

**Hemuppgift
RegLab, 2019**

WS2/WS3

Kartlägga olika
geografier...



TRAFIKVERKET

*Jon Hansson
Stefan Karlsson*

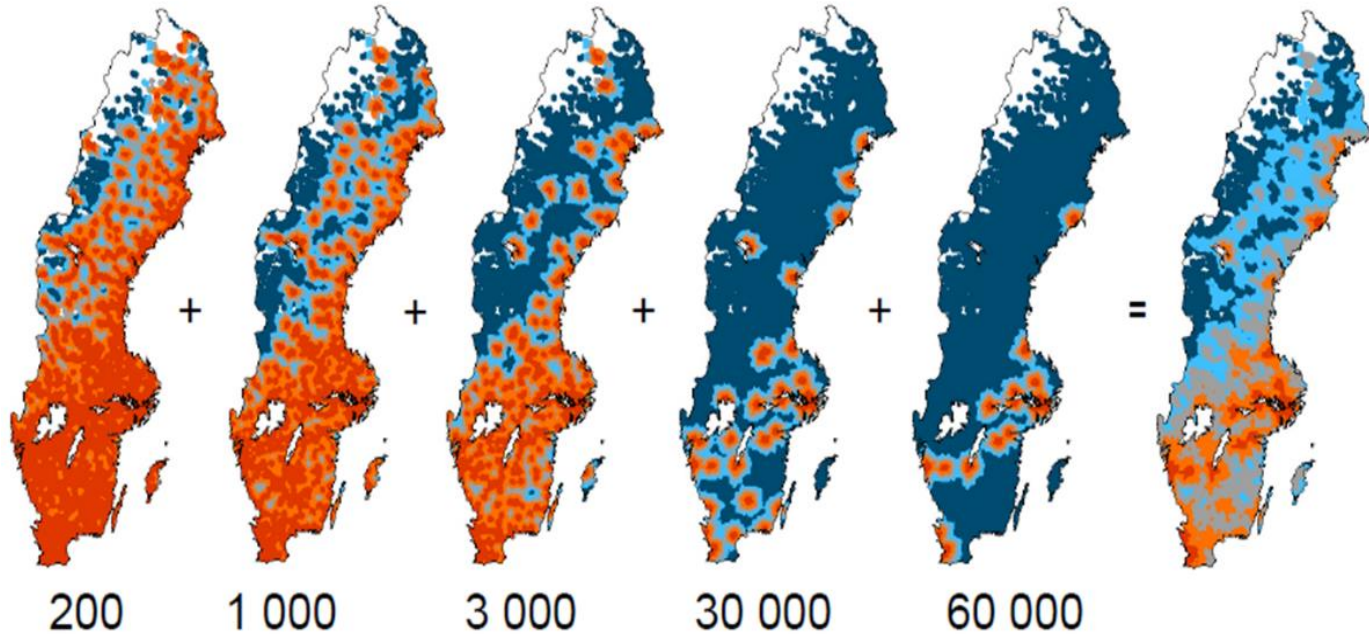
Hemuppgift WS2 – kartlägg geografier

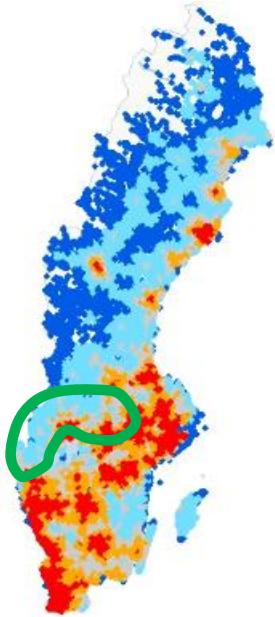
- Kombinera olika underlag för att se samband eller beroenden

