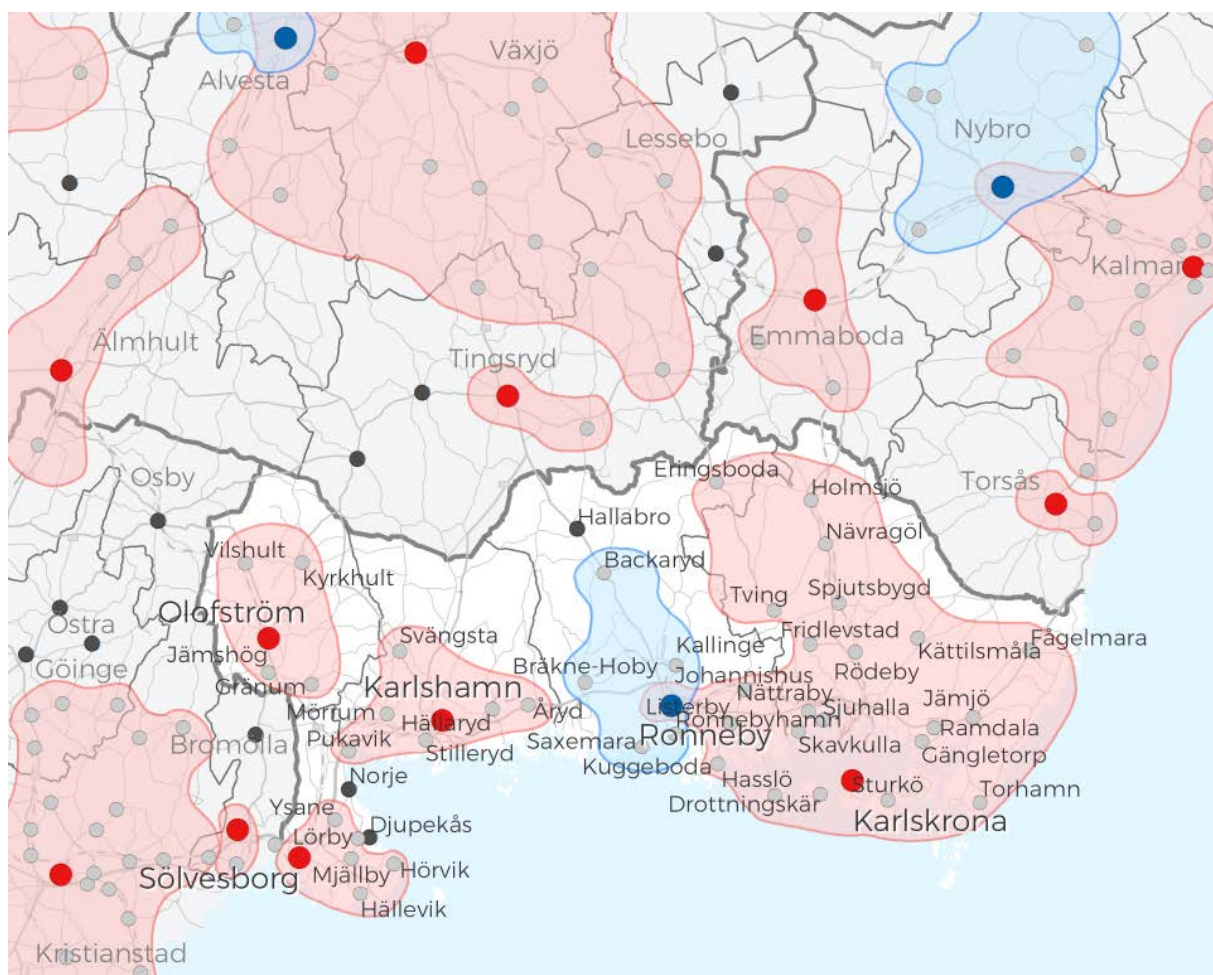


# BLEKINGES FUNKTIONELLA GEOGRAFI

## ORTSSTRUKTURER, UTVECKLINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FUNKTIONELLA SAMBAND

2019-06-17



*Tätortsbaserade funktionella arbetsmarknadsregioner*

# BLEKINGES FUNKTIONELLA GEOGRAFI

Ortsstrukturer, utvecklingsförutsättningar och  
funktionella samband

## KUND

**Region Blekinge**

## KONSULT

**WSP Advisory**

WSP Sverige AB  
121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10 7225000

**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

Jenny Rydquist, Region Blekinge  
Simon Ljungqvist, Region Blekinge  
Lars Berglund, WSP Advisory

UPPDRAGSNAMN  
Blekinges funktionella geografi

UPPDRAGSNUMMER

FÖRFATTARE  
Lars Berglund, Martin Lagnerö,  
Joakim Franklin, Ebba Gröndahl,  
Charlotta Fredriksson, WSP

DATUM  
2019-06-17

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>BAKGRUND OCH INTRODUKTION</b>	<b>6</b>
1.1	TIDIGARE REGIONALT UTVECKLINGSARBETE	6
1.1.1	Attraktiva Blekinge	6
1.1.2	Strukturbild Blekinge	7
1.1.3	Översiktsplan 2030 Karlskrona kommun	7
1.1.4	Tillväxtmotorer i Sydsverige	7
1.2	SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	8
<b>2</b>	<b>TEORETISKT RAMVERK</b>	<b>9</b>
2.1	DEN NYA EKONOMISKA GEOGRAFIN	9
2.2	NYCKELFAKTORER FÖR ATTRAKTIONSKRAFT OCH REGIONAL UTVECKLING	10
2.3	ETT HÅLLBARHETSPERSPEKTIV	11
2.4	ETT FUNKTIONELLT PERSPEKTIV	12
2.5	EN ANALYSMODELL I FYRA STEG	12
<b>3</b>	<b>TRENDER I OMVÄRLDEN, OCH HUR DE PÅVERKAR BLEKINGE</b>	<b>15</b>
3.1	MIGRATION OCH INTEGRATION	15
3.2	ÖKAD URBANISERING	16
3.3	DIGITALISERING OCH AUTOMATISERING	17
3.4	NÄRINGSLIVETS STRUKTUROMVANDLING	18
3.5	FRISKARE OCH ÄLDRE	18
3.6	ÖKAD POLARISERING?	19
<b>4</b>	<b>DET ÖVERGRIPANDE REGIONALA PERSPEKTIVET</b>	<b>20</b>
4.1	FUNKTIONELLA REGIONER I BLEKINGE OCH SÖDRA SVERIGE	21
4.1.1	Befolkning	22
4.1.2	Utbildningsnivåer	22
4.1.3	Sysselsättning och utveckling	23
4.1.4	Branschstruktur och branschbredd	24
4.1.5	Förädlingsvärde	26
<b>5</b>	<b>ORTERNAS INNEHÅLL OCH UTVECKLINGSEGENSKAPER</b>	<b>28</b>
5.1.1	Ett nyanserat funktionellt perspektiv	28
5.2	BEFOLKNINGEN I BLEKINGES TÄTORTER	29
5.2.1	Hur påverkar befolkningsstrukturen orternas utvecklingsförutsättningar?	29
5.2.2	Befolkningsutvecklingen i Blekinges tätorter	30
5.2.3	Åldersstrukturen i Blekinges tätorter	32
5.3	KOMPETENS OCH UTBILDNING	34
5.3.1	Hur påverkar utbildningsnivån orternas utvecklingsförutsättningar?	34

5.3.2	Kunskapsinnehåll i Blekinges tätorter	35
5.4	SYSSELSÄTTNINGEN I BLEKINGES TÄTORTER	37
5.4.1	Vad kännetecknar platser med positiv sysselsättningsutveckling?	37
5.4.2	Sysselsättningsutveckling i Blekinges tätorter	38
5.5	BRANSCHSTRUKTUR I BLEKINGES TÄTORTER	40
5.5.1	Hur påverkar branschstrukturen orternas tillväxtförutsättningar?	40
5.5.2	Branschstruktur i Blekinges tätorter	40
5.5.3	Branschbredden i Blekinges tätorter	46
<b>6</b>	<b>ORTERNAS FUNKTIONELLA SAMBAND</b>	<b>48</b>
6.1	FUNKTIONALITETENS BETYDELSE FÖR ORTERNAS UTVECKLINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	48
6.2	ORTSSTRUKTURER I BLEKINGE	49
6.2.1	Hur påverkar Ortsstrukturen utvecklingsförutsättningarna?	50
6.3	FAKTISKA PENDLINGSSTRÖMMAR MELLAN ORTER I BLEKINGE	53
6.4	ORTERNAS FUNKTIONELLA SAMBAND I BLEKINGE	55
6.5	FUNKTIONALITETENS UTVECKLING ÖVER TID I BLEKINGE	61
6.6	ORTERNAS RELATIVA LÄGESKVALITETER	62
6.6.1	Hur påverkar tillgängligheten orternas utvecklingskraft?	62
6.6.2	Tillgänglighet för Blekinges tätorter	63
<b>7</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING</b>	<b>68</b>
7.1	VAD PÅVERKAR BLEKINGES UTVECKLING?	68
7.1.1	Orternas interna tillväxtförutsättningar	68
7.1.2	Funktionell sammankoppling...	69
7.2	POTENTIAL INOM OCH UTANFÖR REGIONEN	70
7.2.1	Inomregional utveckling i Blekinge	71
7.2.2	Den storregionala potentialen	72
7.3	NYCKELFAKTORER FÖR REGIONAL UTVECKLING I BLEKINGE	73
<b>8</b>	<b>BILAGOR</b>	<b>77</b>
<b>9</b>	<b>LITTERATUR</b>	<b>83</b>



# 1 BAKGRUND OCH INTRODUKTION

Inom projektet *Strukturbild Blekinge 2.0* har Region Blekinge tillsammans med länets fem kommuner och Länsstyrelsen i Blekinge län med flera arbetat fram ett gemensamt regionalt planeringsunderlag med mål att genom kartbilder belysa viktiga funktionella samband i länet och få en samsyn kring Blekingens viktigaste utvecklingsfrågor. Inom ramen för detta arbete har det framkommit ett behov av mer kunskap om kopplingarna mellan tillväxt och rumslig planering i länet. Karlskronas, funktion och potential som regional tillväxtmotor behöver undersökas närmare.

Målet med denna studie är därför att öka kunskapen om viktiga funktionella samband i Blekinge län kopplat till Karlskronas potential som tillväxtmotor för att stärka länets utveckling och tillväxt, samt de andra kommunhuvudorternas potentialer som regionala kärnor.

Inledningsvis sammanfattas ett urval av tidigare planerings- och utvecklingsarbete i Blekinge och för länets största ort Karlskrona. Här ges också en kortare introduktion till begreppet *Tillväxtmotorer*. Därefter presenteras studiens syfte och frågeställningar samt de fokusområden som används i analysarbetet.

## 1.1 TIDIGARE REGIONALT UTVECKLINGSARBETE

### 1.1.1 *Attraktiva Blekinge*

Blekinges regionala utvecklingsstrategi *Attraktiva Blekinge* anger länets gemensamma färdriktning år 2014 - 2020. Grundat i Blekinges unika förutsättningar pekar strategin ut ett antal styrkor och utmaningar. Bland styrkorna kan nämnas länets strategiska läge med närhet till Europa och länderna på andra sidan Östersjön samt upplevelsevärden såsom kusten och skärgården. Samtidigt finns även utmaningar såsom en allt äldre befolkning och hög ungdomsarbetslöshet. Det övergripande målet för den regionala utvecklingsstrategin är att attrahera fler att bo, besöka och verka i Blekinge. För att uppnå detta mål pekas fyra insatsområden ut:

- *Bilden av Attraktiva Blekinge* med mål att Blekinge ska förknippas med kreativitet, innovation, strategiskt läge samt unik kust och skärgård.
- *Livskvalitet* innehållande satsningar kopplade till goda bostadsmiljöer, samhällsgemenskap samt miljö- och klimatarbete.
- *Arbetsliv* med fokus på ökad konkurrenskraft, hållbar expansion, innovationsklimat, kompetensförsörjning samt ökad sysselsättning.
- *Tillgänglighet* med mål att regionen ska ha ett attraktivt och hållbart transportsystem utvecklat utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov samt god tillgänglighet till digitala tjänster och digital infrastruktur.



### 1.1.2 Strukturbild Blekinge

Inom projektet *Strukturbild Blekinge* (2014-2015) har Region Blekinge och Länsstyrelsen för Blekinge län tillsammans med länets fem kommuner tagit fram ett gemensamt regionalt planeringsunderlag med statistik och kartor. Syftet var att genom regionala kartbilder belysa viktiga funktionella samband i länet och få en samsyn kring Blekinges viktigaste utvecklingsfrågor, såväl som vara en arena för dialog mellan samhällsplaneringens lokala och regionala aktörer. Strukturbild Blekinge är tänkt att fungera som en länk mellan regionala utvecklingsfrågor, den regionala utvecklingsstrategin och kommunala översiktsplaner och har fått en fortsättning i projektet Strukturbild Blekinge 2.0 (2017-2019). Syftet är att få till en stadigvarande dialog mellan de regionala aktörerna. Efter projektavslut kommer strukturbildsarbetet att fortsätta inom ramarna för Region Blekinges ordinarie verksamhet.



### 1.1.3 Översiktsplan 2030 Karlskrona kommun

I Karlskronas översiktsplan, som antogs 2010, anges att kommunens starka befolkningstillväxt förväntas fortsätta och att det därför finns ett behov av att få till stånd såväl fler bostäder som arbetsplatser och utbyggd offentlig service. Kommunen ser ett behov av 5000 nya bostäder till år 2030 med en variation av bostads- och bebyggelseformer. I planen nämns klimatförändringar, förvaltningen av Världsarvet Örlogsstaden Karlskrona och försvarsmaktens utveckling som viktiga faktorer i översiktsplaneringen.

Översiktsplanen är inriktad mot en fortsatt hushållning av mark och vatten samt att bevara viktiga kvaliteter genom förtätning, funktionsblandning samt optimalt utnyttjande av befintlig infrastruktur och service. En del av denna strategi är ett fokus på kollektivtrafik, inte minst spårbunden. Tyngdpunkten för kommunens utveckling ligger på utveckling kring ett antal noder med stationslägen såsom Karlskrona C, Bergåsa och Gullberga, i linje med nationella infrastruktursatsningar.



### 1.1.4 Tillväxtmotorer i Sydsverige

Begreppet tillväxtmotor har under senare tid blivit alltmer populärt inom den regionala utvecklingsplaneringen. I Sverige har Region Skåne varit en föregångare med sitt ambitiösa arbete om tillväxtmotorer i Skåne. I korthet kan den teoretiska bakgrunden sammanfattas enligt följande:

En huvudort med central funktion för sitt omland kan ses som en kärna, och en kärna med extra stark förmåga till tillväxt kan beskrivas som en *tillväxtmotor*. Regionala tillväxtmotorer är då regionala kärnor som har en starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i regionen. Dessa antas ge spridningseffekter och skapa tillväxt för omlandet, och det är därför av intresse i regional planering att närmare undersöka potentialen hos utpekade tillväxtmotorer såväl som möjligheterna för andra regionala kärnor att bli nya tillväxtmotorer. Inte minst eftersom synergieffekterna mellan olika tillväxtmotorer gör att helheten blir större än de enskilda delarna.

Rapporten *Systemanalys för Sydsverige* (Region Skåne m.fl., 2015) pekar ut sju tillväxtmotorer i Sydsverige: Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad/Hässleholm, Karlskrona, Växjö och Kalmar. Utöver Karlskrona pekar rapporten även ut Karlshamn som regional kärna i Blekinge län.



## 1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Studiens syfte är att öka kunskapen om viktiga funktionella samband i länet kopplat till Karlskronas potential (såväl möjligheter som utmaningar) som tillväxtmotor för att stärka länets utveckling och tillväxt, samt de andra kommunhuvudorternas potentialer som regionala kärnor. Med utgångspunkt i detta syfte vill studien besvara följande portalfrågor, kopplade till Region Blekinges tidigare regionala utvecklingsarbete:

- Vad behövs för att utveckla Karlskrona som tillväxtmotor och hur står sig kommunen i frågorna idag?
- I vilken utsträckning har Karlskrona motorfunktioner i ett regionalt perspektiv, och storregionala funktioner utifrån ett Sydsvenskt perspektiv?
- Hur ser de ömsesidiga beroendena ut med närliggande orter och vilken betydelse har omgivande orter för Karlskronas funktion och utveckling?
- Vad innebär det att vara en tillväxtmotor eller regional kärna för länets utveckling och tillväxt?
- Vad betyder närheten till andra tillväxtmotorer utanför länet (Kristianstad, Växjö och Kalmar) och hur kan de tillsammans med Karlskrona bidra till utveckling och tillväxt i hela Blekinge?

I arbetet att besvara dessa frågor utgår studiens analyser från följande tre fokusområden.

*Fokus 1: Omvärlds- och trendanalys.* I syfte att skapa en ökad beredskap för framtida osäkerheter innehåller också studien en trend- och omvärldsanalys över såväl världen som Sverige och regionen.

*Fokus 2: Ortens egenskaper och roller i ett regionalt sammanhang.* Där det utifrån aktuell forskning om den nya ekonomiska geografin tecknas en bild av de regionala förutsättningarna i Blekinge såväl som kringliggande regioner. I detta ingår att studera de olika orternas funktion som tillväxtmotorer, med särskilt fokus på Karlskrona.

*Fokus 3: Kopplingar, samband och utbyten.* I denna del analyseras funktionella samband mellan olika delar av regionen i syfte att kartlägga hur regionens olika delar hänger ihop och hur beroendena ser ut.





## 2 TEORETISKT RAMVERK

### 2.1 DEN NYA EKONOMISKA GEOGRAFIN

Ett sätt att på ett övergripande plan förstå pågående skeenden i omvärlden är att utgå från ett teoretiskt ramverk som hjälper till att förklara bakgrunden till de omvärldstrender som kan observeras. En teori och förklaringsmodell som passar väl in i detta sammanhang är den Nya ekonomiska geografins (NEG). Avsnittet nedan ger en kort bakgrund till denna tillväxtteori.

Frågan om vad som driver och förklarar den regionala utvecklingen och hur den kan påverkas är inte ny utan har diskuterats länge. Den har sin grund i ekonomiska lokaliseringsteorier som formulerades för över hundra år sedan. I grunden gick dessa teorier ut på att industrins lokaliseringsval avgjordes av var råvarorna fanns, och annan produktion av var marknaden fanns.

Den Nya ekonomiska geografins utgångspunkt ligger i globaliseringen. Teorin fokuserar främst på att förstå och förklara utvecklingen i västvärlden under övergången från ett industri- till ett tjänstesamhälle. Tillgången till kvalificerad arbetskraft blir alltmer det som driver den regionala utvecklingen. När ekonomin blir allt mer högspecialiserad ökar också behovet av specialiserad arbetskraft. Den nya ekonomiska geografins innebär att storlek och täthet är två viktiga konkurrensfördelar. Stora och täta regioner har i grunden bättre utvecklingsförutsättningar än små och glesa regioner. Orsakerna till detta är flera, men beror framför allt på att förutsättningarna för företag att finna kvalificerad arbetskraft är större i stora och täta miljöer. På motsvarande sätt är det enklare för individer att finna ett arbete som passar deras kompetensprofil, inte minst om hushållet består av partners med olika kvalifikationer. Det finns en mångfald av empiriska studier som stödjer antagandet att städernas och regionernas utveckling till stor del kan förklaras av just storlek och täthet. Det är viktigt att påpeka att dessa samband inte bara gäller för Sveriges storstadsregioner, utan kan även observeras i mindre regioner och i olika skalor. Överlag tenderar större orter att växa mer än mindre orter i sitt funktionella sammanhang, oavsett geografi. I regioner

där orter krymper, tenderar större orter att *minska mindre* än omgivande orter.

Fördelarna av storlek och täthet har satt fokus på betydelsen av funktionella regioner, vilket har drivit en process i planeringssamhället där fokus lagts på att påverka storleken genom att vidga arbetsmarknadsregionerna. Denna process handlar i grunden om att komma närmare sin omvärld, men också om att människors vardagsgeografier blir allt större. Genom satsningar på transportinfrastruktur som medger förbättrade pendlingsmöjligheter har omvärlden kommit närmare. Denna process brukar benämnas som regionförstoring. De funktionella regionerna har alltså blivit allt viktigare för samhällets utveckling och är numera viktiga arenor för dialog kring samhällets utveckling i stort.

Den nya ekonomiska geografin har sedan länge uppfattats som en god teoretisk grund för att förklara städers och regioners utveckling. Även om många av grunderna för teoribildningen fortfarande kan antas gälla så finns det anledning till nyansering av denna teori. Spelplanen förändras i takt med att samhället utvecklas. Teorierna utmanas bland annat av nya perspektiv på hållbar regional utveckling och digitaliseringens genomslag. Därför kan det finnas anledning till att delvis revidera teorierna kring platsens betydelse för samhällets utveckling.

## 2.2 NYCKELFAKTORER FÖR ATTRAKTIONSKRAFT OCH REGIONAL UTVECKLING

Vad är det som gör att vissa regioner upplevs som attraktiva och kan skapa en god tillväxt, medan andra områden med likartad struktur brottas med stora problem? Enligt den Nya ekonomiska geografin avgör en regions eller en stads attraktionskraft dess möjligheter att locka till sig investeringar, företag och individer. Attraktionskraften bestäms av en kombination av hårda faktorer (exempelvis infrastruktur och bostäder) och mjuka faktorer (exempelvis kultur och värderingar). Begreppet "attraktivitet" omfattar i vid mening allt av betydelse för att företag och individer ska vilja verka och samarbeta utifrån olika geografiska platser. Digitaliseringen och globaliseringen innebär att den geografiska platsens möjligheter vidgas för individer och företag. Allt fler kan utnyttja möjligheterna till samarbete över hela världen. Globaliseringen innebär att konkurrensen om kompetens och företagsetableringar ökar. Om den geografiska platsens betydelse för lokalisering minskar, ökar istället betydelsen av andra platsbundna lägeskvaliteter. Platsernas unika egenskaper och attraktivitet kommer framöver att bli allt mer avgörande för vilka grupper som kan lockas dit.

En av utgångspunkterna i den Nya ekonomiska geografin är att moderna, kunskapsdrivna ekonomier numera i första hand är regionala snarare än nationella. Förutsättningarna i pendlings- och arbetsmarknadsregionerna, i form av attraktivitet och funktionalitet för kunskaps- och humankapital, bestämmer i hög grad hur många jobb som skapas, hur lönerna utvecklas och i vilken utsträckning det skapas nya bärkraftiga företag.

Vilka faktorer påverkar då företagens lokalisering och individers val av bostadsort? Allt fler företag agerar på en internationell marknad. Var de väljer att etablera sin verksamhet beror på faktorer som:

- Tillgång på kompetens
- Tillgång till råvara
- Infrastrukturens uppbyggnad
- Närhet till marknaden (marknadspotential)
- Anknytning till platsen
- Regelverk och skatter
- Politisk stabilitet

Individer har andra utgångspunkter som påverkar valet av plats att bo och verka. Hit hör bland annat:

- Tillgång till bostäder
- God och säker levnadsmiljö
- Arbetsmöjligheter
- Barnomsorg
- Skola och högre utbildning
- Infrastrukturens uppbyggnad
- Kultur- och nöjesutbud

## 2.3 ETT HÅLLBARHETSPERSPEKTIV

2015 antog FN:s generalförsamling resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Detta innebär att samtliga medlemsländer förbundit sig att arbeta för att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar värld till år 2030. Agendan innehåller 17 Globala hållbarhetsmål; mål 11 har tillägnats världens regioner och städer med ett särskilt fokus på samverkan.

Den allmänt accepterade förståelsen av begreppet "hållbarhet" bygger på tre separat existerande system; ett ekologiskt/miljömässigt, ett ekonomiskt och ett socialt system. Den zon där de tre systemen interagerar brukar benämnas "lösnings-zonen", där uppnås hållbarhet utifrån samtliga dimensioner. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv är *systemrelationer* av stor vikt, och "stuprörstänkande" anses ha bidragit till stora utmaningar.

En systemsyn med utgångspunkt i ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet anses vara grundläggande för utveckling av attraktiva och hållbara regioner och städer. Både teori och forskning menar att den fysiska struktur som skapar bäst förutsättningar för attraktivitet och hållbarhet kännetecknas av täthet i den byggda miljön, en mångsidig och blandad markanvändning, mixade bostadsformer och blandade upplåtelseformer, samt effektiva transportsystem. Även om fler faktorer påverkar regionens utveckling har denna struktur visat sig ge skalfördelar och ha positiva effekter på resebeteende, resurseffektivitet och lönsamhet men även på sociala aspekter såsom integration och tillgänglighet till offentlig och kommersiell service.

Detta handlar dock inte om att "bygga stad" överallt, detta är vare sig möjligt eller önskvärt. Att skapa förutsättningar för en *attraktiv* och *socialt hållbar* region handlar till lika stor del om att stärka kopplingar mellan olika orter och delar av regionen. Tillgänglighet spelar en viktig roll genom fysisk

infrastruktur, kollektivtrafik, digital infrastruktur etc. som tillgängliggör offentlig och kommersiell service för regionens alla medborgare och skapar förutsättningar att leva och verka i olika delar av regionen.

## 2.4 ETT FUNKTIONELLT PERSPEKTIV

En process som pågått under en längre tid är att människor reser allt längre mellan bostad och arbete. I takt med att individer och företag blir allt mer rörliga minskar betydelsen av administrativa indelningar. Kommun- och länsgränser spelar allt mindre roll i människors vardag. Individens val av bostadsort avgörs allt mer av platsens attraktivitet och lägeskvaliteter. När betydelsen av administrativa indelningar minskar, ökar istället betydelsen av funktionella geografiska områden.

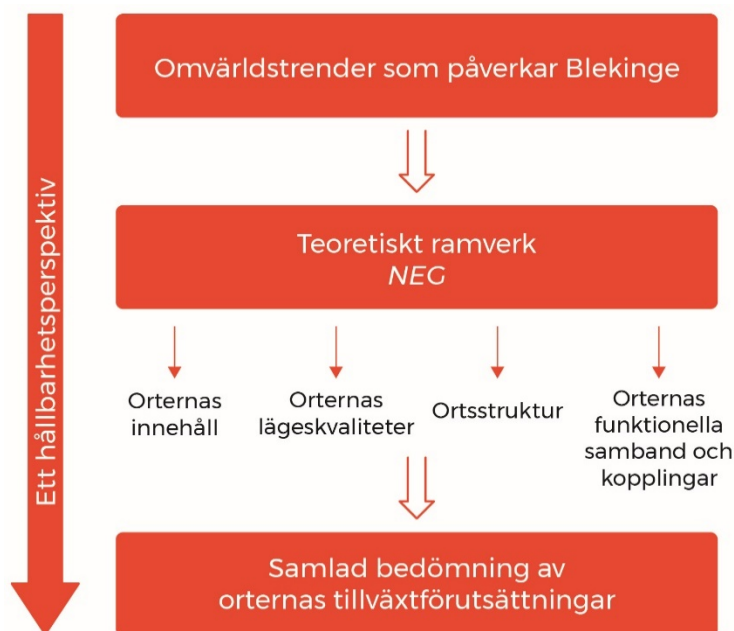
En aspekt av funktionalitet är hur utbytet mellan olika platser ser ut. Platsernas olika innehåll och funktioner påverkar förutsättningarna för att utbyte ska ske. Utbytet kan bland annat skapas av obalanser i utbudet av olika egenskaper som platserna har. Obalanserna kan utlösa geografiska transaktioner som genererar utbyte, vilket i sin tur skapar starkare kopplingar mellan olika platser. I andra fall kan också platser tillsammans skapa självförstärkande effekter som är gynnsamma för utvecklingen på flera platser.

## 2.5 EN ANALYSMODELL I FYRA STEG

Att analysera hur tillväxtförutsättningarna ser ut i olika delar av Blekinge är en komplex uppgift. Platser har olika karaktär och har unika kombinationer av flera olika tillväxtfaktorer. För att avtäcka det regionala tillväxtmönstret behövs en systematisk ansats. Nedanstående stycken beskriver en modell som skapar en struktur för det fortsatta analysarbetet.

Eftersom kommunnivån är för trubbig för att avtäcka lokala variationer behövs andra geografiska byggstenar. Därför används Blekinges tätorter som grund för analysen. Tätorterna är väl avgränsade enheter som kan studeras med stöd av statistik från SCB. Även om tätorterna står i fokus för analysen så innebär detta inte samtidigt att landsbygden är oviktig. Men på en översiktligt regional är tätortsnivån tillräcklig för att fånga in geografiska variationer i de regionala tillväxtförutsättningarna.

För att svara på de inledande frågeställningarna i studien används en analysmodell enligt figur 1.



Figur 1. Analysmodell för att studera regionala tillväxtförutsättningar

Analysen inleds med att identifiera viktiga samhällsprocesser som har betydelse för den regionala utvecklingen. Trender och skeenden som pågår i omvärlden påverkar utvecklingsförutsättningarna för orter och regioner. Dessa trender är något som regionerna behöver förhålla sig till, vare sig man vill eller inte. Ju bättre man förstår dessa skeenden och hur de påverkar de regionala utvecklingsförutsättningarna, desto lättare blir det att vidta ändamålsenliga planeringsåtgärder.

Att analysera olika platsers utvecklingsförutsättningar är en komplex uppgift. För att skapa struktur och förstå det regionala mönstret behövs ett teoretiskt ramverk. Därför utgörs det andra steget i systemanalysen av en genomgång viktiga utgångspunkter som skapar en analysstruktur för studien. I grunden baseras detta ramverk på den nya ekonomiska geografien.

Därefter vidtar en kartläggning av regionens utvecklingsegenskaper. Denna består av fyra steg:

1. **Orternas innehåll och karaktär.** Det första steget tar avstamp i aktuell geografisk forskning om vilka egenskaper som utmärker livskraftiga platser. Denna del kartlägger därför tätorternas innehåll och tillväxtegenskaper med utgångspunkt från olika tematiska områden. Kartläggningen syftar till att illustrera hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av Blekinge med utgångspunkt från orternas grundläggande egenskaper:

- Befolkningsstorlek
- Befolkningsutveckling
- Befolkningens åldersstruktur
- Utbildningsnivåer
- Sysselsättning
- Sysselsättningsutveckling
- Branschstruktur
- Branschbredd

2. **Orternas lägeskvaliteter.** Tillgänglighet är en av de viktigaste lägesegenskaper som transportsystemet skapar. Hög tillgänglighet är attraktivt och påverkar företagens lokaliseringsval och individers val av bostad. Särskilt tjänsteföretag söker lägen som har ett stort utbud av potentiell arbetskraft (marknadspotential), och individer söker lägen med högt utbud av potentiella arbetstillfällen inom en rimlig restid. Att tillgänglighet är en attraktiv lägesegenskap manifesteras bland annat i högre bostadspriser och lokalhyror. Orternas lägeskvaliteter kan undersökas genom att mäta restider, men minst lika viktigt är att mäta storleken på det utbud som finns inom olika restider. Detta säger något om orternas olika lägeskvaliteter och utvecklingspotential.
3. **Ortsstrukturens betydelse.** Den geografiska forskningen har sedan länge studerat Ortsstrukturens betydelse för regioners livskraft<sup>1</sup>. I grunden handlar det om att olika Ortsstrukturer har olika förutsättningar för att utbyte mellan platser ska ske. Graden av utbyte och samband har stor betydelse för hur funktionell en region är, vilket i sin tur påverkar tillväxtförutsättningarna. Forskningen brukar lyfta fram att flerkärniga regioner är en Ortsstruktur som i grunden har fördelaktiga tillväxtegenskaper. Detta samband är dock inte automatiskt, och det finns naturligtvis undantag. Med utgångspunkt från ovanstående studeras Blekinges Ortsstruktur för att lägga ytterligare en pusselbit till den samlade bilden av de regionala tillväxtförutsättningarna i Blekinge.
4. **Orternas funktionella samband och kopplingar.** Men enbart en analys av orternas egna tillväxtegenskaper, lägeskvaliteter och Ortsstruktur räcker inte för att skapa en fullständig bild av hur utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av Blekinge. Orter har olika funktioner i det regionala samspelet, och de är sammankopplade på olika sätt. Det fjärde steget sätter därför fokus på de funktionella sambanden och utbyte mellan orterna. Detta undersöks på tre sätt:
  - Kartläggning av faktisk utpendling från de större orterna. Vart går de stora pendlingsströmmarna?
  - Funktionella arbetsmarknadsregioner på tätortsnivå. Vilka orter hänger funktionellt ihop?
  - Utvecklingsmönster över tid: Regionförtätning och regionförstärkning. Vilka orter har stärkt sin roll och betydelse i de funktionella regionerna?

Med dessa analyssteg erhålls en god grund för en samlad bedömning av hur tillväxtförutsättningarna ser ut i olika delar av Blekinge. Den samlade bedömningen återknyter till de tillväxtteorier och trender som inledningsvis beskrivs i rapporten. Hållbarhetsperspektivet ingår som ett kvalitativt förhållningssätt genom hela analysen.

---

<sup>1</sup> Exempelvis Christallers centralortsteori från 1930-talet.



### 3 TRENDER I OMVÄRLDEN, OCH HUR DE PÅVERKAR BLEKINGE

Ingen plats eller region kan studeras isolerat från sin omgivning. Trender och skeenden som pågår i omvärlden påverkar utvecklingsförutsättningarna för orter och regioner. Dessa trender är något som regionerna behöver förhålla sig till, vare sig man vill eller inte. Ju bättre man förstår dessa skeenden och hur de påverkar de regionala utvecklingsförutsättningarna, desto lättare blir det att vidta rätt planeringsåtgärder.

Exportberoende företag påverkas exempelvis negativt av vikande global efterfrågan på deras varor. Detta innebär att platser och orter som domineras av stora enskilda arbetsgivare riskerar att drabbas särskilt hårt av vikande global efterfrågan på deras produkter, och är ett exempel på hur globala skeenden har en förmåga att penetrera olika geografiska skalor och sätta betydande lokalt avtryck.

Avsnittet nedan redogör för några spaningar kring trender och omvärldsförutsättningar som påverkar – och som fortsatt kommer att påverka – Blekinges förutsättningar till regional utveckling. Dessa är viktiga omvärldsfaktorer som är nödvändiga att förhålla sig till i det fortsatta utvecklingsarbetet. Nedan kommenteras några av de viktigaste omvärldstrenderna som kan observeras i samhället idag.

#### 3.1 MIGRATION OCH INTEGRATION

Så länge den globala omvärlden är orolig kommer den globala migrationstrenden sannolikt att bestå. För Sverige och Blekinge skapar detta både utmaningar och möjligheter.

