

Amcoff, Jan

# Regionförstoring – idé, mätproblem och framtidsutsikter

# Regionförstoring – idé, mätproblem och framtidsutsikter

Jan Amcoff

Institutet för Framtidsstudier

och

Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet

## *Sammanfattning*

Enligt registerdata har pendlingen ökat snabbt i Sverige under de senast gångna decennierna. Detta har givit näring till idén att regionförstoring – en fortsatt ökad pendling – skulle kunna bidra till regional utveckling. I denna uppsats riktas uppmärksamheten mot några egendomligheter i den rapporterade regionförstoringen. För det första förefaller dess samband med andra förväntade förändringstendenser såsom infrastrukturinvesteringar och bilanvändning förvånansvärt svaga. För det andra ger intervjubaserade datakällor en annorlunda bild av svenskarnas pendling. På grundval av detta drivs en tes om att det konventionella sättet att mäta regionförstoringen överdriver fenomenets omfattning och därmed också möjligheterna att genom regionförstoring åstadkomma regional utveckling. Decembereffekten består i följderna av att människors mantalsskrivningsadress och arbetsställe fastställs vid olika tidpunkter. Tillfällig pendling i samband med migration ger också effekter i perioder av ökad omflyttning. Mycket talar också för att unga vuxna med en hårdnande bostadsmarknad i allt lägre grad mantalsskriver sig där de bor, med en till synes ökande pendling som följd. Slutligen antyder data att veckopendlingen ökar snabbare än sin dagliga motsvarighet.

## *Abstract*

Since the early 2000s regional enlargement (“regionförstoring”) has become an important objective in the Swedish regional policy. Smaller regions are intended to be functionally integrated into larger neighbours through intensified commuting. This strive is facilitated by the fact that the coveted process seems self-propelled and already running. The number of functional regions is reported to have halved during the three last decades of the 20<sup>th</sup> century and are expected to half again until 2030. However, it has been difficult to confirm this fast development in other data. In this paper a set of explanations to this seemingly contradictory condition are suggested. The conclusion is that the Swedish regional enlargement partly might be fictitious, an effect of flaws and errors in the data and the way used to measure the process. The unfortunate message is that regional enlargement might not be such an easily practicable way to regional development it seems to be and that the assumption of a future Sweden of only 55-60 functional regions might have defective grounds.

## *Inledning*

För 100 år sedan var bostaden ett bihang till arbetsplatsen. Lantbrukarna bodde på sina gårdar och när Sverige industrialiserades byggdes komplement samhällen med bostäder i anslutning till fabriker. För 50 år sedan hade denna situation börjat förändras. Med den funktionalistiska stadsplaneringen delades de växande städerna in i renodlade bostads- respektive industriområden. Cyklar, bussar och spårvagnar möjliggjorde den arbetspendling som blivit nödvändig för att det hela skulle fungera. Under de senast gångna 50 åren har pendlingen vuxit ytterligare oavsett om man mäter pendlingsavstånd eller andel pendlare (över något visst stipulerat minimiavstånd) i befolkningen, framför allt i och med att bilen har blivit allmängods.

Denna utveckling reflekteras i det fenomen som i Sverige brukar kallas regionförstoring. Innebörden är att grannregioner växer samman som en följd av ett allt intensivare varjedagligt utbyte, vanligtvis mätt som pendlingsutbyte. De funktionella regionerna blir därmed alltså större, men färre. I början av 2000-talet har företeelsen uppmärksammats mycket i Sverige. En internetsökning efter begreppet ”regionförstoring” resulterade våren 2007 i över 37 000 träffar. Fenomenet har förstås också noterats i andra länder, men går där under andra

beteckningar (jämför Knutsson 2005). Redan på 1960-talet myntade Friedmann och Miller (1965) begreppet "urban field". Avsikten var att fånga den funktionella utvidgningen av Förenade staternas städer utanför deras tätbebyggda delar. Begreppet åsyftar just stora städer inklusive pendlingsomland och kringliggande perifera områden som nyttjas av stadsinvånarna för rekreation.

I tätbefolkade delar av världen har dessa utvidgade stadsområden ibland inneburit att två eller flera jämnstora städer har vuxit samman funktionellt. Sådana fall har ibland fångats av begreppet "polynucleated metropolitan region" (se text specialnummer av European Planning Studies 1998). En tredje begreppslig släkting av svenskt ursprung är "arenasamhället". Det refererar till de förändrade samhällsliga förutsättningarna när först jordbrukssamhällets kortdistans-rörlighet avlöses av industrisamhällets arbetsmarknadsorienterade rumsliga struktur som sedan ersatts av vår tids allt luddigare geografiska begränsningar (Johansson och Persson 1991; Persson och Westholm 1996). Dahms (1998) vill se arenasamhället som en begreppslig motsvarighet till begreppet "urban field", men vars utsiktspunkt är rural istället för urban.

Alla dessa begrepp må vara teoretiskt eleganta och sofistikerade, men lika fullt tenderar de att vara abstrakta snarare än operationella (jämf. Bontje 2000). Avgränsning av funktionella regioner och lokala arbetsmarknader skulle dock kunna ses som ett approximativt sätt att konkretisera den funktionella regionindelningen vid en given tidpunkt. En sammanställning av hur sådana avgränsningar går till i olika länder visar (OECD 2002) att pendling är den i särklass vanligaste indikatorn. Trots denna – i stort sett gemensamma – utgångspunkt, varierar de stipulerade kriterierna, de geografiska byggstenarna och avgränsningsmetoderna avsevärt mellan OECDs medlemsländer<sup>1</sup>. Följaktligen kan det noteras att man i Italien avgränsar nästan 800 lokala arbetsmarknader; i Tyskland är antalet, trots en större areal, färre än 300 och i Sverige som är ännu större till ytan, färre än 100.

De många träffar en sökning på begreppet "regionförstoring" genererar hänger samman med att begreppet inte bara ses som ett empiriskt fenomen i Sverige, utan också som ett sätt att kunna åstadkomma eller underlätta regional utveckling. Tanken är att man genom att förena flera mindre regioner ska kunna skapa en större region med en mer varierad – och därmed effektivare – arbetsmarknad och större totala möjligheter för tillväxt (Johansson 2006). Entusiasmen inför dessa möjligheter eldas på av undersökningar som har antytt en snabb utveckling i denna riktning de senaste decennierna. I denna uppsats kommer den höga regionförstoringstakt som rapporterats att skärskådas. Indirekt hamnar därmed också förutsättningarna för att använda regionförstoring som ett verktyg för regional utveckling i fokus. Framväxten av tanken att använda regionförstoringen på detta sätt kommer kort att skisseras som en bakgrund.

I ett första avsnitt kommer sättet att mäta regionförstoring och de data som används därtill att diskuteras varpå följer en redogörelse för resultaten av dessa mätningar och deras kopplingar till den regionala utvecklingspolitiken. Sedan riktas uppmärksamheten mot den rapporterade snabba regionförstoringens konkreta uttryck och dess avtryck i alternativa datakällor. Detta följs av fyra avsnitt som vart och ett fokuserar på ett problem i det konventionella sättet att mäta regionförstoring. Till sist sammanfattas och diskuteras slutsatserna.

---

<sup>1</sup> För ett försök till europeisk samordning, se Knapp och Schmitt (2002).

### *Att mäta pendling och regionförstoring*

I motsats till många andra länder är Sveriges kommunindelning sedan mitten av 1970-talet baserad på bl a idén att varje kommun idealt bör bestå av en centralort och det pendlingsomland den betjänar. I regionförstoringens natur ligger emellertid att pendlingsområdet förändras med tiden. I slutet av 1980-talet, ungefär 15 år efter att de kommunindelningsreformer som hade pågått sedan 1950-talet hade avslutats, stod det klart att kommunindelningen inte svarade särskilt väl mot de faktiska pendlingsmönstren. För analytiska ändamål skapades därför en indelning där kommuner med intensivt pendlingsutbyte fördes samman till gemensamma Lokala arbetsmarknader (LA). Kriterierna innebär i korthet att en kommun med en total utpendling överstigande 20% av den förvärvsarbetande befolkningen eller en utpendling till en enda kommun överstigande 7,5%, införlivas med den främsta inpendlingskommunens Lokala arbetsmarknad. Dessa kriterier resulterade i att 111 Lokala arbetsmarknader kunde avgränsas (SCB och ERU 1991<sup>2</sup>). Avgränsningen baserades på Statistiska centralbyråns årliga regionala sysselsättningsdata (ÅRSYS) avseende lokaliseringen av den förvärvsarbetande befolkningens bostäder och arbetsplatser år 1988.

