av regionförstoringen. Samtidigt har man identifierat standard- och kapacitetsbrister i vägar och järnvägar som måste åtgärdas för att möta de växande transportvolymerna. Tyngdpunkten ligger framförallt på Göteborgsregionen, de flesta större åtgärderna planeras för att förbättra framkomligheten i Göteborgs stad och dess närmaste omland. Skälen för denna prioritering är att den förväntade tillväxten i både ekonomi och befolkning kommer ske i Göteborg. Dessutom är trängsel och framkomlighetsproblem utmärkande för Göteborgsregionen redan idag. De förväntade effekterna av Västsvenska paketet bedöms dock vara positiva såväl regionalt som nationellt då framkomlighetsförbättringarna förväntas gynna inflödet av både resor och näringslivstransporter till Göteborg. Det måste understrykas att Västsvenska paketet är ett resultat av samverkan mellan statliga myndigheter och olika regionala aktörer.¹³³ Det är alltså inte något som drivs enbart inom ramen för Västra Götalandsregionen. Syftet med att ta upp Västsvenska paketet är att illustrera hur man förväntar sig att det regionala resandet kommer utvecklas.

Sammanfattningsvis, Västra Götalandsregionen förväntar sig stora transportökningar framöver. Detta kan delvis hänvisas till en befolkningsökning, men också att regionförstörmålet kommer medföra reseökningar. För att möta det ökade behovet av resor måste man öka kapaciteten i transportsystemet. Det sista avsnittet belyser hur Västra Götaland ser på transportökningar ur ett miljöperspektiv.

¹³¹ Västra Götalandsregionen (2010) *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021*, s. 14

¹³² *Ibid.* s. 21-22

¹³³ Trafikverket (2011), *Västsvenska paketet – sammanställning av målen*, Rapport 2011:1, s. 8-9

4.2.2 Strategier för ett miljöanpassat transportsystem

I Vision Västra Götaland framgår att transportsystemet är avgörande för den ekonomiska och sociala utvecklingen men att ”konflikter kvarstår gentemot miljödimensionen”.¹³⁴ Vad denna konflikt består i klargörs inte vidare av utvecklingsprogrammet. Däremot framgår att transportsystemet måste minska sitt beroende av olja och fossila bränslen genom att i större utsträckning övergå till alternativa drivmedel och fordon.¹³⁵ Vision Västra Götaland presenterar dock i övrigt inga tydliga lösningar på hur det ökade transportarbetets miljöpåverkan ska mötas. Enligt tjänstemannen på Västra Götalandsregionen är behovet av regional rörlighet centralt för den regionala utvecklingen med hänvisning till målen om större och mer dynamiska arbetsmarknader. Ett ökat resande behöver dock inte stå i konflikt med ett miljömässigt hållbart transportsystem. Det handlar om att ändra formerna för resande och transporter.

”Jag tycker inte att det behöver finnas en konflikt. Vi har ett behov av att transportera oss, och det kommer kvarstå. Det är mer en fråga om att anpassa det befintliga transportsystem man har för den ökade rörlighet som efterfrågas.”¹³⁶

Uppfattningen är alltså att resandet och rörligheten kan öka utan att det nödvändigtvis påverkar miljön negativt. Det handlar om att ställa om transportsystemet så att människor kan fortsätta resa och röra sig runt i regionen. För att möta de förväntade transportökningarna på ett miljömässigt hållbart sätt arbetar man enligt några olika strategier. Till att börja med handlar det alltså om att ändra inriktningen på resandet, vilket tjänstemannen var inne på. För det första gäller det att flytta över resandet till mer miljöanpassade transportslag, det vill säga öka andelen kollektivtrafikresor och flytta biltrafik till spårbunden trafik. Regionen menar vidare att en avsikt med satsningar på kollektivtrafik är att minska trängseln. Vissa delar av regionen har idag svårigheter med framkomligheten, inte minst i Göteborg och genom kollektivtrafikökningar kan man minska behovet av att bygga ut för biltrafiken.¹³⁷ Målet är att fördubbla kollektivtrafikandelen fram till 2020. Parallellt med detta ligger en strategi att dels stärka järnvägssystemet och öka andelen resor med tåg. Tjänstemannen på Västra Götalandsregionen påpekar att det för närvarande pågår ett arbete med en ny transportinfrastrukturplan där satsningar på kollektivtrafik på både väg och järnväg har större utrymme än tidigare. Till detta kommer också en tydligare inriktning mot cykellösningar.¹³⁸ Vid sidan om dessa specifika satsningar är uppfattningen att man bör rikta resandet enligt en mer transportslagsövergripande modell. Detta innebär att man eftersträvar helhetslösningar där man underlättar möjligheterna till byten mellan olika färdmedel, vilket innefattar till exempel

¹³⁴ Västra Götalandsregionen (2005) s. 14

¹³⁵ Ibid.