En positiv effekt är att regioner med minskande befolkning kan kompenseras av utrikes inflyttning. Att migration utifrån detta perspektiv utgör en möjlighet för Blekinge förstärks av att befolkningstillväxten till stor del utgörs av inflyttade i arbetsför ålder. Samtidigt uppstår en utmaning i att säkerställa att befolkningstillväxten inte bara skapat en temporär ökning som efter ett par år bryts till följd av utflyttning, en trend som redan idag kan observeras på många håll i Sverige. För städer och regioner handlar det mycket om en lyckad integration och etablering i samhället. Två framgångsfaktorer kan särskilt lyftas fram för etablering och integration, den ena är boende och den andra är arbete. Således är bostads- och arbetsmarknadernas karaktär en viktig pusselbit. Utbildningsinsatser, validering av utbildning samt inte minst språkutbildning utgör viktiga byggstenar för att de nyligen invandrade ska matcha arbetsmarknadens behov.

## 3.2 ÖKAD URBANISERING

Under de senaste 100 åren har en omfattande folkomflyttning skett från land till stad. Denna process brukar kallas urbanisering. Ökningen av den urbana befolkningen i Sverige har dock mattats av över tid och den svenska urbaniseringen i bemärkelsen folkomflyttning från land till stad är idag i stort sett avslutad. De vanligaste flyttningarna sker nu mellan tätorter – och då företrädesvis från mindre tätorter till större tätorter eller städer. Detta mönster brukar bland annat förklaras av en generell ökad preferens av att bo i städer, vilket i sin tur förklaras av att större orter och städer erbjuder ett större utbud av arbeten, nöjen och kultur än mindre orter. Det finns också en tydlig åldersaspekt kring detta mönster då flyttfrekvenserna varierar mellan olika åldrar. Det finns även en aspekt kopplat till kön; unga kvinnor har bland de högsta flyttfrekvenserna bland befolkningen, vilket till stor del förklaras av flyttning till studier eller arbete. Unga män är generellt högre benägenhet att "stanna på orten" än att flytta.

Det förefaller alltså som att städers och orters attraktion och betydelse har ökat över tid, och det finns idag lite som talar för att denna trend kommer att avta framöver. Eventuellt kan en mottrend till urbaniseringen börja anas i form av ett ökat intresse för vissa individer av att bo och verka på landsbygden. I vissa sammanhang talas det om en ny "grön våg" som på 1970-talet. Denna mottrend är dock inte empiriskt säkerställd. En möjlig orsak till en potentiell "ruralisering" kan vara det finns en gräns för städernas förmåga att växa och att tillväxten börjar skapa "stadsfriktioner" såsom markbrist, höga bostadspriser, miljörelaterade problem och trängsel.

I Blekinge innebär urbaniseringen utmaningar i form av en skev befolkningsstruktur med en allt högre andel äldre på landsbygden och i mindre orter. Detta medför i sin tur påfrestningar på den kommunala ekonomin och det offentliga åtagandet.





### 3.3 DIGITALISERING OCH AUTOMATISERING

Samhället blir allt mer digitalt och det uppkopplade samhället skapar nya möjligheter. Det finns faktorer som talar för att digitaliseringen i grunden gynnar ett län som Blekinge. Förbättrade möjligheter till distansarbete kan kompensera för ett relativt gles befolkningsmönster och har potential att koppla ihop delar av länet till större lokala arbetsmarknader. Den tekniska utvecklingen breddar också i snabbt takt utbudet av varor och tjänster som tillhandahålls på internet, vilket minskar värdet av att fysiskt närhet till stora konsumtionsmarknader. Detta kan bidra till att öka Blekinges attraktionskraft i förhållande till närliggande regioner.

Vidare kan ökad digitalisering och automatisering få genomgripande effekter på framtidens transporter. Det gäller då inte minst utvecklingen av självkörande fordon som har potential att skapa en dramatisk samhällsomvandling. Det finns dock inget entydigt svar på hur detta kan komma att påverka ett län som Blekinge. Å ena sidan sådan skulle den ökade automatiseringen, särskilt i kombination med miljömässigt förbättrad bilflotta, kunna leda till en ökad bilanvändning med följden att förutsättningarna stärks för fler hushåll och företag att lokalisera sig i glesbefolkade delar av regionen. Å andra sidan skulle de kraftigt minskade transportkostnaderna också kunna öka företagens drivkrafter att vinna skalfördelar genom att koncentrera sin verksamhet till de större tätorterna, eftersom det därifrån blir möjligt nå en större del av den lokala marknaden än vad som är fallet idag.

Digitalisering och automatisering kommer sannolikt även att vara starkt drivande faktorer bakom den framtida strukturomvandlingen av näringslivet. Ökad automatisering kommer troligen innebära en utfasning av enklare tjänster med låga kvalifikationskrav. Samtidigt innebär digitaliseringen att det blir möjligt att "outsourca" även tjänster med hög kunskapsnivå, ett segment som hittills varit ganska fredat från internationell konkurrens. Men, den andra sidan av myntet är att högproduktiva länder som Sverige åter kan stärka sin position inom tillverkande industribranscher. Det är möjligt att vi får se en

återindustrialisering, där företag i USA och Västeuropa plockar hem produktion som tidigare varit arbetskraftsintensiv, men som genom ökad automatisering kan bedrivas med hög effektivitet och lönsamhet även i länder med relativt höga lönekostnader.

För Blekinge är detta ett intressant scenario. En ökad automatisering leda till att man i framtiden får se etableringar av verksamheter som vill ligga nära sina underleverantörer men som idag av kostnadsskäl valt att lägga sin verksamhet utomlands. Att ha en väl utbyggd digital och fysisk infrastruktur i regionen är således en viktig utvecklingsfaktor.

### 3.4 NÄRINGS LIVETS STRUKTUROMVANDLING

De senaste två decenniernas snabba industriella utveckling i delar av Asien, Sydafrika, Sydamerika och östra Europa har gett upphov till en genomgripande strukturomvandling i de mogna industriländerna. Tillväxten i västvärldens ekonomier drivs allt mer av olika investeringar i kunskap och mindre av investeringar i maskiner och byggnader. Detta är ett svar på en allt intensivare utslagning av tillverkande verksamheter som i hög grad är lönekonkurrerande. Inom EU har efterfrågan på lågutbildad arbetskraft tydligt minskat sedan mitten på 1990-talet, samtidigt som efterfrågan på högutbildad arbetskraft uppvisar den motsatta utvecklingen. Under de kommande decennierna kommer sannolikt den globala konkurrensen att öka även inom segment som inte varit utsatta för samma hårda globala konkurrens som delar av tillverkningsindustrin. Framöver kan Kina och andra snabbväxande ekonomier i Asien, Afrika, Sydamerika och östra Europa förväntas ta stora andelar också i den globala tjänstehandeln, primärt på bekostnad av Västeuropa och USA. Denna utveckling underlättas av digitaliseringen, som gör det möjligt att i allt större utsträckning även "outsourca" tjänsteverksamheter.

Det mesta talar för att den globala konkurrensen<sup>2</sup>, som på ett genomgripande sätt förändrat innehåll och arbetsfördelning i världsekonomin under de senaste decennierna, kommer att fortsätta påverka skeendet under överskådlig framtid. En konsekvens av detta blir att företag med stor lokaliseringfrihet förlägger verksamheter till platser där de kan nå kostnadsfördelar och ha god tillgång till kompetens. För att möta dessa utmaningar behöver Sveriges regioner, så även Blekinge, att vara attraktiva för nya företag. För Blekinges del handlar det bland annat om att ha en arbetskraft med rätt utbildning och kompetens, samt en god transportinfrastruktur som gör regionen bättre uppkopplad till sin omvärld.

### 3.5 FRISKARE OCH ÄLDRE

De långsiktiga befolkningsprognoserna för Sverige visar att andelen personer över 85 år nära nog kommer att fördubblas under de närmaste två decennierna. Samtidigt bedöms antalet personer i arbetsför ålder (20-64 år) endast öka måttligt. Detta har gett upphov till en diskussion om hur samhället ska klara finansieringen av framtidens välfärd. Ibland anförs att regioner med en skev befolkningsstruktur, dvs. en hög andel äldre, skulle kunna komma få

---

<sup>2</sup> Även om trenden kring ökad global konkurrens är stark syns idag även motrörelser i form av starkt nationalism, protektionism och handelshinder. Det är dock idag inte självklart åt vilket håll den utvecklingen kommer att gå, eller dess konsekvenser.

det svårt att finansiera de kommunala och landstingskommunala välfärdstjänsterna, eller att det i varje fall skulle kräva en skattenivå som är orealistiskt hög.

Den demografiska utvecklingen i landet som helhet har betydelse för de offentliga finanserna. För en enskild kommun eller region har dock befolkningsstrukturen mindre regionalekonomisk betydelse – så länge som det kommunalekonomiska utjämningsystemet hanterar en stor del av de regionala obalanserna. Men en skev befolkningsstruktur med låg andel av befolkningen i arbetsföra åldrar påverkar ändå i grunden regionernas inneboende utvecklings- och attraktionskraft. Flera bedömningar av den offentliga ekonomin på lång sikt menar att livet enbart förlängs med skröpliga år med nedsatt hälsa och att många dessutom inte kommer att kunna använda den ökade livslängden till att arbeta mer. Om fler skulle bli kvar något längre på arbetsmarknaden och konsumtionen av äldrevård skjuts upp några år, så förändras dock kalkylen på ett markant sätt. Vi ser idag också att samtidigt som befolkningen blir äldre så förbättras också hälsan. Fler håller sig friska längre upp åldrarna.

För Blekinge innebär detta en tydlig utmaning för framtiden, särskilt i ljuset av att regionen som helhet behöver öka sysselsättningsgraden, vilket också påverkar det offentliga möjligheter till att förse den åldrande befolkningen med den offentliga service som behövs.

### 3.6 ÖKAD POLARISERING?

Det finns idag tendenser till en polarisering av samhället i stort. Denna polarisering tar sitt uttryck på flera olika sätt och kan observeras inom flera områden.

*Spänningar mellan stad och land.* Ett begynnande spänningsförhållande mellan stad och land kan skönjas. I takt med att allt fler flyttar in de större städerna utarmas underlaget för privat och kommunal service i mindre orter och kommuner, vilket riskerar att leda till motsättningar i samhället.

*Ökade ekonomiska klyftor.* En annan sida är den ekonomiska polariseringen. Skillnaderna mellan resursrika och resursfattiga grupper i samhället förefaller att öka över tid.

*Spänningar mellan olika grupper i samhället.* Ett ökat spänningsförhållande mellan grupper med olika etniskt ursprung kan också observeras i samhället idag, vilket riskerar att lösa upp samhällskittet.

Spänningar och motsättningar mellan grupper i samhället riskerar att skapa en polarisering mellan olika grupper. Om samhället inte klarar av att fullfölja sina åtaganden riskerar tilltron till stat och institutioner att minska. Ett upplöst samhällskontrakt riskerar att rucka själva fundamentet på vilket vårt samhälle är uppbyggt.

## 4 DET ÖVERGRIPANDE REGIONALA PERSPEKTIVET

I detta kapitel beskrivs Blekinge översiktligt utifrån sitt regionala sammanhang med fokus på befolkning, större orter, transportinfrastruktur samt arbetsmarknadsregioner.

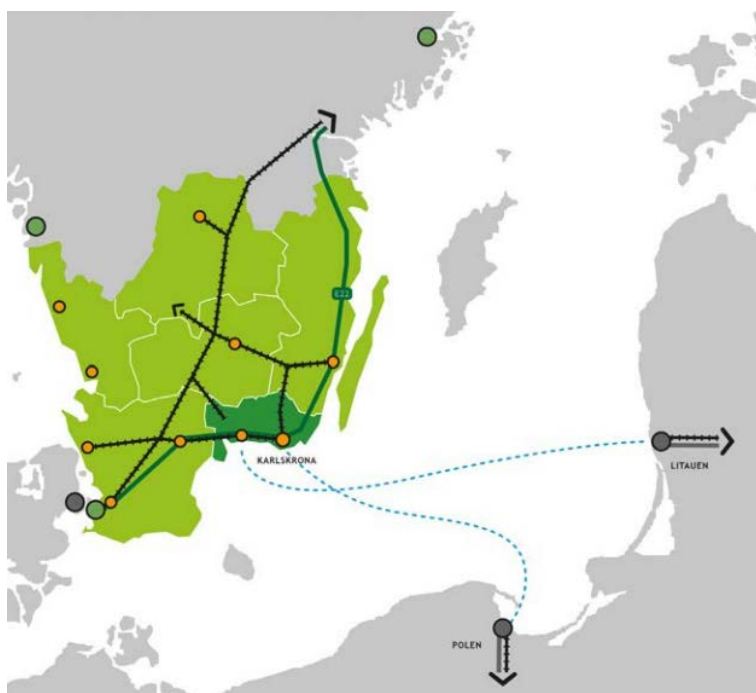
Blekinge län är beläget i sydöstra Sverige och gränsar i norr till Kalmar och Kronoberg samt i väster till Skåne. Till de största noderna i angränsande län hör Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad, Växjö och Kalmar. Blekinge är till ytan Sveriges minsta län, 3000 kvadratkilometer stort, och folkmängden uppgick 2018 till 160 000 personer - varav 70 000 bor i de tre största tätorterna Karlskrona (37 000), Karlshamn (20 000) och Ronneby (13 000). Befolkningstätheten på dryga 54 personer per kvadratkilometer gör länet till landets femte mest tätbefolkade efter Stockholm, Skåne, Västra Götaland och Halland.

Blekinge har goda infrastrukturförbindelser med kringliggande noder genom E22, riksvägar och två viktiga järnvägar; *Blekinge kustbana* mellan Karlskrona och Kristianstad samt *Kust till kustbanan* mellan Karlskrona/Kalmar och Göteborg. I länet ligger även flygplatsen i Kallinge med reguljärtrafik till Stockholm samt hamnarna i Karlskrona och Karlshamn som båda ingår i det europeiska transportnätverket TEN-T. En annan hamn (som är särskilt viktig för Volvo i Olofström) finns även i Sölvesborg. I den nationella transportinfrastrukturplanen 2018-2029 ingår flera satsningar som rör Blekinge. En utbyggnad och upprustning av E22, mötesspår längs Blekinge kustbana samt byggande av *Sydostlänken*, en delvis ny och delvis upprustad järnvägssträckning som kopplar samman Karlshamn med Södra stambanan vid Älmhult.

### Om TEN-T

Inom EU finns tre olika transeuropeiska nätverk för transporter, energi och telekommunikationer. Det transeuropeiska transportnätverket, ofta förkortat till TEN-T, utgör viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa. TEN-T omfattar ett nätverk av vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser.

TEN-T spelar en viktig roll för att säkerställa den fria rörligheten av passagerare och gods inom EU i ett multimodalt nätverk. Syftet är skapa förutsättningar för att det mest lämpliga transportsättet väljs för varje del av resan eller transporten.



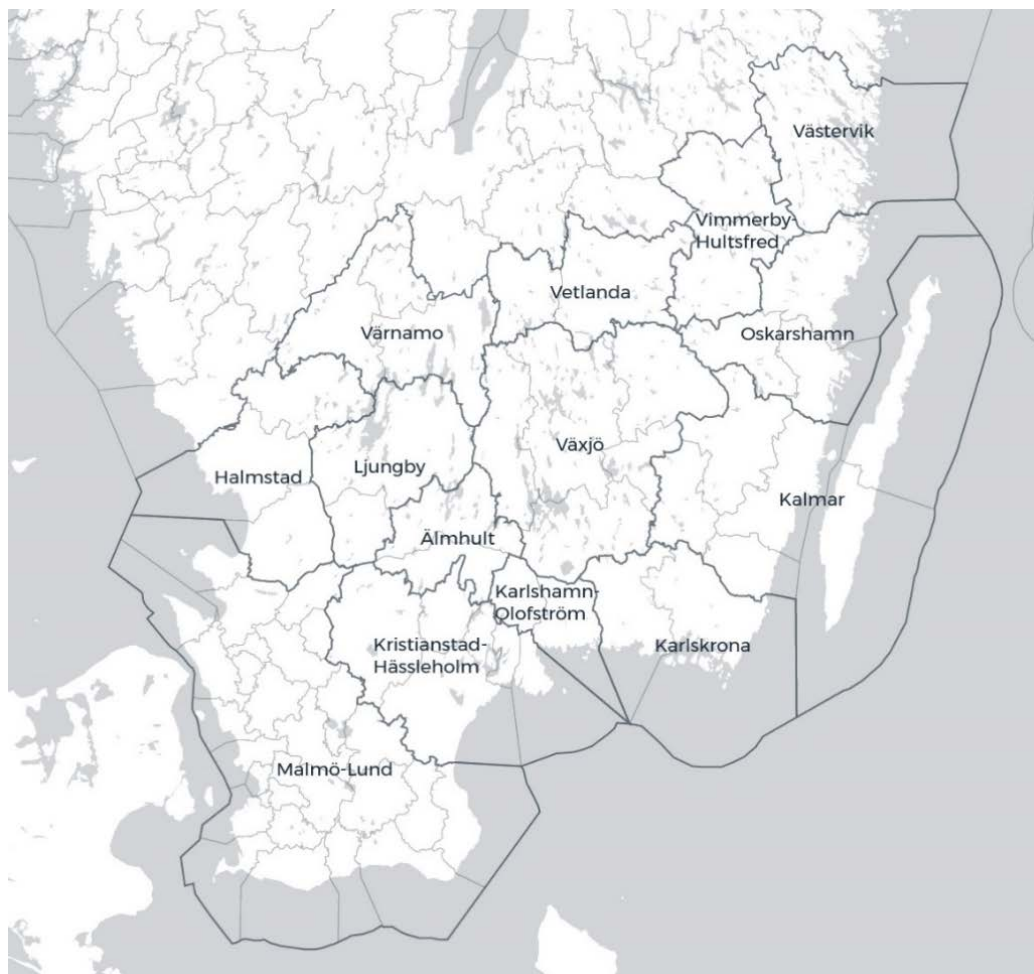
Figur 2 Övergripande transportsystem i Blekinge. Källa: Länstransportplan för Blekinge 2018-2029.

I ett funktionellt perspektiv kan länets fem kommuner delas in i tre lokala arbetsmarknader namngivna efter LA-regionernas största pendlingskommun: Karlskrona (Karlskrona och Ronneby), Karlshamn-Olofström (Karlshamn och Olofström) samt Kristianstad-Hässleholm där Sölvesborgs kommun ingår. Dessa regioner representerar avgränsade funktionella geografier inom vilka individer i hög utsträckning både bor och arbetar.

#### 4.1 FUNKTIONELLA REGIONER I BLEKINGE OCH SÖDRA SVERIGE

Följande avsnitt beskriver de lokala arbetsmarknaderna i Blekinge samt de större arbetsmarknaderna i regionens omgivning. Beskrivningen utgår från fyra huvudsakliga teman; befolkning, näringsliv och arbetsmarknad, kunskapsinnehåll samt ekonomi och tar stöd i den teori och de nyckelfaktorer för utveckling och attraktionskraft som beskrevs i föregående kapitel. Detta lägger grunden för att i kommande kapitel fördjupa systemanalysen utifrån ett mer detaljerat perspektiv utifrån regionens tätorter.

För att beskriva regionernas översiktliga karaktär används SCB:s definition av Lokala Arbetsmarknader (LA) som analysområde. I jämförelsen ingår de tre LA-regionerna inom eller delvis inom Blekinge (Karlskrona, Karlshamn-Olofström samt Kristianstad-Hässleholm) samt 11 kringliggande LA-regioner i södra Sverige (figur 3).



Figur 3. Lokala arbetsmarknadsregioner i Blekinge och södra Sverige 2017. Källa: WSP:s bearbetning av regional arbetsmarknadsstatistik från SCB.

### 4.1.1 Befolkning

Befolkningens storlek, täthet och sammansättning är viktiga faktorer som påverkar förutsättningarna till regional utveckling. Enligt teorierna i den nya ekonomiska geografin växer stora, täta regioner just i kraft av sin storlek. Orsakerna till detta är att stora regioner generellt erbjuder ett större utbud av olika funktioner och nyttigheter än mindre regioner, vilket är attraktivt för både individer och företag. Detta leder bland annat till specialisering och stordriftsfördelar, vilket i sin tur förstärker regionens attraktionskraft och konkurrensförmåga.

I södra Sverige är det just de befolkningsmässigt större regionerna som haft högst befolkningstillväxt under det senaste decenniet. Undantaget är Kristianstad-Hässleholm som haft en lägre befolkningstillväxt än exempelvis Växjö, Halmstad och Kalmar. Av Blekinges tre LA-regioner är Kristianstad-Hässleholm den region som har störst folkmängd. Av dess dryga 182 000 invånare bor 17 500 i Sölvesborg och resterande i Skåne län. LA-regionerna Karlskrona samt Karlshamn-Olofström ligger helt inom Blekinge. Utvecklingen i dessa två regioner har sedan 2008 varit i linje med utvecklingen i storleksmässigt jämförbara omgivande regioner (figur 4).

Funktionell region	Folkmängd 2018	Förändring 10 år
Malmö-Lund	1 182 154	11%
<b>Kristianstad-Hässleholm</b>	<b>182 168</b>	<b>6%</b>
Växjö	143 168	10%
Halmstad	137 530	10%
Kalmar	131 126	7%
<b>Karlskrona</b>	<b>96 388</b>	<b>5%</b>
Värnamo	73 947	5%
Oskarshamn	46 578	3%
<b>Karlshamn-Olofström</b>	<b>45 845</b>	<b>4%</b>
Vetlanda	39 058	5%
Ljungby	38 727	5%
Västervik	36 696	1%
Älmhult	30 757	9%
Vimmerby-Hultsfred	30 114	2%

Figur 4. Folkmängd 2018 och befolkningsutveckling i funktionella regioner i södra Sverige. Regioner i Blekinge Källa: SCB.

### 4.1.2 Utbildningsnivåer

En väl utbildad befolkning har stor betydelse för den regionala utvecklingen, bland annat genom att hög utbildningsnivå generellt samvarierar med hög tillväxt och produktivitet. Den har även positiva effekter på befolkningens hälsa och livslängd. Samtidigt går allt färre jobb idag att klara utan de färdigheter som kommer av en grundläggande utbildning. Det är därför av intresse att studera andel av befolkningen utan gymnasieutbildning såväl som andelen med högre utbildning.

Utbildningsnivåerna är ofta högre i befolkningsmässigt större regioner än i mindre. I statistiken för undersökta regioner ses detta både på befolkningsandelen med högst 9 år i grundskola och på andelen med högre

utbildning, även om skillnaden är större för högre utbildning än grundskola. Växjö LA hade exempelvis mer än dubbelt så hög andel med högre utbildning som Karlshamn-Olofström LA år 2017 men andelen utan gymnasieutbildning var jämförbar i båda regioner. Kristianstad-Hässleholm LA står här ut mot mönstret med en lägre befolkningsandel med högre utbildning än flera befolkningsmässigt mindre regioner (figur 5.).

<b>Funktionell Region</b>	<b>9 år i grundskola eller mindre</b>	<b>3 år eftergymnasial utbildning eller högre</b>
Växjö	19%	34%
Malmö-Lund	17%	24%
<b>Karlskrona</b>	<b>18%</b>	<b>21%</b>
Kalmar	19%	19%
Halmstad	19%	19%
<b>Kristianstad-Hässleholm</b>	<b>21%</b>	<b>16%</b>
Älmhult	21%	15%
Västervik	20%	15%
<b>Karlshamn-Olofström</b>	<b>20%</b>	<b>15%</b>
Oskarshamn	22%	13%
Ljungby	21%	12%
Värnamo	25%	12%
Vetlanda	23%	12%
Vimmerby-Hultsfred	24%	10%

Figur 5. Högsta avslutade utbildning hos befolkningen (16-74 år) år 2017. Källa: SCB.

### **4.1.3 Sysselsättning och utveckling**

En väl fungerande arbetsmarknad karaktäriseras av en hög nivå på sysselsättningen och en produktiv användning av arbetskraften. Storleken på, och utvecklingen av, sysselsättningen är en grundläggande indikator på en regions förmåga att attrahera företag och arbetstillfällen. Storleken har betydelse eftersom ju fler sysselsatta som finns på en plats, desto större blir möjligheterna till matchning, delning och lärande. När regionerna blir tillräckligt stora uppstår dessutom självförstärkande effekter genom ökad attraktivitet som ytterligare stärker regionens förmåga att locka nya företag.

Förvärvsgraden, dvs. hur stor andel av befolkningen som arbetar, påverkar förutsättningarna för regionen på flera sätt. Högre förvärvsgrad innebär högre skatteintäkter, vilket skapar möjligheter för offentliga investeringar. För individen innebär arbete en stabilare privatekonomi, vilket i sin tur skapar möjligheter till långsiktiga ekonomiska beslut såsom bostadsköp. Utöver detta har sysselsatta överlag bättre hälsa än personer utanför arbetsmarknaden. En hög förvärvsgrad gynnar också arbetsmarknadens funktionssätt genom bättre förutsättningar till matchning mellan näringslivets behov och befolkningens kompetens.

De tre LA-regionerna i Blekinge har en något lägre förvärvsgrad än genomsnittet bland LA-regioner i södra Sverige. Utvecklingen har dock varit positiv i alla tre LA-regioner sedan 2008, speciellt i Karlshamn-Olofström LA som har tredje högst utveckling bland undersökta regioner, efter Kalmar och Malmö-Lund (figur 6).

Funktionell region	Antal sysselsatta 2017	Förvärvsgrad	Utveckling förvärvsgrad 10 år
Malmö-Lund	530 214	56%	1,6%
<b>Kristianstad-Hässleholm</b>	<b>82 751</b>	<b>56%</b>	<b>0,6%</b>
Växjö	68 556	60%	-0,2%
Halmstad	65 711	59%	1,1%
Kalmar	62 347	58%	1,7%
<b>Karlskrona</b>	<b>43 949</b>	<b>56%</b>	<b>0,6%</b>
Värnamo	37 601	63%	-0,8%
Oskarshamn	21 745	57%	-0,6%
<b>Karlshamn-Olofström</b>	<b>20 862</b>	<b>55%</b>	<b>1,4%</b>
Vetlanda	18 996	60%	0,4%
Ljungby	18 717	59%	-0,8%
Västervik	16 406	54%	0,3%
Älmhult	14 330	59%	0,2%
Vimmerby-Hultsfred	13 860	55%	0,0%

Figur 6. Antal sysselsatta (16+ år) och förvärvsgrad 2017 samt förändrad förvärvsgrad i procentenheter från år 2008. Källa: SCB.

#### 4.1.4 Branschstruktur och branschbredd

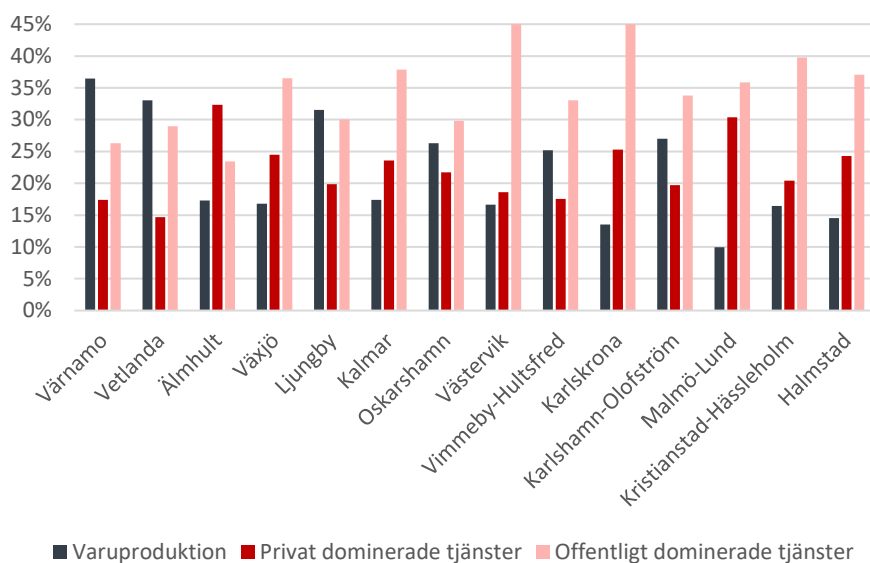
Branschstruktur innebär vanligtvis att mäta hur många sysselsatta som finns inom olika branscher. Olika regioner har olika profil på sin branschstruktur. Vissa är koncentrerade kring varutillverkning, andra kring tjänstebaserade näringar. Arbetsmarknaden i Sverige har sedan lång tid genomgått en strukturomvandling från dominerande varuproduktion till tjänsteproduktion. Denna process har skett i alla regioner, men i olika grad.

Strukturomvandlingen har varit särskilt påtaglig i de större regionerna. Tjänstesektorns ökning sedan 1950-talet kan delvis förklaras den offentliga sektorns framväxt. Men även den privata tjänstesektorn har ökat kraftigt. Handel, hotell och restaurang är nu den största privata tjänstebanschen i Sverige, följt av finansiella företag och företagstjänster. En del av ökningen i sysselsättning i den privata tjänstesektorn förklaras av att företag inom tillverkningsindustrin låter tjänsteföretag utföra tjänster som tidigare låg inom den egna verksamheten, t.ex. transporter, städning och ekonomi. Vidare har tjänsteinnehållet i tillverkningsföretagen ökat, ibland kallat "tjänstefiering". En annan förklaring till utvecklingen av de privata tjänsterna är ökade inslag av privata aktörer inom offentligt finansierade välfärdstjänster. Varuproduktionen i Sverige har sedan länge varit stark, men teknikutveckling och ökad produktivitet har gjort att antalet sysselsatta minskat. Samtidigt har sysselsättningen inom tjänstesektorn ökat markant, bland annat tjänster mot annan produktion och tjänster som riktar sig till hushåll.

För att förtydliga strukturella skillnader mellan regionerna redovisas tre branschaggregat; varuproduktion, privat dominerade tjänster och offentligt dominerade tjänster (figur 7). Karlshamn-Olofström LA har som enda region i Blekinge större andel varuproduktion (bl. a. Volvo och Finnveden) än privat tjänsteproduktion. Karlskrona LA utmärker sig genom sin höga andel

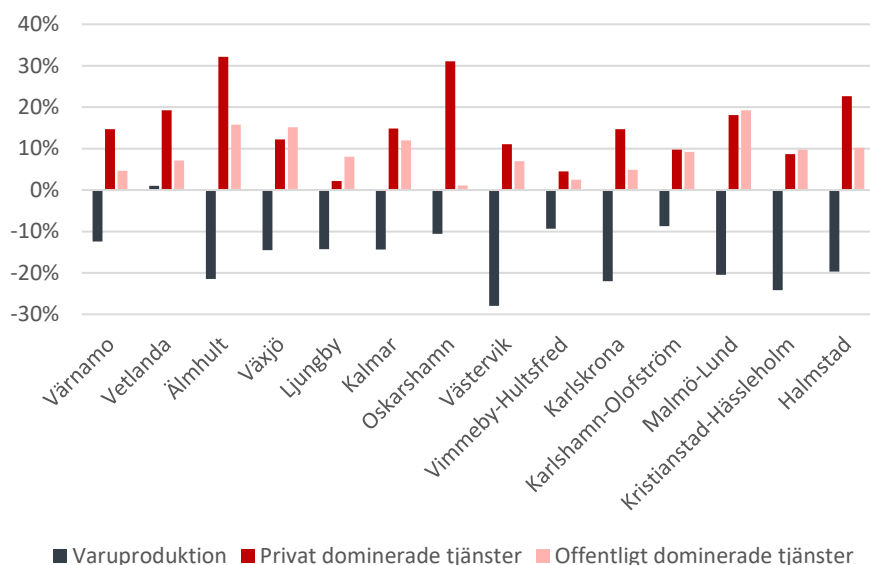


sysselsatta inom offentlig sektor, vilket huvudsakligen är kopplade till militär verksamhet, Blekinge Högskola och Boverket.



Figur 7. Branschstruktur 2016. Källa: SCB/RAPS-RIS.

Nästan samtliga undersökta LA-regioner har haft en nedgång i antalet sysselsatta inom varuproduktion 2007-2016 och en samtidig tillväxt av antalet sysselsatta inom privata och offentliga tjänster. Karlshamn-Olofström LA har i jämförelse med övriga Blekinge och omgivande LA-regioner haft en förhållandevis liten nedgång av antalet sysselsatta inom varuproduktion. Karlskrona LA är den region i länet som haft starkast utveckling inom privat tjänstenäring under perioden (figur 8).

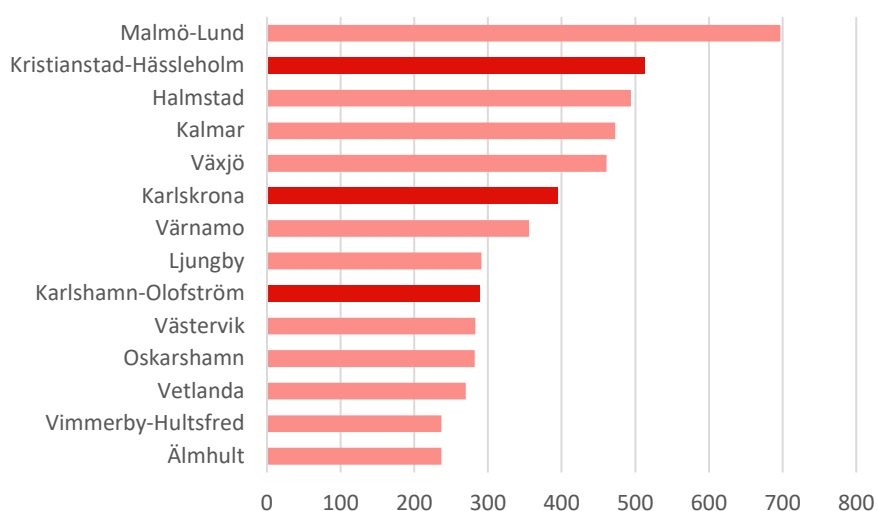


Figur 8. Utveckling av branschaggregat 2007-2016. Källa: SCB/RAPS-RIS.

En annan faktor som påverkar förutsättningarna för regional utveckling och som är nära kopplad till branschstrukturen är branschbredden, dvs. hur många olika branscher som finns representerade i en region. En hög branschbredd är positivt, eftersom den underlättar matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare, men också för att den bidrar till en robustare arbetsmarknad. Hög branschbredd skapar motståndskraft mot sektoriella

nedgångar genom att det finns fler alternativ på arbetsmarknaden. Ju fler branscher som finns representerade i en funktionell region, desto högre är sannolikheten att individer finner ett arbete som passar deras utbildning. Detta skapar i sin tur gynnsamma förutsättningar för ökad produktivitet och tillväxt. Låg branschbredd och låg tillgänglighet till arbetsmarknader med hög branschbredd tenderar å andra sidan att hämma utvecklingen i perifera och solitära LA-regioner genom att alternativen på arbetsmarknaden är färre.