Sammanföringen av kommuner till LA upprepades några år senare med samma kriterier. Det var en jämförelse av två avgränsningsår som fick Kullenberg och Persson (1997) att dra slutsatsen att en regionförstoring pågick i Sverige. Det visade sig nämligen att de lokala arbetsmarknaderna hade blivit färre, men större, mellan de två mätidpunkterna. ÅRSYS-data introducerades först år 1985, men genom att analysera data från Folk- och bostadsräkningarna 1970 och 1980 kunde Kullenberg och Persson överblicka en längre period. Jämförelserna visade att regionförstoringen föreföll ha pågått i ett högt tempo under hela perioden. De 187 LA som kunde identifieras på grundval av Folk- och bostadsräkningen 1970 hade minskat till 110 stycken år 1994. År 2005 återstod 82 stycken. En så snabb förändring har inte rapporterats från andra länder<sup>3</sup>, med undantag av Danmark (Nielsen och Hovgesen 2005, se också Kaag-Andersen 2002). Detta är intressant eftersom fenomenet mäts på snarlikt sätt i Danmark som i Sverige (Danmarks Statistik 2007). Några år senare, när regionförstoringdiskussionen hade nått utanför specialisternas krets, gjorde Statistiska centralbyrån avgränsningar av LA för samtliga år från och med 1985. Därmed kan regionförstoringen, såsom den reflekteras i registerdata, följas från år till år<sup>4</sup>.

Mot bakgrund av den snabba regionförstoring som har kunnat uppmätas är det inte förvånande att processen väntas fortgå. NUTEK skapade redan i slutet av 1990-talet en egen variant av LA-indelningen som gavs den förvillande lika beteckningen *LA-regioner* (sedan 2005 benämnda *FA-regioner*) avsedd att inteckna de kommande 10 årens regionförstoring (NUTEK 1998). I Långtidsutredningen 2003/04 kan man notera ett annat försök att förutse framtida regionförstoring (SOU 2004:34). Senast riktar NUTEK (2006) blicken 25 år fram i tiden när de i en underlagsrapport till Ansvarskommittén (SOU 2007:10) skissar upp ett scenario med ett Sverige med bara ett 50-tal regioner. Regionförstoringen förefaller alltså att vara självgående till glädje för alla som sätter förhoppningar till att kunna nyttja den i arbetet för regional utveckling.

---

<sup>2</sup> Kriterierna diskuteras och motiveras utförligt i denna rapport, men se även SCB 2005. Självfallet kan och har de likafullt blivit kritiserade (t ex av Boverket 2005 och Glesbygdverket 2006). Denna diskussion lämnas dock därhän här. Kriterierna kommer att accepteras som de är eftersom syftet är att undersöka hur *regionförstoringen* mäts oavsett hur regionerna avgränsas.

<sup>3</sup> Bontje (2001) har undersökt utvecklingen i Nederländerna och beskriver pendlingen som intensifierad snarare än utvidgad.

<sup>4</sup> Nedladdningsbar från: [http://www.scb.se/templates/Standard\\_174504.asp](http://www.scb.se/templates/Standard_174504.asp)

### *Regionförstoring som regionalpolitik*

Strävan mot regionförstoring är numera en politisk målsättning i Sverige. Startskottet kan sägas ha kommit med 2000 års regionalpolitiska utredning (SOU 2000:87). I regeringens propositioner var formuleringarna kring regionförstoring till att börja med försiktiga och trevande. Politiken inriktades mot att anpassa regionalpolitiken till regioner baserade på människors och företags "verkliga beteende" (Prop 2001/02:4) och till att nå regional utveckling genom förbättrad tillgänglighet (Prop 2001/02:20). Några år senare återfinns emellertid regionförstoring uttryckligen som ett mål (Prop 2005/06:160). För en europeisk utblick, se Bontje (2001) som har studerat planerarnas inställning till "urban field"-fenomenet i ett några länder.

Denna strävan mot regionförstoring kan förstås som ett sätt att hålla perifera regioner vid liv genom att integrera dem med mer tätbefolkade grannar och delvis också som en reaktion på den minskade flyttbenägenhet som kunde noteras framför allt under 1970-talet (jämf SOU 2003:37). Trots att propositionerna om regionförstoring är fyllda med villkor och brasklappar om t ex hållbar utveckling och jämställdhet har politiken kritiserats för att överse med just detta (Friberg 2006; Boverket 2005). I den internationella litteraturen kan man härvidlag notera forskningsfältet "unnecessary excess commuting" (se t ex Ma och Banister 2006). Dessa frågeställningar är intressanta, men ligger utanför uppsatsens fokus och lämnas därför därhän.

Som framgått förefaller alltså regionförstoringen att vara självgående. Icke desto mindre försöker man från politiskt håll att snabba på processen ytterligare. Den metod som ligger närmast till hands innebär att man ökar tillgängligheten genom investeringar i infrastruktur (se prop refererade ovan, jämför även Kullenberg och Persson 1997). I den regionalpolitiska utredningens kölvatten fick Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, i uppdrag att utreda de närmare kopplingarna mellan infrastrukturinvesteringar och regionförstoring

### *En granskning av regionförstoringens konkreta uttryck*

Mot bakgrund av uppgiften om att antalet LA har halverats under 1900-talets tre sista decennier borde man kunna vänta sig att regionförstoringen skulle ha avsatt konkreta spår. SIKA (2001) understryker att deras resultat är tentativa, men även med detta i åtanke är det intressant att notera att de samband de finner mellan infrastrukturinvesteringar och regionförstoring snarast kan beskrivas som svaga. Byggandet av Svealandsbanan som förbinder Eskilstuna med Södertälje och stambanan vidare till Stockholm 1997 innebar ett stort passageraruppsving på sträckan. Pendlingsökningen är av mindre omfattning. Enligt SCBs statistikdatabas ökade antalet utpendlare från de två primärt berörda kommunerna Eskilstuna och Strängnäs från 16,8% år 1996 till 18% av den förvärvsarbetande befolkningen 1998. Ökningen om 1,2 procentenheter kan jämföras med riksgenomsnittet om 0,9 procentenheter mellan dessa år. SIKA, som har haft tillgång till inter-kommunala pendlingsdata, konstaterade att utpendlingen från Strängnäs och Eskilstuna till just de av Svealandsbanan primärt berörda kommunerna (Strängnäs/Eskilstuna, Södertälje och Stockholm) motsvarade 441 personer eller 0,9% av de förvärvsarbetande. En analys av introduktionen av Kustpilen i Sydsverige ger liknande resultat (SIKA 2001). Å andra sidan kan man konstatera att tillkomsten av Ölandsbron och Öresundsbron har haft större effekter (Hansson 2003; Dall-Schmidt 2005).

SIKA konstaterar i en uppföljande rapport på grundval av modellkörningar att inte ens mycket stora infrastrukturinvesteringar nödvändigtvis innebär någon radikal ökning av pendlingen.

Med SIKAs formulering väntas exempelvis ”Botniabanans effekter i form av regionförstoring...bli helt försumbara” (SIKA 2004 s 34) och med motorvägsbygget i Uppland konstateras att ”inte ens omfattande infrastrukturbyggnader som berör omlandet kring större tätorter alltid kan antas leda till en påtaglig regionförstoring” (SIKA 2004 s 37). Brandt (2005) visar att bara en liten del av befolkningen längs med Botniabanans sträckning tror sig komma att nyttja den dagligen. Resultaten stämmer väl överens med de varierande regionala effekter av investeringar i järnvägsförbindelser (se Givoni 2006 för en aktuell översikt) och motorvägsbyggen (t ex. Nielsen och Hovgesen 2004; Dall-Schmidt 2005) som rapporterats i den transportgeografiska litteraturen. Det är med andra ord inte alls nödvändigtvis så att investeringar i infrastruktur leder till ökad pendling och regionförstoring. Snarare verkar infrastrukturinvesteringar att vara *en* möjlig faktor av betydelse bland många. Med detta sagt bör det påminnas om att investeringar i infrastruktur naturligtvis också kan vara motiverade av andra skäl t ex att överföra trafikanter från ett trafikslag till ett annat, att utveckla godstrafik eller av regionalpolitiska skäl.

Om det nu inte är infrastrukturinvesteringar som ligger bakom den ökande pendling som resulterar i regionförstoringen, vad skulle det då kunna vara? SIKA (2001, 2004) framkastar möjligheten att ett ökat nyttjande av bil skulle kunna vara av betydelse. Det är inte helt lätt att följa upp hur stor roll denna möjliga förklarings spelar. Data om tillgång till bil och pendlares färdmedel har samlats in genom intervju- och enkätundersökningar som har varierat en del över tid. Med denna reservation kan det ändå vara intressant att ta del av den sammanställning som återfinns i Tabell 1.

Tabell 1 Regionförstoring mätt som minskat antal LA; andel förvärvsarbetande med tillgång till bil och andel bilpendlare.