Hemuppgift WS2 – kartlägg geografier

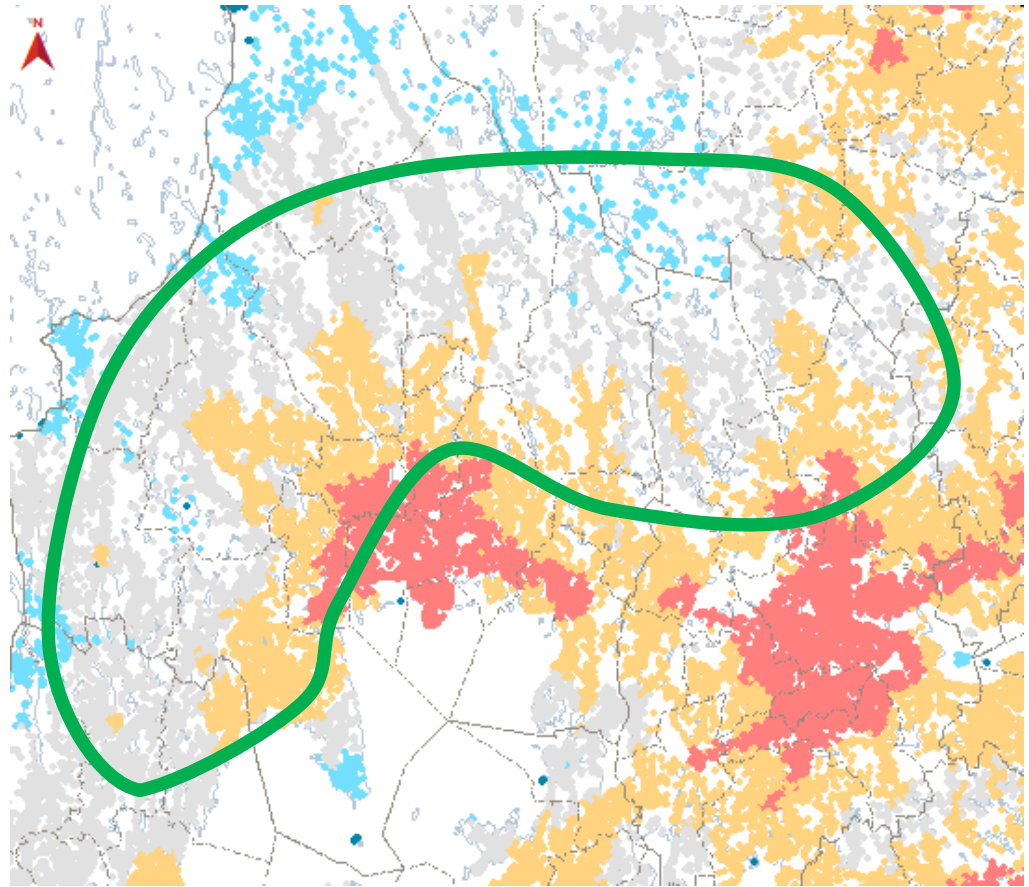
Exempel 1

Tillgänglighetsindex (Tillväxtverket)





- Kombinera med andra aspekter, ex.vis hur infrastrukturen ser ut i områden med låg tillgänglighet?