Branschbredden i de undersökta LA-regionerna har en tydlig koppling till folkmängd, och sysselsättningen i respektive region, där regionerna med störst folkmängd också har störst branschbredd. I den befolkningsmässigt största regionen Malmö-Lund LA med 1,2 miljoner invånare finns 84 % av de 831 undersökta branscherna representerade. I den minsta regionen Vimmerby-Hultsfred LA med 30 000 invånare är motsvarande siffra 29 %. Siffrorna för Blekinges tre LA-regioner följer även kopplingen till befolkningens storlek och har en branschbredd i linje med andra storleksmässigt jämförbara LA-regioner i södra Sverige. I Kristianstad-Hässleholm LA med 180 000 invånare är 62 % av branscherna representerade, Karlskrona LA med 96 000 invånare har en branschbredd på 47 % och Karlshamn-Olofström LA med 46 000 invånare 35 % (figur 9).



Figur 9. Branschbredd i undersökta LA-regioner 2016 mätt utifrån 5-siffrig SNI2007 med 831 möjliga branscher. Källa: SCB/RAPS-RIS.

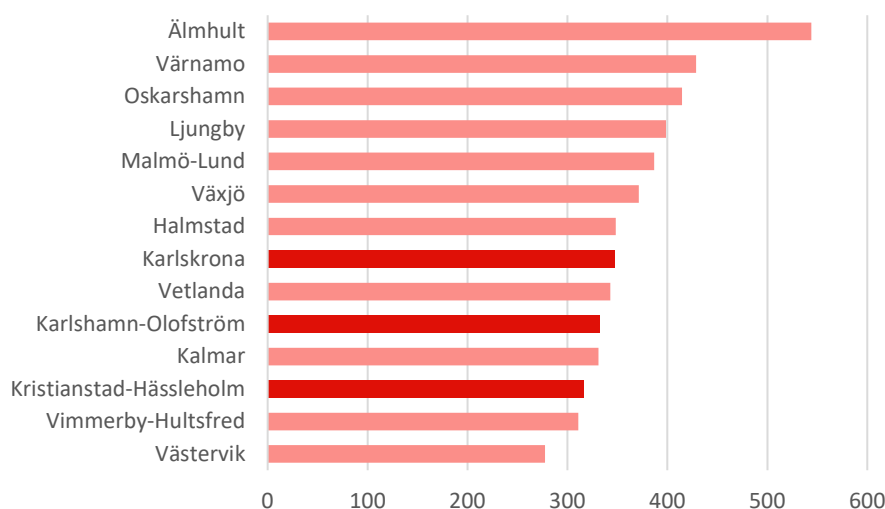
#### 4.1.5 Förädlingsvärde

Som tidigare nämnts påverkar bland annat arbetsmarknadens storlek och utveckling, branschstruktur och arbetskraftens kompetens förutsättningarna för regional utveckling. Men produktiviteten har också stor betydelse för den långsiktiga utvecklingen. Produktivitet kan mätas på många olika sätt, men i detta sammanhang menas det samlade värdet av de varor och tjänster som produceras i en region, utslaget per capita.

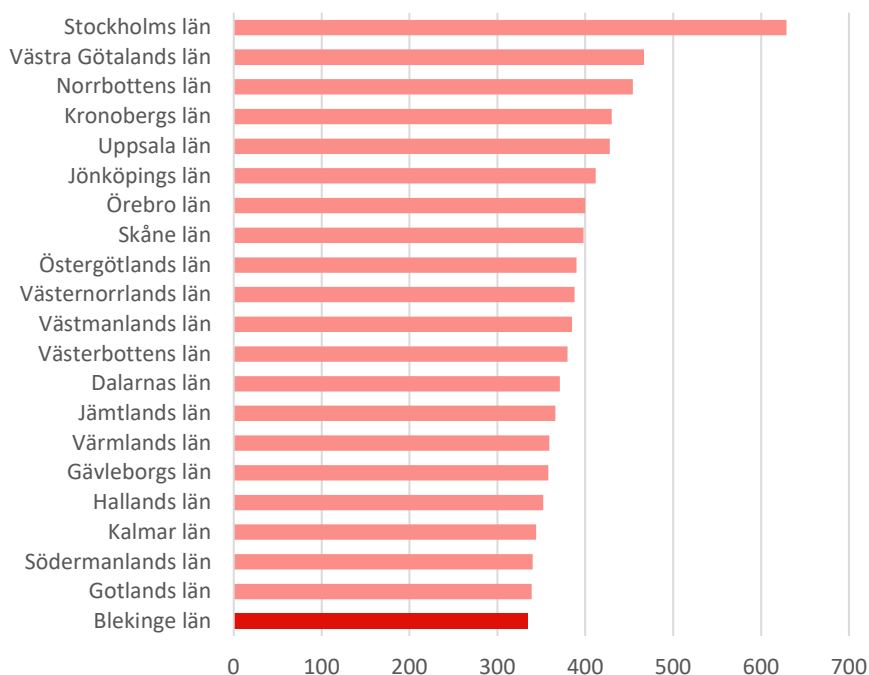
Ett vanligt mått på detta brukar kallas *förädlingsvärde*, eller annorlunda uttryckt, bruttoregionprodukt (BRP). Detta är ett effektivitetsmått som mäter det ekonomiska utfallet i förhållande till arbetsinsatsen, och speglar regionens ekonomiska välbefinnande. Ju högre produktivitet desto mer effektivt används resurserna. Ekonomisk tillväxt mäts alltså inte bara genom exempelvis ökad sysselsättning, utan också *hur pass ekonomiskt effektiv*

*regionen är som helhet.* En stor del av den långsiktiga tillväxten beror på ökande produktivitet snarare än på en ökning av den genomsnittliga arbetsinsatsen.

2016 återfanns samtliga LA-regioner i Blekinge på under halvan av de jämförda LA-regionerna i södra Sverige (figur 10). För 2017 finns idag ingen statistik publicerad för funktionella regioner eller kommuner, men däremot preliminär statistik över Sveriges län. Enligt denna hade Blekinge län landets lägsta BRP per person år 2017 (figur 11). Näringslivets produktivitet och omställningsförmåga till andra verksamheter behöver därför vara en central fråga för regionen att diskutera framöver. Trots att utfallet ser relativt dystert ut för Blekinge som helhet så pekar det samtidigt på att det finns en stor förbättringspotential för den ekonomiska effektiviteten i regionen.



Figur 10. Bruttoregionalprodukt per person 2016, tusentals kronor. Källa: SCB.



Figur 11. Bruttoregionalprodukt per person i Sveriges län (preliminär 2017), tusentals kronor. Källa: SCB.

## 5 ORTERNAS INNEHÅLL OCH UTVECKLINGSEGENSKAPER

Denna del av analysen kartlägger orternas tillväxtegenskaper med utgångspunkt från deras innehåll och karaktär inom olika tematiska områden. Med utgångspunkt i aktuell geografisk forskning och empiri inleds varje avsnitt med en kort beskrivning av hur det tematiska området påverkar platsernas utvecklingsförutsättningar.

Vilka egenskaper kännetecknar livskraftiga orter? Vilken roll har utbildningsnivå eller branschstruktur för orternas tillväxt och utvecklingsförmåga? Därefter undersöks mönstret i Blekinge, och förutsättningarna för tillväxt i olika delar av Blekinge kartläggs.

Kartläggningen syftar till att illustrera hur de övergripande utvecklingsförutsättningarna ser ut i olika delar av Blekinge med utgångspunkt från några grundläggande egenskaper:

- Befolkningsstorlek
- Befolkningsutveckling
- Befolkningens åldersstruktur
- Kompetens och utbildning
- Sysselsättning
- Sysselsättningsutveckling
- Branschstruktur
- Branschbredd

### **5.1.1 Ett nyanserat funktionellt perspektiv**

Det föregående kapitlet fokuserade på de funktionella regionerna på en övergripande funktionell nivå (LA-regioner). Denna nivå säger dock lite om hur utvecklingsmöjligheterna varierar inom de funktionella regionerna. Blekinge är inte likformigt, och innehåll och förutsättningar skiljer sig åt mellan olika regiondelar. För att belysa länets olikartade karaktär och funktionella egenskaper behövs en mer nyanserad studie. Av denna anledning bortses fortsättningsvis i denna rapport från läns- och kommungränser och fokus sätts istället på tätorternas innehåll och karaktär, och i kapitel 7 studeras hur orterna är sammankopplade i funktionella regioner.



## 5.2 BEFOLKNINGEN I BLEKINGES TÄTORTER

### **5.2.1 Hur påverkar befolkningsstrukturen orternas utvecklingsförutsättningar?**

Befolkningens storlek, täthet och sammansättning är viktiga faktorer som påverkar förutsättningarna till regional utveckling. Ett av de grundläggande antagandena i den nya ekonomiska geografin är att en plats storlek är avgörande för den långsiktiga utvecklingen. Ju större, tätare och tillgänglig en plats är, desto starkare utveckling kan förväntas. Överlag kommer därför större och mer funktionellt sammankopplade orter att växa mer och snabbare än mindre. Orsakerna till detta är att större platser generellt erbjuder fler funktioner än mindre platser, vilket är attraktivt för både individer och företag. Detta leder bland annat till ökad specialisering och stordriftsfördelar, vilket i sin tur förstärker platsens attraktionskraft och konkurrensförmåga. Storlek är därför en viktig tillväxtegenskap.

Men även om utvecklingen gynnas av en stor befolkning så är det inte den enda faktorn som har betydelse. Befolkningens åldersstruktur har också stor betydelse för regionens tillväxtförutsättningar. Eftersom de mest flyttningsbenägna är yngre individer (oftast kvinnor) i yrkesverksamma åldrar har detta inneburit att mindre orter och landsbygden generellt fått en allt högre andel äldre befolkning där män är överrepresenterade. Samtidigt består befolkningen i större orter av en högre andel yngre befolkning där kvinnorna är överrepresenterade. Detta är inte unikt för Blekinge, utan är en del av en nationell förändring av Sveriges åldersstruktur samt generella flyttningsmönster.

En utveckling mot en skev åldersstruktur förändrar de långsiktiga behoven av samhällsservice och efterfrågan på kommersiellt utbud i orterna. Orter med en allt högre andel äldre riskerar därför att stagnera, medan orter med en förhållandevis ung befolkning generellt har bättre förutsättningar till framtida utveckling. Platser som däremot har en hög andel av befolkningen i yrkesverksamma åldrar (20-64 år) visar sig överlag ha bättre förutsättningar till en gynnsam utveckling än platser med en hög andel äldre. En förhållandevis ung befolkning åtföljs oftast av högre sysselsättningsgrad och högre inkomster.

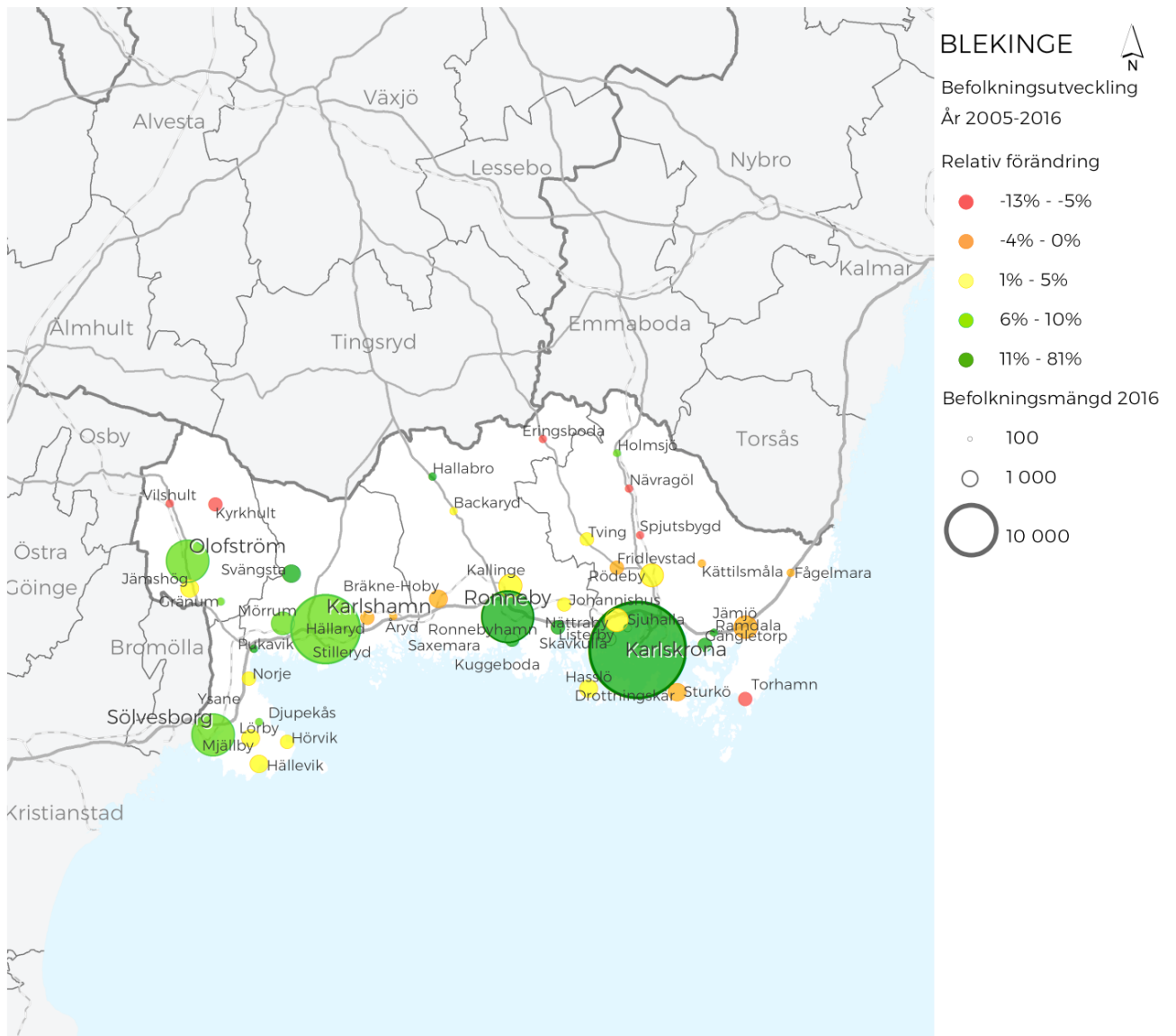
### **5.2.2 Befolkningsutvecklingen i Blekinges tätorter**

Blekinges befolkning är tydligt koncentrerad till kommunhuvudorterna där över hälften av regionens befolkning bor. Huvudorterna ligger i huvudsak längs en öst-västlig axel i regionens södra delar och det är längs denna axel som huvuddelen av den regionala aktiviteten sker. Inlandet karaktäriseras av förhållandevis få och små orter.

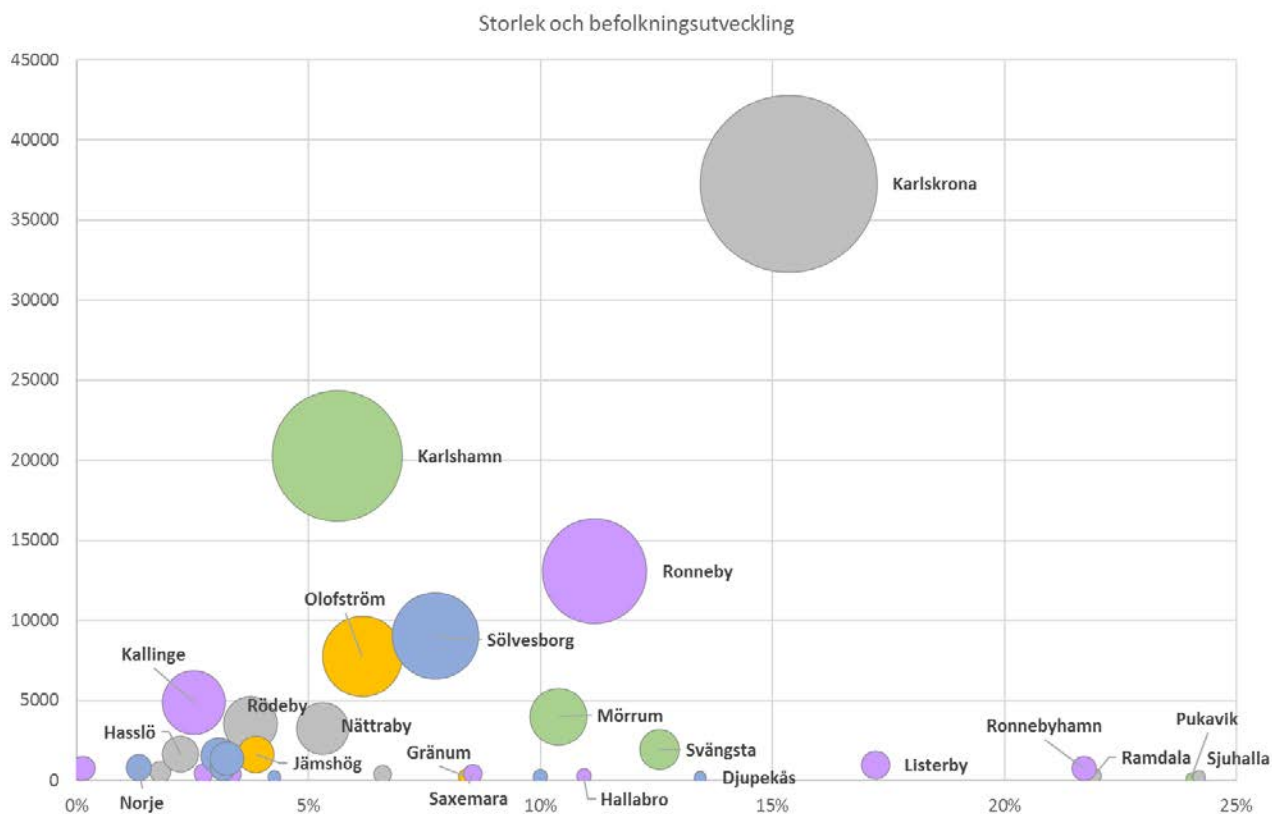
Befolkningsutvecklingen i Blekinges tätorter ger visst stöd för att ortsstorleken gynnar befolkningsutvecklingen, även om tillväxtmönstret inte entydigt (figur 12-13). De större orterna i Blekinge har överlag haft en mer positiv befolkningsutveckling än mindre orter. Nästan 80 procent av den befolkningstillväxt som skett mellan 2005 och 2016 har ägt rum i regionens kommunhuvudorter. Karlskrona tätort har ensamt stått för nästan hälften av denna befolkningsökning. Samtidigt har befolkningen i många av de mindre orterna varit oförändrad eller minskat.

En slutsats av ovanstående resonemang är att ortsstorleken är en viktig faktor att ta hänsyn till för att förstå för orternas tillväxtpotential. En del av utvecklingsmönstret för Blekinges tätorter kan förklaras av en generell urbaniseringstrend som i grunden har att göra med individers preferenser samt stora platsers attraktivitet. Detta ansluter väl till teorierna i den nya ekonomiska geografin, dvs. att stora och sammankopplade miljöer växer mer än mindre.

I ett regionalt sammanhang förefaller alltså Karlskrona och övriga kommunhuvudorter i regionen ha särskilt gynnsamma förutsättningar till fortsatt positiv befolkningsutveckling. Även om Karlskrona ur ett rent storleksmässigt perspektiv i teorin har bäst tillväxtförutsättningar i Blekinge, så kan storleken inte ensamt förklara potentialen till fortsatt utveckling: Sambandet mellan storlek och tillväxt är inte mekaniskt. Givet ett perfekt samband skulle Karlshamns tätort ha en högre tillväxt än man faktiskt haft, vilket leder in till slutsatsen att orternas livskraft naturligtvis påverkas av fler faktorer än befolkningens storlek. Det finns stora orter med låg tillväxt och små orter med hög tillväxt. Förklaringarna behöver sökas på annat håll. I nästa avsnitt undersöks en av dessa faktorer, nämligen åldersstrukturens betydelse för utvecklingen i Blekinges tätorter.



Figur 12. Befolkningsutveckling i Blekinges tätorter 2005-2017. Källa: SCB



Figur 13. Storlek och relativ befolkningsutveckling (%) för orter i Blekinge 2005-2017. Cirkloras storlek är proportionell mot befolkningsstorleken i orterna. Källa: SCB

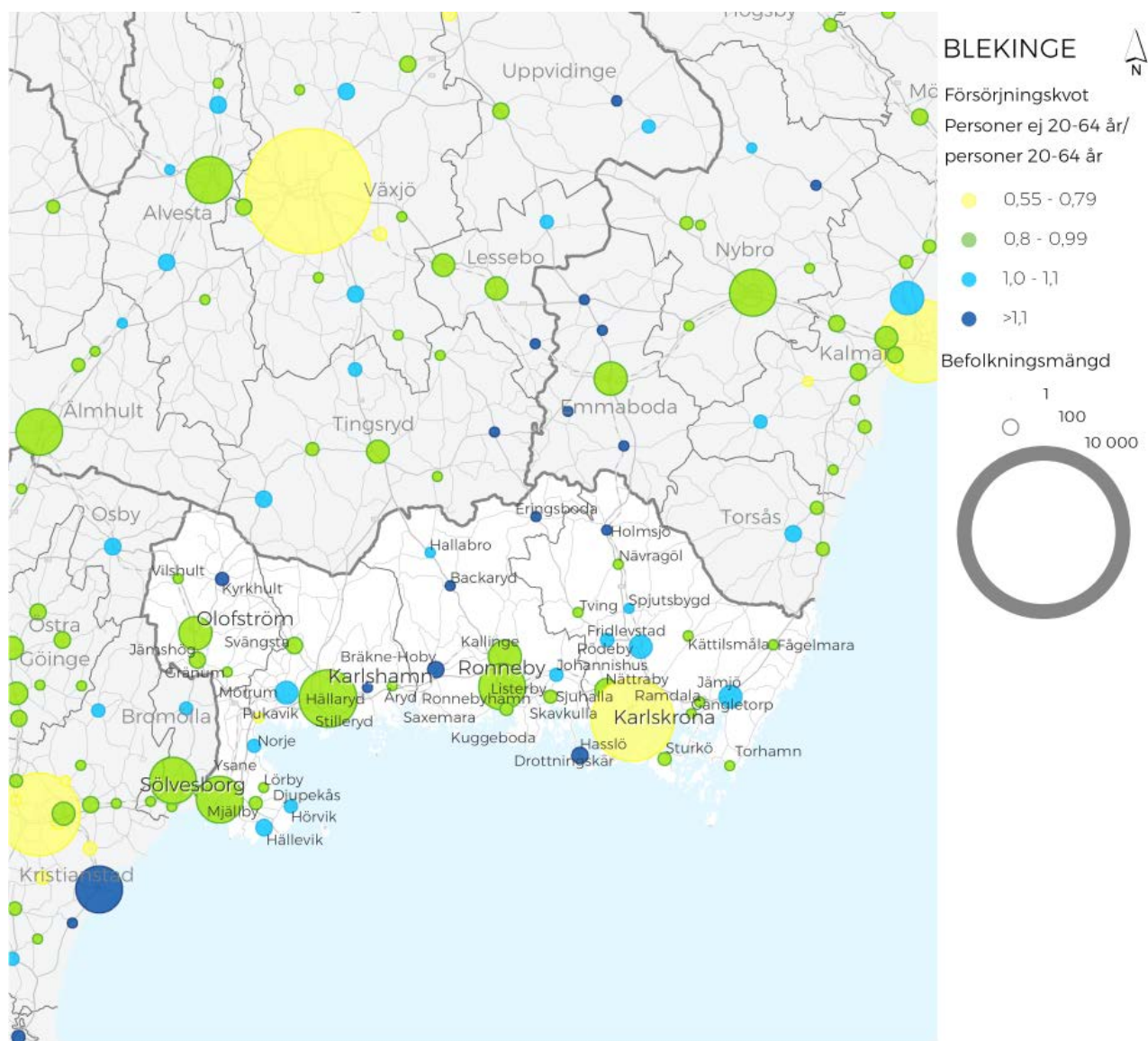
### 5.2.3 Åldersstrukturen i Blekinges tätorter

Ett enkelt mått på orternas åldersstruktur är försörjningskvot (antal yngre och äldre i förhållande till antal personer i yrkesverksamma åldrar). Detta innebär att ju lägre denna kvot är, desto mer gynnsam är åldersstrukturen. Platser som har hög försörjningskvot innebär enkelt uttryckt att få ska försörja många. Detta mått är egentligen mest relevant på kommunnivå, eftersom det ger en indikation på det offentliga åtagandet. Men måttet ger samtidigt en översiktlig bild av variationer i åldersstrukturen mellan olika platser, vilket i sin tur är en indikation på den framtida utvecklingspotentialen för orterna.

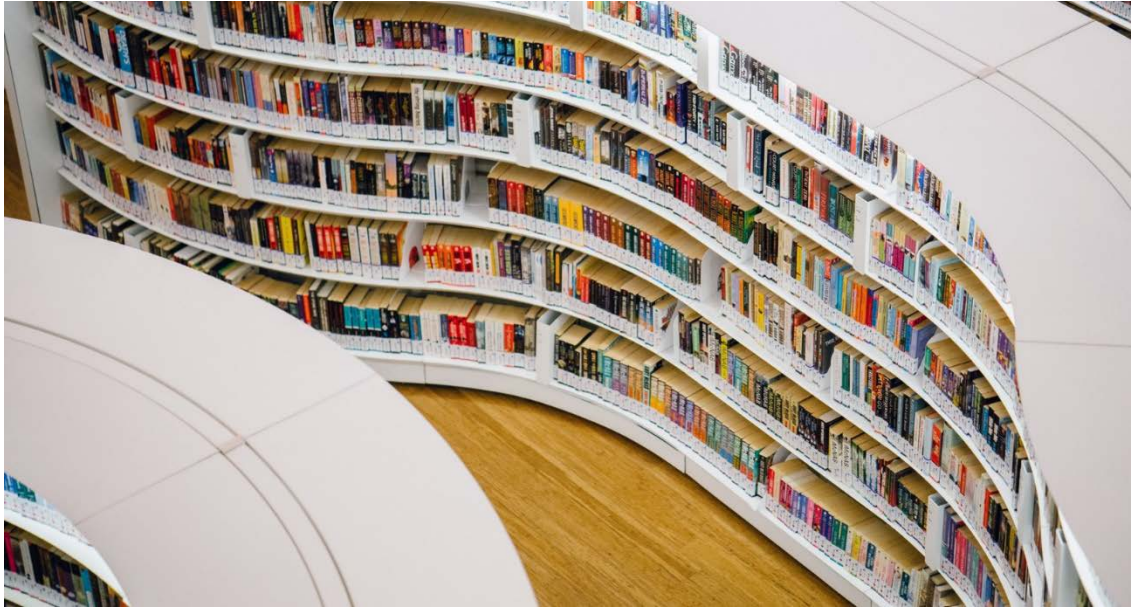
Åldersstrukturen i Blekinges tätorter visar att de större orterna generellt har en åldersstruktur som skapar mer gynnsamma förutsättningar till utveckling jämfört med de mindre orterna. Särskilt Karlskrona har en jämförelsevis låg försörjningskvot. Karlskrona uppvisar dessutom stora likheter i åldersstruktur med andra regionhuvudorter i omgivande län, exempelvis Växjö, Kalmar och Kristianstad, vilket är också ett mönster som kan observeras i de flesta av Sveriges regioner (figur 14).

Sett enbart till orternas demografiska profil har alltså de större orterna i Blekinge i allmänhet, och Karlskrona i synnerhet, därför bättre utvecklingsförutsättningar än mindre orter i regionen.





Figur 14. Försörjningskvot i Blekinges tätorter 2017. Antal unga och äldre (0-19 år + 65+ år) som andel av antal individer i arbetsföra åldrar (20-64 år). Källa: SCB.



## 5.3 KOMPETENS OCH UTBILDNING

### **5.3.1 Hur påverkar utbildningsnivån orternas utvecklingsförutsättningar?**

Produktion och tjänster blir alltmer specialiserade. Allt färre jobb går i dag att klara utan de färdigheter som kommer av en grundläggande utbildning. Företagen behöver därför i allt högre utsträckning en välutbildad arbetskraft. Frågan om kompetens- och arbetskraftsförsörjning är central för landets regioner. På en arbetsmarknad med allt högre kvalifikationskrav är befolkningens utbildningsnivå en viktig faktor för den regionala utvecklingspotentialen. Regioner med tydliga obalanser mellan näringslivets efterfrågan och arbetskraftutbudets kvalifikationer står inför stora utmaningar om inte efterfrågan kan mötas av en ökad inpendling.

En väl utbildad befolkning, med kunskaper och färdigheter som motsvarar de krav som ställs på arbetsmarknaden, har stor betydelse för orternas utveckling. Personer med hög utbildning är i högre utsträckning i arbetskraften och i mindre grad arbetslösa. De är i högre utsträckning sysselsatta och har högre lön. Utbildning leder dock inte automatiskt till högre sysselsättning och lägre arbetslöshet, utan bidrar i första hand till högre produktivitet, vilket i sin tur ger högre löner och levnadsstandard. Utbildning samvarierar också positivt med de flesta arbetsmarknadsindikatorer. Hög utbildningsnivå har också positiva effekter på sociala faktorer som hälsa och livslängd, och produktiviteten i nästa generation. Individernas utbildning är alltså inte bara till nytta för dem själva utan också för samhällets välstånd.

Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att en ändamålsenlig kompetensnivå inte automatiskt är synonymt med högre teoretisk utbildning, utan en utbildning som är anpassad efter arbetsmarknadens behov. Men i ljuset av den pågående strukturomvandlingen, dvs. den gradvisa omställningen av arbetsmarknaden från varuproduktion till tjänsteproduktion,

är högre utbildning en god indikator för orternas kompetensinnehåll och framtida utvecklingsförmåga.

### **5.3.2 Kunskapsinnehåll i Blekinges tätorter**

Givet de teoretiska kopplingarna mellan utbildningsnivåer och utvecklingspotential som sammanfattades i föregående avsnitt, hur ser då utbildningsnivåerna ut i Blekinges tätorter?

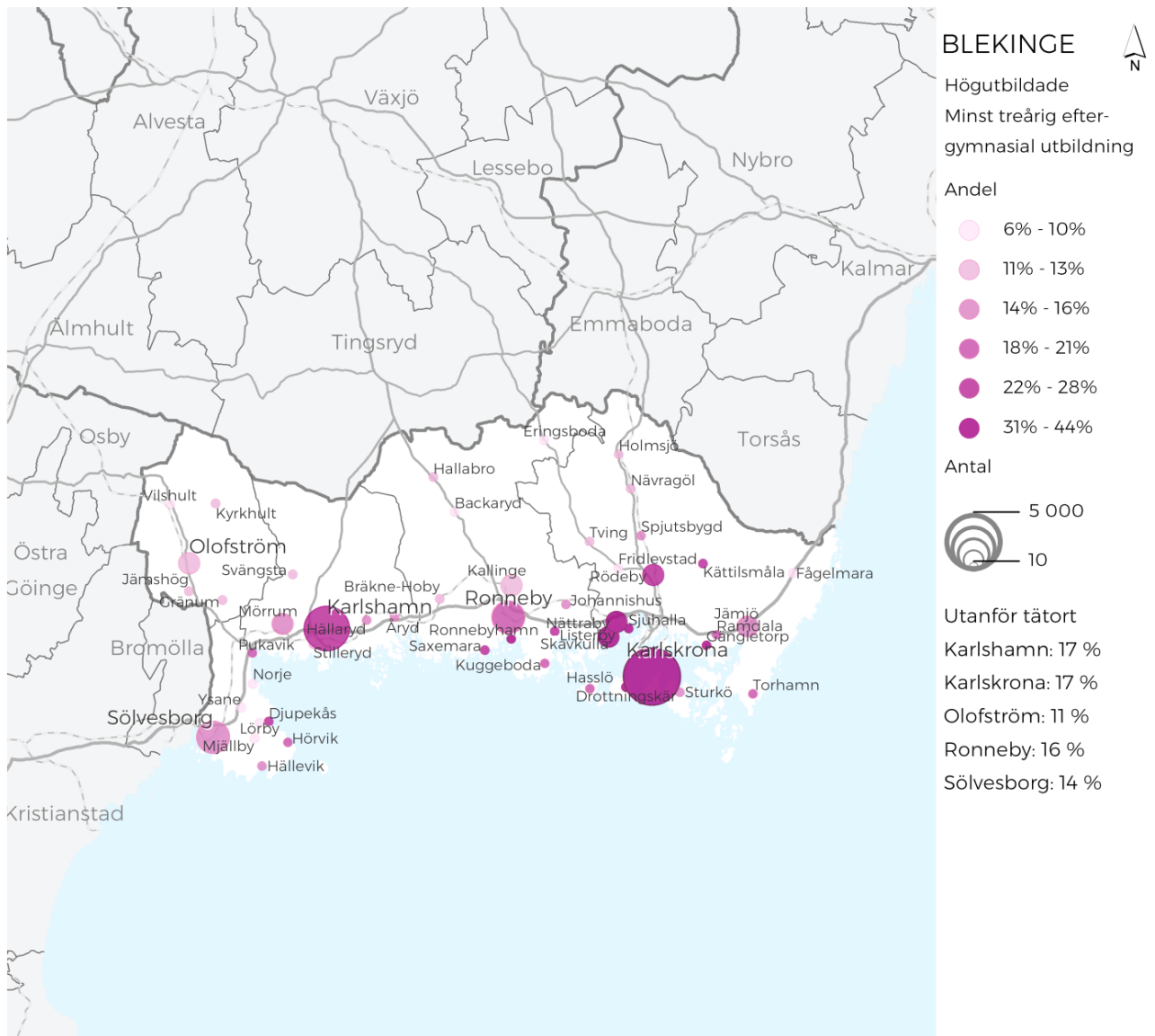
Figur 15 visar antal och andel högutbildade i Blekinges tätorter 2017 samt utvecklingen sedan 2008. Figuren ger anledning till att kommentera några intressanta observationer.

För det första är det tydligt att den högutbildade befolkningen är förhållandevis koncentrerad till Karlskrona och Karlshamn. Även mindre orter som ligger i anslutning till framför allt Karlskrona kännetecknas av högt kunskapsinnehåll. En sannolik orsak till detta mönster är att de mindre orterna är funktionellt kopplade till Karlskrona (se vidare nästa kapitel) och kan därför betraktas vara en del av Karlskronas funktionella omland.