År	#LA*	Tillgång till bil **	Bilpendlare
1970	187	83,0% (1974)	
1980	139	85,2%	49,9%**
1990	112	89,4%	55,6%**
2000	90	87,9%	53%***
2005	82	89,4%	

\* Kullenberg och Persson 1997; SCB 2007b

\*\* SCB 1977; SCB 1993; SCB 2007 (Levnadsnivåundersökningarna)

\*\*\* SIKA och SCB 2001 (Resvaneundersökningen 2000)

En hastig blick på de data som ändå finns tillgängliga reser frågetecken för SIKAs förmodan. Andelen av befolkningen som har tillgång till bil och andelen som uppger sig pendla med bil har visserligen ökat, men knappast i en sådan utsträckning att det skulle kunna förklara den uppmätta regionförstoringen; i synnerhet inte efter år 1990.

Har vi då kanske att göra med en ökad telependling? Återigen är det svårt att finna stöd för tankegången i de studier av saken som har gjorts (Wilhelmsson och Thulin 2001; Sturesson 2000). Enligt Sturessons (2000) studie telependlar många under en period av sitt yrkesliv, men återgår till konventionell pendling efter ett par tre år, vilket skulle kunna förklara varför fenomenet aldrig tycks få något ordentligt genombrott. Även om antalet telependlare skulle ha ökat under 2000-talet (jämf SIKA 2006) kan ökningen – i likhet med hypotesen om ökad bilpendling – knappast förklara den kontinuerliga regionförstoring som framgår av Tabell 1.

NUTEK (2001) diskuterar strukturomvandlingen som innebär att allt fler (men ändå en minoritet) har flexibla arbetstider som möjliggör lång pendling. Det är känt att högutbildade pendlar längre sträckor än lågutbildade (se t ex Kullenberg och Persson 1997; Östh 2007).

Med de senaste decenniernas snabbt höjda utbildningsnivå skulle man kunna tänka sig att denna faktor ligger bakom den snabba och omvälvande regionförstoringen. Kullenberg och Persson (1997) undersökte pendlingens utveckling enligt Folk- och bostadsräknings- och registerdata 1970-1994 fördelad på olika delgrupper, bland annat utbildningsnivåer. Deras beskrivning kan dras fram till år 2001 med hjälp av de databearbetningar som redovisats i SOU 2004:34. En sådan övning visar att pendlingen ökade i varje enskild utbildningsnivå. Regionförstoringen var snabbast bland de längst och kortast utbildade, medan den var långsammare i mellangrupperna. Det är mycket möjligt att den höjda utbildningsnivån lämnar bidrag till fenomenet, men den kan knappast utgöra någon huvudförklaring.

En sista möjlighet innebär att människor helt enkelt accepterar att pendla allt längre sträckor för varje år som går. Denna möjlighet kan knappast uteslutas helt, men man kan åtminstone konstatera att de attitydstudier som genomförts inte ger något stöd för den. van Ommerens (2000) omfattande studie av pendling i Nederländerna leder honom till slutsatsen att det är något som människor så långt som möjligt försöker att undvika. En svensk studie av pendling i Umeåregionen lämnar heller inget stöd för tankegången och belyser dessutom arbetsgivarnas syn på saken vilken kan beskrivas som ljum och ambivalent. Generellt sett ser de egentligen inget behov av att öka sin geografiska rekryteringsbas och de befarar att längre pendling leder till större personalomsättning (långpendlare som slutar när de finner ett arbete närmare bostaden). Å andra sidan ställde de sig positiva till fler sökande att välja mellan. (Sandow och Westin 2007) Till sist kan det läggas till att även om de möjliga bakom regionförstoringen liggande faktorer som har diskuterats här knappast kan förklara fenomenets långvariga existens kan de förstås ha varit av betydelse under någon kortare period.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att de förväntade orsakssambanden mellan infrastrukturinvesteringar och regionförstoring inte är så tydliga som väntat. Data antyder heller ingen klart samband mellan ökad bilpendling eller telependling och regionförstoring och den höjda utbildningsnivån kan möjligen förklara en mindre del. Den snabba regionförstoringen förefaller alltså inte – egendomligt nog – ta sig några tydliga konkreta uttryck.

#### *Pendling i Sverige enligt alternativa datakällor*

De registerdatabaserade beräkningarna av pendlingsmönstren bygger på uppgifter om var de förvärvsarbetandes bostäder och arbetsplatser är belägna. Uppgifterna sammanställs av Statistiska centralbyrån i den sk Registerbaserade arbetsmarknadsstatistiken (RAMS) och dess föregångare ÅRSYS. Dess geografiska upplösning är betydligt bättre idag än i slutet av 1980-talet när den första avgränsningen av LA gjordes. Då beräknades den mellankommunala pendlingen. Numera är både bostädernas och arbetsplatsernas koordinater kända varför det är möjligt att också beräkna avstånden mellan dessa platser. Därmed frigörs analysen från beroendet av de godtyckligt dragna kommungränserna. Det skulle kunna invändas mot detta förfarande att det därmed inte korresponderar mot LA-indelningen och det konventionella sättet att mäta regionförstoring. Ett byte av arbetsplats eller bostad kan ju ibland *samtidigt* innebära ett förkortande av pendlingsavståndet och att kommungränsen korsas. Allt hänger på var arbetsplatser och bostäder är lokaliserade i förhållande till kommungränserna. Å andra sidan finns inga skäl att tro att detta skulle påverka resultaten systematiskt. Nedan redogörs för några beräkningar av pendlingsavstånd. För att möjliggöra jämförelse mellan register- och intervjubaserade data har fågelvägsavstånden (enligt RAMS) räknats om till ungefärliga faktiska avstånd i enlighet med praxis, d v s genom att de multiplicerats med 1,33.

Tabell 2 Avstånd mellan bostad och arbetsplats / pendlingsavstånd enligt RAMS och två intervjubaserade datakällor.

Avstånd (enkel resa)	RAMS (2000)		Resvaneundersökn. (2001)	ULF (1999)
	Euclidiskt avst	x 1,33		
Genomsnitt	23,2 km	30,9 km	14,4 km	
>25 km*	14,6%	19,4%		14,6%
>50 km*	7,1%	9,4%	4,1%	

\*Avstånd valda för att möjliggöra jämförelser mellan RAMS och alternative datakällor.

Källor: Bearbetade RAMS-data från SCB, SIKa och SCB (2001); SCB 2007c; Tab 3.5 SOU 2003:37

Det genomsnittliga avståndet mellan de förvärvsarbetandes bostad och arbetsplats uppgick år 2000 enligt RAMS till 23 km fågelvägen vilket ungefärligen motsvarar 3 ”vägmil”. Vidare har ungefär 20% av de förvärvsarbetande längre än 25km till jobbet enkel väg medan ungefär 10% har längre än 50km. Som framgår av Tabell 2 avviker dessa siffror från motsvarande uppgifter insamlade genom intervjumetod. Wilhelmsson (2005) har använt data från tidigare resvaneundersökningar för att beräkna hur den dagliga rörligheten förändrades mellan 1978 och 1996/97. Hans studie begränsar sig inte till arbetspendling och utesluter en del marginalgrupper, men det är likafullt intressant att notera att han knappast finner några skillnader allt mellan de två tidpunkterna (jämf även Bontje 2000).

En snabbt ökande pendling och därmed sammanhängande regionförstoring skulle också kunna förväntas ge avtryck i form av att en större andel skattebetalare yrkar avdrag för pendlingskostnader. Andelen har emellertid legat konstant kring 20% av skattebetalarna (20-64 år) under hela 1990-talet och in på 00-talets första hälft (den period för vilken data finns). Inte ens om jämförelsen begränsas till en period med konstant beloppsgräns (1998-2005 då 7 000 kr gällde) kan någon nämnvärd förändring noteras (SCB 2007).

Mot bakgrund av de motstridiga uppgifterna om pendling i de olika källorna måste man konstatera att antingen har de intervjuade pendlarna orealistiska föreställningar om vilka avstånd de faktiskt tillryggalägger på sin väg till och från jobbet *och/eller* så har de som utfört undersökningarna misslyckats med att undvika selektionseffekter när de valt ut sina informanter *och/eller* så finns problem inbyggda i användningen av RAMS-data för att fånga pendling. Ingen av möjligheterna kan förstås uteslutas, men härnäst presenteras fyra förhållanden som vart och ett talar för att användningen av registerdata för att mäta regionförstoringen överdriver dess hastighet.