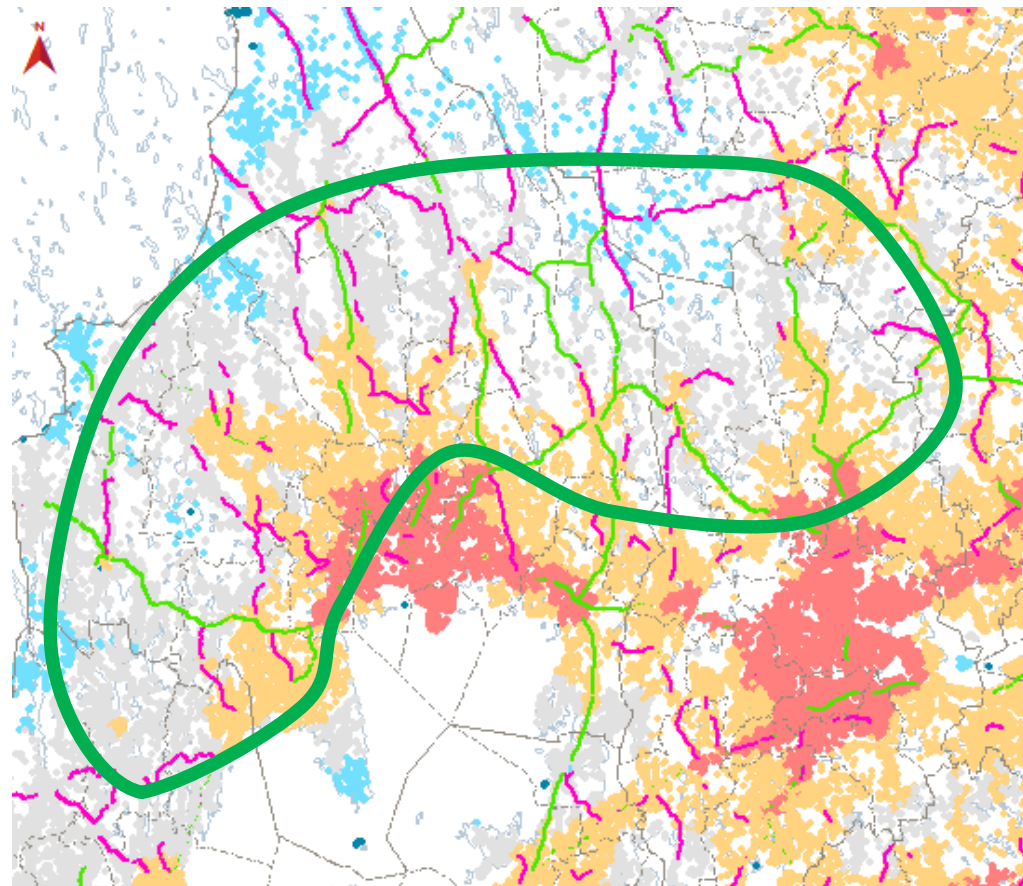


Tillgänglighet - hastighet

Tillgänglighetsindex

Indexerad tillgänglighet

- Mycket hög
- Hög
- Mellan
- Låg
- Mycket låg
- Tillåten hastighet > 80 km/h
- 80 km/h < 2000 frd/d, vanlig väg