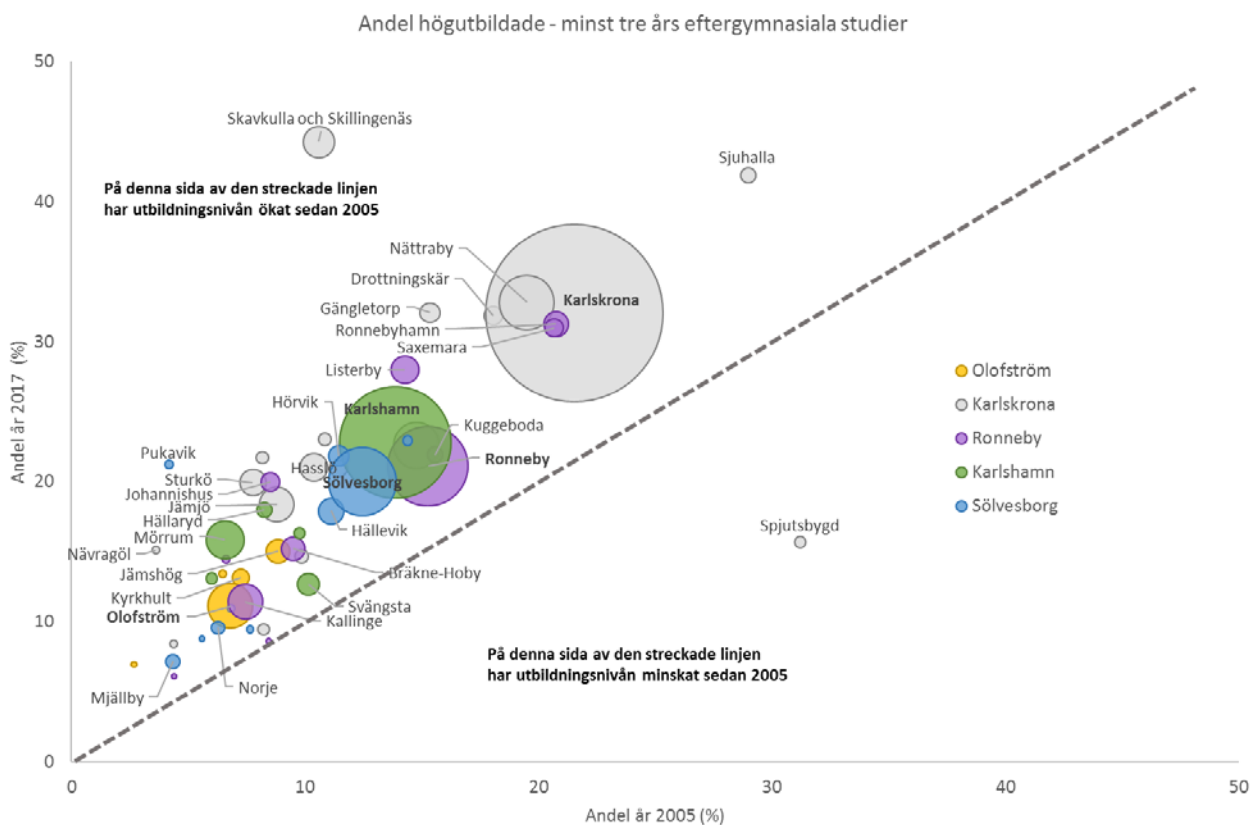
Övriga orter, exempelvis Olofström och Sölvesborg, har betydligt lägre utbildningsnivåer. Orsakerna till detta kan vara flera, men det ligger nära till hands att anta skillnaderna i utbildningsnivå har att göra med skillnader i näringslivsstruktur mellan orterna (se vidare nästa avsnitt).

För det andra pekar statistiken på att andelen högutbildade ökar i princip alla orter i Blekinge. Detta är inte unikt för Blekinge, utan är en del av en generell ökning av andelen högutbildade i riket som helhet. Däremot finns det tendenser till att de större orterna, och då särskilt Karlskrona, ökar mer än mindre orter (figur 16).

Utbildningsmönstret i Blekinges tätorter leder till en övergripande slutsats. Utbildningsnivåerna är generellt högre i större orter, men det finns undantag som behöver förklaras av andra faktorer. Enbart sett till ett kompetens- och utbildningsperspektiv har därmed de största orterna i bättre utvecklingsförutsättningar än mindre orter, men potentialen påverkas också av i vilket funktionellt sammanhang som orterna ligger i. Mindre orter i exempelvis Karlskronas funktionella närhet kan därmed dra nytta av att de ingår i en arbetsmarknad tillsammans med andra orter med högt kunskapsinnehåll.



Figur 15. Antal och andel högutbildade (16-74) i Blekinges tätorter 2017. Källa SCB



Figur 16. Utveckling av andel högutbildade (16-74 år, minst tre års eftergymnasiala studier) vid två tidpunkter: 2005 och 2017. Källa SCB.

## 5.4 SYSSELSÄTTNINGEN I BLEKINGES TÄTORTER

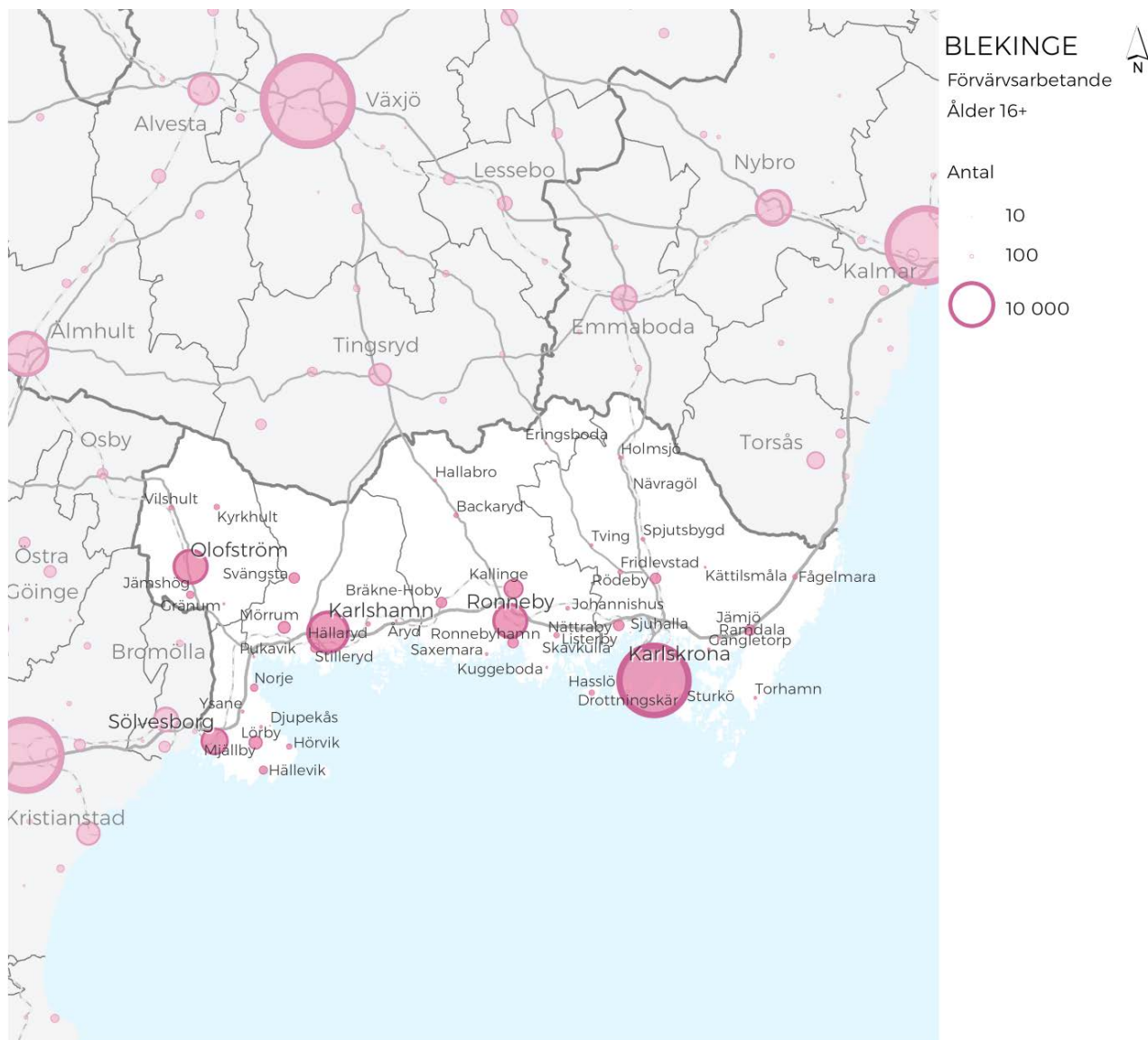
### 5.4.1 Vad kännetecknar platser med positiv sysselsättningsutveckling?

Arbetsmarknaden i Sverige har sedan lång tid genomgått en strukturomvandling från dominerande varuproduktion till tjänsteproduktion. Denna process har skett i alla regioner, men i olika grad. Tjänstesektorns ökning sedan 1950-talet kan delvis förklaras den offentliga sektorns framväxt. Men även den privata tjänstesektorn har ökat kraftigt. Handel, hotell och restaurang är nu den största privata tjänstebranschen i Sverige, följt av finansiella företag och företagstjänster. En del av ökningen i sysselsättning i den privata tjänstesektorn förklaras av att företag inom tillverkningsindustrin låter tjänsteföretag utföra tjänster som tidigare låg inom den egna verksamheten, t.ex. transporter, städning och ekonomi. Vidare har tjänsteinnehållet i tillverkningsföretagen ökat, ibland kallat "tjänstefiering". En annan förklaring till utvecklingen av de privata tjänsterna är ökade inslag av privata aktörer inom offentligt finansierade välfärdstjänster. Varuproduktionen i Sverige har sedan länge varit stark, men teknikutveckling och ökad produktivitet har gjort att antalet sysselsatta minskat. Samtidigt har sysselsättningen inom tjänstesektorn ökat markant, bland annat tjänster mot annan produktion och tjänster som riktar sig till hushåll.

Storleken på, och utvecklingen av, sysselsättningen är en grundläggande indikator på regionens förmåga att attrahera företag och arbetstillfällen. Storleken har betydelse eftersom ju fler sysselsatta som finns på en plats,

desto större blir möjligheterna till matchning, delning och lärande. När regionerna blir tillräckligt stora uppstår dessutom självförstärkande effekter genom ökad attraktivitet som ytterligare stärker regionens förmåga att locka nya företag.

Även arbetsmarknadens specialisering är en viktig faktor för att förstå arbetsmarknadernas funktionssätt. För att dra nytta av högt specialiserad kompetens krävs att kompetensen matchas mot arbetsuppgifter med motsvarande innehåll. På en liten arbetsmarknad kan detta vara svårt och matchningsprocessen kan förbättras om de funktionella arbetsmarknaderna vidgas geografiskt.

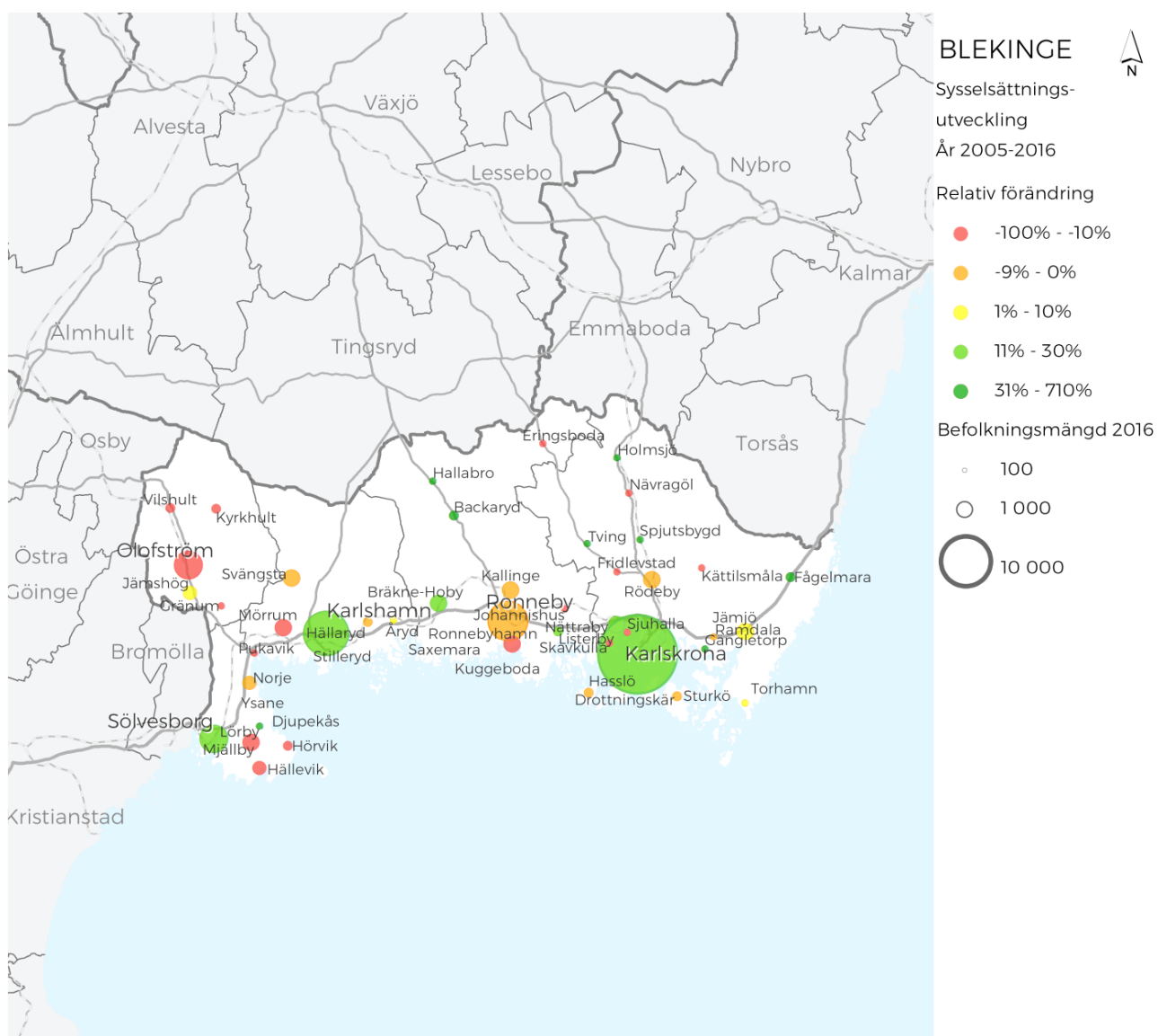


Figur 17. Antal sysselsatta (16+ år) i Blekinges tätorter samt i omgivande regioner 2016. Källa: SCB

#### 5.4.2 Sysselsättningsutveckling i Blekinges tätorter

Sysselsättningen i Blekinges tätorter är precis som befolkningen starkt koncentrerad till de större kommunhuvudorterna. Dessa hade omkring 82 procent av all sysselsättning i Blekinge år 2016.

I föregående avsnitt visades att det finns ett generellt samband mellan befolkningsstorlek och befolkningstillväxt i Blekinges tätorter. Detta samband är dock inte lika tydligt för sysselsättningen i Blekinge. Sysselsättningen ökar i flera av de större orterna, bland annat Karlskrona, Karlshamn och Sölvesborg under perioden 2005-2016 (figur 18). Men samtidigt har sysselsättningen i Olofström och Ronneby tätorter minskat<sup>3</sup>. Orsakerna till detta tillväxtnöster kan alltså inte enbart förklaras av orternas storlek, utan svaret behöver sökas i andra faktorer. Ett mönster, som dock inte är entydigt i Blekinge, är att orter med positiv sysselsättningsutveckling ofta omges av orter med minskande utveckling. Detta är en indikation på en trend mot en ökande koncentration av sysselsättningen till de största orterna inom de funktionella regionerna. Detta undersöks vidare i kapitel 7. En annan förklaring som ligger nära till hands är att strukturella skillnader i branschstruktur också påverkar orternas utvecklingsförutsättningar.



Figur 18. Sysselsättningsutveckling (16+ år) i Blekinges tätorter 2005-2016. Källa: SCB.

<sup>3</sup> Brister i SCB:s registerstatistik gör dock siffrorna osäkra

## 5.5 BRANSCHSTRUKTUR I BLEKINGES TÄTORTER

### 5.5.1 Hur påverkar branschstrukturen orternas tillväxtförutsättningar?

En regions branschstruktur säger något om dess näringslivsprofil och hur långt regionen har kommit i strukturomvandlingen från varuproduktion till tjänsteproduktion.

För att studera branschstrukturen mäter man vanligtvis hur många sysselsatta som finns inom olika branscher. Olika platser har olika branschprofil. Vissa är koncentrerade kring varutillverkning, andra kring tjänstebaserade näringar.

En annan faktor som påverkar förutsättningarna för lokal och regional utveckling som är nära kopplad till branschstrukturen är branschbredden. Branschbredden mäter hur många branscher som finns närvarande i en ort eller funktionell arbetsmarknadsregion. En hög branschbredd är gynnsamt för regionens utveckling, eftersom den underlättar matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare. Det är också gynnsamt för orter och kommuner med låg egen branschbredd att ingå i en funktionell region med hög branschbredd, eftersom de i praktiken kan dra nytta av andra platsers egenskaper. Låg branschbredd och låg tillgänglighet till arbetsmarknader med hög branschbredd hämmar utvecklingen i orter i perifera och isolerade arbetsmarknadsregioner. Även här har arbetsmarknadens storlek betydelse för branschbredden. Regioner med många sysselsatta har i allmänhet ett mer varierat näringsliv än regioner med få sysselsatta. Orter och regioner med stor variation mellan olika typer av branscher är i allmänhet dessutom mer robusta mot konjunktursvängningar.

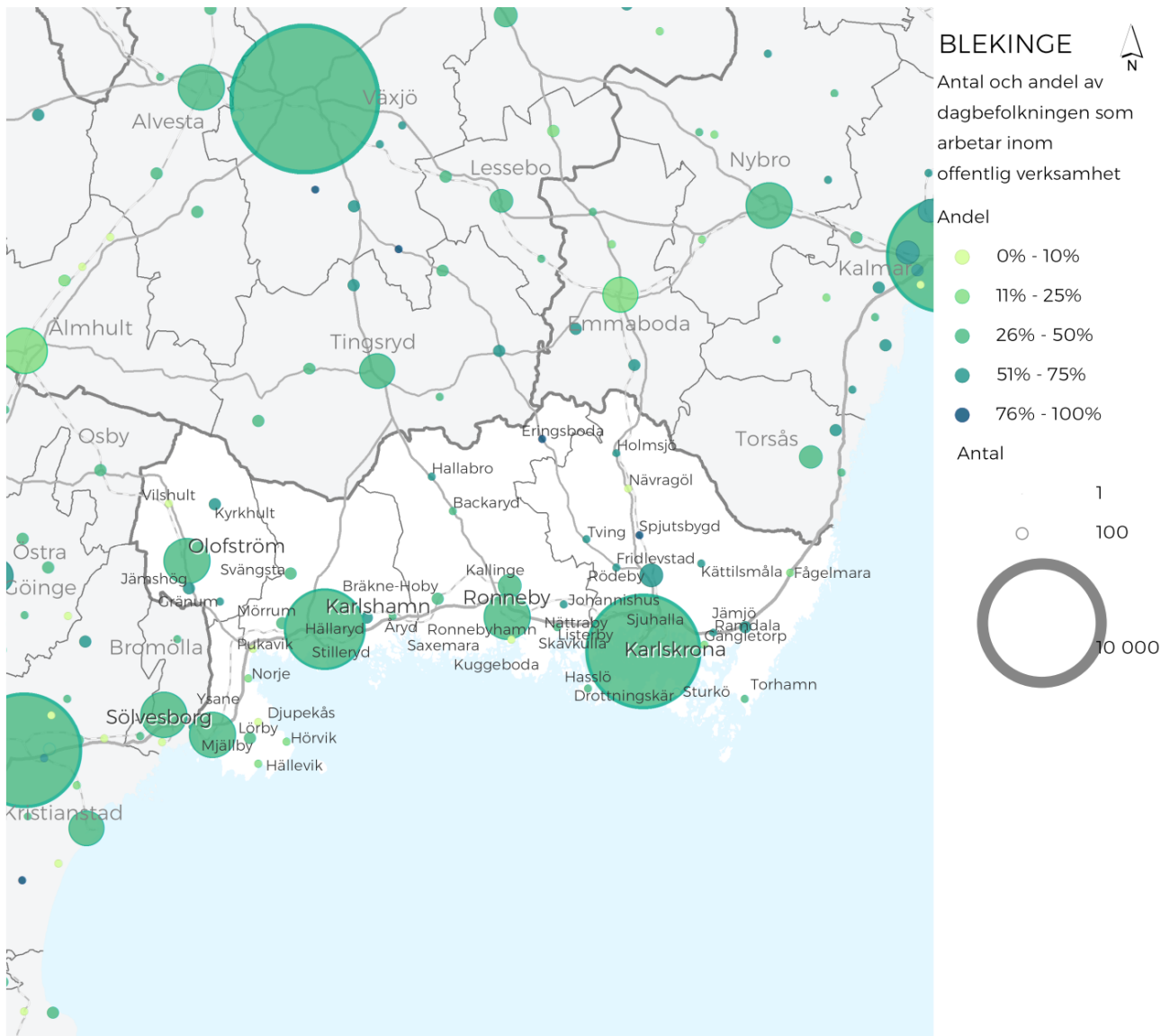
Följande avsnitt ger en översiktlig bild av branschstrukturen i Blekinges tätorter. För att åskådliggöra övergripande skillnader redovisas tre branschaggregat;

- *Offentliga tjänster*, som består av olika typer av offentligtanställda inom kommun, stat och region.
- *Varuproduktion*, som består av en sammanslagning av varuproducerande näringar, huvudsakligen inom industrin.
- *Tjänsteproduktion*, särskilt inom den specialiserade tjänstesektorn som huvudsakligen består av privata kunskapsbaserade verksamheter.

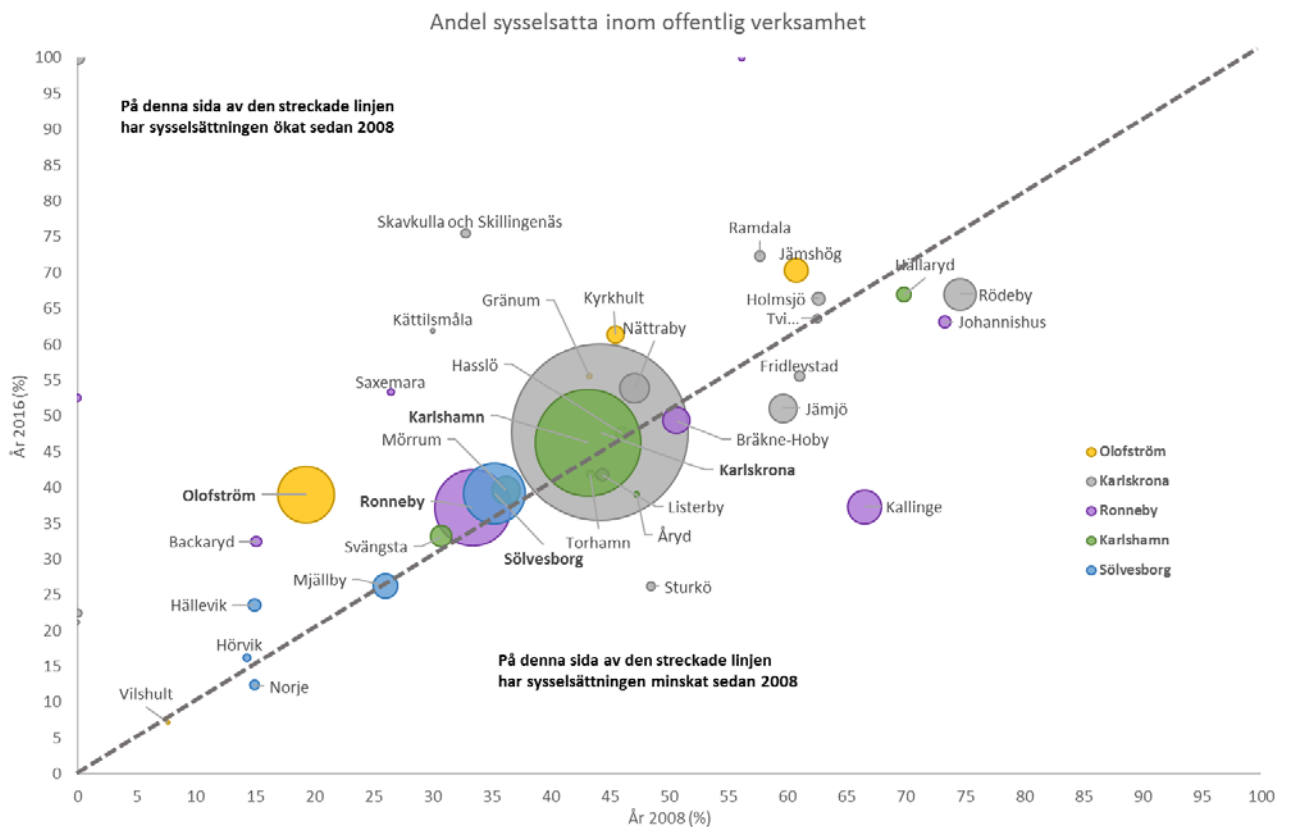
### 5.5.2 Branschstruktur i Blekinges tätorter

De offentliga tjänsterna spelar, liksom i angränsande regioner, en viktig roll för Blekinges sysselsättning. Inom de offentliga tjänsterna ryms bland annat utbildning, sjukvård samt administrativa tjänster och offentlig service. Dessa tjänster återfinns framför allt i de större orterna i form av större sjukhus, högskolor samt kommunala-, regionala- och statliga administrationstjänster. I Blekinge återfinns en stor del av den offentliga sysselsättningen i de stora och administrativa centrumen inom respektive kommun, framför allt i Karlskrona tätort. Detta mönster återfinns även i grannregionerna, men de offentliga verksamheterna förefaller där vara mer koncentrerade till regioncentrumen än i Blekinge (figur 19).



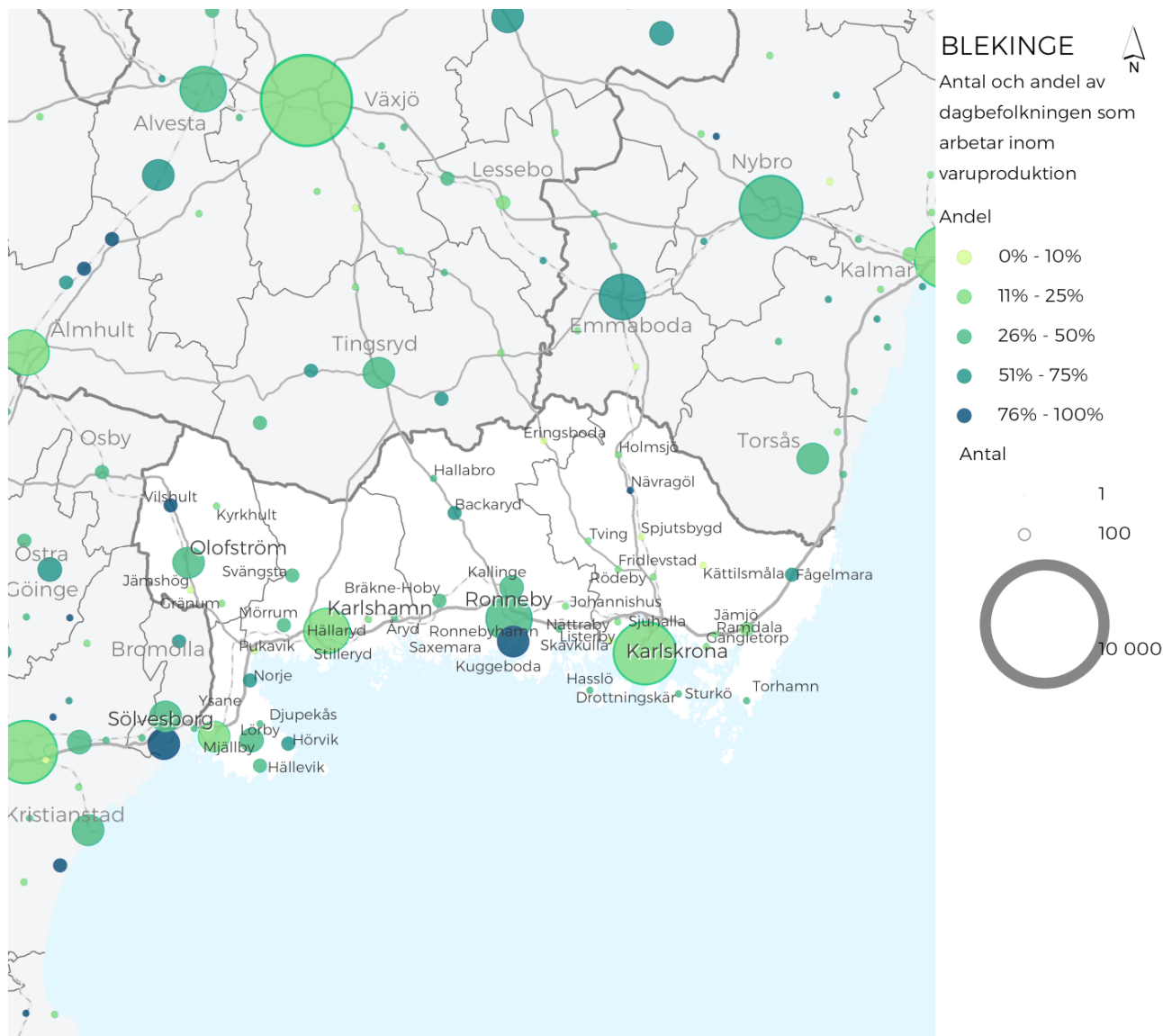


Figur 19. Antal och andel sysselsatta (16+ år) inom offentlig verksamhet 2016. Källa: SCB



Figur 20. Utveckling av andelen sysselsatta (16+ år) inom offentliga verksamheter i Blekinges tätorter mellan 2008 och 2016. Källa: SCB

Figur 20 visar utvecklingen av andelen sysselsatta inom offentliga verksamheter i Blekinge. I orter som ligger under den streckade linjen har andelen sysselsatta minskat, och i orter som ligger över den streckade linjen har andelen ökat sedan år 2008. Diagrammet visar för det första på en relativt hög andel sysselsatta inom offentliga tjänster i de större orterna i Blekinge. Karlskrona har den högsta andelen på drygt 45 procent, vilket förklaras av att en stor del av regionens offentligadministrativa verksamheter är förlagda dit. För det andra visar diagrammet att andelen av sysselsättningen inom offentliga verksamheter har ökat något i de flesta orter i Blekinge sedan 2008. Att den offentliga sektorn utgör en allt större stor del av sysselsättningen i orterna behöver inte nödvändigtvis påverka deras utvecklingspotential negativt, men om det sker på bekostnad av utvecklingen av innovativa framtidsbranscher kan det i förlängningen påverka orternas långsiktiga utvecklingspotential.

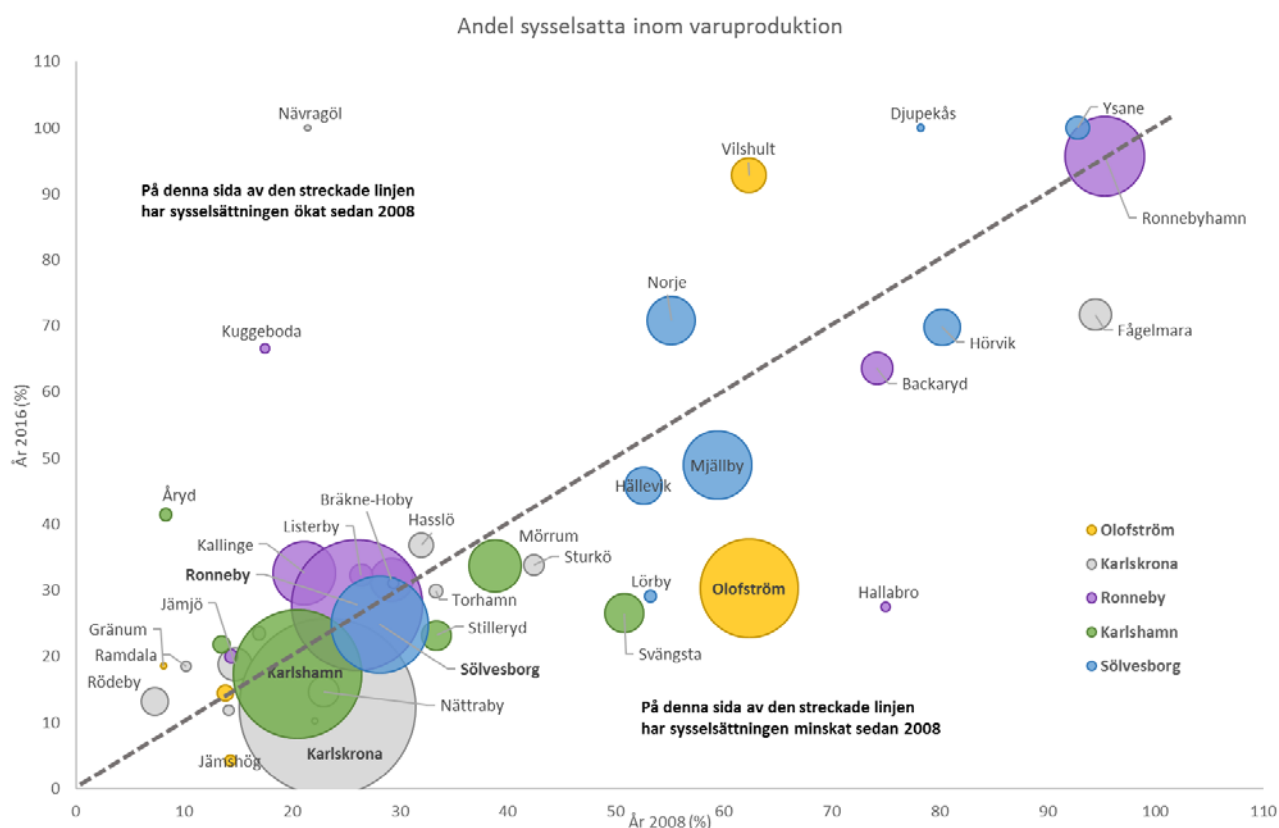


Figur 21. Antal och andel sysselsatta (16+ år) inom varuproduktion år 2016. Källa: SCB

Industrin och varuproduktionen utgör en viktig del av Sveriges näringsliv. En generell trend i är dock att sysselsättningen och arbetsintensiteten inom industrin minskar över tid. Detta har flera förklaringar. Flera av de större industriföretagen verkar på en global marknad och är därmed utsatta för internationell konkurrens. Detta har drivit på generella produktivitetssökningar genom ökad automatisering vilket inneburit ökat produktionsvärde, men samtidigt färre antal sysselsatta. Detta är en del i den struktumvandling som pågått under lång tid i västvärlden, Sverige och även i Blekinge. Varuproduktionen utgör fortfarande en viktig del av Blekinges näringsliv, men det finns tydliga inomregionala skillnader. Exempelvis Olofström har en lång industritradition och varuproduktionen utgör fortfarande en betydande del av näringslivet på orten<sup>4</sup>. I andra orter är industrin mindre framträdande, särskilt i Karlskrona tätort.