¹³⁶ Intervju med tjänsteman på Västra Götalandsregionen

¹³⁷ Västra Götalandsregionen (2010) *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021*, s. 5

¹³⁸ Intervju med tjänsteman på Västra Götalandsregionen

pendelparkeringar för cykel och bil. En annan del i denna strategi är att arbeta med beteendepåverkande åtgärder, det vill säga insatser som styr individers attityd till resande. Tjänstemannen menar att människor tenderar att resa enligt ett vanemönster och att många därmed inte ser vilka resealternativ som finns. Regionen vill påverka beteenden genom att i högre grad informera människor om tillgänglighet till kollektivtrafik i närområdet och på så vis åstadkomma attitydförändringar.¹³⁹

Många av de åtgärder som planeras i transportinfrastrukturen i Västra Götalandsregionen, särskilt med avseende på kollektivtrafik, är inriktade på att förbättra tillgängligheten till och kring Göteborg. Det illustreras också genom Västsvenska paketet som nämndes i föregående avsnitt. Detta har sin grund i att Göteborg är den utmärkande regionala kärnan och att många resor går dit. Dessutom finns en strävan efter att förtäta Göteborg och dess närmaste omland och därför krävs en betydande omfördelning av bilresor till gång-, cykel samt kollektivtrafik.¹⁴⁰ Regionens tjänsteman understryker att Göteborgsregionen är den självklara regionkärnan och att den delen kommer dominera utvecklingen. Ambitionen är dock att hela regionen ska utvecklas befolkningsmässigt och ekonomiskt, vilket knyter an till perspektivet *Det gemensamma Västra Götaland*.

För att åstadkomma en balanserad utveckling utgår man från de övriga orter som har betydelse i ett regionalt sammanhang – framförallt Trollhättan/Vänersborg/Uddevalla, Borås och Skövde. Dessa representerar styrkepunkter i den regionala strukturen och det skapar förutsättningar för rörlighetens utveckling. Tanken är att dessa punkter ska stärkas för att kunna erbjuda sitt närmaste omland arbetsplatser och service. På så sätt balanseras utvecklingen samtidigt som behovet av långa resor minskar. I planeringen av kollektivtrafiken fokuserar man på dessa regionala centra och arbetar enligt en stråkprincip för att undvika en spridning av satsningar. De fyra kommunalförbunden identifierar de starkaste stråken i respektive delregion med avseende på arbetspendling och i samverkan med dessa gör regionen prioriteringar för att stärka just dessa stråk, företrädesvis genom satsningar på spårbunden trafik. De områden som faller utanför dessa stråk försörjs huvudsakligen med busstrafik. Tjänstemannen menar att de största insatserna måste göras i de stråk där flest människor lever och verkar. Samtidigt måste det finnas en miniminivå för kollektivtrafiken i de glesare områdena. Det ska vara möjligt att bosätta sig utanför de större tätorterna och ändå kunna förflytta sig kollektivt. Samtidigt måste man förstå att det är omöjligt att kollektivtrafikförsörja hela regionen.¹⁴¹

¹³⁹ Intervju med Västra Götalandsregionen

¹⁴⁰ Västra Götalandsregionen (2010) *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021*, s. 18

¹⁴¹ Intervju med tjänsteman på Västra Götalandsregionen

Sammanfattning

Regionförstoringsmålet är en central del i Västra Götalandsregionens utvecklingsstrategi. Större och mer integrerade arbetsmarknader skapar en konkurrenskraftig och mer dynamisk region. Med regionförstoringen följer ett ökat rörlighetsbehov som man måste tillgodose genom goda transportmöjligheter. Vägar och järnvägar måste utökas i kapacitet för att möta ett ökat rörlighetsbehov. Ökade transportvolymerna ses inte som ett problem så länge transporterna kan överföras till mer miljövänliga alternativ. Satsningar på spårbunden trafik samt kollektivtrafik är de övergripande strategierna för att möta transportökningarna på ett miljöanpassat sätt. Man vill dessutom stärka regionens kärnor för att dels skapa en mer balanserad regional utveckling och samtidigt minska behovet av långa resor. Samtidigt kan sägas att en betydande andel av de transportinfrastruktursatsningar som planeras är inriktade mot Göteborg och dess omland.

5. ANALYS

Nedan följer uppsatsens analys av det empiriska materialet, vars syfte är att besvara de tre frågeställningarna. Analysen mynnar slutligen ut i några slutsatser.

Vilka drivkrafter ligger bakom målet om regionförstoring och hur hanterar regionerna detta mål?

Inledningsvis kan man knyta an till den teoretiska synen på regioner (avsnitt 3.1) och deras roller och förutsättningar i dagens samhällsorganisation. En rådande uppfattning idag är att regionerna i allt högre grad är ekonomiska aktörer som verkar för att åstadkomma tillväxt. Som sådana måste regionerna söka konkurrensfördelar gentemot andra regioner genom att höja sin attraktionskraft. Detta kan göras genom att erbjuda invånare och näringsliv goda förutsättningar för livskvalitet och utveckling. Både Region Skåne och Västra Götalandsregionen uppvisar sådana tendenser. De har tydligt tillväxtorienterade agendor, sett till att ekonomisk tillväxt är centrala mål i deras regionala utvecklingsstrategier, och de understryker vikten av att kunna erbjuda attraktiva miljöer för företag och människor. Man kan också notera att de båda hävdar sin betydelse för den nationella ekonomiska utvecklingen. Regionernas tillväxtsträvan måste alltså förstås utifrån den roll och funktion som i allt högre grad tillskrivs den regionala nivån i den svenska samhällsorganisationen.