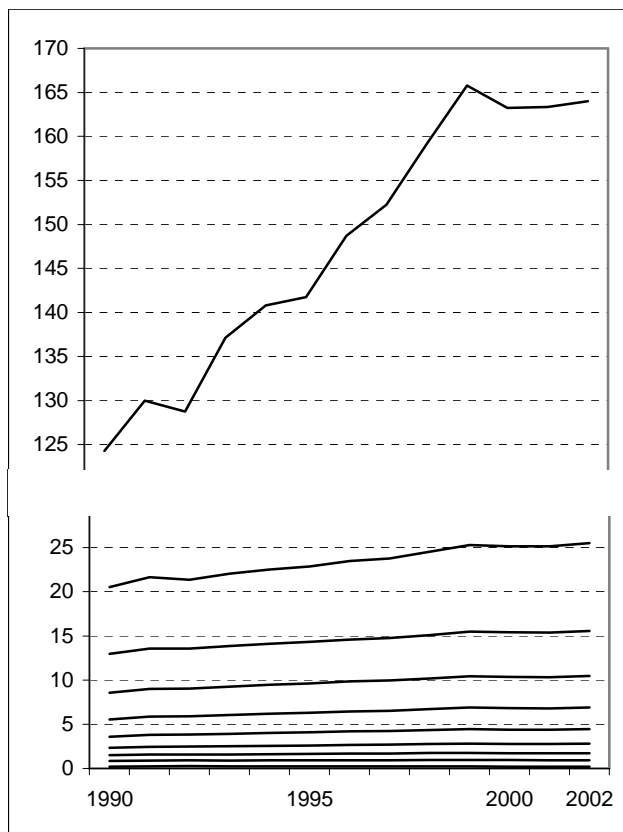
#### *Daglig pendling eller veckopendling?*

Det genomsnittliga avståndet mellan de förvärvsarbetandes bostäder och arbetsplatser ökade enligt RAMS från 18,0 km fågelvägen 1990 till 23,2km år 2002. Mot bakgrund av den uppmätta regionförstoringen låter detta rimligt. Utifrån RAMS är det emellertid också möjligt att beräkna hur avståndet mellan de förvärvsarbetandes bostäder och arbetsplatser utvecklats i olika delgrupper. Ett sådant företag blottlägger en rad förhållanden som åtminstone måste sägas vara överraskande givet att de stämmer. Låt oss i detta och följande avsnitt uppmärksamma de mest iögonfallande.

Figur 1 illustrerar medelavstånden mellan den förvärvsarbetande befolkningens bostäder och arbetsplatser enligt RAMS rangordnade och fördelade på tio grupper 1990-2002.



Figur 1 Genomsnittligt (Euklidiskt) avstånd mellan bostad och arbetsplats 1990-2002 rangordnade och fördelade fördelat på tio grupper.



Källa: Bearbetade RAMS-data från SCB

Jag skulle vilja rikta uppmärksamheten mot tre särdrag i Figur 1. För det första kan man konstatera att det är en liten grupp som står för en stor del av de förmodat pendlade kilometrarna. En stor majoritet av de förvärvsarbetande bor inom en mil från sina arbetsplatser. För det andra kan man också konstatera att det också är en liten del som svarar för merparten av det ökande pendlingsavståndet. Därmed antyder data också att det är en liten grupp som står för regionförstoringen, som den brukar mätas. För merparten av de förvärvsarbetande är förändringarna snarast obetydliga.

På denna grund skulle bilden av en generell regionförstoring kunna ifrågasättas, men det är inte syftet här. Mot bakgrund av den här fokuserade frågan om mätproblem hamnar en tredje frågeställning i fokus; nämligen vad dessa data indikerar i sig. I den översta tiondelen ökade det genomsnittliga pendlingsavståndet (avståndet mellan bostad och arbetsplats) från 12 till 16 mil fågelvägen enkel resa. Tur och retur summerar detta till åtminstone 40 mil på marken i slutet av perioden. Med sådana pendlingsavstånd börjar den som är det minsta skeptiskt lagd fundera på vad det egentligen är för slags pendling som mäts.

Alla pendlare reser ju inte mellan sitt arbete och den bostad där de är mantalsskrivna på daglig basis. Somliga veckopendlar. (Andra intervall är förstås också tänkbara). Det är knappast orimligt att misstänka att just denna grupp svarar för en del av den riktigt långväga pendlingen och pendlingsökningen. Så länge diskussionen begränsas till att röra arbetsmarknadens funktionssätt vid en given tidpunkt är det måhända ointressant om pendlingen sker på daglig eller veckovis basis. Eftersom de har helt olika premisser och därmed ger upphov till olika geografiska mönster, är det viktigt att analytiskt åtskilja dem. Veckopendlaren måste ha

möjligheter att vara borta från hemmet i veckorna – något som fordrar både tids- och penningmässiga resurser – men är å andra sidan mindre beroende av kommunikationsmöjligheterna. Det är uppenbarligen svårare för småbarnsföräldrar, låginkomsttagare eller människor med reglerade arbetstider att veckopendla. Dessa begränsningar innebär rimligen också att de två typerna av pendling har olika framtidsutsikter.

Förutom att veckopendling är uteslutet för stora grupper på arbetsmarknaden är det också rimligt att anta att den ger upphov till avsevärt större, men mindre integrerade, funktionella regioner än konventionell pendling. Det skulle till och med kunna hävdas att en veckopendlarens geografiska arbetsmarknad omfattar hela Sverige, åtminstone om han eller hon bor i något strategiskt kommunikationsläge, t ex i Mälardalen. I så fall förlorar begrepp som *lokal* arbetsmarknad och *regionförstoring* sina meningar.

Det finns inget bra sätt att uppskatta hur stor omfattning av pendlingen som sker på veckobasis. Östh (2007) konstaterar att 9 procent av gotlänningarna hade sina arbetsplatser på fastlandet år 2002. Eftersom daglig pendling inte är en reell möjlighet för denna grupp (förutom möjligen för ett fåtal flygpendlare) resonerar han om huruvida det kan vara rimligt att anta att det avstånd som den 91a percentilen i riket pendlar skulle motsvara det avstånd när daglig pendling i princip omöjliggörs. Detta skulle dock motsvara ett avstånd om 3-4 mil under den period som undersöks här. Öhman och Lindgren (2003) höftar istället ett avstånd, nämligen 20 mil, vilket skulle definiera 2,7 % av pendlarna i våra data som ”icke dagliga pendlare”. (De ger också en översikt av hur andra avstånd – i tid eller kilometer – har höftats i tidigare studier.) Nyligen föreslogs i en statlig utredning 300km som lämpligt avstånd (SOU 2005:28) vilket skulle motsvara 1,3% av alla pendlare. Av detta kan man knappast dra någon annan slutsats än att litteraturen ger prov på de mest skilda försök att ringa in gruppen veckopendlare, men att inget av dem egentligen backas upp av några övertygande argument.

Frågan om den svenska veckopendlingens omfattning har heller inte belysts i någon aktuell intervju- eller enkätstudie. Vid ett tillfälle har denna sak uppmärksammats i Statistiska centralbyråns levnadsnivåundersökningar. Då, 1982, uppgav sig 5,1% av de förvärvsarbetande veckopendla. Intressant nog uppgav de sig veckopendla över väldigt olika avstånd. En fjärdedel av dem uppgav sig ha en rumsligt varierande arbetsplats och att de följaktligen veckopendlade olika distanser olika veckor. Återstoden fördelades jämnt mellan veckopendling över-/understigande 15 mil enkel resa (SCB 1985). Detta antyder möjligen att gruppen veckopendlare inte låter sig fångas genom nyttjande av något ”indikatoravstånd”, höftat eller ej.

Nåväl, eftersom denna uppsats handlar om en process, regionförstoringen, är det viktigare att kunna skaffa en uppfattning om veckopendlingens *förändring* än om dess omfattning vid en given tidpunkt. Lyckligtvis finns det möjligheter att kasta visst ljus över denna genom att följa hur avdragen för dubbel bosättning utvecklats. Villkoren för att göra sådana avdrag är att man arbetar och övernattar på annan ort längre än 5 mil från bostadsorten. Eftersom avdragsmöjligheten är begränsad i tid (1-3 år, beroende på familjeförhållanden) är det sannolikt att det bara fångar en del av den faktiska dubbla bosättningen. Detta innebär också att en överskattning av förändringstakten kommer att ske under perioder när avdraget blir vanligare och vice versa.

Tabell 3 Förvärvsarbetande (tusental), antal (tusental) / andel pendlare och antal (tusental) / andel beviljade skatteavdrag för dubbel bosättning 1991, 1995, 2000 och 2002.