<sup>4</sup> Notera att brister i SCB:s registerstatistik gör att varuproduktionen i Olofström inte framgår i näringsstatistiken.

Figur 22 visar utvecklingen av andelen sysselsatta inom varuproduktionen i Blekinge. I orter som ligger under den streckade linjen har andelen sysselsatta minskat, och i orter som ligger över den streckade linjen har andelen ökat sedan år 2008. Utvecklingsmönstret visar tydligt att strukturomvandlingen även har påverkat orterna i Blekinge. Sysselsättningen i varuproduktionen har minskat i de flesta orter. I Olofström har andelen halverats sedan år 2008. Ökad global konkurrens och automatisering har drivit på produktivitetsoökningar, vilket i sin tur minskar sysselsättningsbehovet. Sysselsättningsminskningarna inom varuproduktionen har även fått effekt på den totala sysselsättningen i vissa orter, exempelvis Olofström. Detta utgör en stor del av förklaringen att den totala sysselsättningsminskningen i dessa orter – inte orternas storlek i sig.



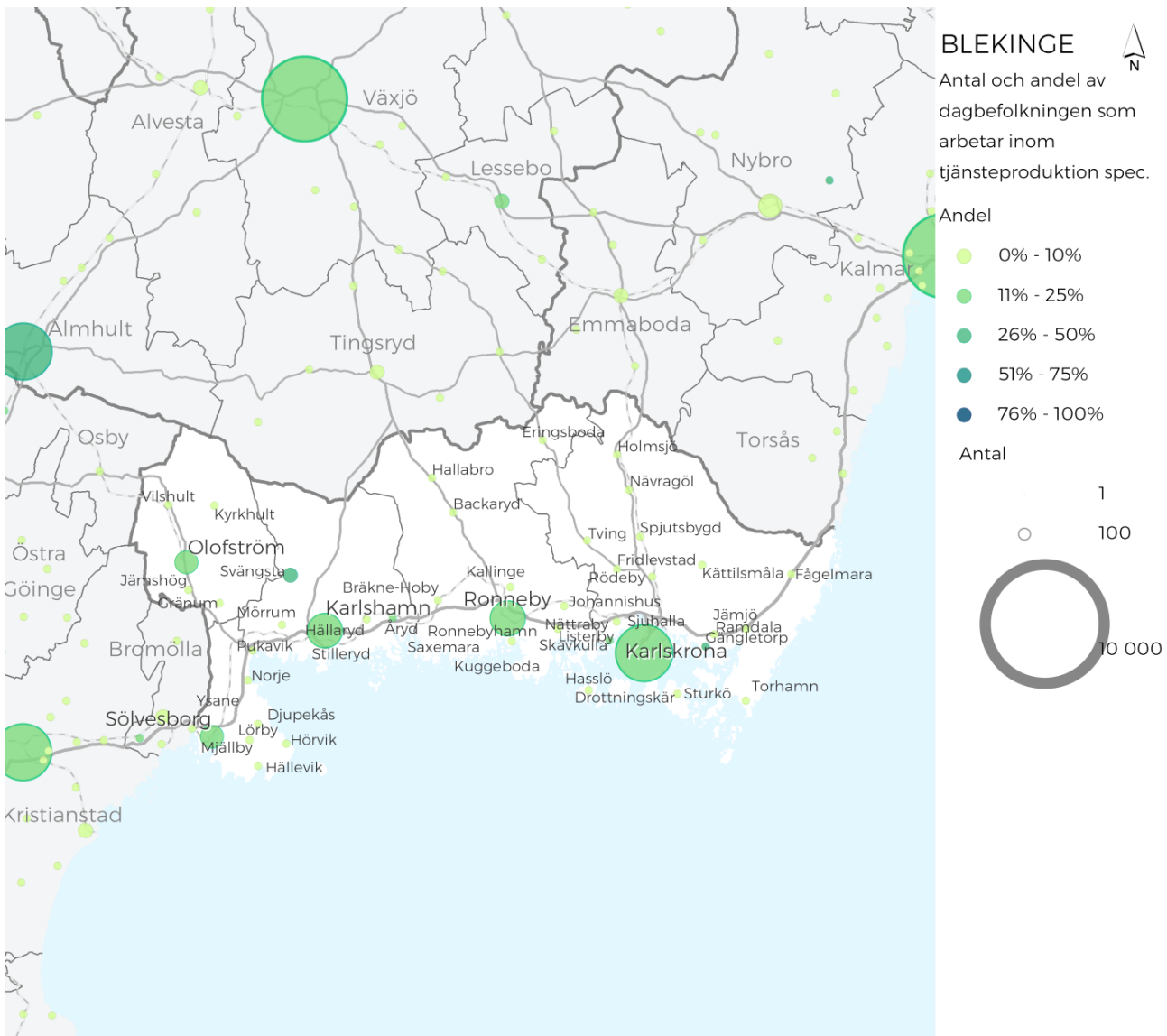
Figur 22. Utveckling av andelen sysselsatta (16+ år) inom varuproduktion i Blekinges tätorter mellan 2008 och 2016. Källa SCB

Men vissa orter, särskilt Karlskrona, har samtidigt kunnat kompensera en bred sysselsättningsminskning i de varuproducerande näringarna med öknings inom andra näringsgrenar, framför allt den specialiserade tjänstesektorn. Detta har även skett i Olofström, men inte i lika hög grad som nedgången inom industrin. En del av förklaringen till detta mönster kan vara att även industrin blir mer kunskapsintensiv och kräver allt högre specialiseringskompetens.

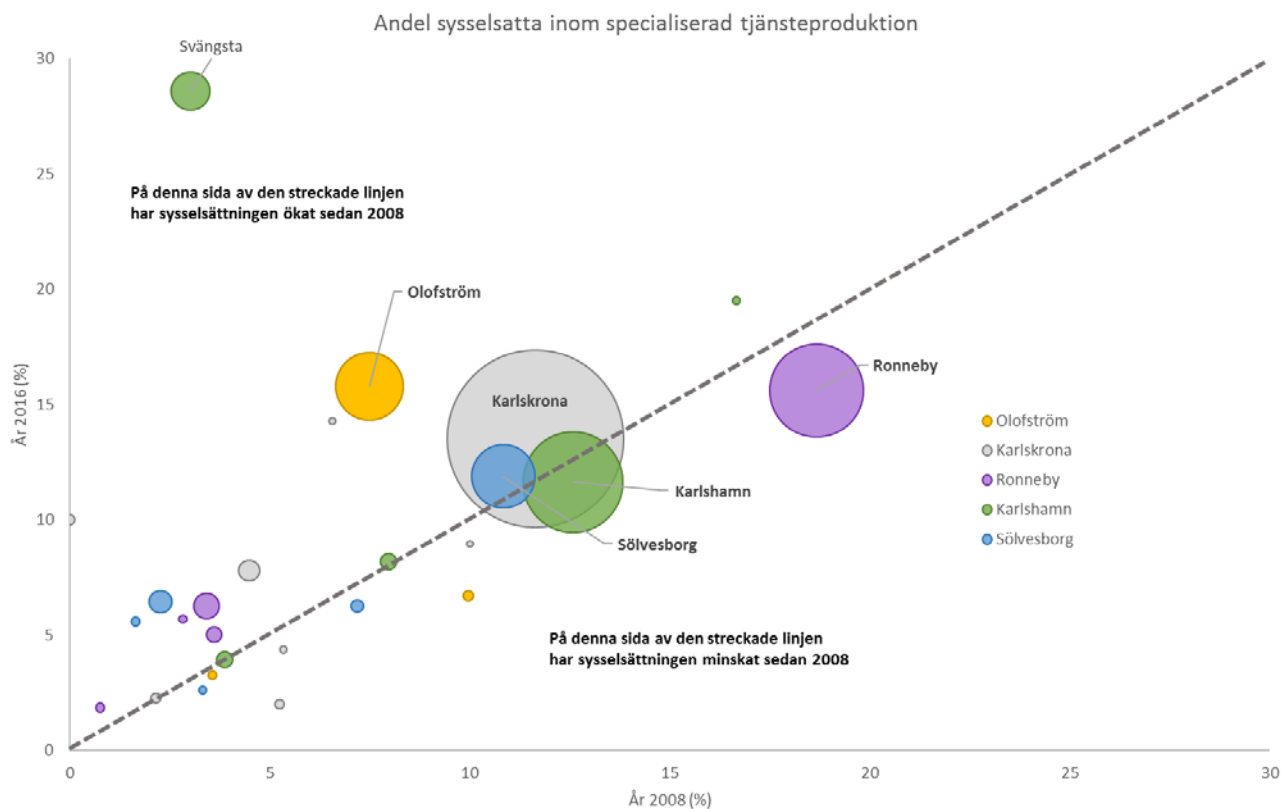
Detta är ett tecken på att strukturomvandlingen kommit längre i vissa orter i Blekinge. En förklaring är att tjänstesektorn inte är lika trögriktig och lägesbunden som varutillverkande verksamheter (för råvaruförsörjning, bundet fysiskt kapital mm), utan kan lokalisera sig till platser som har hög marknadspotential. Sådana lägeskvaliteter återfinns främst i större orter, och

är en av förklaringarna till att de privata tjänsterna är särskilt starka där – och dessutom växer – i dessa orter (figur 23-24).

Hög specialisering mot privata tjänster är ofta ett tecken på att orten har god utvecklingspotential, bland annat på grund av att dessa branscher ger hög anpassningsförmåga vid konjunktursvängningar och de generellt har ett högre kunskapsinnehåll. En hög specialisering mot varuproduktion kan å andra sidan innebära att orten blir alltför beroende av denna bransch och därmed också mer känslig för konjunktursvängningar. Om tillverkningen på orten dessutom är koncentrerad till en stor arbetsgivare vars produkter avsätts på en global marknad ökar känsligheten ytterligare. Stora orter med ett mer diversifierat näringsliv står bättre rustade för sektoriella nedgångar i och med att alternativen på arbetsmarknaden är fler.



Figur 23. Antal och andel sysselsatta (16+ år) inom specialiserad tjänsteproduktion 2016. Källa: SCB



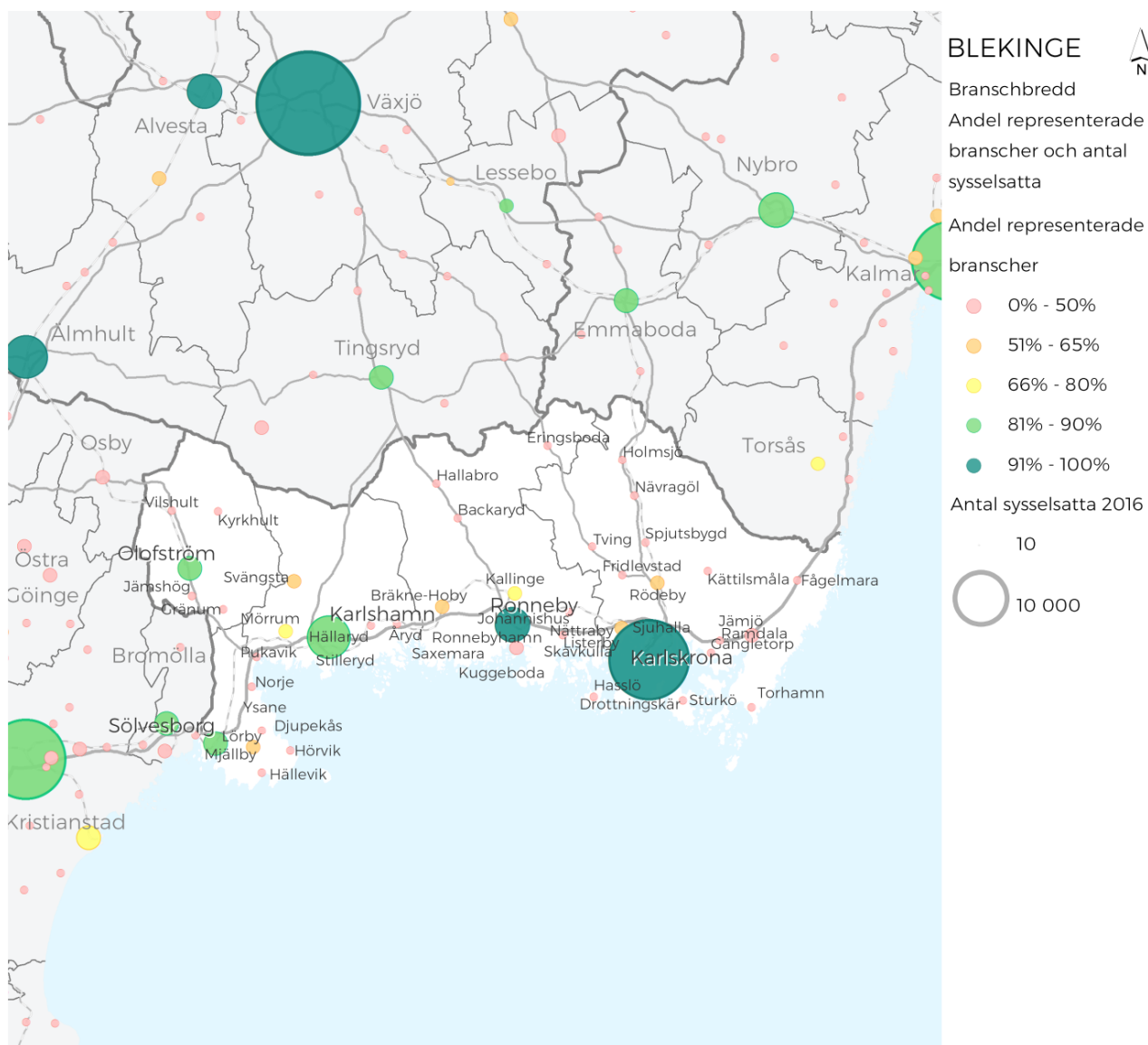
Figur 24. Utveckling av andelen sysselsatta (16+ år) inom specialiserad tjänsteproduktion i Blekinges tätorter mellan 2008 och 2016. Källa: SCB

### 5.5.3 Branschbredden i Blekinges tätorter

Branschbredden visar hur många branscher som finns representerade på en ort. En hög branschbredd underlättar matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare, vilket förbättrar arbetsmarknadens funktionssätt. Orter med många branscher är dessutom mer robusta mot konjunktursvängningar. Orter med låg branschbredd har sämre utvecklingsförutsättningar, men kan kompensera för detta om de ingår i ett stort och funktionellt sammanhang med hög branschbredd. Genom att "koppla upp sig" och integreras med andra platser får mindre orter tillgång till ett större arbetsplatsutbud inom olika sektorer. Förbättringar av infrastrukturen är naturligtvis en viktig faktor för att skapa ökade möjligheter på arbetsmarknaden. För mindre och stagnerande orter är det därför en ändamålsenlig strategi att verka för en större integrering med större arbetsmarknader.

Enligt den nya ekonomiska geografin kommer större platser att utvecklas snabbare än mindre platser. När det gäller näringslivets sammansättning är det också så att med ökad storlek så följer också högre branschdiversitet. Detta mönster stämmer väl in på Blekinges ortsmönster. Figur 25 visar branschbredden i Blekinges tätorter. Av figuren framgår att Karlskrona, i egenskap av dess storlek och regioncentrum, också har den högsta branschdiversiteten bland regionens alla tätorter.

Ur ett diversitetsperspektiv förefaller de större orterna ha förhållandevis goda förutsättningar till utveckling. Samtidigt karaktäriseras många av de mindre orterna av en förhållandevis låg branschbredd. Men om de små orterna ingår i förhållandevis stora och funktionella arbetsmarknader, kan de dra nytta av branschutbudet i andra orter. Den egna branschbredden blir därmed inte lika avgörande för tillväxtförutsättningarna för små orter. Detta speglar fördelen av att ingå i ett funktionellt sammanhang. På en allt mer specialiserad arbetsmarknad kommer sannolikt nyttan av att vara uppkopplad granne att bli ännu mer betydelsefullt i framtiden. Orternas funktionella kopplingar i Blekinge undersöks därför i nästa avsnitt.



Figur 25. Branschbredd i Blekinges tätorter 2016 (uttryckt som procent av maximal branschbredd, 51 branscher<sup>5</sup>). Källa: SCB

<sup>5</sup> Maximalt antal tillgängliga branscher på tätortsnivå



## 6 ORTERNAS FUNKTIONELLA SAMBAND

### 6.1 FUNKTIONALITETENS BETYDELSE FÖR ORTERNAS UTVECKLINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Över tid har människors vardagsgeografier växt, vilket bland annat manifesteras i form av ökad arbetsmarknadspendling. Detta har flera orsaker. Transportsystemet har kontinuerligt byggts ut, vilket gett större möjligheter att resa. Samtidigt har detta skett i en växelverkan, där utbyggnaden har svarat på ett ökat behov av resande. I grunden handlar det om att förbättra matchningen på arbetsmarknaden. Arbetskraften kan lättare hitta lämpliga arbetstillfällen och arbetsgivare kan i sin tur lättare hitta lämplig arbetskraft.

Att pendlingen har ökat beror alltså på att behovet av matchning har ökat, vilket i sin tur beror flera saker. Dels blir arbetsmarknaden hela tiden mer specialiserad. Fler och mer komplexa yrken utvecklas och mer specialiserad utbildning krävs för att kunna utföra dem. Detta gör att utbyttbarheten på arbetsmarknaden minskar och varje enskild individ har färre lämpliga arbetstillfällen tillgängliga. För att bättre kunna hitta matchande jobb, krävs därför en större geografisk rörlighet.

Ett annat skäl är att arbetsmarknaden över tid också har ökat sett till antal sysselsatta. Utbyggnaden av den offentliga sektorn under främst sextio- och sjuttioalet innebar att kvinnor i betydligt större utsträckning gjorde sitt inträde i arbetskraften. Därmed fick allt fler hushåll två sysselsatta personer som behövde hitta lämpliga jobb. Detta har ytterligare bidragit till behovet av ökad geografisk rörlighet för att lösa matchningsproblematiken.



Arbetsmarknaden i en fysisk mening blir därmed allt större. Den funktionella geografin, dvs. det område där människor rör sig i vardagen utökas och omfattar ofta mer än enbart den egna kommunen eller tätorten.

De administrativa gränserna har i realiteten liten betydelse för de enskilda individernas uppfattning av de funktionella regionerna. Detta gör också att de administrativa enheterna inte är idealiska som grund för analys och kartläggning av de funktionella regionerna. Istället kommer främst tätorterna utgöra byggstenarna i den fortsatta analysen. Genom att frigöra sig från kommunnivån, framgår tydligare den faktiska funktionella geografin som individer rör sig inom. Med ledning av pendlingsströmmar mellan tätorter kan därmed också tätorter bindas samman till funktionella arbetsmarknadsregioner på ett mer rättvisande sätt.

Men att enbart kartlägga de arbetsmarknadernas utbredning i geografin ger inte hela bilden. De fungerar också mer eller mindre bra som arena för att matcha utbud och efterfrågan. Funktionaliteten i arbetsmarknadsregionerna kan mätas på olika sätt. *Regionförtätning* innebär i vilken utsträckning de samlade pendlingsrörelserna ökar över tid inom en region.

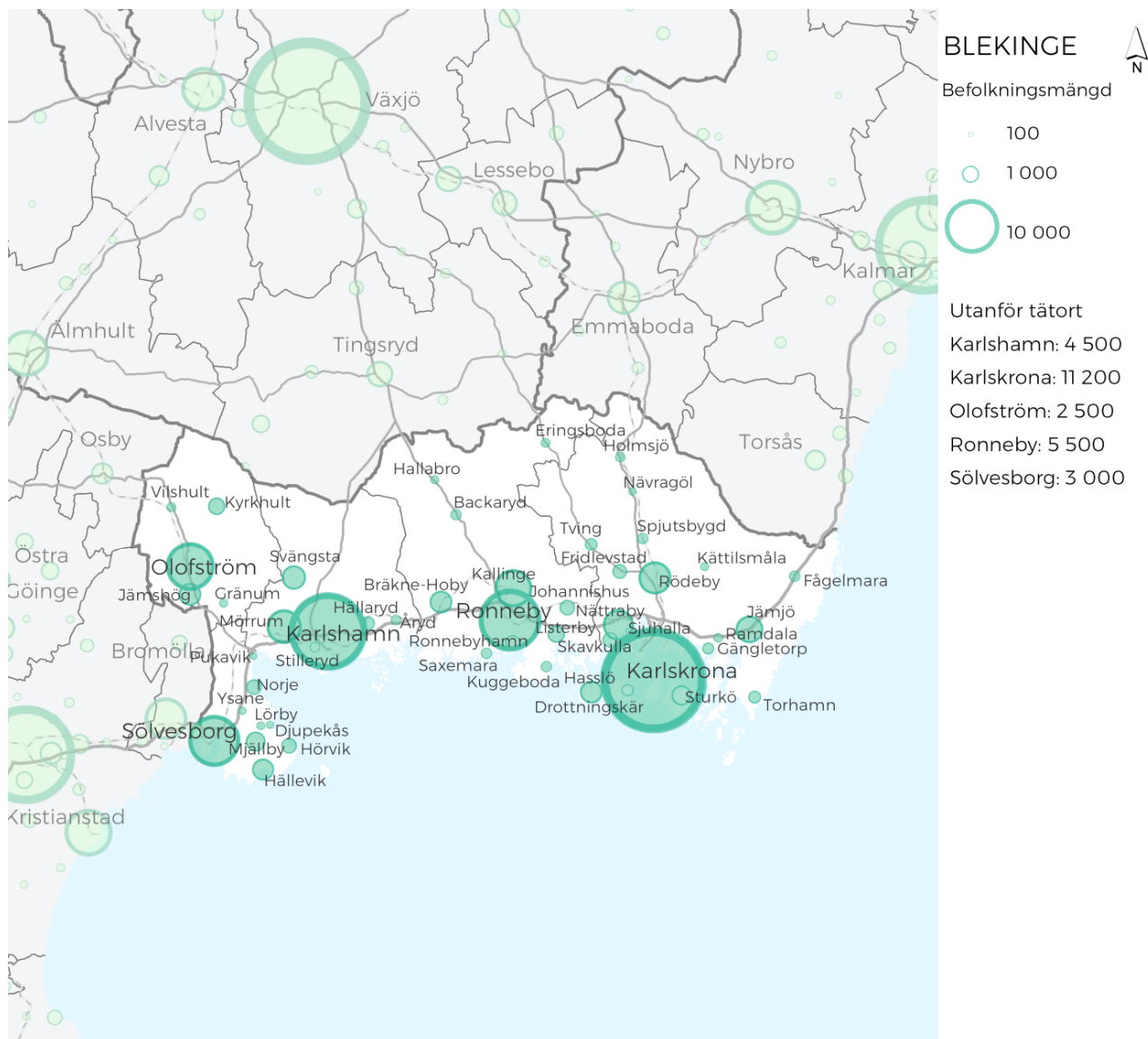
*Regionförstärkning* avser hur centralorten, dvs. kärnan i en region, förstärks med avseende på hur mycket pendlingsrörelserna mot den förändras. Måttet regionförstärkning ger en indikation på om centralorten stärkt sin ställning som arbetsmarknadscentrum eller inte. Andra vanliga sätt att mäta funktionalitet är också *självständighetsgrad*, som mäter i vilken utsträckning som arbetsmarknadsregionen är beroende av arbetskraft utifrån, samt *självförsörjningsgrad*, vilket betecknar regionens förmåga att försörja den egna befolkningen med arbeten.

Alla dess sätt att analyser och mäta regionerna och dess funktionalitet utgår i grunden från rörligheten på arbetsmarknaden, i betydelsen pendling. En grundläggande förutsättning för att pendlingen ska fungera är det finns förutsättningar för tillgänglighet i trafiksystemet. Tillgängligheten avser helt enkelt i vilken utsträckning det är möjligt för individer att nå olika målpunkter i geografin. Betydelsen och utvecklingen av tillgängligheten kommer därför att ha en central roll i det fortsatta resonemanget.

## 6.2 ORTSSTRUKTURER I BLEKINGE

I Blekinge finns idag omkring 50 tätorter. Befolkningen i regionen är påtagligt koncentrerade till dessa tätorter i förhållande till landsbygden. Trenden är dessutom att allt fler bor i tätorterna. Tätortsgraden i Blekinge som helhet har ökat från 79 till 83 procent under de senaste tio åren. Befolkningen är dessutom särskilt koncentrerad till de fem kommunhuvudorterna, där omkring 55 procent av all tätortsbefolkning i regionen bor.

Den höga koncentrationen av befolkningen till kommunhuvudorter och regioncentrumorten är ett mönster som även kan observeras i Kalmar och Kronobergs län, dock i mindre grad i Skåne län.



Figur 26. Befolkning och orsstruktur i Blekinge och i kringliggande län år 2017. Källa: SCB

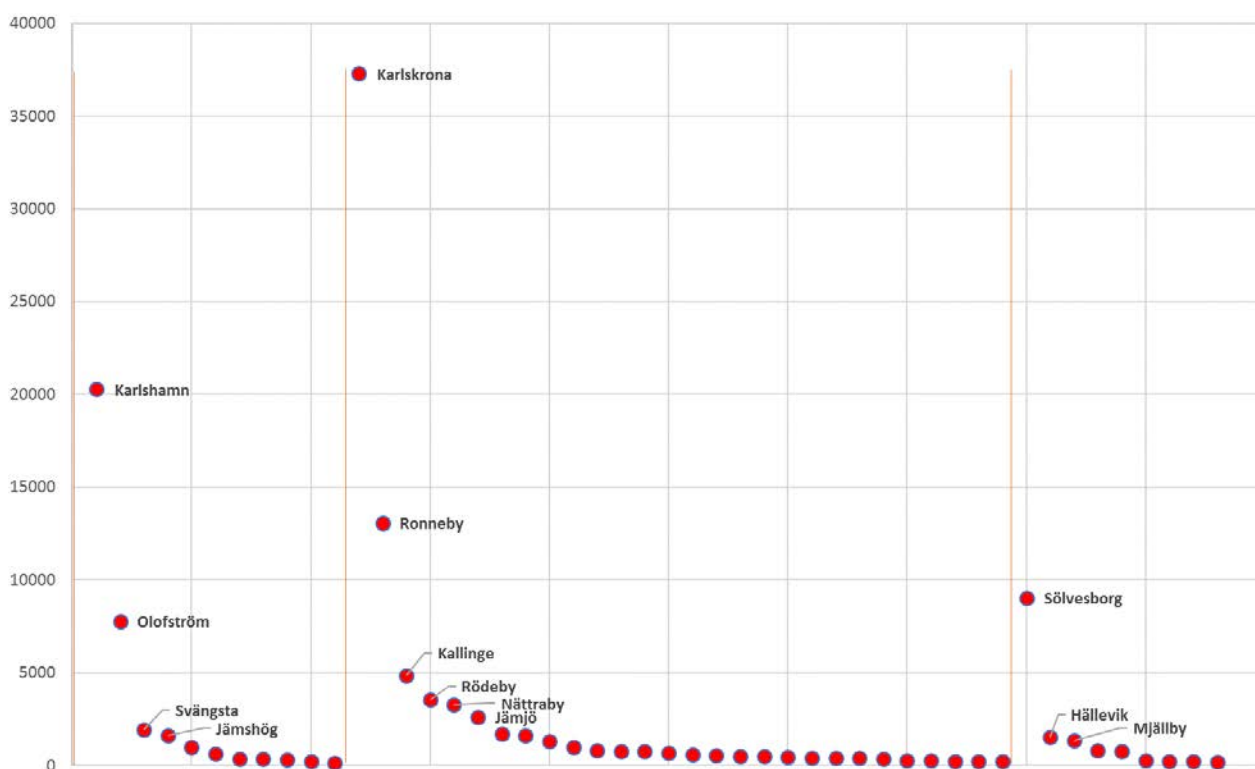
### 6.2.1 Hur påverkar orsstrukturen utvecklingsförutsättningarna?

Utvecklingsförutsättningarna i Blekinge avgörs inte enbart av orternas innehåll och utveckling. En annan utgångspunkt för att förstå länets tillväxtförutsättningar är att studera dess orsstruktur, dvs. orternas relativa storlek och läge i förhållande till varandra. Det finns flera olika typer av orsstrukturer, men de flesta är varianter på två schematiska strukturer: flerkärniga respektive enkärniga. En enkärnig struktur kännetecknas av att en stor del av befolkningen är koncentrerad till en kärna. En flerkärnig orsstruktur har å andra sidan flera orter som storleksmässigt är mer jämbördiga. Befolkningen i en flerkärnig region är således inte lika koncentrerad till en enda centralort, utan är fördelade på flera orter.

Orterna knyts samman genom transportinfrastruktur, som i sin tur skapar förutsättningar till utbyte mellan orterna. Ju bättre uppkopplade orterna är mot varandra, och ju större och ömsesidigt utbytet är, desto mer funktionell

och polycentrisk är regionen. Det är främst tre faktorer som avgör graden av polycentrism: tätortsstorlek, tätorternas läge och utbytet mellan tätorterna. Större orter har generellt fler funktioner än mindre orter. Detta skapar i sin tur motiv och drivkrafter för att utbyte ska ske – inte bara mot den centrala kärnan – utan också mellan övriga kärnor i regionen.

Forskning och tillämpade studier från Sverige om flerkärnighetens positiva effekter visar att graden av flerkärnighet påverkar graden av utbyte och samband, vilket i sin tur har visat sig ha gynnsamma effekter för den regionala utvecklingspotentialen<sup>6</sup>. Orternas storleksstruktur lägger alltså ytterligare en pusselbit till en samlad bedömning av orternas tillväxtförutsättningar.



Figur 27. Blekinges tätorter sorterade efter ortsstorlek 2017. WSP bearbetning av statistik från SCB.

Figur 27 visar Blekinges tätorter, sorterade efter befolkningsstorlek och efter vilken funktionell arbetsmarknadsregion de tillhör. Varje funktionell region har en tydligt dominerande kärna<sup>7</sup> samt flera mindre orter. Karlskrona är den klart största orten i regionen, följt av Karlshamns tätort och övriga kommunhuvudorter.

För att få en tydligare uppfattning av ortsstrukturen inom respektive funktionell region är det ändamålsenligt att använda den s.k. "Rank-Size"-metoden. Denna stipulerar att den näst största orten i en region tenderar att vara hälften så stor som den största orten, och att befolkningsnivån i tredje största orten motsvarar en tredjedel av den största orten osv. Lutningen på

<sup>6</sup> Se exempelvis *Flera kärnor*, TRF rapport 2013:1, samt, *Polycentric Urban Structures in Sweden – Conditions and Prospects*. Nordregio report 2002:1

<sup>7</sup> Sölvesborg är en del av Kristianstad-Hässleholms lokala arbetsmarknadsregion på kommunnivå.

rank-size-kurvan är en indikator på om Ortsstrukturen i en funktionell region kan betraktas som enkärnig eller flerkärnig. Ju brantare denna kurva är, desto mer dominerande är den största orten, och desto mer enkärnig är den funktionella regionen.

En flerkärnig region har alltså egenskaper som gynnar specialisering, komplementaritet och framför allt det funktionella utbytet mellan olika regiondelar. Men utvecklingsförutsättningarna avgörs naturligtvis inte enbart av Ortsstrukturen, och det finns exempel på enkärniga regioner som uppvisar god utveckling. Ortsstrukturen är därför bara en utav flera pusselbitar som påverkar förutsättningarna för regional utveckling. Till dessa hör bland annat orternas demografiska struktur, utbildningsnivåer, branschstruktur och inkomster.

Växjö och Stockholm är två exempel på växande regioner som är utpräglat enkärniga. I dessa regioner kompenseras bristen på flerkärnighet av andra positiva utvecklingsegenskaper som tillsammans skapar utvecklingskraft för regionerna<sup>8</sup>. Mycket talar för att även Växjö och Stockholm skulle gynnas av en utveckling mot en mer flerkärnig struktur. Ökad flerkärnighet skapar fler alternativ i en funktionell region, men på delvis olika sätt. För Växjös del kan det primärt vara en strategi för att motverka att regionkärnan växer på bekostnad av sitt omland. För Stockholms del handlar det mer om ett sätt att hantera den tillväxt som faktiskt sker. Detta är också ett av skälen till att de bärande strategierna för Stockholmsregionens rumsliga struktur baseras på flerkärnighetsprincipen (RUF 2050).