Som det teoretiska avsnittet (3.2) beskrev antas regionförstoring skapa bättre förutsättningar för tillväxt genom att större arbetsmarknader ger näringsliv och människor utvecklingsmöjligheter. Regionförstoring hänger därmed teoretiskt samman med ökad ekonomisk tillväxt och tenderar därmed att bli en attraktiv regional utvecklingsstrategi. Utifrån det empiriska materialet framgår att både Region Skåne och Västra Götalandsregionen strävar efter regionförstoring. Man anser att det är nödvändigt att vidga de lokala arbetsmarknaderna för att förbättra förutsättningarna för invånare och näringsliv. Region Skåne utgörs idag av tre lokala arbetsmarknader och man förväntar sig att arbetsmarknaderna så småningom kommer slås ihop till en sammanhållen arbetsmarknadsregion. I Västra Götaland är arbetsmarknaderna sju stycken och integrationen mellan dessa är svagare än i Skåne. Tendensen är att integrationen är starkare ju närmare Göteborg kommunerna ligger. Ett övergripande mål i både Region Skåne och Västra Götalandsregionen är att åstadkomma färre och större arbetsmarknader med ökad integration.

Utöver ekonomisk tillväxt förväntar man sig också att regionförstoringen ska ge en mer balanserad regional utveckling. Båda regionerna talar om ”rundare regioner” där de olika delarna gynnas av de vidgade samband och utbyten som regionförstoringen förväntas leda till. Genom en större integration mellan regiondelarna är övertygelsen att den ekonomiska utvecklingen kan balanseras ut i regionen. Den balanserade utvecklingen kan också ses i en ”mjukare” mening, i

avseendet att människor ges möjlighet att bo och verka utifrån en större frihet. Tanken tycks vara att hela regionen ska ta del av en större integration.

Som framgick av det teoretiska avsnittet (3.2) kräver regionförstoring goda förutsättningar med avseende på rörlighet. Detta gäller dels för näringslivets transporter men framförallt för det individuella resandet. Människors tillgänglighet till större arbetsmarknader bygger på att man kan pendla inom och mellan dessa. Ur ett regionförstoringsperspektiv finns det därför starka skäl att förbättra möjligheterna till resande över längre avstånd på kortare tider. Den här uppfattningen framträder tydligt i regionernas utvecklingsstrategier. Både Skåne och Västra Götaland identifierar ett beroendeförhållande mellan tillväxt, regionförstoring och tillgänglighet till arbetsmarknader. Antagandet om dessa förhållanden mynnar hos regionerna ut i en mycket stark strävan efter att förbättra möjligheterna att resa snabbt och smidigt över längre avstånd. Strävan tar sig kanske tydligast uttryck i målsättningar om förkortade restider, vilket båda regionerna understryker. Ett ökat resande är alltså något som kan betraktas som en utgångspunkt för utvecklingen i de båda regionerna. Det understryks av tjänstemännen i både Region Skåne och Västra Götaland att resandet, eller rörligheten, är en förutsättning för att regionerna ska kunna utvecklas. Även ett slags individuell frihetsdimension tycks ligga bakom rörlighetstanken. Tjänstemannen på Region Skåne påpekar att det finns ett mänskligt rörelsebehov som man måste ta hänsyn till i planeringen, det är helt enkelt en fråga om människors livskvalitet att fritt kunna röra sig efter egna önskemål. Även Västra Götalandsregionens tjänsteman menar att det finns ett behov av transporter som man inte kan bortse från. Det här resonemanget kan knytas åter till tanken om rundare regioner där utgångspunkten är en fri rörlighet inom och mellan regionernas olika delar.

Vad man kan konstatera utifrån detta är att både Region Skåne och Västra Götalandsregionen strävar efter regionförstoring. Den i synnerhet främsta drivkraften bakom denna strävan är ekonomisk tillväxt. Regionerna vill skapa tillväxt och det är nödvändigt för såväl den egna ekonomiska utvecklingen som för Sverige som helhet. Regionförstoring är ett medel för att nå detta. Vidare råder en uppfattning om att den regionala utvecklingen kan balanseras som en följd av regionförstoring. Regionerna tycks båda vara av uppfattningen att en större inomregional rörlighet är något som hänger samman med en god och balanserad regional utveckling. För det tredje kan regionförstoringen sägas ha en individuell dimension i den mening att människors rörelsefrihet lyfts fram som något centralt för utvecklingen. Rörlighet är kärnan i regionförstoringen och regionerna anser att rörlighet är något man måste tillgodose.

Ser regionerna en konflikt mellan regionförstoring och en miljömässigt hållbar utveckling och hur hanteras i så fall denna?