	1991	1995	2000	2002	1991-2002
Förvärvsarbetande	4 305	3 851	4 063	4 147	
Mellankommunala pendlare	1 066 24,8%	1 034 26,8%	1 197 29,5%	1 243 30,0%	21,0%
Skatteavdrag för dubbel bosättning	56* 1,3%	56** 1,5%	80 2,0%	84 2,0%	55,7%

\*1992 p g a databrist

\*\*genomsnitt 1994 och 1996 p g a databrist

Källor: Am60SM9301, Am32SM9701, Am32SM0201, Am32SM0401; Riksskatteverket 2004 tab 4.10; Riksskatteverket 2002 tab 3.10; Riksskatteverket 1998 tab 3.11; SCB 1996 tab 3.18; SCB 1994 tab 4.11

Mot bakgrund av de reservationer som just specificerats finns det alltså anledning att tolka Tabell 3 med försiktighet. Icke desto mindre antyder den att veckopendlingen under 1990-talet och in på 2000-talet ökade snabbare än den generella pendlingen. Detta stämmer också väl överens med det faktum att pendlingen ökar snabbare mellan än inom LA (SOU 2007:35). Det är omöjligt att beräkna några exakta siffror, men det mesta tyder på att de mätningar som fått indikera regionförstoring till vissa delar är att hänföra till en ökad veckopendling. Det är måhända också tecken på en slags regionförstoring, men det förtjänar att understrykas dess jämfört med vanlig regionförstoring, annorlunda karaktär.

#### *Unga vuxna som flyttar mellan tillfälliga boenden i storstäderna*

Enligt RAMS tillhör förvärvsarbetande med lång gymnasie-/kort eftergymnasial utbildning och låga inkomster de grupper som pendlar längst och vars pendling har ökat mest sedan år 1990. I termer av ålder är gruppen 15-24 år är mest överrepresenterad i bägge avseenden. Detta illustreras av Figur 2 som visar det genomsnittliga avstånden mellan bostad och arbetsplats för den utbildningsnivå, inkomstnivå och åldersgrupp som 2002 hade de längsta avstånden, enligt RAMS.

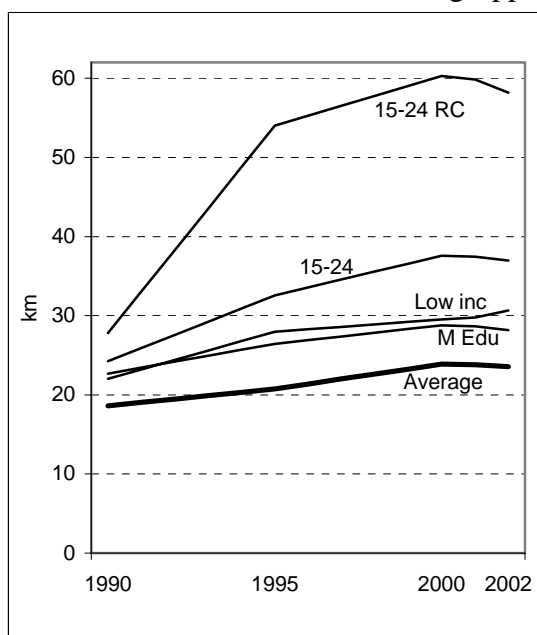
Redan här kan det påpekas att statistiken över reseavdrag ger en helt annan bild. År 2003 gjordes störst andel resekostnadsavdrag bland förvärvsinkomsttagare i 40-årsåldern (drygt 22%). I åldersgruppen -25 år var andelen endast 6% (SCB 2005).

Den, enligt RAMS, omfattande långväga pendlingen bland unga vuxna har också noterats i tidigare svenska studier (Öhman och Lindgren 2003; Östh 2007). Detta har tolkats som att vi har att göra med personer som de facto flyttat hemifrån och sökt sig till t ex någon storstad, men utan att lyckas etablera sig på bostadsmarknaden. I ett läge där de flyttar mellan tidsbegränsade andrahandskontrakt och lyckligare lottade kompisars bäddsoffor låter de måhända bli att mantalsskriva sig på sina nya hemorter. De antas istället fortsätta att vara skrivna i sina föräldrahem, inte sällan tiotals mil bort. Däremot kopplas de i RAMS till arbetsplatser på sina nya hemorter och kommer som en följd att framstå som långpendlare. Av Figur 2 framgår också att detta särskilt gäller Regionala centra samt deras förorter<sup>5</sup>, något som kan tolkas som ett uttryck för stegvis migration. Motsvarande unga vuxna med rötter i mindre orter eller i periferin har formellt lämnat sina föräldrahem redan innan de flyttar till storstaden. Kanske de flyttade till något närbeläget Regionalt centrum i samband med studier eller den första anställningen. Därmed saknar de möjligheter att underlåta att adressändra vid

<sup>5</sup> Operationellt definierade som en buffert om 3km runt centroiden i en tätort som härbärgerade ett universitets- eller läns sjukhus (utom de tre "storstäderna" Stockholm, Malmö och Göteborg).

nästa flytt. Är denna tolkning korrekt återspeglar Figur 2 hur fenomenet har eskalerat i takt med att bostadsmarknaden har hårdnat under 1990-talets gång och in på 2000-talet.

Figur 2 Genomsnittligt avstånd mellan bostad och arbetsplats 1990-2002 för samtliga förvärvsarbetsande och ett urval subgrupper.



Not: M Edu = 3-årig gymnasial eller 1-2 årig eftergymnasial utbildning; Low inc=<60% of medianinkomsten; 15-24=15-24 år; 15-24 RC=15-24 år boende i regionala centra (definierade som en buffer tom 3 km radie kring centroiderna i tätorter som härbergerar ett universitets- eller länsjukhus, utom Stockholm, Göteborg och Malmö).

Källa: SCB (bearbetning av RAMS).

Den tankegång jag vill dra uppmärksamhet till här innebär alltså att den stora och kraftigt ökande pendlingen bland unga vuxna till vissa delar – och följaktligen också regionförstoringen – skulle kunna vara fiktiv. Denna effekt torde främst vara aktuell i Stockholms LA eftersom huvudstadens bostadsmarknad är särskilt svår och eftersom denna region numera också inbegriper de flesta av Mälardalens regionala centra.

### *Decembereffekten*

En känd felaktighet i RAMS-data (och föregångaren ÅRSYS) består i att uppgifterna om bostad och arbetsplats samlas in vid olika tillfällen under året. En individs bostadskoordinat fastställs som den plats som individen är mantalsskriven på den 31 december respektive år medan arbetsställekoordinaten avser individens huvudsakliga arbetsplats i november. Detta innebär att bostads- och/eller arbetsställebyten som sker mellan november månads mitt och årsskiftet alltid kommer att orsaka problem i mätandet av regionförstoringen. Den som flyttar från t ex Stockholm till Västerås den 15 december och samtidigt byter arbetsplats kommer att förefalla långpendla mellan sin nya bostad i Västerås och sin gamla arbetsplats i Stockholm. Denna ”decembereffekt” innebär att pendlingen och därmed regionernas storlek överskattas, oklart hur mycket.

Decembereffekten är utan relevans för den regionförstoring som mättes upp under 1970-talet eftersom data avseende åren 1970 och 1980 baserades på Folk- och bostadsräkningarna (FoB) som fastställde människors bostad och arbetsplats vid i stort samma tidpunkter. Å andra sidan genomfördes FoB70 i september, en månad när frånvaron i arbetskraften brukar vara större än

i oktober, FoB 80s genomförandemånad. Sysselsatta som är frånvarande vid mättillfället definieras som icke-pendlare varför 1970-talets ökade pendling får en fiktiv påspädning av detta skäl. På samma vis finns en fiktiv del i den pendlingsökning som kan uppmätas mellan 1980 och 1985 när FoB-data ersattes av registerdata och åtskillnaden av insamlingstidpunkt mellan människors bostads- och arbetsplatslokalisering introduceras.

I princip borde decembereffekten ha kunnat fastställas år 1990 eftersom både registerdata (ÅRSYS) och FoB-data togs fram detta år. Dessvärre avsåg FoB data oktober, medan ÅRSYS data alltså gällde november månad (arbestplats) respektive årsskiftet (bostad). Skillnaderna till följd av förändringar i frånvarofrekvens kan således inte skiljas från decembereffekten och skillnaderna i frånvarofrekvens mäts genom Arbetskraftsundersökningarna som inte är jämförbara med ÅRSYS-data.

Skälet till att arbetsstället fastställs i november i ÅRSYS och RAMS är att denna månad antas vara mera representativ än december som med sina stora helger brukar inrymma många extraanställningar. Att mantalsskrivna ändå räknas per 31 december sammanhänger med en strävan att koppla dem till en rad andra register som ingår i den regionala arbetsmarknadsstatistiken och som förs per detta datum. Förfaringssättet har alltså sina förklaringar. Förmodligen har det antagits att ”decembereffekten” är försumbar. Det kan mycket väl vara fallet ett enstaka år, men eftersom det är regionförstoringen, en process som utvecklas över tid, som intresserar oss här finns det anledning att diskutera decembereffektens betydelse i detta perspektiv. Decembereffektens omfattning förändras med rörlighetens (i olika avseenden) utveckling. Tabell 4 sammanfattar den mellankommunala flyttningens utveckling i Sverige 1971-2006.