Tillgänglighet - vägyta

Tillgänglighetsindex

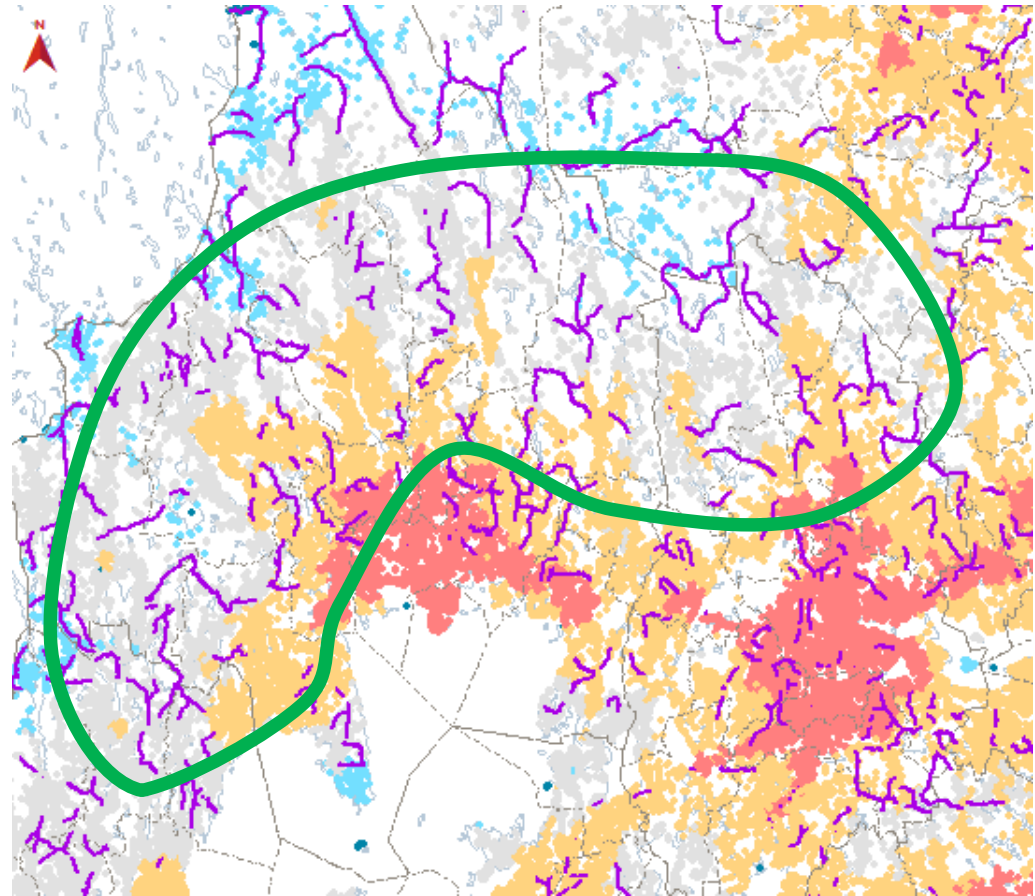
Indexerad tillgänglighet

- Mycket hög
- Hög
- Mellan
- Låg
- Mycket låg

Vägyta

Slitlager/Slitlagertyp

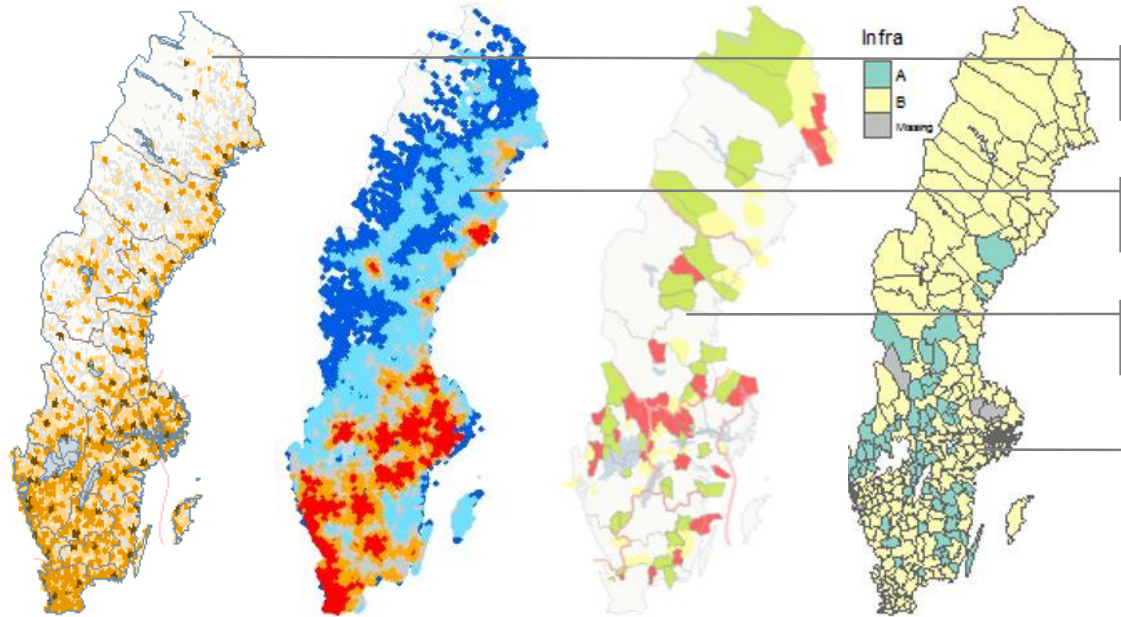
- belagd
- grus



Hemuppgift WS2 – kartlägg geografier

Exempel 2

Nyttja olika underlag för tillståndsbeskrivningar



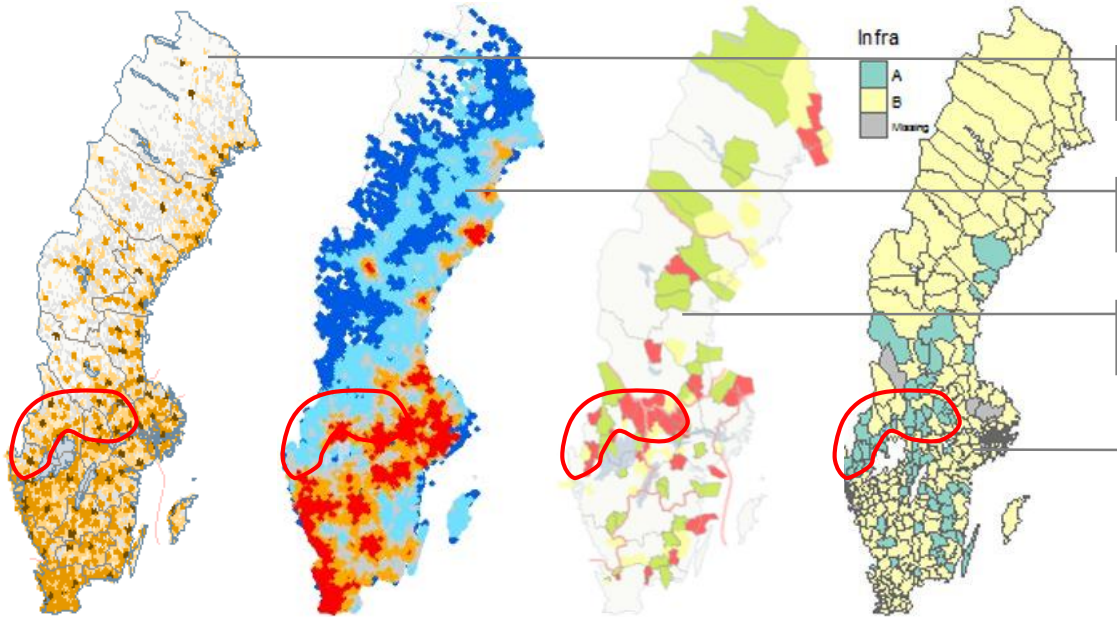
Nåbarhet inom 10 min till Dagligvaror, grundskola, akutsjukvård och vårdcentral [Tillväxtverket](#)