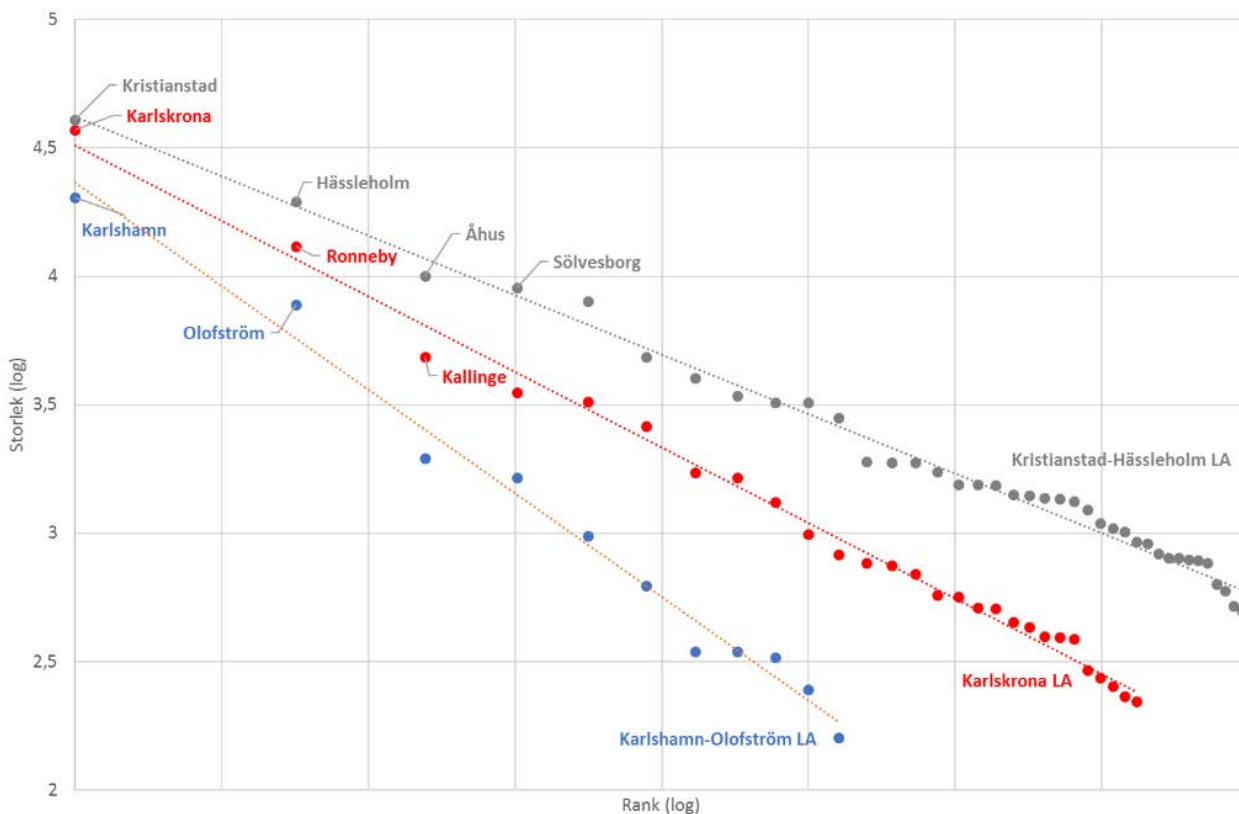
Figur 28 baseras på samma dataunderlag som figur 27, men axlarna är logaritmerade för att normalisera skalan. Eftersom Sölvesborg ingår i Kristianstad-Hässleholms funktionella arbetsmarknadsregion redovisas också orter i Skåne län. Resultatet visar att Ortsstrukturen i Karlshamn-Olofströms funktionella region har en tydligt mer enkärnig Ortsstruktur än Karlskronas, som i sin tur är mer enkärnig jämfört med Kristianstad-Hässleholms.

Mot bakgrund av tidigare resonemang om Ortsstrukturens betydelse för orternas tillväxtförutsättningar har Karlskrona och Sölvesborg en gynnsam Ortsstruktur (flerkärnig) medan Karlshamn-Olofströms LA-region är betydligt mer enkärnig. Men om de funktionella regionerna i Blekinge kopplas samman skulle dessa förhållanden dock förändras. Det som talar för detta är att avstånden mellan orterna i Blekinge trots allt är förhållandevis små, och det finns en stor potential till ökad funktionell sammankoppling av de funktionella regionerna.

I vilken grad som de olika Ortsstrukturerna i Blekinge faktiskt påverkar utbytet mellan orterna inom de funktionella regionerna behandlas i följande avsnitt.

---

<sup>8</sup> Omvänt kan också bristande utvecklingsegenskaper i viss mån kompenseras av en flerkärnig Ortsstruktur.



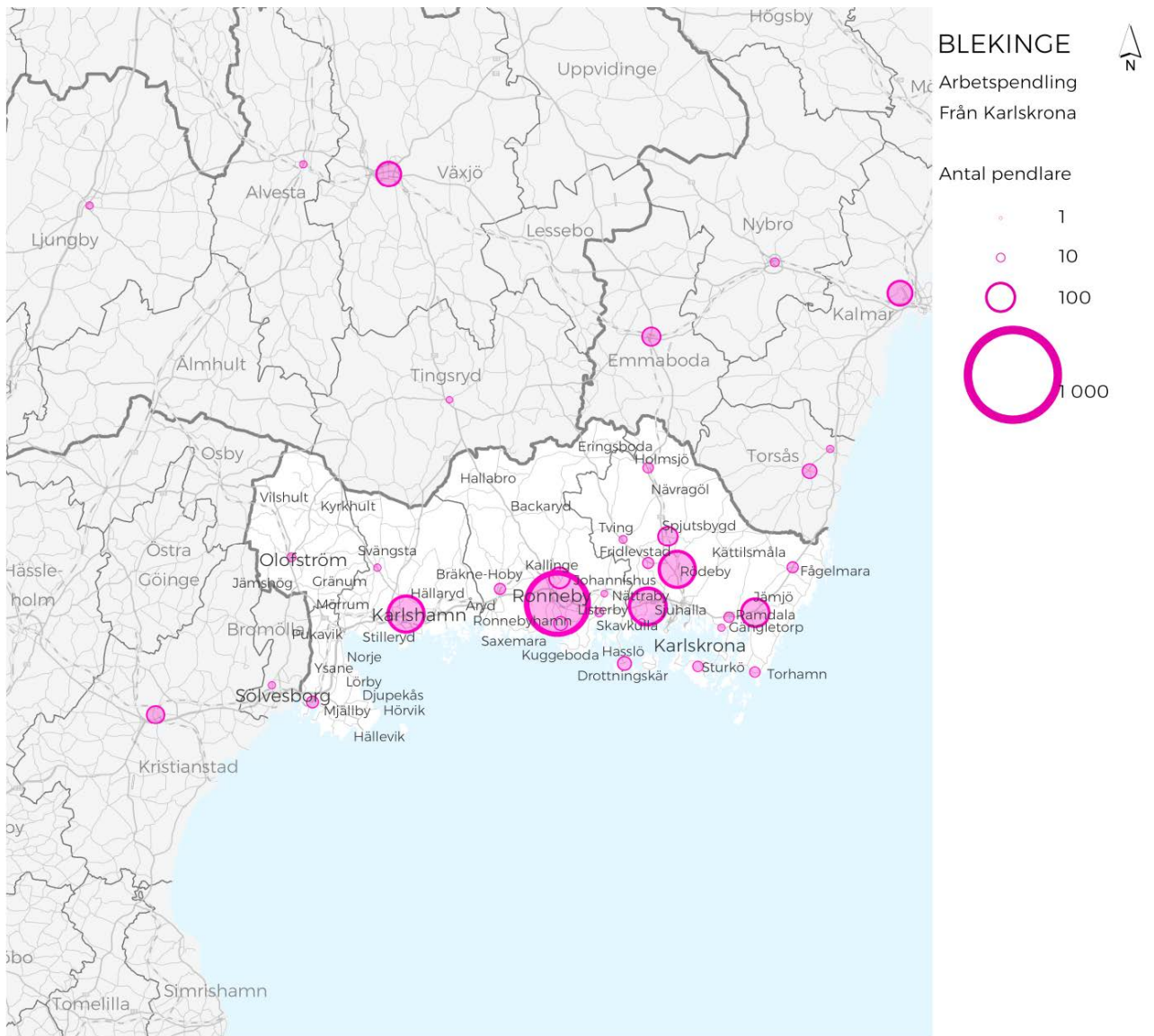
Figur 28. Ortsstruktur och flerkärnighetsgrad i Blekinges tätorter 2017, redovisat per funktionell region. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB.

### 6.3 FAKTISKA PENDLINGSSTRÖMMAR MELLAN ORTER I BLEKINGE

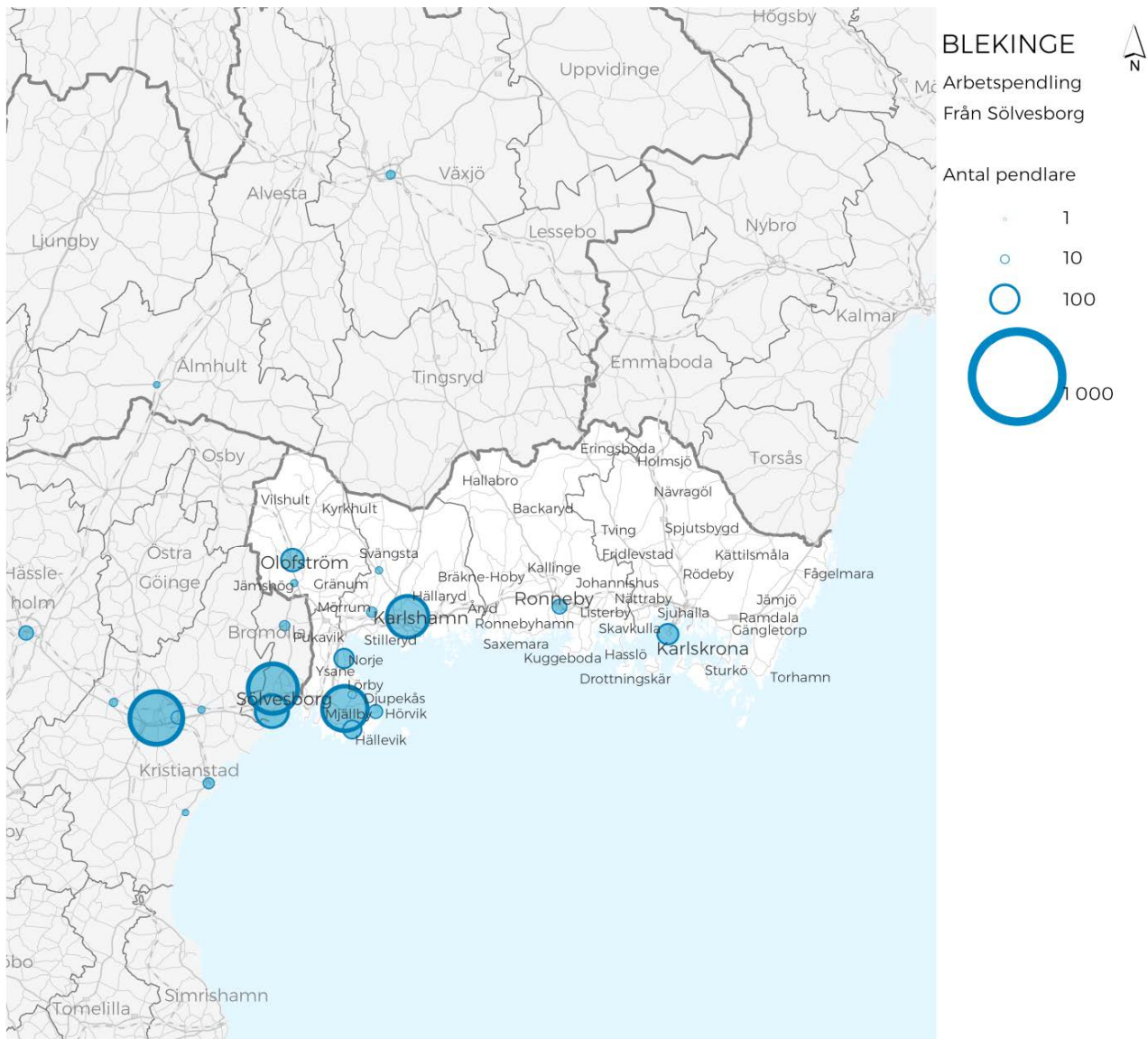
Ett enkelt sätt att få en uppfattning om orternas olika influensområden är att studera storleken på deras utpendling samt till vilka orter som den sker. Figur 29-30 visar utpendlingen från två av Blekinges kommunhuvudorter<sup>9</sup> (Karlskrona och Sölvesborg). Pendlingsmönstren ger anledning till några intressanta observationer. Den första observationen är att de största pendlingsströmmarna går till orter som ligger i nära anslutning till kommunhuvudorterna och är relativt oberoende av var de administrativa gränserna ligger. Detta är förväntat, eftersom det är väl dokumenterat att pendlingsbenägenheten avtar med ökat restidsavstånd och att individer i sin vardag fäster litet avseende till var kommungränserna ligger.

Men det finns också generella skillnader i pendlingsmönster mellan olika orter. Jämför man Karlskrona och Sölvesborg framgår det också att Karlskronas pendlingsomland sträcker sig längre i geografisk än Sölvesborgs. Även om pendlingen från Karlskrona till Kalmar, Växjö och Kristianstad i jämförelse inte är särskilt omfattande, så visar de ändå att Karlskrona har storregionala kopplingar på ett sätt som övriga kommunhuvudorter i regionen inte har. Utpendlingen från Karlskrona täcker också de flesta övriga orter i Blekinge. Sölvesborg å andra sidan har tydliga kopplingar främst till orter i de västra delarna av Blekinge samt till Kristianstad och Skåne, men inte till Karlskrona eller regioncentrum i Kronoberg eller Kalmar län. Sölvesborg och övriga kommunhuvudorter i Blekinge har därför ett mer lokalt och delregionalt influensområde jämfört med Karlskronas.

<sup>9</sup> Motsvarande kartor för övriga kommunhuvudorter finns i bilaga



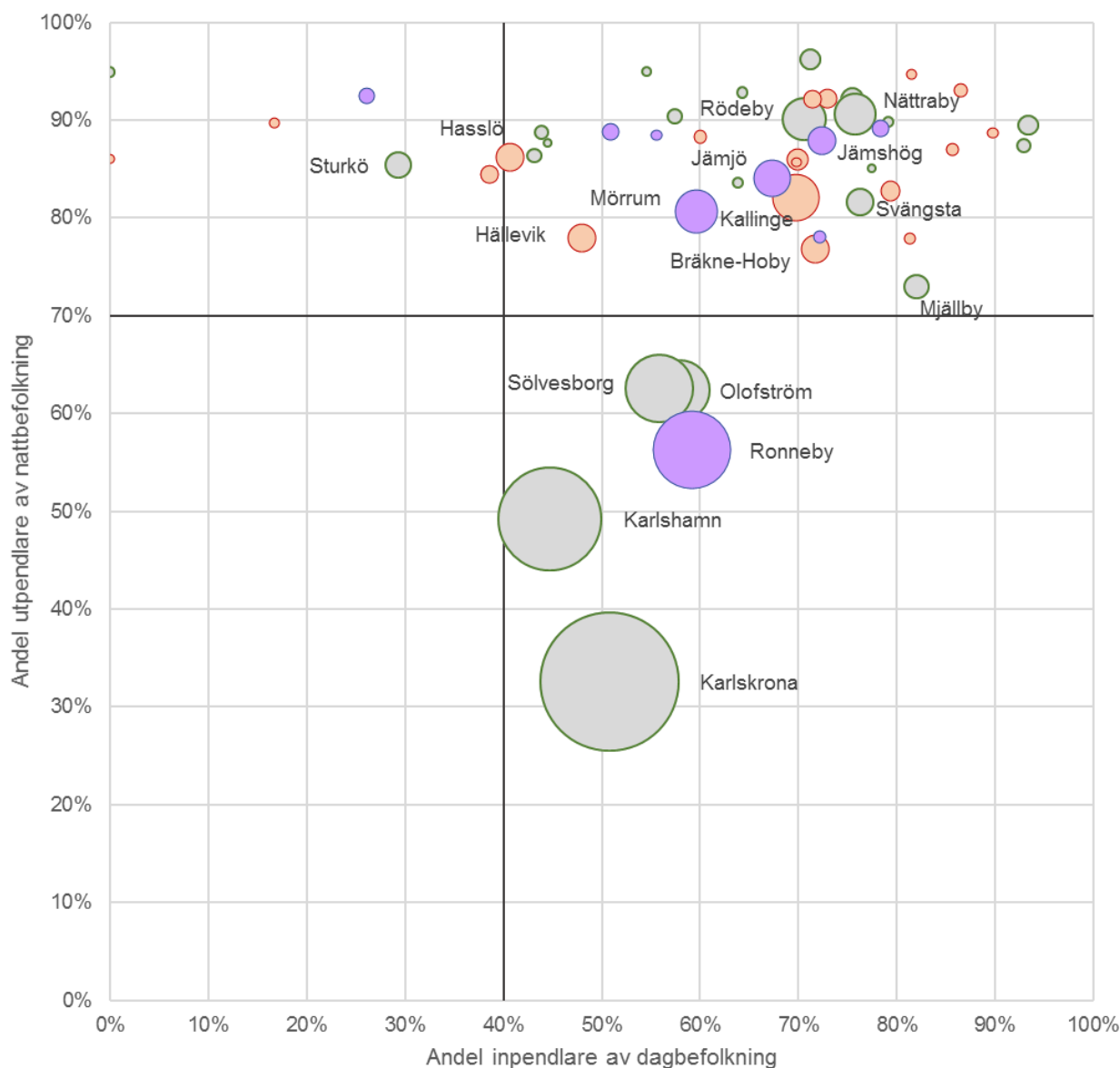
Figur 29. Utpendling från Karlskrona tätort 2016. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB.



Figur 30 Utpendling från Sölvesborgs tätort 2016. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB.

## 6.4 ORTERNAS FUNKTIONELLA SAMBAND I BLEKINGE

Med utgångspunkt från pendlingsrörelserna mellan tätorter och de olika tätorternas struktur, är det möjligt att få en uppfattning av deras olika roller i de funktionella arbetsmarknadsregionerna. I figur 31 visas hur stor andel av de som arbetar i respektive tätort som pendlar in, samt hur stor andel av arbetande befolkning som pendlar ut. Storleken på cirklarna betecknar tätorternas storlek, där grön färg avser växande tätorter, medan röd färg anger minskande tätorter. Blå är stillastående.



Figur 31 In- och utpendling till Blekinges tätorter 2016. Sysselsatt natt- och dagbefolkning 16+ år. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB.

Som framgår av diagrammet finns en tydlig grupp av de största tätorterna – centralorterna i respektive kommun – som har en relativt sett lägre andel utpendlare bland de boende, men ändå en måttligt hög andel inpendlare. Dessa tätorter kan betraktas som arbetsmarknadscentrum och har fler inpendlare än utpendlare.

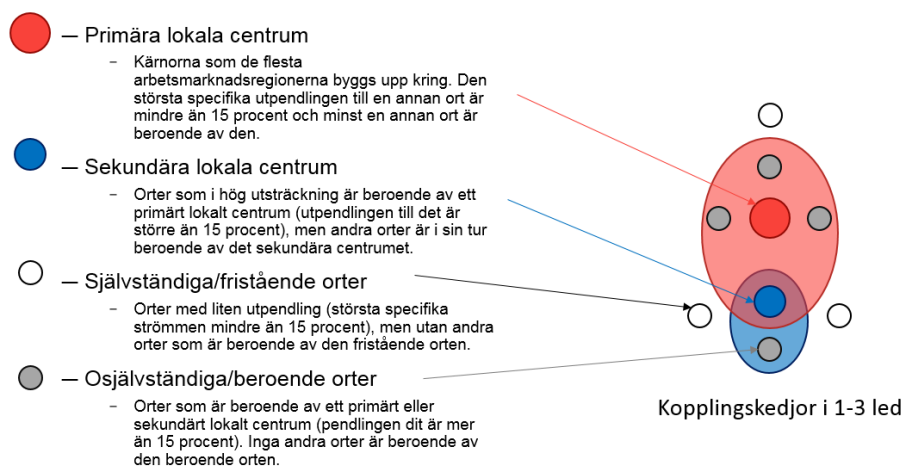
Till dessa kommer sedan övriga tätorter med en relativt sett hög andel utpendlare. Däremot har dessa orter också ett brett spektrum av inpendlare; från t.ex. Sturkö, där huvuddelen av de sysselsatta bor samma tätort, till Mjällby, där över 80 procent av dagbefolkningen pendlar in. Olika tätorter har alltså tydligt olika funktioner baserat både på storlek och på pendlingsmönster.

Kunskapen om hur pendlingsströmmarna sker mellan tätorterna och vilken karaktär de har, kan användas till att analysera hur de faktiska sammanhållna funktionella arbetsmarknadsregionerna ser ut. För detta används en liknande metod som Statistiska centralbyrån (SCB) använder sig



av för att konstruera lokala arbetsmarknader genom att aggregera kommuner.

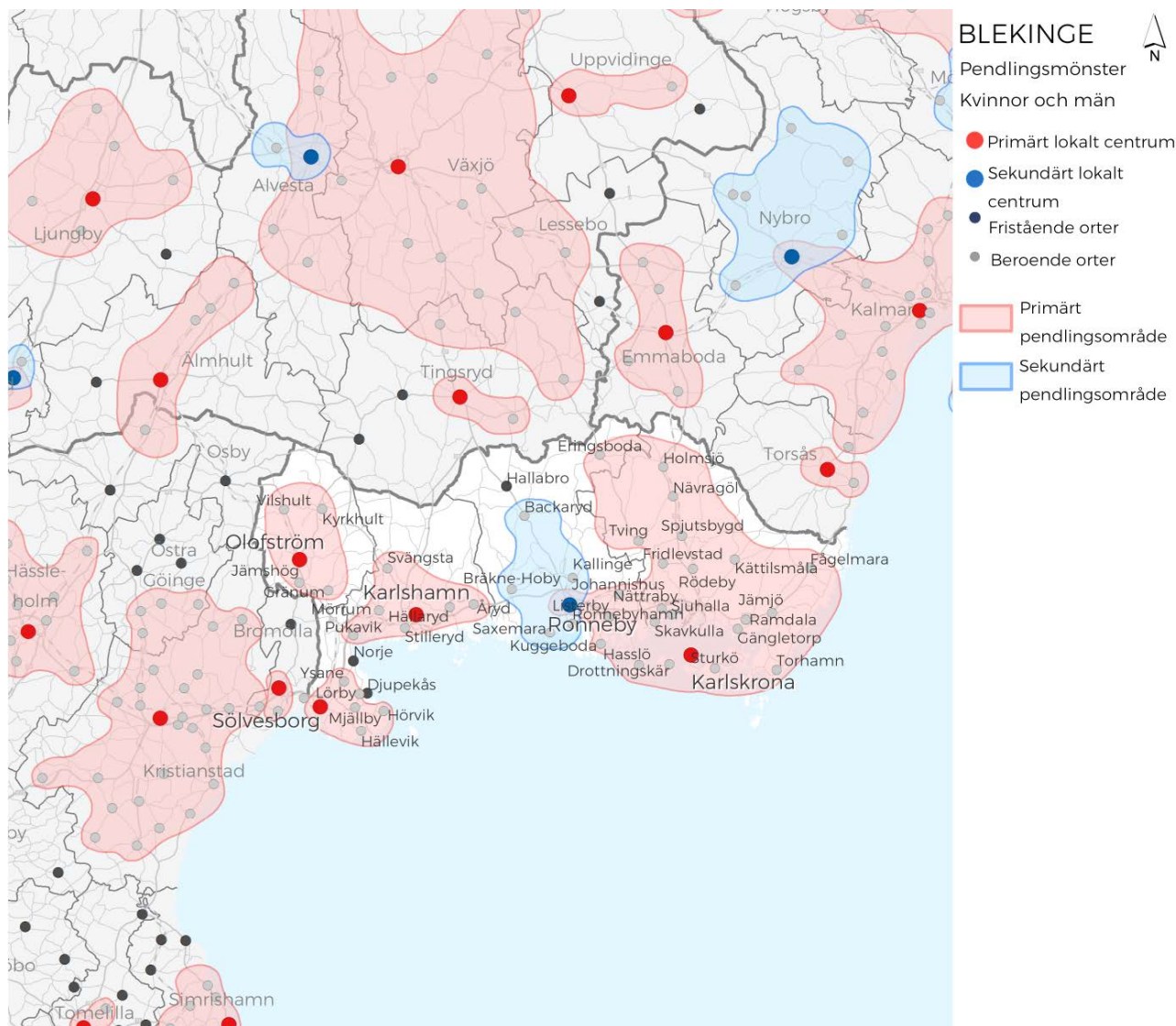
Metodiken beskrivs i figur 32. Först identifieras kärnorna i arbetsmarknadsregionerna, genom att sortera ut arbetsmarknadscentrum, dvs. tätorter som har en låg andel utpendling och som samtidigt har andra tätorter knutna till sig genom pendling. Osjälvständiga orter, som är beroende av andra orter, knyts sedan till de lokala centrumen och bilda en gemensam arbetsmarknadsregion tillsammans med dem. Kopplingen kan också ske i flera led, med sekundära lokala centrum, som i sin tur knyts till regionens primära kärna.



Figur 32. Metod för konstruktion av funktionella arbetsmarknadsregioner med tätorter som byggstenar.

Detta ger en mer verklig bild av hur de funktionella regionerna i Blekinge och kringliggande län i praktiken ser ut. Karlskrona är den största arbetsmarknadsregionen, och täcker i princip hela östra delen av Blekinge. Ronneby är ett sekundärt lokalt centrum kopplat till Karlskrona. Karlshamn, Sölvesborg och Olofström är egna funktionella regioner. Endast enstaka tätorter är helt självständiga (figur 33). Dessa orter har ingen tydlig funktionell koppling till ett enskilt arbetsmarknadscentrum. Det som ofta kännetecknar dessa orter är att de är belägna i geografiska "glapp" mellan olika arbetsmarknadscentrum.

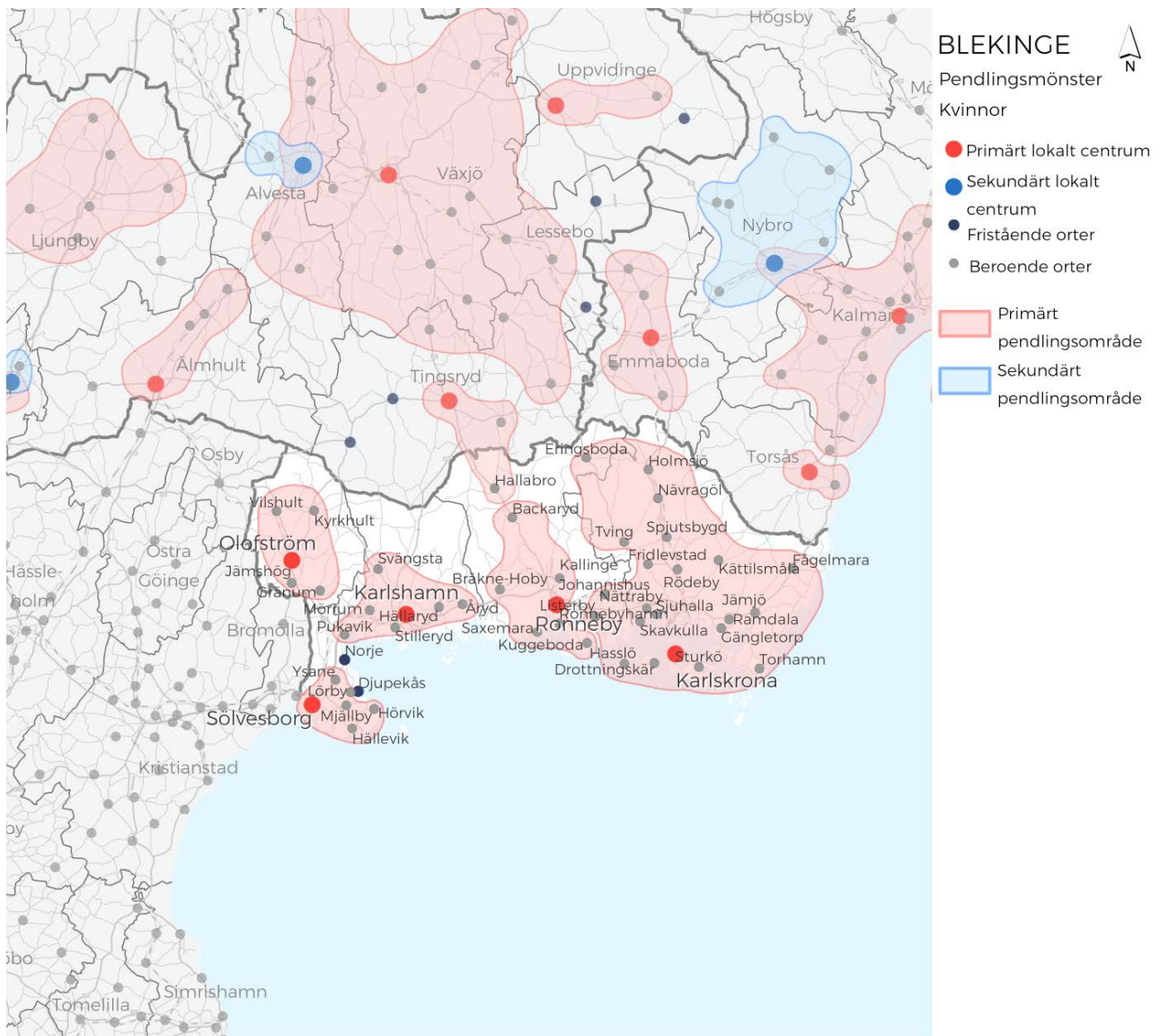
Den samlade bilden av hur de orterna är sammankopplade på arbetsmarknaden säger något om hur människors vardagsgeografier ser ut i Blekinge. Bilden som framträder ger anledning till att kommentera ett par intressanta observationer. Kartläggningen visar att det sannolikt inte krävs så stora förändringar i pendlingsintensiteten mellan orterna för att pendlingsregionerna ska kopplas ihop till färre, men större, enheter. De som troligtvis ligger närmast att kopplas ihop är Karlshamns och Karlskronas pendlingsregioner. Förbättrade kommunikationer längs E22 och Blekinge kustbana skulle gynna denna integration. En annan observation är att pendlingsregionerna i Blekinge inte sträcker sig över länsgränsen. Däremot förefaller "glappen" vara förhållandevis små. Avståndet mellan Växjö och Karlskronas pendlingsregioner är förhållandevis litet.



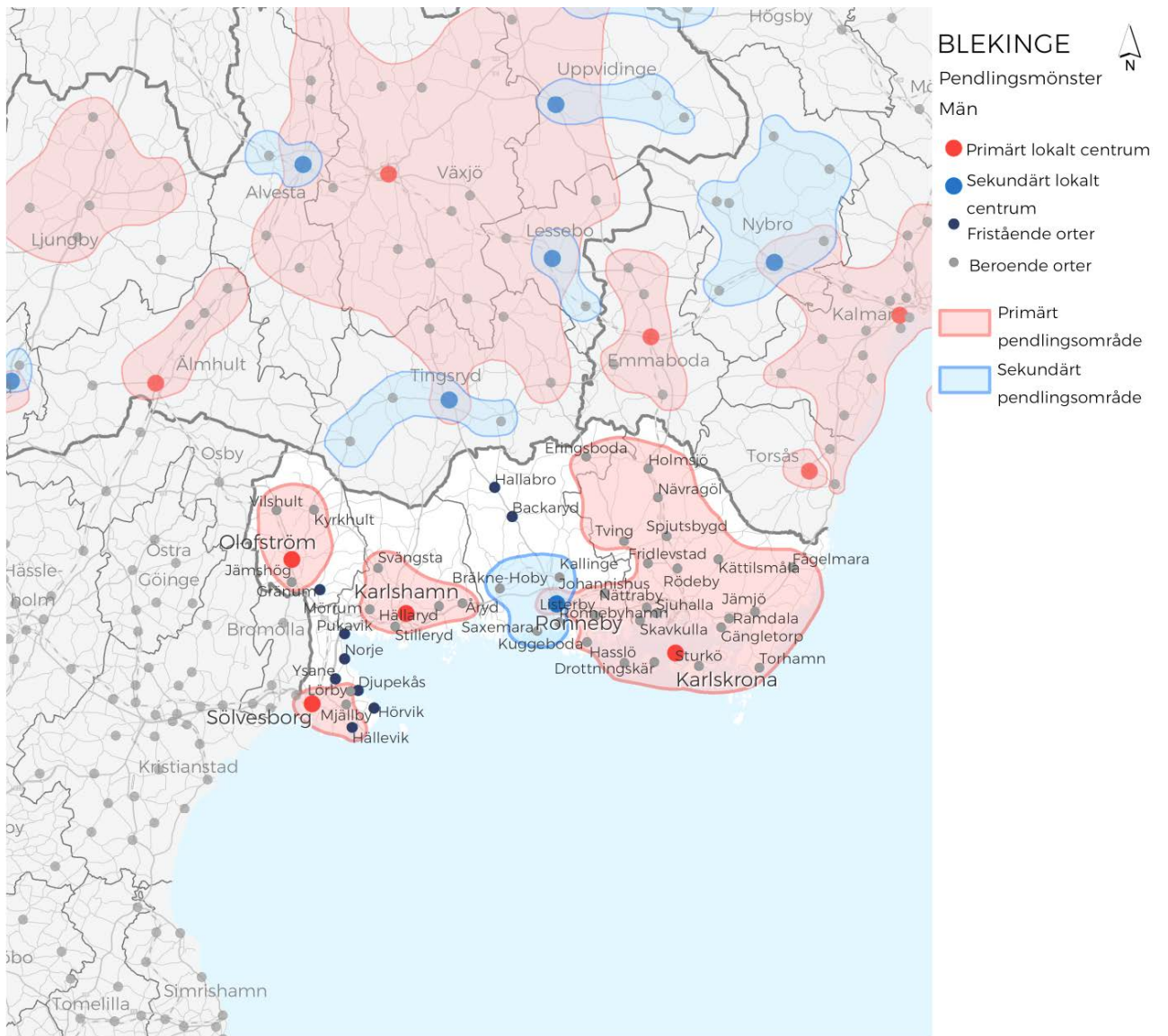
Figur 33. Tätortsbaserade funktionella arbetsmarknadsregioner i Blekinge år 2016. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB.

Det är också möjligt att konstruera motsvarande regioner separat för kvinnor respektive män. Generellt är kvinnors benägenhet att pendla över längre sträckor lägre än för män, vilket i stor utsträckning hör samman med att kvinnor är överrepresenterade inom offentlig sektor, där det oftare är lättare att hitta matchande arbeten på bostadsorten.

I Blekinge slår detta inte igenom fullt i ut i de funktionella regionernas utseende. Bland kvinnor ser arbetsmarknaderna ut i stort sett som totalbilden, med skillnaden att Ronneby utgör en egen arbetsmarknadsregion (figur 34). Männens funktionella regioner i västra Blekinge är däremot mindre, och flera av tätorterna mellan Sölvesborg, Karlshamn och Olofström är självständiga. Med andra ord förefaller pendlingsbenägenheten bland män i västra Blekinge vara lägre något lägre jämfört med kvinnornas (figur 35). Orsakerna till detta mönster är svårt att förklara utan ingående analys, men en möjlig förklaring är att orternas branschstruktur påverkar männens pendlingsmönster.



Figur 34. Tätortsbaserade funktionella arbetsmarknadsregioner för kvinnor i Blekinge år 2016. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB.



Figur 35. Tätortsbaserade funktionella arbetsmarknadsregioner för män i Blekinge år 2016. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB.

## 6.5 FUNKTIONALITETENS UTVECKLING ÖVER TID I BLEKINGE

Hur tätt sammankopplade och funktionella arbetsmarknadsregionerna är visar sig vara nära sammankopplat med dess förmåga att generera tillväxt och att utvecklas. Regioner med hög funktionalitet, dvs. stora regioner med hög tillgänglighet och god förmåga att matcha utbud och efterfrågan på arbetsmarknaden, har genomsnittligt sett högre ekonomisk tillväxt och bättre sysselsättningsgrader.