Regionförstoringen och rörligheten tar sig uttryck i ett ökat transportarbete. Transportinfrastrukturen måste därför anpassas för att kunna hantera växande volymer. I de respektive regionernas plandokument framgår att ökade transportvolymer är något man förväntar sig på grund av att en ökad rörlighet ingår i den regionala utvecklingsstrategin. Västra Götalandsregionen påpekar att transportinfrastrukturåtgärderna som planeras kommer ha positiva sysselsättningseffekter i och med att möjligheterna till arbetspendling förbättras. Det kommer totalt sett generera fler resor och längre reslängder eftersom åtgärderna riktas mot pendling med både bil och kollektivtrafik. Ser man till Västra Götalands fall är Västsvenska paketet ett tydligt uttryck för vilka transportökningar som förväntas sig i framtiden och att det krävs kraftiga åtgärder för att möta dessa. Region Skåne planerar också för ett ökat transportarbete. Uppfattningen är till och med att ökningarna på vägarna kommer vara större än vad Trafikverkets prognoser förutser. Regionen måste dessutom ta hänsyn till att transporterna över Öresund blir fler framöver, i och med målet om större integration mellan Skåne och Själland.

För att möta växande transportvolymer är det för regionerna nödvändigt att öka kapaciteten i transportinfrastruktursystemen genom att vägar och järnvägar förbättras och byggs ut. Järnvägen måste förstärkas och i vissa avseenden byggas ut. I Skåne bedömer regionen att järnvägen i framtiden måste kunna hantera dubbel efterfrågan, med hänvisning till regionförstoringens effekter. Något som också betraktas som viktigt, och det gäller i båda regionerna, är att kapaciteten i vägnätet måste förbättras. Både Region Skåne och Västra Götalandsregionen understryker vikten av att undanröja flaskhalsar i vägnätet och genomföra standardförbättringar för att kunna höja hastigheterna. Detta är något som delvis hänvisas till att trafiksäkerheten måste förbättras, men god framkomlighet är också nödvändigt för att underlätta för arbetspendling. Region Skåne menar genom lämpliga åtgärder är det möjligt att motverka en framtida ”trafikin farkt”. Utifrån detta kan det konstateras att ökade transportvolymer är något man väntar sig i de båda regionerna och att det därför är nödvändigt att anpassa transportinfrastrukturen till dessa öknings.

I det teoretiska avsnittet (3.3) framgick att regionförstoring kan vara problematiskt ur ett miljöperspektiv i och med de transportökningar som följer. Den mest betydande miljöpåverkan från transportsystemet kan hänvisas till vägbaserade transporter, medan effekterna från spårbundna transporter tenderar att vara mer begränsade. Biltrafiken dominerar idag arbetsresorna och står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser. Med nuvarande trafikutveckling på vägnätet är Trafikverkets bedömning därmed att det inte är möjligt att nå målet om begränsad klimatpåverkan. För att transportsystemets negativa miljöpåverkan ska minska är det alltså nödvändigt att transporterna på väg avtar betydligt och överflyttas till järnväg, cykel, gång och kollektivtrafik.

Av det empiriska kapitlet (4.1.2) framgår att Skånes regionala utvecklingsprogram identifierar klimat- och miljöproblematiken som en utmaning för den regionala utvecklingen. En särskild utmaning är att möta det ökade tillgänglighetsbehovet utan att öka transporternas miljöpåverkan. Därmed tycks Region Skåne identifiera en problematik med ökade transportvolymerna. Tjänstemannen på Region Skåne menar också att det på sätt och vis ligger en konflikt i att regionen strävar efter regionförstoring och samtidigt måste ta hänsyn till miljön. Detta är något regionen identifierat och måste förhålla sig till. Men samtidigt föreligger ett behov av regional rörlighet, med hänvisning till målen om regionförstoring och tillväxt. Därmed blir det en balansgång mellan prioriteringar. Genom satsningar på att miljöanpassa transportsystemet kan dock miljöeffekterna hämmas. Konflikten uppstår i första hand om transporterna inte överförs till mer miljöanpassade alternativ.

I det empiriska avsnittet (4.1.2) framgår att Västra Götalandsregionens tjänsteman menar att det inte behöver ligga en konflikt mellan ökad rörlighet och miljömässighet. Transportbehovet är något som måste tillgodoses, och det kommer kvarstå. Det handlar om att anpassa det befintliga transportsystemet till den ökade efterfrågan på rörlighet. Både Region Skåne och Västra Götalandsregionen tycks således vara av uppfattningen att den regionala rörlighet som regionförstoringen medför, och som är nödvändig för tillväxten, inte nödvändigtvis står i konflikt med en miljömässigt hållbar utveckling. Genom att miljöanpassa transportsystemet är det möjligt att motverka mycket av de miljörelaterade problem som följer av regionförstoringen.

För att minska miljöpåverkan från transportsystemet kan båda regionerna sägas ha relativt ambitiösa agendor. Överflyttning av transporter från väg till järnväg tycks vara en övergripande ambition hos både Region Skåne och Västra Götalandsregionen. Region Skåne vill vidareutveckla det regionala tågresandet inom Pågatågssystemet samt satsa på så kallade superbussar med hög kapacitet. Även Västra Götalandsregionen planerar stora insatser för tågtrafiken, bland annat inom ramen för Västsvenska paketet. Vidare vill båda regionerna öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet på bekostnad av biltrafiken. Just spårbundna resor är en del i den här strategin. Genom olika stimulerande åtgärder såsom pendelparkeringar, cykellösningar och möjlighet att byta färdmedel på ett smidigt sätt, anses biltrafikens andel kunna minska. Västra Götalandsregionen menar också att människors resande i hög grad bygger på vanebeteende och att man från regionens sida därför måste verka för att åstadkomma attitydförändringar. Sett i generellt perspektiv tycks biltrafikens miljöproblem finnas väl förankrade i regionernas planering. Många åtgärder går ut på att överflytta trafik från vägar till järnvägar och bil till kollektivtrafik.