Tillgänglighet till orter med olika ortstorlekar [Tillväxtverket](#)

Sårbara kommuner utifrån beroendet av företag, arbetsmarknaden samt företagande [Tillväxtverket](#)

Kommuner där investeringar i transportinfrastruktur bedöms kunna bidra till tillväxt och utjämning? [Intern analys Trafikverket](#)

Nyttja olika underlag för tillståndsbekrivningar



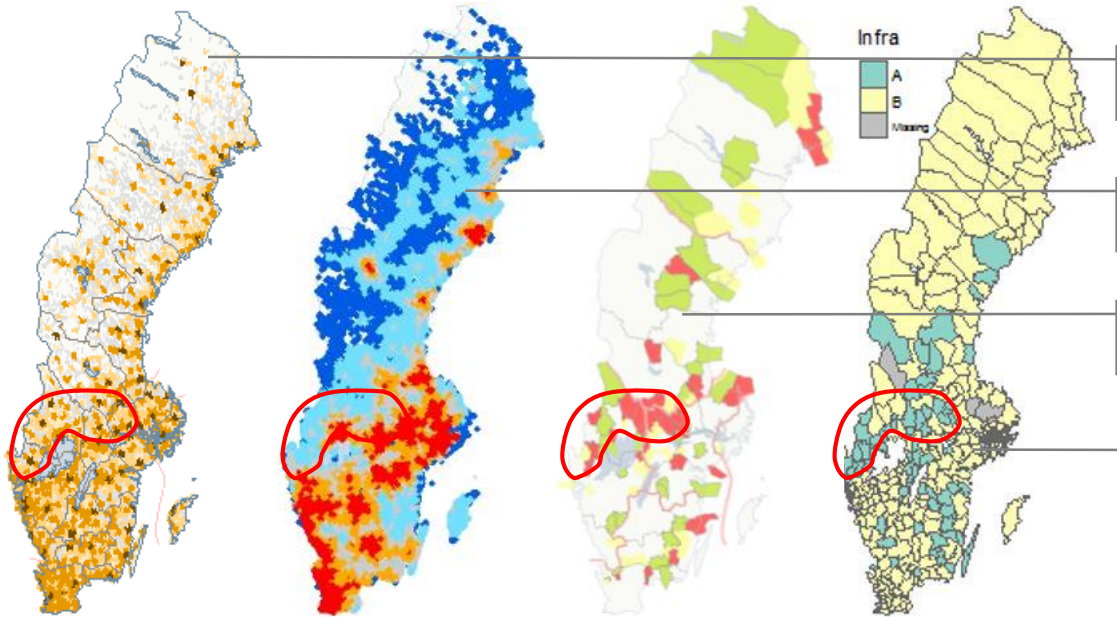
Nåbarhet inom 10 min till Dagligvaror, grundskola, akutsjukvård och vårdcentral [Tillväxtverket](#)

Tillgänglighet till orter med olika ortstorlekar [Tillväxtverket](#)