Ett sätt att mäta funktionaliteten är att utgå från de olika mått som beskrevs i föregående avsnitt, dvs. regionförtätning, regionförstärkning, självständighetsgrad och självförsörjningsgrad. Dataunderlaget i denna studie räcker inte till för att ta fram dessa mått för de tätortsbaserade funktionella regionerna. Däremot är det möjligt att studera motsvarande mått utifrån de lokala arbetsmarknaderna (LA) med kommuner som byggstenar.

Där framgår att regionförtätningen och regionförstärkningen, dvs. hur den generella rörligheten och pendlingen har ökat inom regionen över tid, är relativt låg i Karlskrona LA och betydligt lägre i Karlshamn-Olofström LA. Blekinges regioner förefaller inte ha förstärkt sin funktionalitet på samma sätt som många andra delar av landet. I synnerhet gäller detta länets västra delar.

Karlshamn-Olofströms LA har också den näst lägsta självständighetsgraden i riket, vilket innebär att regionen i mycket hög utsträckning är beroende av arbetskraft utifrån för att försörja dess arbetstillfällen. Detta innebär i sin tur också att självförsörjningsgraden är hög – dvs. att den arbetskraft som bor i regionen i mycket hög utsträckning kan försörjas med arbeten regionalt. Sammantaget har alltså regionen ett näringsliv som är starkare än dess förmåga att försörja den med arbetskraft. Den inre funktionaliteten har heller inte förbättrats över tid.

Det finns därmed sannolikt potential för att ytterligare förbättra rörligheten och därmed sammankopplingen mellan orterna i främst västra Blekinge. Att var och en av kommunhuvudorterna utgör egna funktionella arbetsmarknadsregioner som därmed blir relativt små, tyder på att det med en ganska begränsad ökning av pendlingsutbytet skulle vara möjligt att sammankoppla dem till en större region. Att de fysiska avstånden är små talar också för detta. Att regionförstärkningen och regionförtätningen dessutom är så låg är ytterligare tecken på detta. Med nivåer som närmar sig riket eller åtminstone jämförbara regioner, skulle två starkare – eller på sikt en enda – funktionella regioner kunna skapas. Bättre funktionalitet och större regioner är viktiga förutsättningar för att uppnå bättre tillväxt och regional utveckling.



## 6.6 ORTERNAS RELATIVA LÄGESKVALITETER

### **6.6.1 Hur påverkar tillgängligheten orternas utvecklingskraft?**

Den nya ekonomiska geografin anger att storlek och täthet är viktiga faktorer som påverkar den regionala utvecklingskraften. Men detta betyder inte att små och glesa platser automatiskt saknar tillväxtegenskaper. Brist på storlek och täthet kan istället kompenseras av att ingå i ett stort och funktionellt sammanhang. Möjligheterna att nå andra platser (eller vara nåbar) inom rimliga restider blir då särskilt betydelsefulla.

Hög tillgänglighet är en attraktiv lägesegenskap, vilket bland annat manifesteras i bostadspriser, bostadsbyggande och lokalhyror. Framför allt de kunskapsintensiva företagen vill maximera sin lägespotential och söker sig därför ofta till platser med hög tillgång till arbetskraft som matchar deras behov. Befolkningen å andra sidan söker sig i allt högre utsträckning till platser där de kan få tillgång till ett stort utbud av arbetsplatser, service, nöjen osv. Den urbaniseringstrend som kan observeras i samhället idag är en yttring av dessa preferenser.

Ökad tillgänglighet skapar förbättrade förutsättningar till god matchning på arbetsmarknaden och bidrar till att förbättra arbetsmarknadernas funktionssätt genom att utöka eller koppla ihop funktionella regioner. Transportsystemets uppbyggnad är en viktig faktor för tillgängligheten. Glesa regioner, med relativt stora avstånd mellan städer och orter kan dock i viss mån kompensera för stora avstånd genom en väl utbyggd transportinfrastruktur.

Tillgänglighet och lägeskvaliteter kan mätas på många olika sätt, och det är viktigt att notera att förbättrad tillgänglighet omfattar mer än bara kortare restider. Det avgörande är inte själva restidsförkortningen i sig, utan att man når ett större utbud inom samma (eller kortare) restid. Därför är det ändamålsenligt att utveckla begreppet tillgänglighet till att mäta storleken på

det utbud som kan nås från en viss plats, exempelvis det samlade utbudet av arbetsplatser, affärer, nöjen eller offentliga serviceinrättningar.

### **6.6.2 Tillgänglighet för Blekinges tätorter**

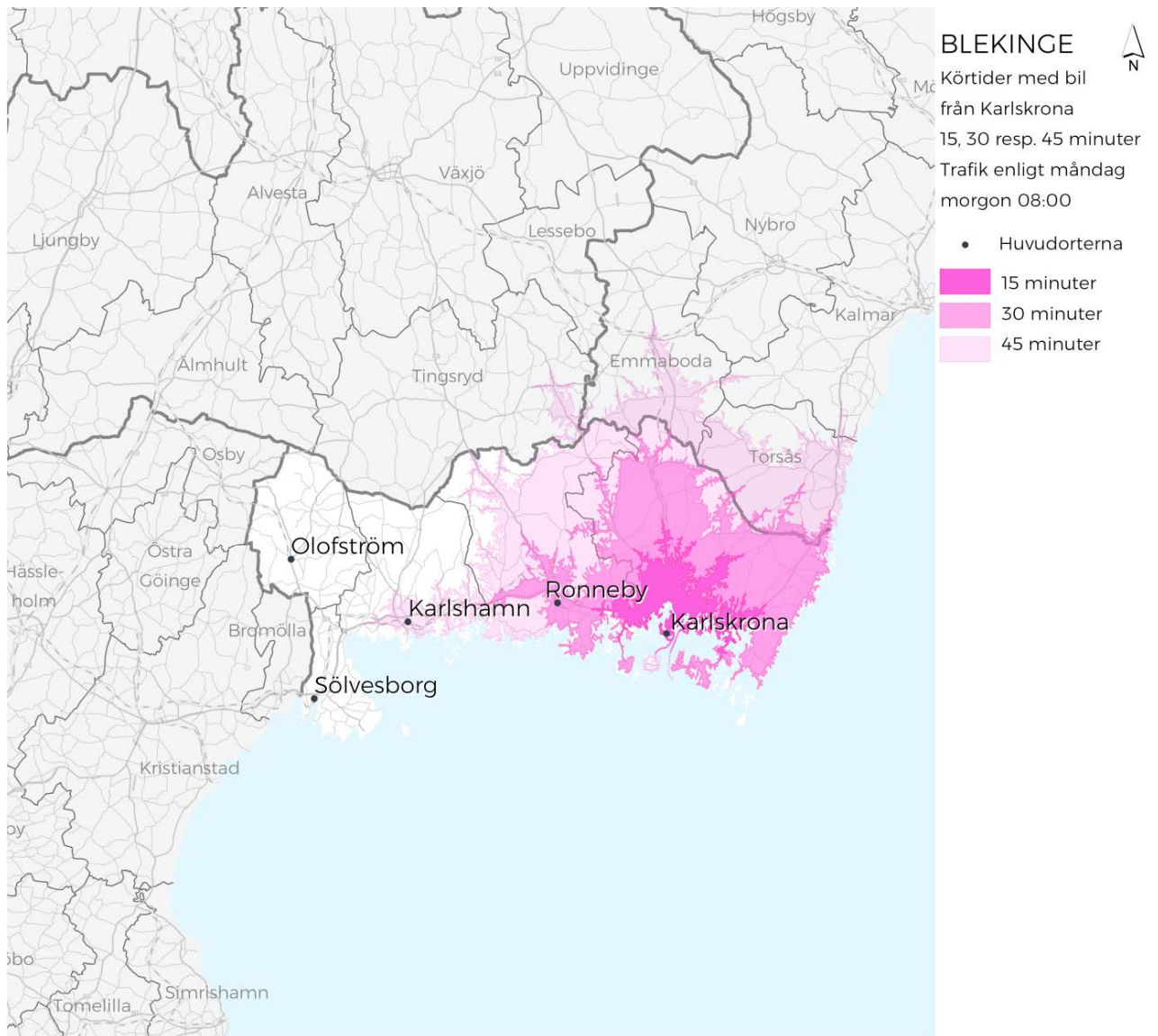
Figur 36 och figur 37 illustrerar olika restider med bil från Karlskrona och Olofströms tätorter<sup>10</sup>. Restidsomlanden kan betraktas som en indikator på respektive tätorts funktionella aktionsradie. Bland annat visar sig individers pendlingsbenägenhet avta betydligt vid restider över 45 minuter. Restiderna (och således också storleken restidsomlanden) avgörs av aktuell skyltad hastighet på vägarna.

Inom 45 minuter från Karlskrona tätort når man idag stora delar av de östra och mellersta delarna av Blekinge, men inte Sölvesborg och Olofströms tätorter. Karlskronas geografiska läge gör också att dess restidsomland sträcker sig in i de södra delarna av Kalmar län, till bland annat Emmaboda och Torsås.

Från Olofström kan hela de västra delarna av Blekinge nås inom 45 minuter med bil, men restidsomlandet sträcker sig även långt in i Kronoberg och Skåne, bland annat till Kristianstad tätort. Orternas restidsomland utgör en viktig del av förklaringen till de funktionella regionernas geografiska utbredning.

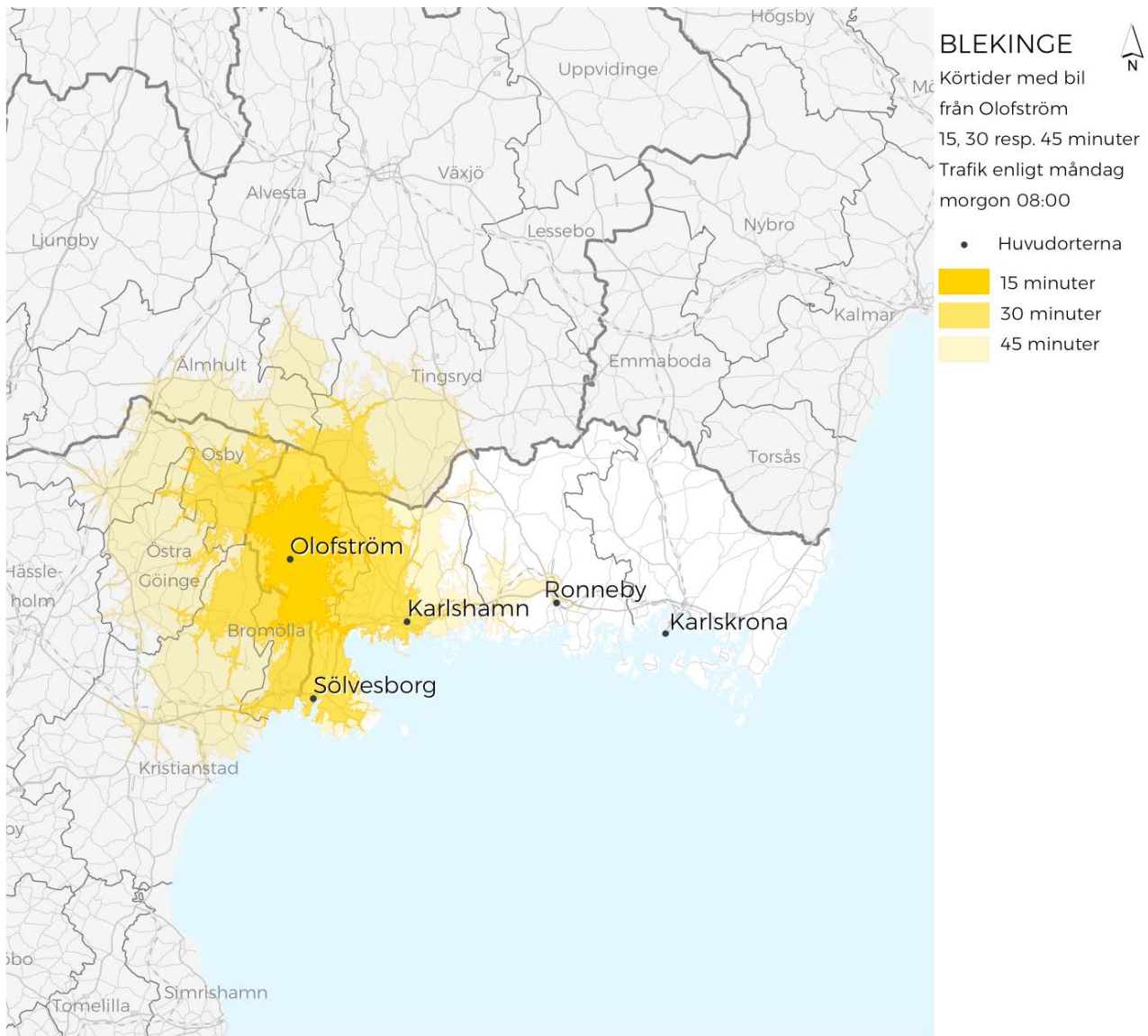
---

<sup>10</sup> Kartbilder för övriga kommunhuvudorter finns i bilaga.



Figur 36. Restider från Karlskrona tätort. Källa: WSP:s beräkningar.





Figur 37. Restider från Olofströms tätort. Källa: WSP:s beräkningar

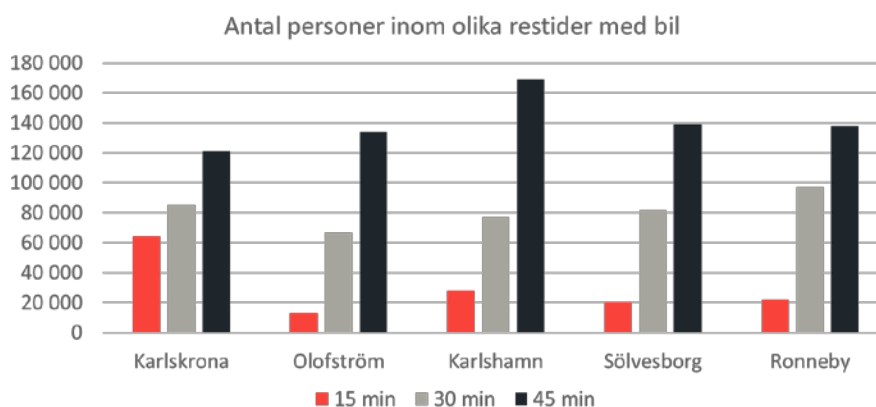
Men tillgänglighet omfattar som sagt mer än enbart restider. Storleken på det utbud som kan nås inom restiderna är också viktigt att ta hänsyn till. Utbudet kan som tidigare beskrivits bestå av flera olika typer av nyttigheter. För befolkningen är tillgänglighet till arbete en viktig lägeskvalitet. För företagen är istället hög tillgänglighet till arbetskraft centralt. Ur detta perspektiv är det därför ändamålsenligt att studera hur utbudet av dessa två faktorer varierar med olika restider från kommunhuvudorterna. I praktiken säger också dessa mått även något om utbudet av andra nyttigheter, eftersom större orter också har ett större utbud av exempelvis service, nöjen mm.

Figur 38 och figur 39 visar det ackumulerade utbudet av befolkning och arbetsplatser (eg. sysselsatta) som kan nås inom 15, 30 och 45 minuter med bil från Blekinges kommunhuvudorter. Måtten kan betraktas som en utbudspotential och beskriver därför också orternas lägeskvaliteter i förhållande till sitt omland. I det perspektivet ger figurerna anledning till flera intressanta observationer. Inom korta restider (15 minuter) har Karlskrona störst utbudspotential av både befolkning och arbetsplatser. Övriga kommunhuvudorter har betydligt lägre potential. Orsaken till detta mönster är

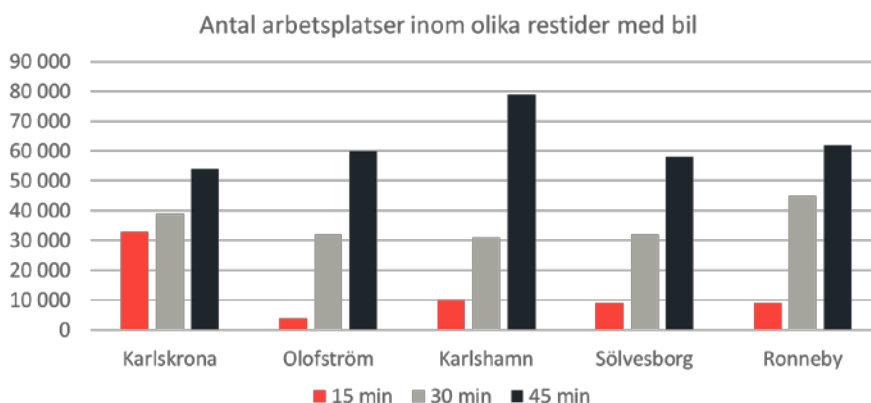
naturligtvis att man inte når så många andra orter än den egna inom korta restider.

Vid längre restider förändras utbudsmönstret. Vid 30 minuters restid har inte längre Karlskrona den högsta utbudspotentialen i regionen, utan istället Ronneby. Och inom 45 minuters restid är det istället Karlshamn som har den högsta lägespotentialen och Karlskrona som har den lägsta lägespotentialen av alla kommunhuvudorter i Blekinge. Denna observation sätter fokus på betydelsen av orternas geografiska läge i förhållande till andra orter. Det är uppenbart att Karlshamns och Ronnebys lägeskvaliteter påverkas av att de ligger mellan andra stora orter. Dess "mellanlägen" skapar potentialer. Huruvida dessa potentialer tas tillvara eller inte diskuteras i det avslutande kapitlet av denna studie. Naturligtvis avgörs inte orternas tillväxtförmåga enbart av deras tillgänglighet, men tillgängligheten är en betydelsefull faktor som påverkar orternas attraktivitet och utvecklingskraft.

...



Figur 38. Potentiellt arbetskraftsutbud inom olika restider från Blekinges kommunhuvudorter. Källa: WSP:s beräkningar och statistik från SCB.



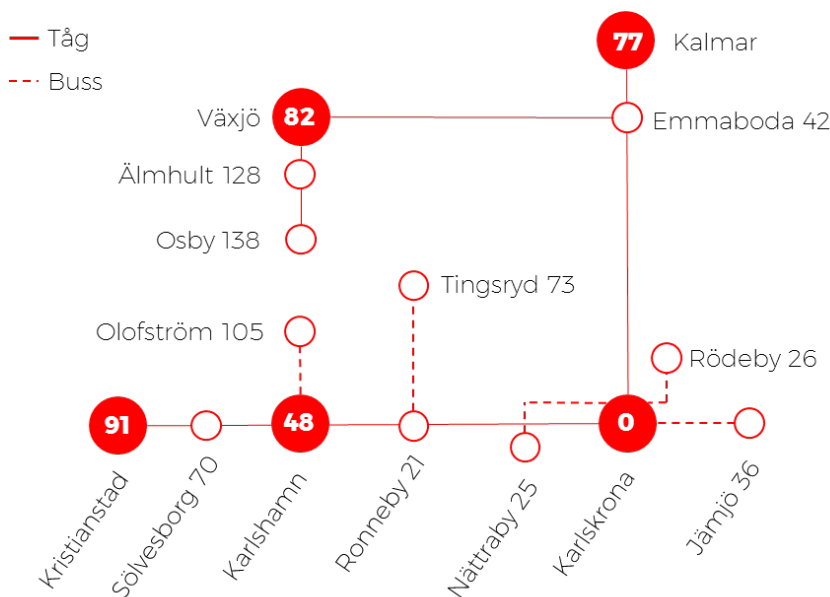
Figur 39. Potentiellt arbetsplatsutbud inom olika restider från Blekinges kommunhuvudorter. Källa: WSP:s beräkningar och statistik från SCB.

Bilen är fortfarande ett viktigt transportmedel för arbetspendling i glesa regioner som Blekinge. Kollektivtrafiken har inte samma möjligheter till att täcka alla områden i regionen. Bilen är dessutom flexibel och inte beroende av tidtabeller och turtäthet, och kommer sannolikt vara ett viktigt

transportmedel även i framtiden. Men som medel för ytterligare storregional integrering av arbetsmarknaderna kommer den spårbundna trafiken att spela en viktigare roll. Restider med bil ger alltså inte hela bilden av orternas lägeskvaliteter, och det finns därför anledning att även illustrera tillgängligheten med kollektivtrafik med tåget som färdmedel. I detta fall används restider som indikator.

Figur 40 visar restider med kollektivtrafik från Karlskrona till större de större orterna inom och utanför regionen. Restiderna hjälper till att förklara varför vissa orter är mer funktionellt sammankopplade med varandra än andra. Sölvesborgs, Karlshamns och Olofströms närmaste storregionala nod är inte Karlskrona, utan Kristianstad i Skåne län. Å andra sidan är Karlskronas närmaste storregionala nod inte Kristianstad, utan Kalmar, tätt följd av Växjö. Detta kan på ett sätt påverka vart olika delar av Blekinge riktar sin storregionala uppmärksamhet. Eventuella restidsförbättringar längs olika axlar och stråk kommer att ge olika effekter för orternas framtida utvecklingspotential.

Den sammantagna bilden av orternas lägeskvaliteter lägger en kompletterande pusselbit som bidrar till att förklara orternas karaktär och attraktionskraft. Inledningsvis i denna rapport konstaterades att den nya ekonomiska geografin säger att funktionellt stora och täta miljöer med hög tillgänglighet är attraktiva för individer och företag, vilket i sin tur gynnar deras utvecklingsförmåga. Den samlade bilden av orternas egenskaper och innehåll, tillsammans med orternas lägesegenskaper som beskrivs i detta kapitel, visar att dessa antaganden stämmer väl överens med orternas karaktär i Blekinge.



Figur 40. Restider med kollektivtrafik från Karlskrona tätort



## 7 SAMLAD BEDÖMNING

### 7.1 VAD PÅVERKAR BLEKINGES UTVECKLING?

Systemanalysen belyser olika faktorer som påverkar orternas utvecklingsförutsättningar i olika delar av Blekinge. I stora drag handlar det om två huvudsakliga inriktningar; de inneboende egenskaperna i de olika orterna och möjligheterna för orterna att koppla ihop sig till ett större sammanhang.

#### 7.1.1 *Orternas interna tillväxtförutsättningar*

På ett övergripande plan pekar analysen på en grundläggande slutsats, nämligen att storleken har stor påverkan på orternas utvecklingsförutsättningar. De större orterna i Blekinge har i allmänhet en mer gynnsam sammansättning av tillväxtegenskaper än de mindre orterna. Detta mönster ligger i linje med teorierna i den nya ekonomiska geografin, och ger stöd för att storleken i hög grad påverkar utvecklingsförutsättningarna.

I grunden förklaras de större orternas utveckling av att de är attraktiva platser att bo och verka i. De har många av de funktioner som efterfrågas av regioninvånarna, exempelvis ett större utbud av arbeten, service, nöjen och kultur. Vidare kan de större orternas tillväxt förklaras av att de har en förhållandevis ung befolkning, vilket i sin tur gynnar återväxten av nya regioninvånare. Samtidigt brottas många mindre orter med grundläggande utmaningar som bland annat handlar om åldrande befolkning och minskande befolkning, vilket i sin tur sätter spår i vikande marknadsunderlag för privat och kommunal service.

Idag är det litet som pekar på att de större orterna kommer att vara mindre attraktiva i framtiden. Utvecklingen pekar snarare åt det motsatta hållet, dvs.

en fortsatt koncentration av befolkning och arbetsplatser till de större orterna. Utvecklingen av arbetsmarknaden i stort pekar också mot att allt fler kommer att arbeta i tjänstesektorn i framtiden. Tjänsteföretagen kommer även i framtiden att söka sig till lägen med hög marknadspotential, och de platser som bäst uppfyller dessa lägeskrav är större orter och städer.

Förvisso kommer varuproduktionen sannolikt att vara en betydelsefull näringsgren i Blekinge även i framtiden, men den globala konkurrensen kommer troligen fortsätta driva på produktivitetssökningar, vilket i sin tur kommer innebära minskat arbetskraftsbehov inom industrin. För att öka motståndskraften för minskad global efterfrågan behöver därför orter som är tydligt inriktade mot industriverksamhet att behöva bredda sitt näringsliv, dvs. verka för en ökad branschbredd.

Mot denna bakgrund kommer Blekinges framtida utveckling till stor del att avgöras av de större orternas förmåga att växa och vara attraktiva för inflyttare och företag. Mindre orter med stagnerande befolkning behöver hitta andra sätt att vara attraktiva för inflyttare och företag. Detta kan handla om att erbjuda kvaliteter som de större städerna har brist på, exempelvis att utveckla attraktiva boendemiljöer, och bygga vidare på unika platskvaliteter. Ett annat sätt är att komma i åtnjutande av de större orternas utbud av tjänster, arbeten och service genom att verka för ökad funktionell sammankoppling.

### **7.1.2 Funktionell sammankoppling...**

Men tillväxtförutsättningarna påverkas naturligtvis av fler faktorer än enbart av deras inneboende egenskaper. Till dessa hör bland annat orternas lägesegenskaper och framför allt deras funktionella sammanhang.

#### **...Skapar möjligheter för både stora och små orter**

Mycket talar för att vikten av att vara uppkopplad till ett större sammanhang kommer att bli allt mer betydelsefull i framtiden. Detta gäller både små och stora orter, och i flera geografiska perspektiv. Orter och regioner med liten utvecklingskraft kan kompensera för bristande tillväxtegenskaper om de ingår i ett stort och funktionellt sammanhang. När mindre orter blir uppkopplade skapas möjligheter för boende att bo kvar när man tar ett arbete på annan ort inom den funktionella regionen. Samtidigt kan orten bli ett alternativ för inflyttare om alternativen på arbetsmarknaden blir fler. Med rätt förutsättningar kan ökad funktionell sammankoppling alltså vara ett sätt för mindre orter att stärka sin utvecklingspotential.

När de funktionella regionerna utvidgas ökar också det geografiska omland som tillväxten kan spridas till. På så sätt kan fler platser dra nytta av tillväxten. Karlskronas och övriga orters förmåga att sprida utvecklingskraft till sitt omland kommer därför till stor del även avgöras av de funktionella regionernas utveckling. Ju större detta omland är, desto bättre blir förutsättningarna för utveckling i hela regionen.

#### **...Skapar synergier och ömsesidiga förstärkningseffekter**

En ökad funktionell sammankoppling kommer i grunden att vara gynnsamt för orternas livskraft. Men effektens storlek kommer också avgöras av vilka egenskaper som faktiskt kan kopplas ihop till större och funktionella enheter. Om två funktionella regioner med komplementära egenskaper kopplas ihop

skapas synergieffekter. Tillväxtpotentialer frigörs genom skalfördelar, ökad delning, matchning och lärande, vilket är viktiga förutsättningar för regionens utvecklings- och innovationsförmåga. Om dessa agglomerationseffekter kan realiseras skapas livskraft som kan spridas till fler delar av Blekinge. Stora och täta platser har en särskild betydelse i denna tillväxtprocess.

#### **...skapar minskad sårbarhet**

Ökad regional sammankoppling innebär också minskad sårbarhet. Med ökad funktionell storlek minskar känsligheten för plötsliga sektoriella konjunktursvängningar genom att alternativen på arbetsmarknaden ökar. Orter och funktionella regioner som karaktäriseras av ett ensidigt näringsliv har därför stor nytta av att kopplas samman med regioner som har en annan näringslivsprofil. Olofström, med dess tydliga inriktning på varutillverkande industri, är ett bra exempel på detta. Olofströms lokala arbetsmarknad karaktäriseras av hög inpendling och har bland de lägsta självständighetsgraderna i riket. En ökad funktionell sammankoppling med omgivande arbetsmarknader skulle innebära att Olofström får en ökad robusthet som kan kompensera för ett förhållandevis ensidigt näringsliv.

#### **Utvecklingen av transportsystemet är centralt för ökad sammankoppling**

De funktionella regionernas sammankoppling i Blekinge kommer i sin tur att avgöras av transportsystemets utveckling. Även om bilen fortsatt kommer att utgöra ett viktigt transportmedel så kommer den spårbundna trafiken att spela en allt viktigare roll för såväl den inomregionala som mellanregionala sammankopplingen, inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Förbättrad tillgänglighet är ett sätt att stärka orternas utvecklingspotential genom att den ökar förutsättningarna till ökad funktionalitet och utbyte. Förbättrad uppkoppling kan dessutom vara ett sätt att motverka avflyttningen från mindre orter i Blekinge, framför allt av unga till de större städerna. Genom goda transportmöjligheter ökar förutsättningarna att bo kvar på orten och pendla till arbetsorten.

Det finns anledning att anta att digitaliseringen kommer att minska platsens betydelse på ett sådant sätt att behovet av fysiska rörelser minskar över tid. Ökat inslag av distansarbete skulle kunna en indikation på detta. Å andra sidan har liknande argument framförts under de senaste 20 åren, men detta har ännu inte satt ett påtagligt avtryck på arbetsmarknadens funktionssätt. Människors behov av att träffas fysiskt kommer sannolikt att bestå, och digitaliseringens fulla genomslag ligger troligen långt fram i tiden.

## **7.2 POTENTIAL INOM OCH UTANFÖR REGIONEN**

Sett till vilka förutsättningar och faktorer som påverkar utvecklingen i regionen och dess orter över tid, kan man se möjligheterna till förbättrad tillväxt i både ett inomregionalt perspektiv för Blekinge län, och vilken potential som ligger i en starkare integrering med kringliggande regioner.

## 7.2.1 Inomregional utveckling i Blekinge

### Varierande förutsättningar för tillväxt

Kartläggningen visar att Karlskrona och dess funktionella omland i de östra delarna av regionen har många av de inneboende egenskaper som kännetecknar livskraftiga platser. Enbart sett till orternas inneboende tillväxtegenskaper är Karlskrona den ort som har bäst förutsättningar för gynnsam utveckling i Blekinge. Karlskrona har därför ett särskilt gott utgångsläge och kommer spela en viktig roll för utvecklingen i Blekinge som helhet. Samtidigt brottas andra delar av regionen med strukturella utmaningar, bland annat vad gäller åldersstruktur, utbildningsnivåer och branschstruktur. Ökad global konkurrens har lett till produktivitetssökningar inom de varuproducerande näringarna, vilket i sin tur slagit mot sysselsättningen i bland annat Olofström. Orterna i de västra delarna av regionen har inte lika många av de inneboende egenskaper som i grunden gynnar utvecklingsförmågan. Men de har däremot andra egenskaper som Karlskrona inte har i samma utsträckning, framför allt goda storregionala lägeskvaliteter. Närheten och tillgängligheten till Sveriges tredje största marknad i Skåne är en tydlig lägesfördel för framför allt Sölvesborg och Olofström, medan Karlskrona i högre utsträckning begränsas av sitt geografiska läge.

### Karlskrona som regional motor

Karlskrona har också tydliga funktionella kopplingar till de flesta andra orter i länet, även om influenserna minskar med ökat avstånd från Karlskrona. Karlskronas inflytande omfattar i första hand sitt primära funktionella omland i östra delen av Blekinge, men influensområdet sträcker sig även till hela länet. Karlskrona har viktiga regionala funktioner som har betydelse för övriga orter i Blekinge. Till dessa funktioner finns bland annat inom utbildning, sjukvård, transporter och regional administration. Om Karlskronas förmåga att växa skulle minska skulle detta sannolikt också påverka övriga regionen negativt. Med andra ord är det bra för Blekinge som helhet om Karlskrona växer.

Att mäta och avgränsa Karlskronas tillväxtkraft, spridningsförmåga, och influensområde är en komplex uppgift, och går inte att entydigt fastställa. Som tidigare beskrivits finns det dock tecken på att Karlskrona påverkar andra orter i Blekinge positivt. Den samlade bedömningen kring Karlskronas motorfunktioner är att förmågan att sprida tillväxt till andra delar av Blekinge kommer vara tydligt kopplad till två huvudsakliga faktorer:

- Karlskronas förmåga att växa – som i grunden kommer avgöras av Karlskronas förmåga att attrahera inflyttare och företag.
- Utvecklingen av de funktionella arbetsmarknaderna, vilket i sin tur kommer att avgöras av transportsystemets framtida utveckling.

Det är dock viktigt att poängtera att utvecklingen av de övriga orterna i Blekinge inte enbart kommer att avgöras av hur det går för Karlskrona. De behöver kunna stå på egna ben och skapa sin egen utvecklingskraft – samtidigt som de på bästa sätt tar vara på den utvecklingskraft som Karlskrona skapar.

## Potential för bättre funktionalitet inom Blekinge

Blekinge som helhet har en fysisk grundstruktur som liknar många andra regioner i Sverige. Det karaktäriseras av ett dominerande huvudstråk där många av de större orterna ligger, samt ett relativt glesbefolkat inland. Till skillnad från många andra regioner är dock Blekinge relativt litet till ytan, vilket innebär att avståndet till en större ort aldrig är särskilt långt. Ur detta perspektiv gynnas Blekinge av sin geografiska litenhet, höga tätortsgrad och höga befolkningstäthet. Grundförutsättningarna till ökad inomregional sammankoppling får anses som förhållandevis goda.

De östra och västra delarna av Blekinge har också komplementära tillväxtegenskaper, och det finns goda skäl att anta att en ökad inomregional integrering skulle gynna regionen som helhet. En ökad funktionell sammankoppling mellan länets östra och västra delar har därför stor potential att tillsammans skapa en större gemensam massa som i sin tur kommer att gynna den samlade utvecklingspotentialen i Blekinge som helhet. Kartläggningen av de funktionella regionerna i Blekinge visar att det sannolikt inte krävs så mycket för att detta ska ske. Avstånden inom regionen är små och trösklarna låga.

### 7.2.2 Den storregionala potentialen

#### Varierande storregionala förutsättningar

Även om förutsättningarna till ökad inomregional sammankoppling får anses vara förhållandevis goda så är Blekinges storregionala läge inte lika entydigt fördelaktigt. Å ena sidan angränsar Blekinge till Sveriges tredje storstadsregion Skåne, men länet befinner sig samtidigt i bakvattnet utanför de stora nationella transportstråken. Kartläggningen av orternas lägeskvaliteter visade också att det finns många orter i Blekinge som idag har högre tillgänglighet än Karlskrona. Den främsta anledningen till detta är orternas geografiska läge i förhållande till storregionala noder i angränsande län, framför allt Kristianstad. Karlskronas geografiska läge i länets östra del påverkar lägespotentialen. För Karlskrona är den närmaste nodstaden inte Kristianstad, utan Kalmar en dryg timme bort.