Vidare tillämpar regionerna strategier på en mer övergripande och strukturell nivå för att möta ett ökat resande på ett miljöanpassat sätt. Som framgick i avsnittet 4.1.2 arbetar Region Skåne enligt strategin Strukturbild Skåne, vilken bygger på en långsiktig regional utveckling som utgår från en flerkärnig Ortsstruktur. Tanken är att de regionala centra Malmö-Lund, Helsingborg och Kristianstad ska fortsätta

utvecklas som tillväxtmotorer och utgöra centra för sitt närmaste omland. Tjänstemannen på Region Skåne påpekar styrkan i en flerkärnig struktur där resorna kan gå till de olika kärnorna istället för till ett regionalt centra. Transportinfrastrukturens utveckling ska utgå från befintliga strukturer och från regionens sida satsar i första hand på att utöka kollektivtrafiken i de stora pendlingsströmmarna. Regionen har identifierat att Skånes befolkning är koncentrerad till de större transportstråken, vilket gör en utveckling av kollektivtrafiken i dessa stråk gynnsam. Spårbunden trafik är central i den här utvecklingen, men idén om högkapacitetsbussar är också ett viktigt inslag i den här strategin, för att möjliggöra pendling även utanför de största orterna. Västra Götalandsregionen påstår sig också vilja stärka de regionala kärnorna Borås, Trollhättan/Vänersborg/Uddevalla och Skövde. Genom att i samverkan med kommunalförbunden identifiera de starkaste stråken med avseende på arbetspendling till dessa orter kan man inrikta transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken mot dessa. Tanken är att de större orterna ska erbjuda sitt omland ett utbud av arbetsplatser, bostäder och service. Tågtrafiken ska utgöra stommen i dessa stråk, medan de mer perifera regiondelarna huvudsakligen ska kollektivtrafikförsörjas med busstrafik.

Regionerna förväntar sig således framtida transportökningar. För att möta dessa ökningsbehov behöver transportsystemets kapacitet utökas på både vägar, järnvägar samt kollektivtrafik. Regionerna visar upp en medvetenhet om att transportsystemet har negativ miljöpåverkan, dock behöver det inte nödvändigtvis ligga en konflikt mellan regionförstoring och miljömässigt hållbar utveckling. Både Region Skåne och Västra Götalandsregionen är av uppfattningen att strategiska miljöanpassningar i transportsystemet kan minska miljöpåverkan. Sådana miljöanpassningar kan ske genom överflyttning av transportslag från väg till järnväg och ökad andel kollektivtrafik. På en mer strukturell nivå vill Region Skåne utveckla regionen enligt den flerkärniga strukturen. På så sätt kan man minska behovet av långa resor. Västra Götaland strävar också efter att stärka de regionala kärnorna. Förutsättningarna för dessa strategier kan dock problematiseras, vilket leder över i den sista frågeställningen.

Finns det inslag i regionernas planer som kan problematiseras?

Utifrån föregående frågeställningar kan man slå fast att både Region Skåne och Västra Götalandsregionen strävar efter regionförstoring och att man som ett resultat av denna strävan förväntar sig att transportvolymerna ökar. Regionerna ser också att det finns en miljömässig problematik i att transportererna ökar men utifrån övertygelsen att vägtrafiken kan överflyttas till spårbunden- och kollektivtrafik anser man att det inte nödvändigtvis finns en konflikt mellan vidgade och mer rörliga regioner, och å andra sidan en miljömässigt hållbar utveckling. Det här sättet att miljöanpassa transportsystemet kan också påstås vara i enlighet med vad myndigheterna betraktar som nödvändiga åtgärder för att nå målet om minskad klimatpåverkan. Problematiken och idéer om lösningar tycks således finnas förankrade i regionerna. Man kan dock göra några kritiska reflektioner mot vad som framkommit i regionernas utvecklingsstrategier.

För det första är en intressant aspekt av det som beskrevs ovan att regionerna visserligen vill överföra bilresandet till andra transportsätt, men att mer radikalt hindra trafiktillväxten på vägarna tycks inte vara något som regionerna prioriterar. Det konstateras att vägtrafiken kommer öka, Region Skåne utgår till och med från att trafiktillväxten kommer vara kraftigare än vad prognoserna visar. Hanteringen av denna tillväxt tycks emellertid gå ut på att förbättra förhållandena på vägarna snarare än att aktivt motarbeta tillväxten. Både Region Skåne och Västra Götalandsregionen understryker vikten av att förbättra framkomligheten på vägarna genom att lösa flaskhalsar och höja hastighetsbegränsningarna. För att teoretiskt anknyta till detta resonemang kan man nämna att Trafikverket påpekar att väginnsatser som förkortar restiderna tenderar att öka vägtrafiken snarare än att hämma den. Utifrån detta kan man tänka sig att den kollektivtrafikökning regionerna påstår sig eftersträva inte får önskad effekt, då bättre framkomlighet på vägarna troligen gör kollektivtrafiken konkurrenssvag. Man skulle därmed kunna påstå att det ligger en motsägelse i att regionerna dels vill öka kollektivtrafikens andel på biltrafikens bekostnad och samtidigt planerar åtgärder som förbättrar förhållandena för biltrafiken. Något man bör ta hänsyn till i det här sammanhanget är att transportinfrastrukturplanernas syfte är att planera åtgärder för samtliga trafikslag och att regionerna givetvis inte kan bortse från vägtrafiken i dessa. Men man kan påstå att idéerna om ökad kollektivtrafikandel och förbättrade vägförhållanden på sätt och vis står emot varandra.