Sårbara kommuner utifrån beroendet av företag, arbetsmarknaden samt företagande [Tillväxtverket](#)

Kommuner där investeringar i transportinfrastruktur bedöms kunna bidra till tillväxt och utjämning? [Intern analys](#) [Trafikverket](#)

Nyttja olika underlag för planering



Närbarhet inom 10 min till Dagligvaror, grundskola, akutsjukvård och vårdcentral

Låg tillgänglighet

Tillgänglighet till orter med olika ortsstorlekar
Tillväxtverket

Sårbara kommuner utifrån beroendet av företag, arbetsmarknaden samt företagande

Sårbara kommuner

Tillväxtverket

... men kan tillgodogöra sig infrastruktur bedöms kunna bidra till tillväxt
Tillväxtverket

Hemuppgift WS3 – kartlägg geografier

Fördjupad analys

Vad kan infrastrukturen bidra med?

- Samspelet mellan tillgänglighet till arbetskraft, folkmängd och åldersstruktur
- Teoretisk bas, Paul Krugmann: "Den nya ekonomiska geografin"

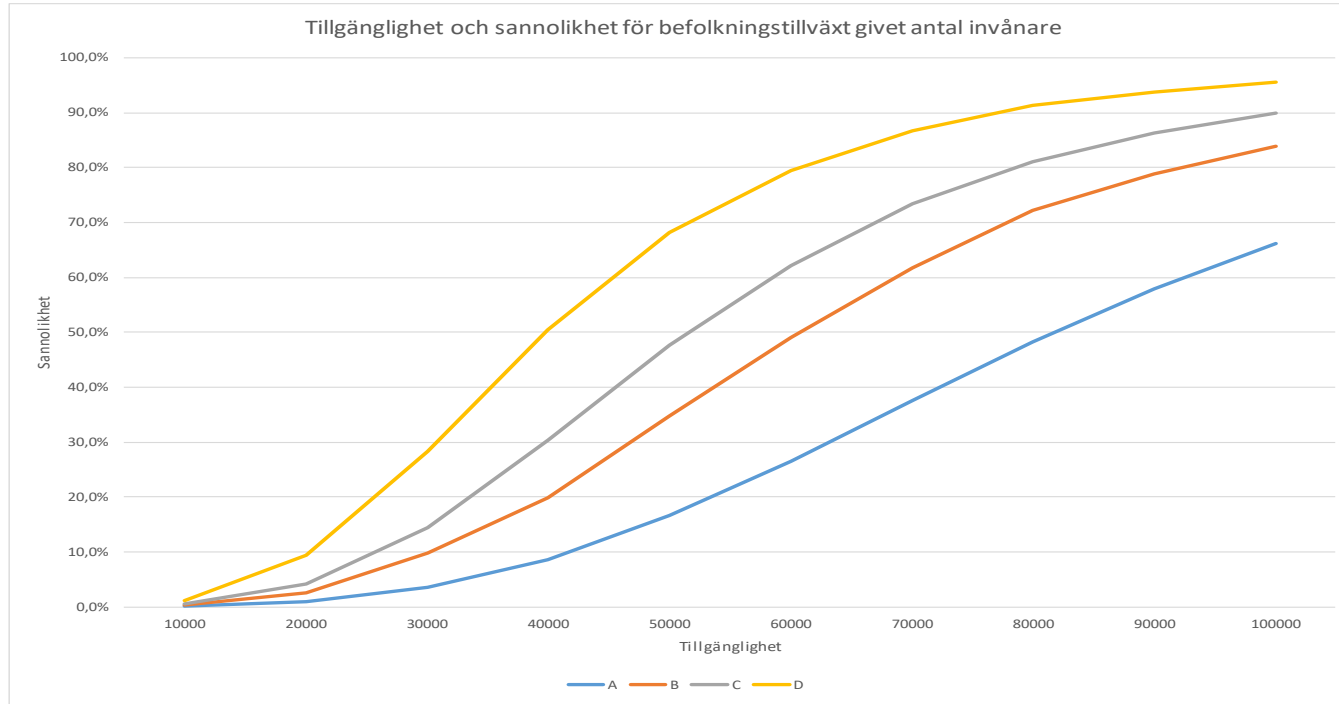
Vad analyserades?