Tabell 4 Mellankommunal migration I Sverige 1971-2006 (tusentals)

	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006
15-24 år	103	96	83	101	93	109	115	124
	8,7%	8,7%	7,2%	8,6%	8,1%	10,2%	11,2%	10,6%
Andra åldrar	262	260	209	216	250	248	273	294
	3,8%	3,6%	2,9%	3,0%	3,3%	3,2%	3,5%	3,7%
Samtliga	365	356	292	317	343	358	388	418
	4,5%	4,3%	3,5%	3,8%	4,0%	4,0%	4,4%	4,6%

Källa: Statistiska centralbyrån, statistikdatabasen.

Fotnot: Inalles sex kommuner har knoppats av åren 1992, 1995, 1999 och 2003.

Det mellankommunala flyttutbytet nådde ett klimax runt 1970 varefter antalet flyttare minskade t o m 1983. Därefter har det mellankommunala flyttutbytet emellertid ökat med nästan 50 procent. Detta har förstås noterats tidigare, men förefaller ofta förklaras bort i litteraturen. Kullenberg och Persson (1997) menar att det är en effekt av en ökad andel flyktinginvandrare och arbetslösa i befolkningen, medan regionalpolitiska kommittén vill hänföra det till att alltfler unga flyttar till universitets- och högskoleorter för att studera (SOU 2000:87; se också SOU 2005:28).

Nåväl, av Tabell 4 framgår att den interna migrationen har ökat i nästan 25 års tid och att den år 2006 är nästa lika hög som vid toppåren kring 1970. Unga vuxna – och bland dem säkerligen en hel del studenter – svarar för en oproportionerligt stor del av ökningen, och det kan mycket väl vara fallet att också flyktinginvandrare och arbetslösa gör det. Icke desto mindre vore det egendomligt att än idag betrakta 1970-talets minskande omflyttning som ett normaltillstånd och de följande 25 åren som ett undantag från en generell tendens till

minskande omflyttning. Här tar vi därför fasta på att omflyttningen ökar (jämf. SOU 2007:35).

Teoretiskt sett skulle den ökande omflyttningen ha kunnat balansera en minskande mobilitet på arbetsmarknaden och motverkat stegringen av decembereffekten. Detta har dock inte stöd i empiriska data. Ungefär 10% av de förvärvsarbetande byter jobb varje år, en andel som i stort sett har varit stabil åtminstone sedan 1970-talet (även om den tillfälligtvis föll till 6% under 1990-talets recession) (Israelsson m fl 2003).

Saken kompliceras ytterligare av att också avstånden som människor flyttar när de byter jobb eller bostad har ökat sedan 1990 (den period för vilken data finns tillgängliga). Detta framgår i Tabell 5.

Tabell 5 Genomsnittliga flyttavstånd

	1990-1995	2000-2002
Flytt till ny bostad	8,5	11,3
Byte av arbetsplats	47,5	51,5

Källa: SCB (bearbetning av RAMS).

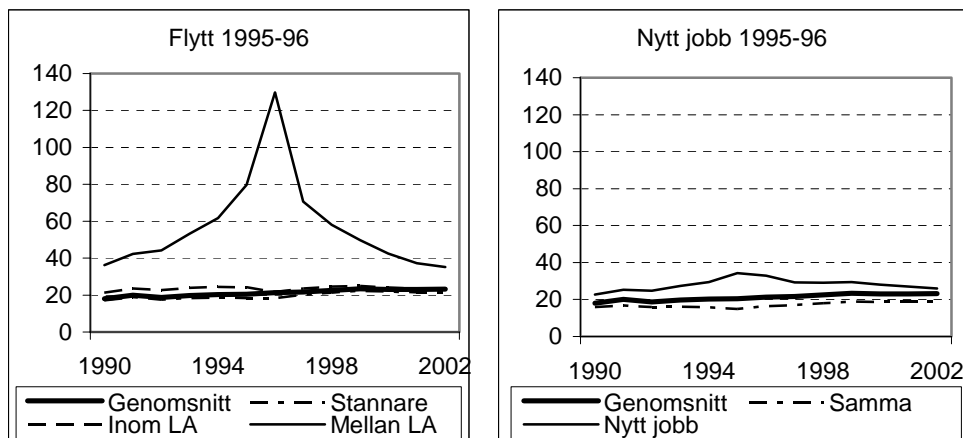
Sammanfattningsvis kan vi notera att antalet mellankommunala flyttningar ökade kraftigt i Sverige under de 25 närmast gångna åren. Åtminstone under 1990-talet och in på 2000-talet ökade också de genomsnittliga flyttavstånden. Rörligheten på arbetsmarknaden har också ökat under 1990-talet i termer av såväl numerär som avstånd. Som en följd torde också decembereffekten (flyttare under årets sista 1,5 månad som därmed felaktigt framstår som pendlare i registerdatamaterialen) – vars omfattning är oklar – ha ökat i motsvarande grad. Å andra sidan antyder data en minskande decembereffekt under 1970-talet.

#### *Migration, pendling och byte av arbetsplats*

Relationen mellan migration och pendling skulle kunna manifesteras sig på fler sätt än genom decembereffekten. En del flyttningar förutsätter snarast ett påföljande byte av arbetsplats och på motsvarande sätt kräver vissa arbetsplatsbyten också ett byte av bostadsort. Däremot är det inte nödvändigtvis så att de två typerna av mobilitet sker samtidigt, måhända inte ens samma år. Långtifrån alla som påbörjar en anställning på en främmande ort flyttar dit direkt. De som är försiktigt lagda eller har familj väljer måhända att pendla den första tiden/åren innan de till sist också flyttar sina bopålar. Skeendet kan också börja med en flytt av bostaden och pendling tillbaka till en arbetsplats på den ”gamla” bostadsorten innan ett lämpligt jobb blir ledigt på den nya bostadsorten.

Bägge dessa hypotetiska fall resulterar i en period av ”tillfällig pendling” som dessutom underlättas av möjligheterna till skatteavdrag (som diskuterats ovan). Figur 3 illustrerar till vänster det empiriska läget genom att rikta uppmärksamheten mot det genomsnittliga pendlingsavståndet under några år på ömse sidor om flyttåret 1996 (i förekommande fall) i jämförelse med dess generella utveckling. Figur 3 visar pendlingsavståndet för dem som bytte jobb samma år.

Figur 3 Genomsnittligt (euklidiskt) avstånd mellan bostad och arbetsplats 1990-2002 fördelat på icke flyttare och flyttare 1996 respektive jobbytare och icke-jobbytare.



Källa: SCB (bearbetning av RAMS).

Låt oss först konstatera att de kortväga flyttarnas pendling bara avviker marginellt från icke-flyttarnas. Det genomsnittliga pendlingsavståndet minskar t o m något under flyttåret. Genomsnittligt innebär alltså en kortväga flyttning ett närmande till arbetsplatsen. Däremot är det klart att det pendlade avståndet i samband med flytt *mellan* lokala arbetsmarknader ökar avsevärt, men bara tillfälligt. De 95 000 förvärvsarbetande som flyttade mellan LA år 1996 pendlade i genomsnitt 36 km 1990, 130 km 1996, men bara 35 km i början av 2000-talet (figuren till vänster). Data bekräftar alltså den temporära ökningen av pendlingsavståndet i samband med flytt som hittills bara har diskuterats hypotetiskt. Notera dock att avvikelserna under själva flyttåret (1996) förutom denna effekt också kan förväntas inbegripa Decembereffekten, men vi har inget sätt att åtskilja de två.

Figuren 3 (höger) visar att byte av jobb har mindre betydelse härvidlag. Den lilla ökningen av flyttavstånd som ändå kan skönjas svarar just flyttarna för.

Det som gör detta fenomen problematiskt i förhållande till ökande pendlingsavstånd och regionförstoring är återigen att flyttfrekvensen har ökat under den studerade perioden. Det innebär att en del av den ökande pendlingen är av tillfällig art, en direkt följd av att flyttfrekvensen råkar öka under denna period. I likhet med den snabbt växande icke dagliga pendlingen är också denna del av pendlingsökningen och regionförstoringen av en helt annan natur än dagspendlingens tillväxt. (Om den ökade flyttningen skulle förbytas i sin motsats skulle den uppmätta regionförstoringen bromsas.)