Om man återknyter till drivkrafterna bakom regionförstoringsmålet, vilket avhandlades i föregående frågeställning, klargjordes att både Region Skåne och Västra Götalandsregionen vill främja en regional balans genom att utvidga de regionala sambanden. Denna balansidé kan betraktas som något problematisk. Genom att öka möjligheterna för människor att resa över långa avstånd ökar man visserligen den mänskliga friheten med avseende på arbete och bostad, men man tenderar också att bidra till en mindre hållbar miljömässig utveckling på längre sikt. I avsnittet 3.3 framgick att det utifrån ekonomisk-geografisk teori kan ifrågasättas att perifera områden försörjs genom att boende i dessa delar ges

möjlighet att resa över långa avstånd. Det klargjordes också i samma avsnitt att resor till och från perifera delar av regionerna tenderar att ske med bil. I ett långsiktigt perspektiv kan man därför ställa sig kritisk till en sådan samhällsutveckling. För regionerna tycks det vara angeläget att skapa en regional balans, men de tycks inte problematisera följderna av en sådan strävan på längre sikt. Den här problematiken kan påstås vara särskilt påfallande i Västra Götalandsregionen där strukturen är gles och avståndet mellan orterna generellt är långt. Som framgick av kapitel 4.2 är arbetsmarknadsintegrationen mellan Västra Götalandsregionens olika delar svag på många håll, delvis på grund av bristfälliga transportmöjligheter. Även om regionen påstår sig vilja utveckla kollektivtrafiken i de stora stråken, är Ortsstrukturen alltjämt spridd och det är rimligt att tänka sig att bilresandet trots allt kan dominera. Dessutom konstaterar Västra Götalandsregionen att Göteborg är den betydande regionala kärnan och att den regionala utvecklingen även fortsättningsvis kommer utgå därifrån. Att regionen både vill främja tillväxten i Göteborg och samtidigt stärka de övriga regionala kärnorna kan ses som något motsätliga ambitioner. I Skåne är däremot den regionala strukturen tätare, vilket gör det rimligare att se en utveckling enligt en flerkärnig modell. Tanken om regional balans tycks hursomhelst vara något som regionerna försöker leva upp till och det kan göra att transportererna över längre avstånd består, särskilt i Västra Götalands fall, även om man överför resorna till järnväg och kollektivtrafik. Det är också värt att påpeka att kollektivtrafiksatsningar inte nödvändigtvis leder till ökat kollektivt resande, vilket framgick i det teoretiska avsnittet.

Generellt tycks regionerna ha svårt att ifrågasätta rörlighetstanken. Som framgick av föregående frågeställningar är rörligheten viktig för regionernas utvecklingsstrategier. Även utöver motsättningen mellan kollektivtrafik och biltrafik som nämndes ovan verkar regionerna bemöta de växande transportvolymerna genom att utöka kapaciteten i systemen. Som framgick av de empiriska avsnitten är den allmänna strategin att göra plats för mer transporter. I regionernas ställningstaganden till framtida utveckling framstår minskad rörlighet inte som ett alternativ. Det understryks också av tjänstemannen på Västra Götalandsregionen (avsnitt 4.2.1) att det aldrig varit fråga om ett minskat resande utan att den regionala utvecklingen måste ta hänsyn till samhällets behov av att transportera sig. Man måste visserligen tillstå att strategierna om flerkärnighet i Skånes fall och delvis i Västra Götalands fall, grundar sig på tanken att resorna kan bli kortare. Men själva idén om rörlighet ifrågasätts i princip inte inom den regionala planeringen i något av fallen. Som framgick i föregående frågeställning är en av drivkrafterna bakom målet om regionförstoring att den individuella rörligheten tillgodoses, både av utvecklingsskäl och utifrån ett mer mänskligt perspektiv. Att röra sig mindre framstår sällan som ett alternativ i regionernas planering.

6. SLUTSATSER

Utifrån vad som framkommit i analysen kan man konstatera följande. Region Skåne och Västra Götalandsregionen strävar efter regionförstoring. Den främsta drivkraften bakom detta mål är ökad tillväxt. Genom att skapa större arbetsmarknader kan regionens näringsliv och individer gynnas och den regionala utvecklingen stärkas. Denna drivkraft kan förstås utifrån den roll som regioner i högre grad tillskrivs i samhällsorganisationen. En annan drivkraft är att regionerna ska bli rundare, vilket syftar på att rörligheten blir större och den individuella friheten med avseende på arbete och bostad utökas.