- Sambandet mellan hur folkmängdens utveckling påverkar åldersfördelningen i kommuner med stor lokal marknad för personliga tjänster och kommuner med liten marknad för personliga tjänster
- Utifrån det reflektera över vilken politik som bäst främjar utbudet av grundläggande personliga tjänster i små och avlägsna kommuner. Huvudalternativen är:
 - i) att göra transportinfrastrukturen snabbare
 - ii) att med subventioner upprätthålla ett grundläggande utbud av tjänster som har en utpräglat lokal marknad.

Antaganden och teori

- Antagande att ju längre restiden och därmed reskostnaderna är mellan två kommuner desto mindre blir det direkta fysiska utbytet mellan kommunerna.
- Kommuner med sjunkande befolkning behöver närhet till en tillräckligt stor extern arbetsmarknad/arbetskraftsreserv för att kunna vända utvecklingen.
- Pendlingsbenägenheten minskar drastiskt vid ca 45-55 min restid – d.v.s. en arbetskraftsreserv på längre avstånd än så kommer kommunen därför inte kunna ”tillgodogöra sig”

Samband mellan demografi och tillgänglighet



Analys, vad krävs för 50 % sannolikhet att vända befolkningstrenden?

Ort med:

- 3 200 invånare behöver en arbetsmarknad om ca 80 000 pers (förvärvsarbetande nattbefolkning inom 45 minuters bilresa)
- 10 000 invånare behöver ca 60 000 pers
- 18 000 invånare behöver ca 50 000 pers
- 50 000 invånare behöver ca 40 000 pers
- ...

Möjlighet att vända en negativ trend?

- Två nyckelfaktorer skapar skilda förutsättningar: *demografi* och *geografisk tillgänglighet*.
- Analyserna indikerar att de demografiska förutsättningarna är mer kritiska än den geografiska tillgängligheten
- Många kommuner som under flera decennier haft vikande folkmängd har sämre geografisk tillgänglighet än de kommuner som ökat i befolkning. (Detta kan dock inte med automatik tolkas som att förbättrad fysisk transportinfrastruktur till och från de regioner som tappar folkmängd på ett avgörande sätt skulle bidra till att vända trenden.)

Slutsatser

- God geografisk tillgänglighet vidgar marknaderna för arbetskraft, varor och tjänster samt främjar en effektiv arbetsdelning mellan stadsregioner landsbygdsregioner.
- Man kan urskilja två kluster av kommuner där de som växer i folkmängd ligger i närheten av större städer och de kommuner som successivt tappar i folkmängd ligger på långa avstånd från större städer.

Gynnsam demografi

Investeringar transportinfrastruktur kan bidra till att **verksamheter** som mognat i sin utveckling och inte längre har nytta av storstadsnära lokaliseringar **kan avlänkas**.

Transportinfrastrukturen avgörande för tillväxttakten. Investeringar i transportinfrastruktur behövs för att ger en **hävstångseffekt** på bl.a effekten på tillväxten av ökat bostadsbyggande och ökade satsningar inom innovationspolitiken.

Ogynnsam geografisk tillgänglighet

Svårt att med befintlig kunskap och data visa att investeringar i transportinfrastruktur skulle leda till att den demografiska utvecklingen blir mera gynnsam. För dessa områden handlar politiken i huvudsak om **utjämnande insatser**, ex.vis att med olika subventioner säkerställa en viss grundläggande nivå på lokal service.