#### Slutsatser och diskussion

Det är svårt att hitta några rimliga konkreta uttryck av den regionförstoring som antyds av en analys av registerdata om lokaliseringen av människors bostäder och arbetsplatser. Den har heller inte satt några spår i statistik över hur många löntagare som beviljas reseavdrag. Pendlingen framstår också som avsevärt blygsammare i enkät- och intervjubaserade undersökningar. I denna uppsats har det föreslagits att en förklaring till dessa förhållanden kan sökas i några problem som inryms i den registerdatabaserade metoden att mäta pendling (se även Amcoff 2006). För det *första* uppträder vad som i själva verket är ökad rörlighet i andra avseenden, med denna mätmetod som ökad pendling och i förlängningen som ett bidrag till den uppmätta regionförstoringen. För det *andra* antyder de ofullkomliga uppgifter som finns att tillgå att veckopendlingen har ökat snabbare än pendlingen generellt.

Veckopendlingen har andra förutsättningar och andra följder än daglig pendling, varför jag här har argumenterat för att de två åtminstone inte bör likställas. För det *tredje* har det diskuterats om huruvida den allt svårare bostadssituationen för unga inflyttare i storstäderna kan ha inneburit att de i allt högre grad fortsätter att vara mantalsskrivna i sina föräldrahem trots att de i själva verket bor i en storstad där de har sin arbetsplats. I så fall framstår de också felaktigt som pendlare.

Dessa problem innebär inte att regionförstoringen som sådan behöver ifrågasättas. Tvärtom förefaller den vara en allmän process som försiggår i många länder och som också reflekteras i t ex de avgränsningar som OECD (2002) har sammanställt. Slutsatsen är snarare att det finns anledning att fundera på om inte takten i regionförstoringen överdrivs när den mäts i registerdata. Det kan noteras att det svenska läget härvidlag liknar det danska, ett annat land från vilket rapporter om snabb regionförtoring har rapporterats (Nielsen och Hovgesen 2005).

Dessvärre är det inte möjligt att beräkna hur stort inflytande de problematiska effekterna har på regionförstoringen med nuvarande data. Att beräkna *decembereffekten* skulle erfordra data om den mellankommunala migrationen fr o m mitten av november till årsskiftet, helst avseende flera olika år. Att fastställa andelen *veckopendlare* och andelen unga vuxna som är mantalsskrivna i sina föräldrahem med i själva verket bor i *andrahand eller inneboende* i större städer med svår bostadsmarknad torde kräva enkät- eller intervjuundersökningar. SCB har tidigare ställt en fråga om veckopendling i sina levnadsnivåundersökningar, en uppföljning skulle vara välkommen utifrån de problem som har uppmärksamats här. Den *tillfälliga pendling* som förefaller uppstå i samband med flytt är den enda som kan beräknas på grundval av befintliga data, men förutsätter å andra sidan att Decembereffekten bestäms eftersom de två går in i varandra.

Den generella slutsatsen – att den rapporterade regionförstoringen skulle kunna vara överdriven – har också följder för möjligheterna att nyttja den i regionalpolitiska syften. Tanken att den administrativa indelningen av landet som har funktionella kopplingar skulle anpassas till ”faktiska” regioner kan förefalla logisk och rimlig, men förutsätter självfallet att dessa ”faktiska” regioner är korrekt avgränsade. Dessutom kan det förstås ifrågasättas om det är möjligt att alls göra en universellt giltig avgränsning av funktionella regioner. Det förtjänar påminnas om att indelningen av Sverige i LA från början hade uttalade analytiska syften snarare än normativt tillämpliga (SCB och ERU 1991).

*Tack*

Till Vägverket FUD som har finansierat den forskning som ligger till grund för denna studie.

*Referenser*

Amcoff, J (2006) Regionförstoringen går långsammare än beräknat, *Dagens Samhälle* #40.

Bontje, M (2000) Urban Fields, a Realistic Perspective? Recent Trends in Population Redistribution and Mobility as Indicators for Urban Field Formation in the Netherlands. Paper for ENHR 2000.

Bontje, M (2001) Dealing with Deconcentration: Population Deconcentration and Planning Response I Polynucleated Urban Regfions in North-west Europe. *Urban Studies*, vol 38, No 4, 769-785.

Boverket (2005) *Är regionförstoring hållbar?*, Boverket



- Brandt, B F (2005) Botniabanan – Förväntningar i tid och rum på regional utveckling och resande. *Gerum Kulturgeografi* 2005:4
- Dahms, F (1998) Settlement Evolution in the Arena Society in the Urban Field. *Journal of Rural Studies* vol 14, no 3, pp 299-320.
- Dall-Schmidt, T (2005) Cross-Border regional enlargement in Øresund. *GeoJournal* 64:249-258
- Danmarks Statistik 2007-03-21  
<http://www.dst.dk/Vejviser/dokumentation/Varedeklarationer/emnegruppe/emne.aspx?sysrid=000848>)
- European Planning Studies* (1998) Special issue: Polynucleated metropolitan regions in northwestern Europe , Vol 6, No 4
- Friberg, T (2006) Kommunala utmaningar och genus. In:Jonsson, L (red), *Kommunledning och samhällsutveckling*, Studentlitteratur pp 169-194
- Friedmann, J och Miller, J (1965) The urban field. *American Institute of Planners Journal* 31, pp 312-320
- Givoni, M (2006) Development and Impact of the Modern High-speed train: A Review. *Transport Reviews*, vol 26, no 5, 593-611
- Glesbygdsverket (2006) *Lokala arbetsmarknader-Att analysera lokala arbetsmarknaders funktionssätt*
- Hansson, B (2003) *Infrastruktur och regionförändring : regionförstoring och lokal tillgänglighet: målkonflikter i praktisk politik*,Choros 2003:1
- Israelsson, T., Strannefors, T. och Tydén, H. (2003) Geografisk rörlighet och arbetsgivarbyten, Ura 2003:1, Arbetsmarknadsstyrelsen
- Johansson, M (2006) *Urbanisering, storstäder och tillväxt. En kunskapsöversikt kring sambandet mellan städer och ekonomisk tillväxt* Regleringsbrevsuppdrag nr 2. ITPS
- Johansson, M och Persson, L-O (1991) *Regioner för generationer*, Allmänna förlaget
- Kaag-Andersen, A. (2002) Are Commuting Areas Relevant for the Delimitation of Administrative Regions in Denmark? *Regional Studies* Vol 36.8 pp 833-844
- Knapp, W och Schmitt, P (2002) Re-structuring Competitive Metropolitan Regions: On Territory, Institutions and Governance. Paper no 437 – ERSA congress 2002
- Knutsson, E (2005) Regionförstoring – en litteraturstudie, TRUM Arbetsrapport, Umeå universitet
- Kullenberg, J. och Persson, L-O. (1997) Tjänjbara räckvidder : lokala arbetsmarknader i förändring, SIR-Rapport 101
- Ma, K-R och Banister, D (2006) Excess Commuting: A Critical Review. *Transport Reviews*, Vol 26, No 6, 749-767

- Nielsen, T och Hovgesen, H H (2005) Urban Fields in the Making: New Evidence from a Danish Context. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol 96, No 5, pp 515-528.
- Nielsen, T och Hovgesen, H H (2004) How do motorways shape commuting patterns? An evaluation based on time series. Paper for the European Transport Conference, Strasbourg 4-6 Oct 2004.
- NUTEK (1998) Småföretag och regioner i Sverige 1998 – regionala tabeller, NUTEK R 1998:36
- NUTEK (2004) Starka regioner. För ökad konkurrenskraft och välfärd
- NUTEK (2006) Framtidens arbetsmarknadsregioner, R 2006:18
- Näringsdepartementet (2001) Government bill 2001/02:4, En politik för tillväxt och livskraft i hela landet
- Näringsdepartementet (2001) Government bill 2001/02:20, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem
- Näringsdepartementet (2001) Government bill 2005/06:160, Moderna transporter
- OECD (2002) Redefining Territories. The Functional Regions. OECD
- van Ommeren, J (2000) Commuting and relocation of jobs and residences, Aldershot, Ashgate
- Persson L-O, och Westholm E (1996) Towards an “Open Arena Society”. In: Johansson, M. och Persson, L-O., *Extending the reach* pp 165-184 Swedish Institute for Regional Research
- Riksskatteverket (2004) Skatter i Sverige – Skattestatistisk årsbok 2004, Riksskatteverket
- Riksskatteverket (2002) Skatter i Sverige – Skattestatistisk årsbok 2002, Riksskatteverket
- Riksskatteverket (1998) Skattestatistisk årsbok 1998, Riksskatteverket
- Sandow, E och K Westin (2007) Regionförstoring i glesa områden. Kollektivtrafikens möjligheter och betydelse, TRUM 2007:1, Umeå universitet
- Sandow, E och K Westin (2006) Vill människor pendla längre?, TRUM 2006:1, Umeå universitet
- SIKA och Statistiska centralbyrån (2001) RES 2000 Den nationella reseundersökningen
- SIKA och Statistiska centralbyrån (2002) RES 2001 Den nationella reseundersökningen
- SIKA (2001) Infrastruktur och regional utveckling, SIKA Rapport 2001:3
- SIKA (2004) Infrastruktur för tillväxt, SIKA Rapport 2004:1
- SIKA (2006) KOM 2006 Den nationella kommunikationsvaneundersökningen, SIKA Statistik 2006:32
- Statens offentliga utredningar, (2007), Flyttning och pendling i Sverige. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2008, SOU 2007:35
- Statens offentliga utredningar, (2007), Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft, Ansvarskommitténs slutbetänkande, SOU 2007:10