Vidare förväntar sig båda regionerna att transporter kommer öka framöver, som ett resultat av regionförstoringen. Man möter denna utveckling genom att utöka kapaciteten i väg- och järnvägs- samt kollektivtrafiksystemet. Både Region Skåne och Västra Götalandsregionen konstaterar att transportsystemet bidrar till en negativ miljöpåverkan, men genom att miljöanpassa transporter står ett ökat resande till följd av regionförstoring inte nödvändigtvis i konflikt med en miljömässigt hållbar utveckling. Strategierna för att miljöanpassa transporter går huvudsakligen ut på att överflytta vägtrafik till järnväg samt att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet. Vidare vill man i Skånes fall utveckla regionen enligt en flerkärnig orsstruktur vilket kan minska behovet av långa resor. I Västra Götalandsregionen är de flesta åtgärderna inriktade mot Göteborg, men regionen vill samtidigt stärka de övriga regionala kärnorna.

Man kan dock problematisera vissa delar av regionernas planer. För det första ligger en motsättning i att regionerna säger sig vilja utöka kollektivtrafikens andel av resandet, men samtidigt planerar framkomlighetsförbättringar på vägarna vilket torde gynna biltrafiken. För det andra kan man ifrågasätta idén om regional balans. En regional balans som bygger på att människor reser över längre avstånd för att nå arbete och bostad kan betraktas som problematisk i ett längre perspektiv. Det gäller särskilt i perifera områden, där biltrafiken tenderar att dominera. En balans som utgår ifrån en flerkärnig struktur kan däremot tänkas vara mindre problematisk. Slutligen kan man påstå att regionerna tycks ha svårt att förhålla sig kritiskt till rörlighet. Rörlighet är nödvändigt för den regionala utvecklingen och det tycks inte vara fråga om att minska rörligheten.

7. DISKUSSION OCH VIDARE FORSKNING

Den här uppsatsen har belyst hur regionerna Skåne och Västra Götaland ser på regionförstoring som utvecklingsstrategi samt hur man hanterar ett växande transportflöde. Vad man kan konstatera utifrån de slutsatser som dragits i denna uppsats är att regionerna Skåne och Västra Götaland har ganska likartad syn på den regionala utvecklingen. Strategierna för att miljöanpassa transportsystemet har också stora likheter. Trots de invändningar som gjorts, kan man se att det finns en förankrad medvetenhet om transporterens miljöpåverkan. Detta kan tänkas ha sin förklaring i att de i ett svenskt perspektiv är resursstarka och att det finns kunskap och erfarenhet i dessa regioner. En uppmuntran till vidare forskning är att angripa samma problematik i mindre eller perifera regionsammansättningar. De resultat som eventuellt skulle framträda hade varit intressanta att ta del av.

En annan slutsats som är värd att lyfta fram är den som rör regional balans. Som framgick i analysen är en av drivkrafterna bakom regionförstoringen är att åstadkomma just en balanserad regional utveckling. Man kan göra ett antagande att denna föreställning har sin grund i politiska motiv, att regionerna av politiska skäl måste ta hänsyn till samtliga kommuners intressen i utvecklingen och att man därmed "tvingas" sträva efter en regional balans. Denna balansidé kan också tänkas ligga bakom svårigheterna i att se en minskad rörlighet. Man kan istället lyfta idén om en mer samlad regional struktur där befolkningen i högre grad koncentreras till en eller några få kärnor. Detta skulle så att säga utgöra alternativet till regionförstoring och rörlighet över långa avstånd. En sådan struktur skulle sannolikt ha ett positivare förhållande till miljö- och klimatproblem än den utveckling med ökad rörlighet som beskrivits i den här uppsatsen. Denna idé kan vara värd att ta med sig in i vidare forskning. En mer samordnad regional planering kan vara utgångspunkten för en sådan studie.

8. KÄLLFÖRTECKNING

- Amcoff, J et al. (2008) *Regionen som vision – Det politiska projektet Stockholm Mälardalenregionen*, SNS Förlag: Stockholm
- Berger, Sune, *Transport och kommunikation – en fråga om tid och rum* i Berger, Sune (2000) *Det nya samhällets geografi*, Uppsala Publishing House: Uppsala
- Boverket (2005) *Är regionförstoring hållbar?* Boverket: Karlskrona
- Cloke, P et. al. (2004) *Practising Human Geography*, SAGE Publications Ltd, CPI Anthony Rowe: Chippenham, Wiltshire, Great Britain
- Denscombe, Martyn (2009) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (2:a upplagan) Studentlitteratur: Lund
- Frändberg, Lotta, Thulin, Eva, Vilhelmson, Bertil (2005) *Rörlighetens omvandling – om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*, Studentlitteratur: Lund
- Förordning (2007:713) om regionalt tillväxtarbete, 7 §, Svensk författningssamling: www.riksdagen.se (2013-05-16)
- Gren, Jörgen (2002) *Den perfekta regionen?* Lund: Studentlitteratur 2002
- Holmberg, Bengt & Brundell-Freij, Karin, *Bebyggelsestruktur, resande och energi för persontransporter*, Bulletin 275-2012, Trafik & väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds universitet, Lund, s. 1
- Krippendorff, Klaus (2004), *Content Analysis –An introduction to Its Methodology*, Second edition, Sage Publications
- Lind, Patrik (2010) *Regionbildning – En institutionell studie av Region Skåne, Västra Götalandsregionen och "Region Svealand"*, Uppsala: Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet
- Lundquist Karl-Johan & Olander Lars-Olof (2009) *Tillväxt, cykler och kriser. Nationell omvandling och regional utveckling under tre decennier. Rapporter och notiser nr. 170 Tillväxtverket.*
- Nationalencyklopedin "Västra Götalands län": www.ne.se (2013-05-16)