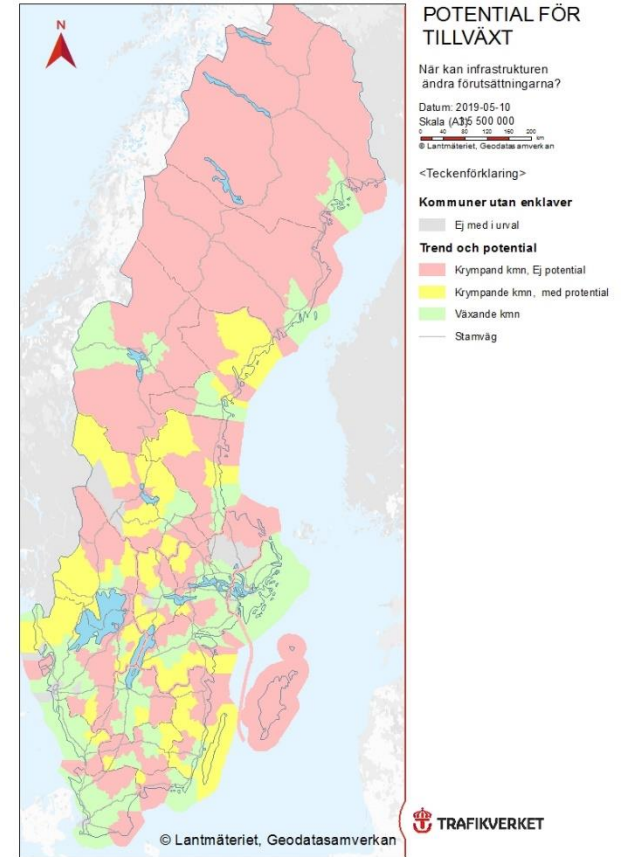
Gynnsam geografisk tillgänglighet

Utmaningen ligger i att **nyttja den goda geografiska tillgängligheten** till åstadkomma en mera gynnsam demografi. Det handlar om att bygga lokala miljöer som attraherar personer som kan tänka sig att arbetspendla mot att till en rimlig kostnad få en bra bostad och ett bra utbud av tjänster.

Ogynnsam demografi

Vad visar analysen?

- Kommuner med sjunkande befolkning behöver närhet till en tillräckligt stor extern arbetsmarknad för att kunna vända utvecklingen.
- God geografisk tillgänglighet vidgar marknaderna för arbetskraft, varor och tjänster



En reflektion...

- om satsningar för landsbygden

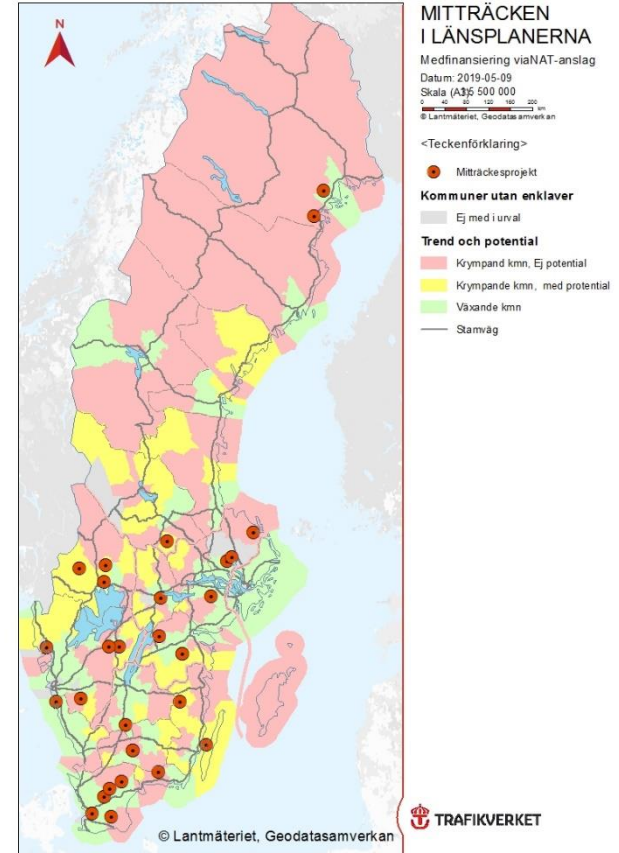
Mitträckessatsningarna inom REG-anslaget?

- I beslutet av Nationell transportplan 2018-29 gavs Trafikverket uppdrag att under perioden 2019 till 2022 fördela medel till mitträckessatsningar på regionala vägar inom ramen för NAT-anslaget, med syfte att:

”... samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras.”

Hur blev det då?

- Regioner kunde ansöka om bidrag (upp till 50%) från NAT-anslaget för planerade mitträckes-satsningar d.v.s. hälften måste finansieras av REG-anslaget
- Många regioner saknade planeringsmogna objekt att genomföra
- 31 ansökningar i hela landet



Slutsatser

- Utifrån just denna sammanställning och de initiala ansökningarna om samfinansiering av länsplaneobjekt ses ingen tydlig korrelation mellan var satsningarna planeras och var förbättrad fysisk transportinfrastruktur *på ett avgörande sätt* kan förväntas bidra till att vända trenden med vikande befolkningsunderlag.