Statens offentliga utredningar, (2005), Dubbel bosättning för ökad rörlighet, SOU 2005:28

Statens offentliga utredningar, (2004), Regional utveckling – utsikter till 2020, SOU 2004:34

Statens offentliga utredningar, (2003), Geografisk rörlighet för sysselsättning och tillväxt, SOU 2003:37

Statens offentliga utredningar, (2000), Regionalpolitiska utredningens slutbetänkande, SOU 2000:87

Statistiska centralbyrån, (1977), Ekonomiska förhållanden 1974, Levnadsförhållanden Rapport nr 5, SCB, Stockholm

Statistiska centralbyrån, (1985), Våra dagliga resor – Behov och resurser, Levnadsförhållanden Rapport nr 44, SCB, Stockholm

Statistiska centralbyrån, (1993), Våra dagliga resor 1982-1991, Levnadsförhållanden Rapport nr 82, SCB

Statistiska centralbyrån, (1993), Årlig regional sysselsättningsstatistik (ÅRSYS) 91. Statistiska meddelanden Am60SM9301

Statistiska centralbyrån, (1994), Skatter, inkomster och avgifter. En översikt

Statistiska centralbyrån, (1996) Skatter, inkomster och avgifter. En översikt

Statistiska centralbyrån (1997), Regional arbetsmarknadsstatistik 1995 Statistiska meddelanden Am32SM9701

Statistiska centralbyrån, (2002), Sysselsättningen i kommuner och län 2000. Statistiska meddelanden Am32SM0201

Statistiska centralbyrån, (2004), Sysselsättningen i kommuner och län 2002. Statistiska meddelanden Am32SM0401

Statistiska centralbyrån, (2005), Om lokala arbetsmarknader, <http://www.scb.se/Grupp/regionalt/rg0104/LAmerom.pdf>

Statistiska centralbyrån, (2007a), Reseavdrag för personer 20-64 år <http://www.scb.se/statistik/HE/HE0107/2007A01/Reseavdrag%201991-2005.xls>

Statistiska centralbyrån, (2007b), [http://www.scb.se/templates/Standard\\_\\_\\_174504.asp](http://www.scb.se/templates/Standard___174504.asp)

Statistiska centralbyrån, (2007c), Undersökningarna av levnadsförhållanden, [http://www.scb.se/templates/Product\\_\\_\\_12199.asp](http://www.scb.se/templates/Product___12199.asp)

Statistiska centralbyrån RAMS (opubl)

Statistiska centralbyrån och ERU, (1992), Lokala arbetsmarknader och förvävsregioner. Nya Geografiska indelningar för regionala analyser, Information om arbetsmarknaden 1991:7

Sturesson, L (2000) Distansarbete: teknik, retorik och praktik. Carlssons

Wilhelmsson, B, (2005), Urbanisation and everyday mobility. Long term changes of travel in urban areas of Sweden *Cybergeo: European Journal of Geography*, No 302

Wilhelmsson, B. och Thulin, E., (2001), Is regular work at fixed places fading away? The development of ICT-based and travel-based modes of work in Sweden, *Environment and Planning A*, vol 33 pp 1015-1029

Öhman, M. och Lindgren, U., (2003), Who is the long-distance commuter? – Patterns and driving forces in Sweden *Cybergeo: European Journal of Geography*, No 243

Östh, J., 2007, Rethinking the Computation of Labor Market Regions – Consequences of Population Selection Bias and Suggested Solutions, In: Östh, J., *Home, Job and Space – Mapping and Modeling the Labor Market*, Geografiska Regionstudier nr 72, Uppsala university

Tidigare arbetsrapporter:

- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2000:1- 2005:5**, se [www.framtidsstudier.se](http://www.framtidsstudier.se).
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:7**  
Bäckman, Olof, *Welfare States, Social Structure and the Dynamics of Poverty Rates. A comparative study of 16 countries, 1980-2000.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:8**  
Nilsson, Anders & Felipe Estrada, *Den ojämlika utsattheten. Utsatthet för brott bland fattiga och rika 1984-2001.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:9**  
Esser, Ingrid, *Continued Work or Retirement? Preferred Exit-age in Western European countries?*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:10**  
Abramsson, Marianne, *Befolkningsfrågan i press och politik, 1994-2004.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:11**  
Duvander, Ann-Zofie, Ferrarini, Tommy & Sara Thalberg, *Swedish parental leave and gender equality. Achievements and reform challenges in a European perspective.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:12**  
Jans, Ann-Christin, *Family relations, children and interregional mobility, 1970 to 2000.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:13**  
Ström, Sara, *Childbearing and psycho-social work life conditions in Sweden 1991-2000.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:14**  
Lundberg, Urban, *A Leap in the Dark. From a Large Actor to a Large Approach: The Joint Committee of the Nordic Social Democratic Labour Movement and the Crisis of the Nordic Model.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:15**  
Lindh, Thomas, Malmberg, Bo & Joakim Palme, *Generations at War or Sustainable Social Policy in Aging Societies?*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:16**  
Gentile, Michael, *Population Geography Perspectives on the Central Asian Republics.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:17**  
Malmberg, Bo, Lindh, Thomas & Max Halvarsson, *Productivity consequences of workforce ageing - Stagnation or a Horndal effect?*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:18**  
Olofsson, Jonas, *Stability or change in the Swedish Labour Market Regime?*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:19**  
Hong, Ying & Diana Corman, *Women's Return to Work after First Birth in Sweden during 1980-2000.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:20**  
Lindh, Thomas & Bo Malmberg, *Demography and housing demand – What can we learn from residential construction data?*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2005:21**  
Amcoff, Jan, *Rural Population Growth in Sweden in the 1990s: Unexpected Reality of Spatial-Statistical Chimera*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:1**  
Alm, Susanne, *Drivkrafter bakom klassresan –kvantitativa data i fallstudiebelysning*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:2**  
Duvander, Ann-Zofie, *När är det dags för dagis? En studie om vid vilken ålder barn börjar förskola och föräldrars åsikt om detta*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:3**  
Johansson, Mats, *Inkomst och ojämlikhet i Sverige 1951-2002*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:4**  
Malmberg, Bo & Eva Andersson, *Health as a factor in regional economic development*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:5**  
Estrada, Felipe & Anders Nilsson, *Segregation och utsatthet för egendomsbrott. - Betydelsen av bostadsområdets resurser och individuella riskfaktorer*

- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:6**  
Amcoff, Jan & Erik Westholm, *Understanding rural change – demography as a key to the future*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:7**  
Lundqvist, Torbjörn, *The Sustainable Society in Swedish Politics – Renewal and Continuity*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:8**  
Lundqvist, Torbjörn, *Competition Policy and the Swedish Model.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:9**  
de la Croix, David, Lindh, Thomas & Bo Malmberg, *Growth and Longevity from the Industrial Revolution to the Future of an Aging Society.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:10**  
Kangas, Olli, Lundberg, Urban & Niels Ploug, *Three routes to a pension reform. Politics and institutions in reforming pensions in Denmark, Finland and Sweden.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:11**  
Korpi, Martin, *Does Size of Local Labour Markets Affect Wage Inequality? A Rank-size Rule of Income Distribution*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:12**  
Lindbom, Anders, *The Swedish Conservative Party and the Welfare State. Institutional Change and Adapting Preferences.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2006:13**  
Enström Öst, Cecilia, *Bostadsbidrag och trångboddhet. Har 1997 års bostadsbidragsreform förbättrat bostadssituationen för barnen?*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2007:1**  
Nahum, Ruth-Aida, *Child Health and Family Income. Physical and Psychosocial Health.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2007:2**  
Nahum, Ruth-Aida, *Labour Supply Response to Spousal Sickness Absence.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2007:3**  
Brännström, Lars, *Making their mark. Disentangling the Effects of Neighbourhood and School Environments on Educational Achievement.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2007:4**  
Lindh, Thomas & Urban Lundberg, *Predicaments in the futures of aging democracies.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2007:5**  
Ryan, Paul, *Has the youth labour market deteriorated in recent decades? Evidence from developed countries.*
- **Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier; 2007:6**  
Baroni, Elisa, *Pension Systems and Pension Reform in an Aging Society. An Introduction to the Debate.*