Naturvårdsverkets miljömålportal: www.miljomal.nu (2013-04-23)

Olander, Lars-Olof (2013), arbetsmaterial till seminariet "LETS 2013": Hållbar stadsutveckling i framkant, Malmö 24/5 2013

Petterson Fredrik (2013), *From Words to Action: Concepts, Framings of Problems and Knowledge Production Practices in Regional Transport Infrastructure Planning in Sweden*, i Transport Policy (Forthcoming)

Regeringens webbplats/Miljödepartementet: <http://www.regeringen.se/sb/d/1591> (2013-04-27)

Regeringens webbplats/Näringsdepartementet:

<http://www.regeringen.se/sb/d/11771> hämtad 2013-04-25

Regeringen (2008) *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*, Prop. 2008/09:35

Region Skåne (2012) *Skåneanalysen – en kort analys om Skånes tillväxt och utveckling, oktober 2012*, AM-tryck: Hässleholm

Region Skåne (2012) *Hur har det gått i Skåne? 2012 års uppföljning av regionalt utvecklingsarbete:*
<http://www.skane.se/Public/Statistik/HUG%C3%85/HUGA%202012.pdf>
(2013-04-23)

Region Skåne (2010) *Regionalt transportinfrastrukturprogram för Skåne 2010-2021*, Region Skåne: Kristianstad

Region Skånes webbplats, *Så bildades Region Skåne:*
http://skane.se/sv/Om_Region_Skane/Hur-Region-Skane-bildades
(2013-05-12)

Region Skånes webbplats, *Region Skånes ansvar*
(<http://skane.se/sv/Demokrati/Region-Skanes-ansvar/>) (2013-05-13)

Region Skånes webbplats, "Så bildades Region Skåne", www.skane.se hämtad (2013-05-12)

SCB (2010) *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*, SCB-tryck Örebro

- SIKA (2004) *Infrastruktur för tillväxt - Analys av infrastrukturinvesteringarnas betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring* – SIKA Rapport 2004:1. Stockholm
- SOU (2007) *SOU 2007:35 Flyttning och pendling i Sverige – Bilaga 3 till långtidsutredningen 2007*
- Statskontoret (2004) *Regionalt ansvar på försök i Skåne och Västra Götaland – Bättre samordning och effektivare resursutnyttjande?* Diariernr: 2003/594-5 Statskontoret, Stockholm 2004
- Sverige Kommuner och Landsting (2008) *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*, Alfa Print, Stockholm 2008
- Trafikverket (2011), *Västsvenska paketet – sammanställning av målen*, Rapport 2011:1, http://www.trafikverket.se/PageFiles/41016/rapport_2011_1_vast_svenska_paketet_sammanstallning_av_malen.pdf (2013-05-27)
- Trafikverket (2012) *Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan*, Publikationsnr: 2012-152, Trafikverket: Borlänge 2012
- Trafikanalys (2011) *Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – Mål och mått för tillgänglighet och tillväxt*, Rapport 2011:5, Stockholm 2011
- Västra Götalandsregionen (2010) *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2010-2021*, Cela grafiska AB, Mariestad 2005
- Västra Götalandsregionen (2011) *Fakta om Västra Götaland*, Bording: Göteborg
- Västra Götalandsregionen (2012) *Regionrapport 2012 Utveckling-Utvecklingsarbete-Framtid Nya utmaningar för Västra Götaland*, Rapport: Tillväxt och utveckling 2012:3
- Västra Götalandsregionen (2009) *Regionförstoring – en jämförelse av Västra Götaland och Skåne*, Rapport 2009:1, Regionutvecklingssekretariatet, Göteborg: 2009
- Västra Götalandsregionen (2005) *Vision Västra Götaland – det goda livet*, Regionalt utvecklingsprogram, Cela grafiska AB, Vänersborg: 2005
- Västra Götalandsregionens webbplats, ”Vägen till Västra Götalandsregionen” <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Om-Vastra-Gotalandsregionen/Vagen-till-Vastra-Gotalandsregionen/> (2013-05-17)

Muntliga

Intervju med tjänsteman på Västra Götalandsregionen, avdelningen för infrastruktur och IT, 2013-05-25

Intervju med tjänsteman på Region Skåne, avdelning för samhällsplanering/enheten för planeringsstrategier, 2013-05-23

Bildkällor

Bild 1. Region Skåne (2008) *Arbetspendlingens struktur i Skåne – underlagsrapport till regional systemanalys för infrastrukturen i Skåne*, Region Skåne, Kristianstad

Bild 2. Västra Götalandsregionen (2008) *Regionutvecklingssekretariatets stråkstudier*

<http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Regionutveckling/Infrastruktur/Transportinfrastruktur/Strakstudier/> (2013-05-03)