Kartläggningen visar att det finns ett visst utbyte mellan Karlskrona och de storregionala noderna i angränsande län, men att detta utbyte inte är särskilt omfattande idag. Karlskrona påverkar sannolikt inte Kalmars eller Växjö utvecklingsförutsättningar i särskilt stor utsträckning (och vice versa). Även om Karlskrona har många av de utvecklingsegenskaper som kännetecknar livskraftiga orter så finns det samtidigt skäl att anta att Karlskronas utveckling idag hämmas av ortens storregionala läge. Men med fler och snabbare transportmöjligheter mot framför allt Kalmar och Kristianstad, men även Växjö skulle Karlskronas storregionala tillgänglighet förbättras betydligt, och skapa ökade förutsättningar till storregional integration. Detta skulle inte bara gynna utvecklingen i Karlskrona, utan i Blekinge som helhet.

#### Potential både inom och utanför länet



I grund och botten handlar det för alla orter i Blekinge om att ta vara på och utveckla sina lägespotentialer. Detta behöver dock inte enbart innebära att verka för ökad uppkoppling mot den närmaste största orten, utan kan också gälla andra större orter i och utanför länet. Flera strategier är nödvändiga.

Utmaningen för orterna och de funktionella regionerna i Blekinge som helhet ligger därför inte i första hand i möjligheterna till ökad inomregional sammankoppling, utan i förmågan att bättre koppla upp sig till ett storregionalt sammanhang. Satsningar på snabb och tät storregional spårtrafik kommer att vara avgörande för denna utveckling.

Det är också viktigt att notera att ökad inom- och storregional sammankoppling inte enbart kommer att gynna de större nodstäderna, utan även andra orter i Blekinge. Ökad sammankoppling kommer också att skapa förbättrade lägeskvaliteter i "mellanlägen", vilket även kommer att skapa utvecklingspotential på dessa platser. Karlshamn är ett bra exempel på ett strategiskt mellanläge i förhållande till Karlskrona och orter i norra Skåne.

## 7.3 NYCKELFAKTORER FÖR REGIONAL UTVECKLING I BLEKINGE

### **Utveckla de inneboende utvecklingsegenskaperna**

Studien visar att de största orterna i Blekinge besitter många av de egenskaper som kännetecknar livskraftiga orter. Samtidigt brottas andra delar av Blekinge med utmaningar som bland annat har att göra med vikande befolkningsunderlag och färre arbetstillfällen.

Möjligheterna att skapa lokal och regional utvecklingskraft kommer framför allt handla om ökad tillgänglighet, innovationsförmåga, och kompetens. Särskilt utbildning och kompetensförsörjning kommer sannolikt att vara centralt för Blekinges framtida utveckling. Dagens arbetsliv kräver en allt högre kompetensnivå – så även inom de varuproducerande näringarna. Den framtida utvecklingen av dessa verksamheter kommer att påverkas starkt av möjligheterna att få tillgång till kvalificerad arbetskraft. I detta perspektiv kommer det att vara angeläget att kompetensen utvecklas i takt med arbetsmarknadens ökade kvalifikationskrav – inte minst i förhållande till orternas förmåga att locka till sig nya företag. Rätt utbildning är dock inte nödvändigtvis liktydigt med högre teoretisk utbildning, utan snarare en utbildning som är anpassad efter näringslivets behov. Hög kvalitet på utbildningen och insatser för att få examinerade att stanna kvar efter avslutad utbildning är viktiga nyckelfaktorer.

### **Verka för ökad funktionell sammankoppling**

Även om analysen visar att Karlskrona har goda utvecklingsförutsättningar så hämmas staden sannolikt av sitt geografiska läge och möjligheten till storregional uppkoppling. Situationen är den omvända i länets västra delar, där de inneboende potentialerna i orterna är lägre, men där det finns bättre förutsättningar för inomregional och storregional uppkoppling. Nyttan av ökad funktionalitet ligger bland annat i utökade möjligheter på arbetsmarknaden. När individer i allt högre grad kan ta ett arbete som passar deras

kvalifikationer kommer i sin tur produktiviteten att öka, vilket är ett tydligt förbättringsområde för regionen. En annan nytta av ökad sammankoppling är att nya möjligheter på bostadsmarknaden skapas. Mindre orter kan då bli reella alternativ för inflyttare, och kan därmed skapa förutsättningar för lokal utveckling.

Möjligheterna till bättre sammankoppling i ett större regionalt sammanhang är nödvändiga att förbättra utvecklingen i hela Blekinge på längre sikt. Detta kommer sannolikt att kräva större åtgärder, framför allt vad gäller förbättringar av transportinfrastrukturen. På kort sikt finns det dock potential att förbättra den inomregionala sammankopplingen med förhållandevis sett mindre åtgärder. Denna sammankoppling är dessutom en förutsättning för att de långsiktiga effekterna av en storregional integrering ska kunna tas tillvara fullt ut i hela länet. Därför är det ändamålsenligt att börja med att ta till vara den potential som kan realiseras med förhållandevis små insatser, dvs. plocka de lägst hängande frukterna först. Analysen pekar på att regional utvecklingskraft kan uppstå om sambanden längs den öst-västliga axeln i regionen stärks i ett första steg. Samtidigt är det dock viktigt att inte lägga alla ägg i samma korg, dvs att ensidigt rikta sitt fokus i en riktning. Parallella strategier kommer att vara nödvändiga. För orterna i Blekinges västra delar handlar det om att inte enbart rikta sin uppmärksamhet mot Skåne, utan också att ta tillvara den utvecklingskraft som orterna i Blekinges östra delar skapar. För Karlskronas del handlar det framför allt om att förbättra de funktionella sambanden med övriga Blekinge och samtidigt verka för en bättre uppkoppling mot större orter i andra län. Den största potentialen för Karlskronas del ligger sannolikt i ökat utbyte mot Kalmar och på längre sikt också Växjö.

### **Ta till vara lägespotentialer och platskvaliteter**

Studien visar att orter som i dagsläget har brist på egna utvecklingssegenskaper gynnas av att ingå i ett stort och funktionellt sammanhang. Att verka för ökad uppkoppling till starka grannar är en strategi för att stärka utvecklingskraften på dessa orter, men den behöver kompletteras med lokala insatser. Att ta till vara på sina unika platsegenskaper är ett sätt att skapa attraktivitet för att locka inflyttare och företag. I grunden innebär detta att skapa attraktivitet, vilket bland annat handlar om att erbjuda attraktiva boendemiljöer som de större orterna vanligtvis har brist på. Plats- och destinationsutveckling kan också skapa förutsättningar inom besöksnäringen.

Samtidigt visar studien att det inte alltid är de största orterna som har de bästa lägespotentialerna i Blekinge. Så kallade "mellanlägen" har en stor potential till utveckling i och med att de kan få tillgång till utbudet i flera andra orter. En utveckling av de funktionella regionerna skulle ytterligare förstärka potentialerna på dessa orter.

### **Bejaka Karlskronas möjligheter att växa**

Analyserna tyder på att Karlskrona påverkar sitt omland positivt. Det är med andra ord bra för regionen som helhet att Karlskrona växer. En negativ utveckling för Karlskrona kommer därför sannolikt också ha en negativ inverkan på utvecklingen i övriga regionen. Karlskronas roll som regional tillväxtmotor är viktig –men kan vara känslig.

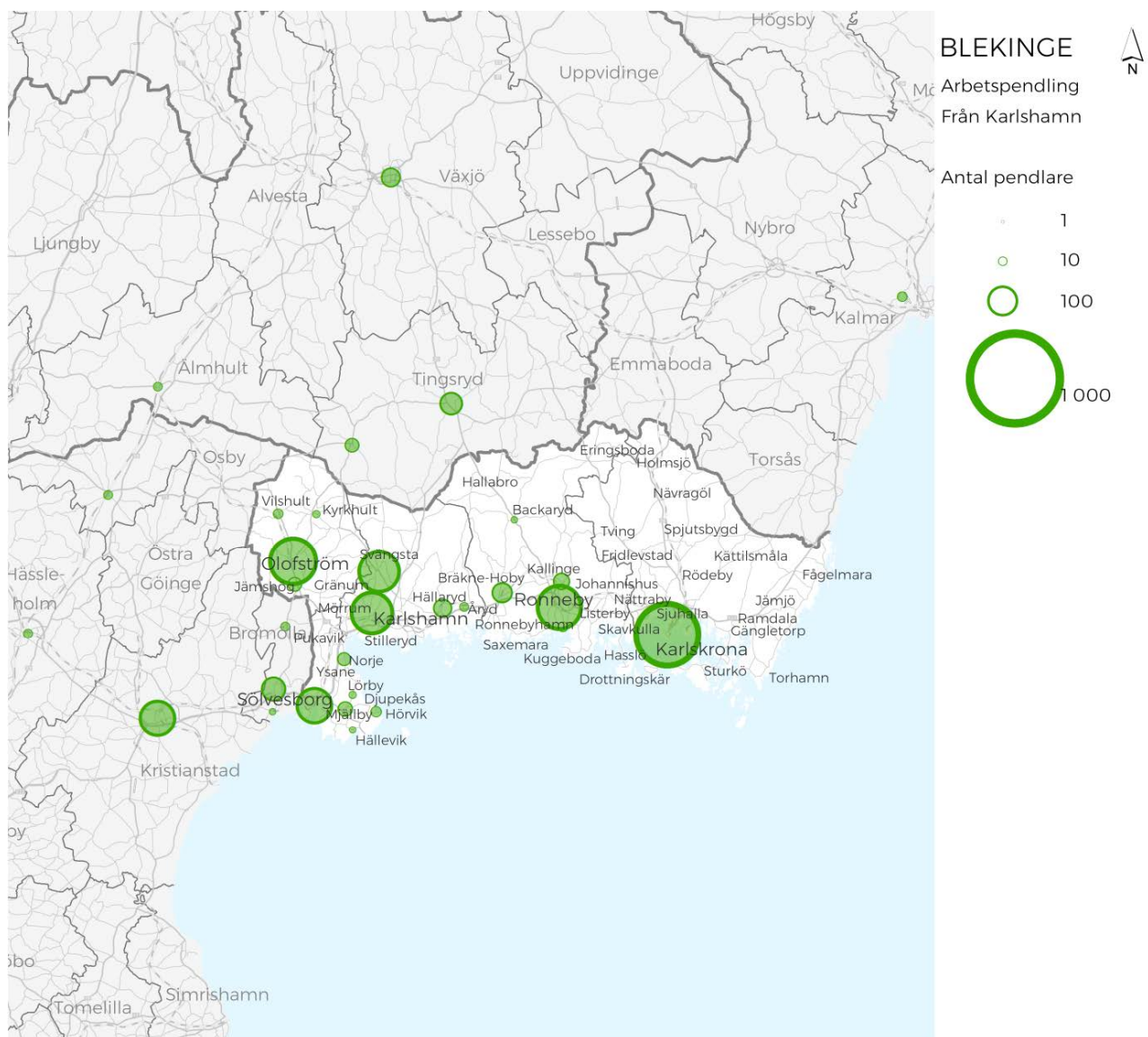
## Använd strukturanalysen som grund för fortsatt dialog med regionens parter

Strukturanalysen består till viss del av en sammanställning av befintlig kunskap, men den innehåller också kompletterande kunskap kring utvecklingsförutsättningar och regionala samband mellan olika delar av Blekinge. En del av denna kunskap är sannolikt oproblematiskt att ta in, medan andra delar kan kräva djupare förankring. Genom att vrida och vända på frågorna kan gemensamma bilder byggas upp, något som dock kräver en diskussion kring skilda uppfattningar och målkonflikter. Nya mentala bilder måste byggas upp successivt, vilket nödvändiggör en ödmjukhet inför att det kan krävas kompromisser för att få ihop regionen kring en gemensam bild kring hur förutsättningarna ser ut idag och hur den framtida utvecklingen bör se ut. Ett sådant arbete bör handla om att komma överens om grundförutsättningar, principer, nyckelfrågor och prioriteringar i fråga om färdriktningen för Blekinge. Vilka funktionella samband bör särskilt stärkas? Ska man sträva efter en mer integrerad region eller bör storregionala funktionella samband betonas ytterligare? Vilka strategiska prioriteringar och vägval krävs för en regional utveckling som gynnar hela länet? För Region Blekinges del handlar detta bland annat om att:

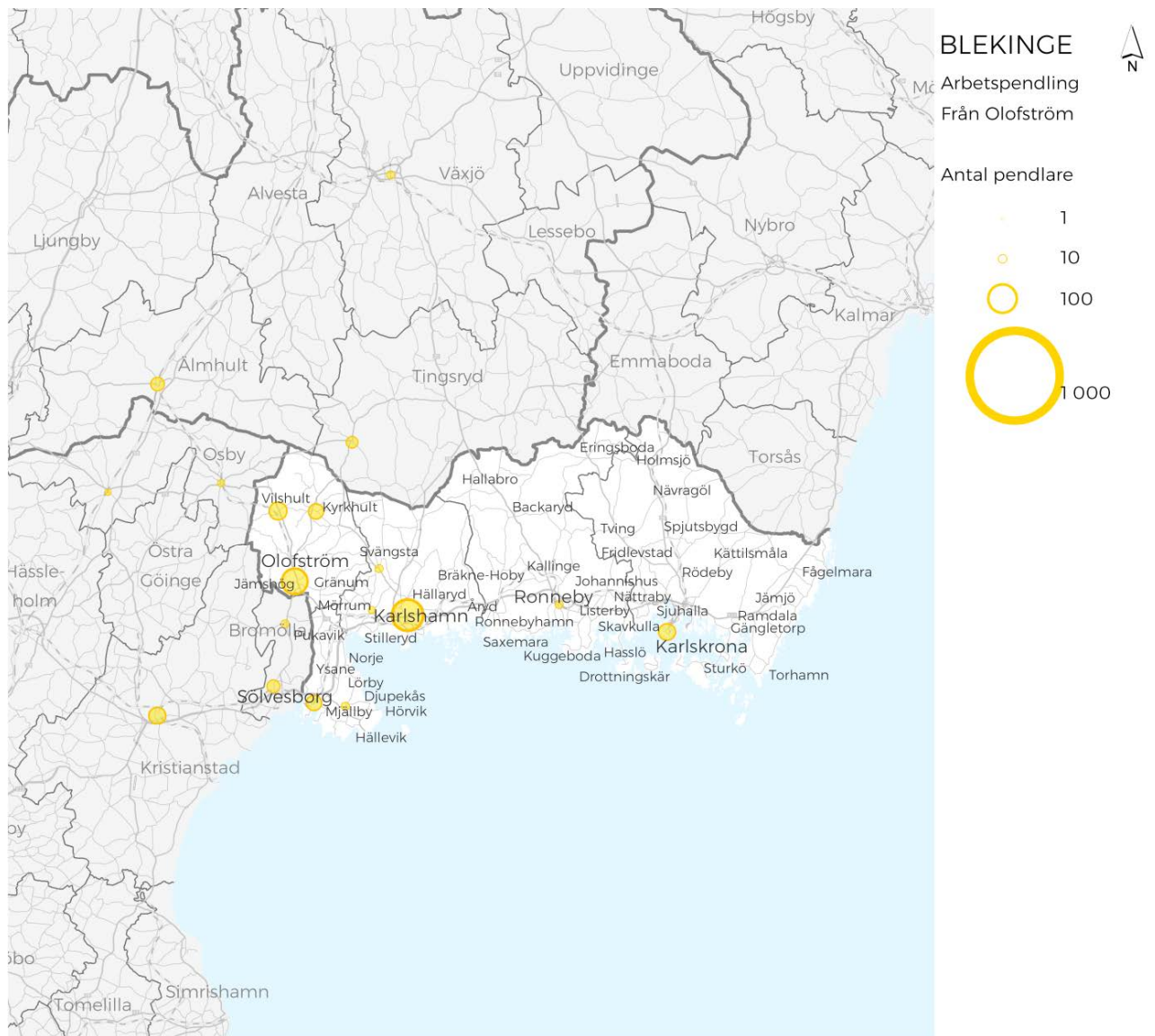
- Ta en tydlig ledarroll i det regionala utvecklingsarbetet.
- Skapa arenor och forum för dialog kring gemensamma utvecklingsfrågor. Samla aktörerna. Kontinuitet och långsiktighet bör vara vägledande för detta arbete. Regionalt och mellanregionalt.
- Identifiera kunskapsluckor och behov av ny kunskap. Utveckling och kontinuerligt lärande bör vara bärande ledord i denna process.
- Prioritera mellan insatser och åtgärder. Acceptera att alla frågor inte är lika viktiga just nu, och att allt inte kan göras samtidigt.
- Skapa koncensus kring dessa prioriteringar. Regionens parter behöver inte vara eniga i alla frågor, men i centrala frågor behöver regionen vara överens för att göra sin röst hörd gentemot Trafikverket och andra myndigheter.



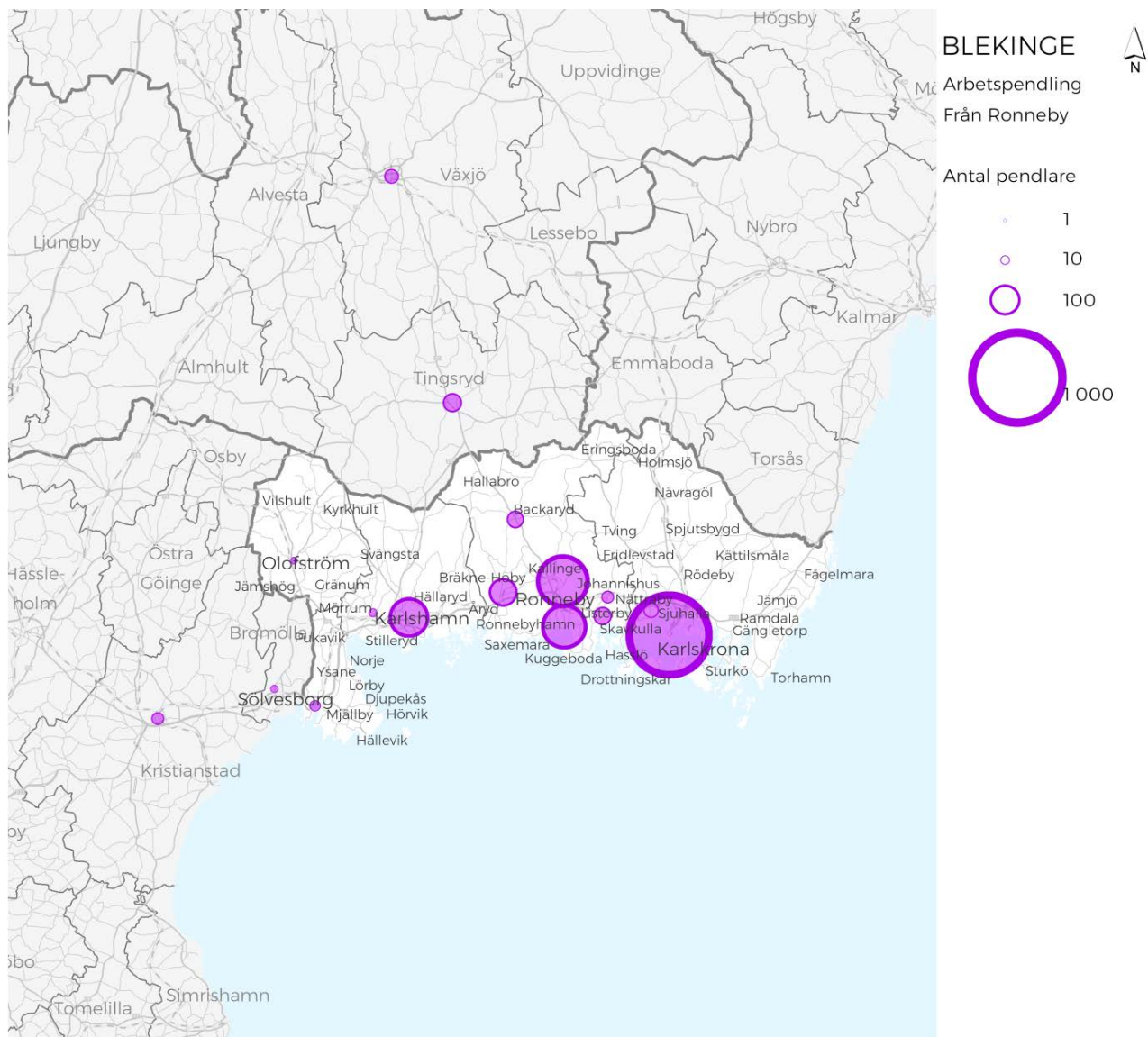
## 8 BILAGOR



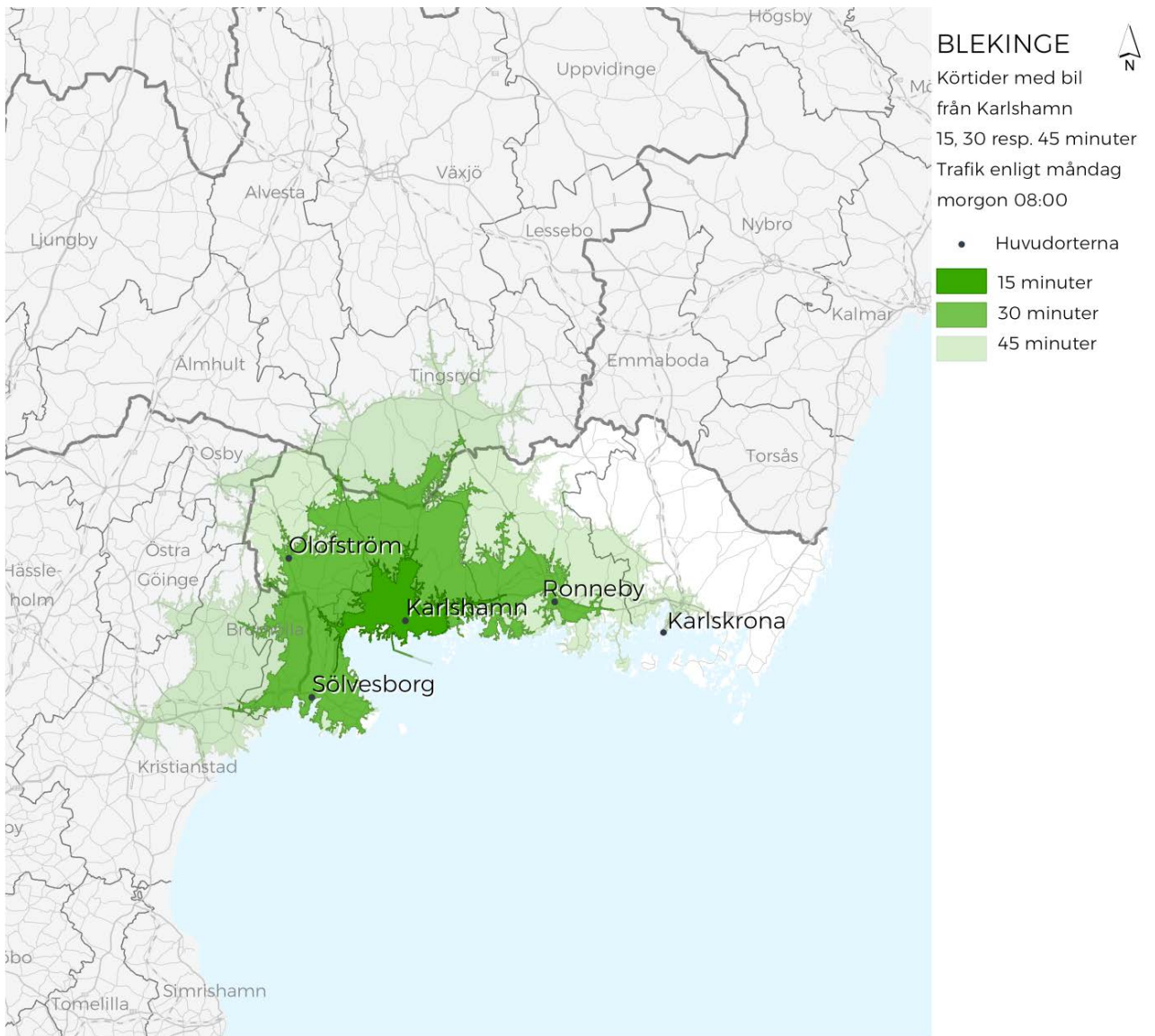
Utpendling från Karlshamns tätort 2016. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år.



Utpendling från Olofströms tätort 2016. Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år.

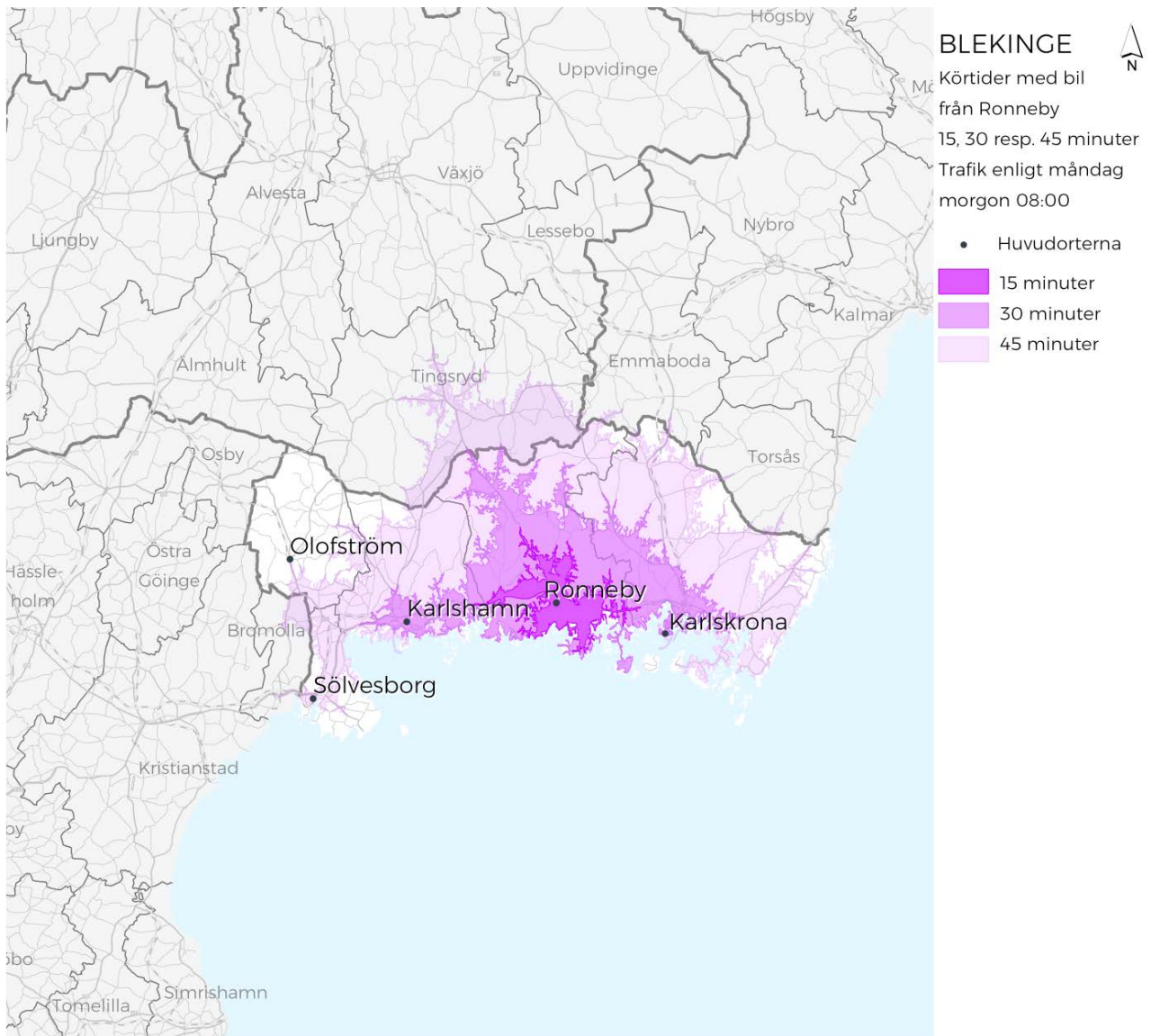


Utpendling från Ronneby tätort 2016 Källa: WSP bearbetning av statistik från SCB. Sysselsatt nattbefolkning 16+ år.

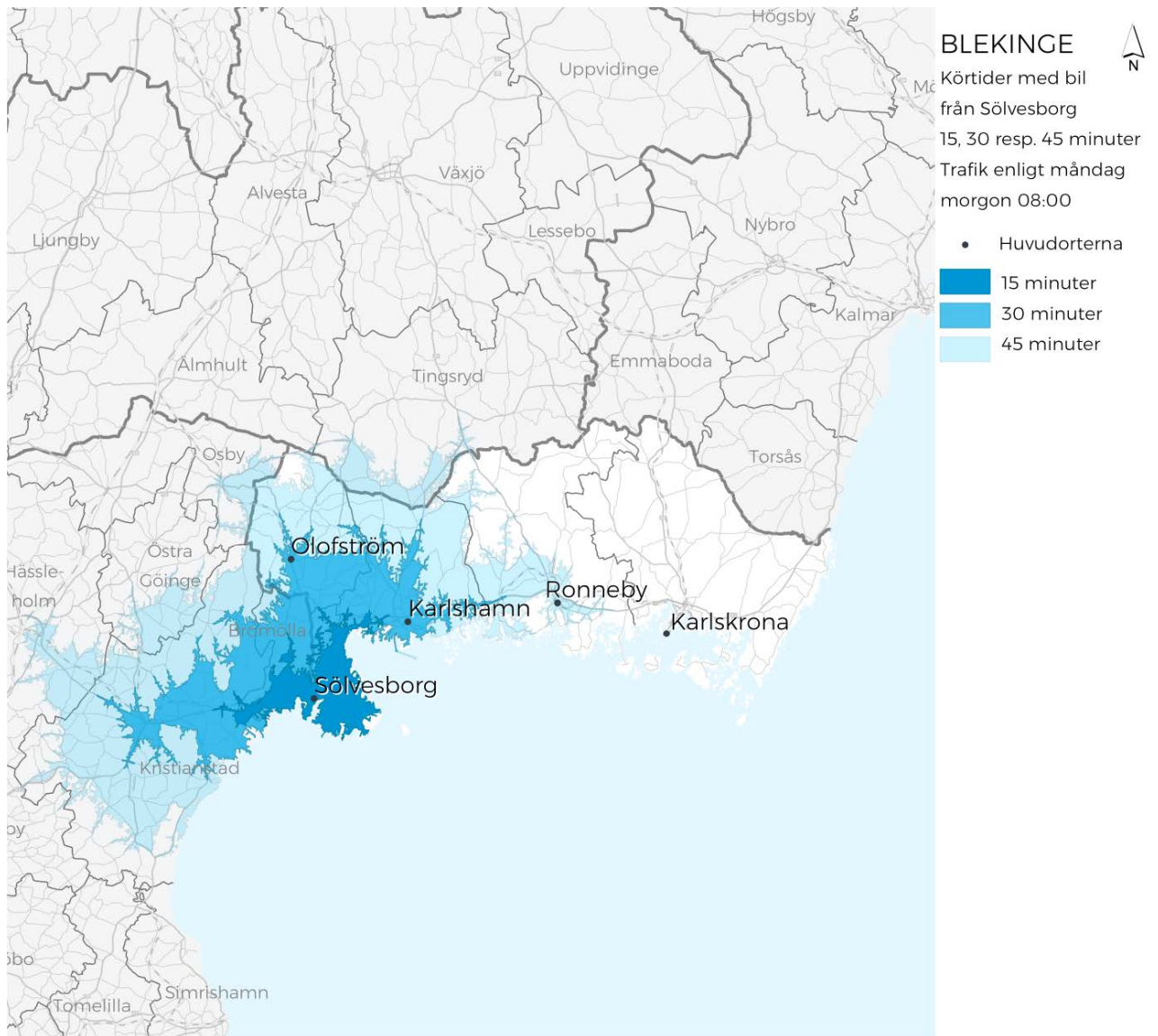


Körtider från Karlshamns tätort. Källa: WSP.





Körtider från Ronneby tätort. Källa: WSP.



Körtider från Sölvesborgs tätort. Källa: WSP.

## 9 LITTERATUR

- Boverket 2006: *Lär känna din ort. Metoder att analysera orter och stadsdelar.*
- Boverket 2017: *Regional fysisk planering i utveckling.* Boverket.
- Engström, C.J. (red) 2014: *Den attraktiva regionen – en antologi om tillgänglighet och regional utveckling.* Stockholm: KTH.
- Hedin, G. & Tegsjö, B. 2010: *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, struktur och utveckling.*
- Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) 2017: *Den urbana utvecklingens drivkraft och konsekvenser*
- Johansson, M. 2002: *Polycentric Urban Structures in Sweden – Conditions and Prospects.* Nordregio report 2002:1
- Krugman, P. 1999: *The Spatial Economy – Cities, Regions and International Trade*
- Malmberg, B. 2001: *Ortsstruktur, befolkningsstruktur och regional tillväxt.* Uppsala: Kulturgeografiska institutionen.
- Mälardalsrådet 2015: *Flerkärnighet och funktionella samband i östra Mellansverige*
- Nordregio 2018: *State of the Nordic Regions 2018.* Nordregio Report 2018-001.
- OECD 2017: *Territoriella utvärderingar: Nordliga glesbefolkade områden*
- Region Blekinge 2017: *Blekinges befolkningsutveckling 2017.*
- Region Blekinge 2018: *Attraktiva Blekinge. Regional utvecklingsstrategi för Blekinge 2014-2020.* Aktualiserad 2018.
- Region Blekinge 2018: *Utbildning och kompetens i Blekinge.*
- Region Blekinge 2019: *Sysselsättningsutvecklingen i Blekinge.*
- Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län 2015: *Systemanalys för Sydsverige.*
- SCB 2010: *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion*
- SCB 2015: *Urbanisering – från land till stad. Välfärd 1/2015*
- Sydsverige Live! 2018: *Framtidens svenska näringsliv för insikt och rätt beslut.*
- Tillväxtanalys 2011: *Städer och deras tillväxtförutsättningar.*
- Tillväxtanalys 2012: *Regional attraktivitet – Tillväxtmotor i en regional verklighet*
- Tillväxtanalys 2014: *Varför är vissa platser mer attraktiva för boende än andra?*
- Tillväxtanalys 2016: *Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier. Forskningsöversikt och agenda.*
- Tillväxtverket 2017: *Utveckla svenska städer: Planera för smart tillväxt.* Tillväxtverket rapport 0234 2017.
- Trafik- och regionplaneförvaltningen 2011: *Stadsutbredning och regionala stadskärnor - Översikt av forskning om urbana strukturer*
- Västra Götalandsregionen 2016: *Den funktionella geografin i Västra Götaland.*
- WSP 2017: *Lokala arbetsmarknader på tätortsnivå i Kalmar län*
- ÅF 2008: *Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen.*

## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med knappt 50 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 5 000 medarbetare. [wsp.com](http://wsp.com)

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[wsp.com](http://wsp.com)

