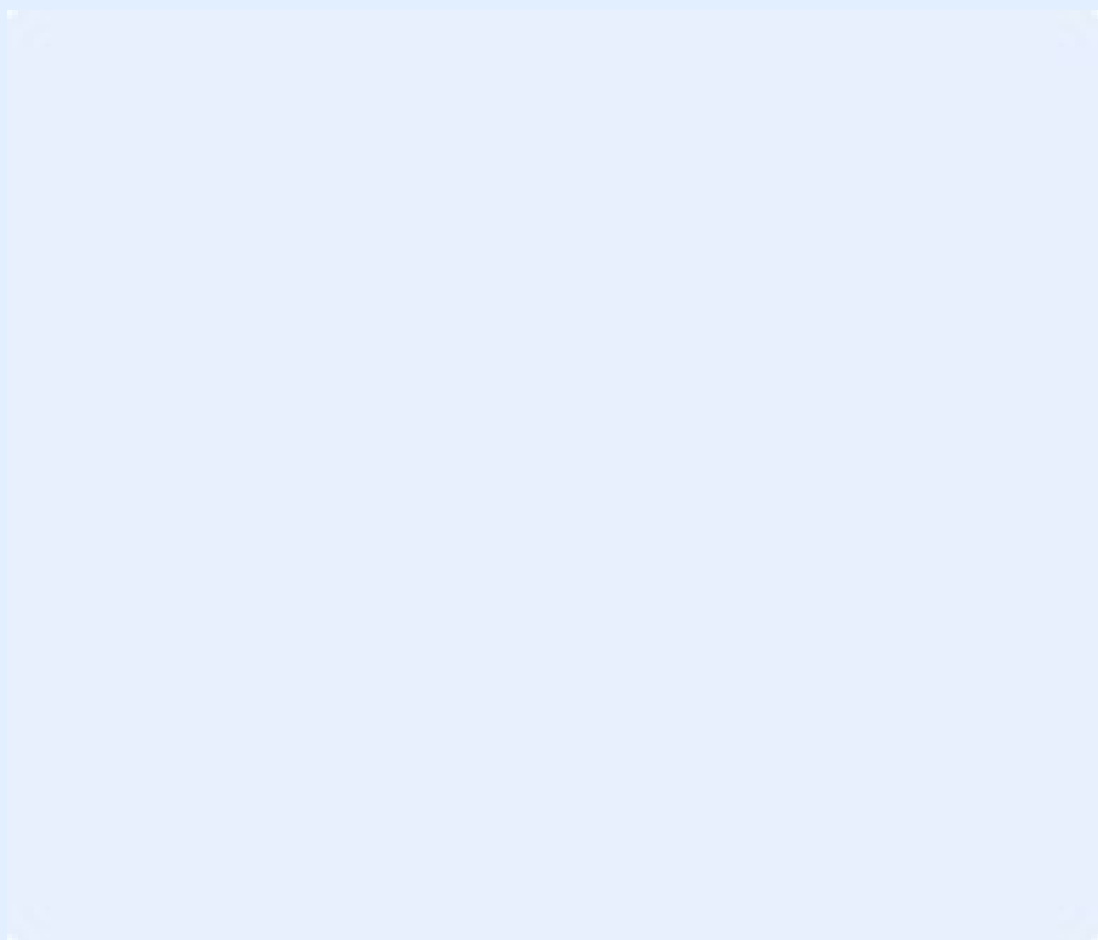


Funktionella analysregioner 2025

Uppdateringen för perioden 2025–2035

UTKAST



Förord

Funktionella analysregioner (FA-regioner) syftar till att ge en övergripande bild av var människor bor och arbetar under en tioårsperiod. Genom att spegla arbetsmarknadens geografiska område på lång sikt, erbjuder FA-regionerna ett kraftfullt verktyg för regionala analyser och undersökningar.

Den här rapporten beskriver metoden för att ta fram FA25, som avser indelningen i FA-regioner för perioden 2025–2035. Rapporten belyser även avvikelser från tidigare indelning FA15 och från Lokala arbetsmarknadsområden (LA-områden). Respektive kommuns FA-region redovisas i en bilaga.

Vi hoppas att FA25 kommer att vara till stor nytta för analytiker inom regional analys och att den kommer bidra till en ökad förståelse för funktionella geografier. Rapporten har tagits fram av en arbetsgrupp på Tillväxtverket bestående av Elias Olofsson, Wolfgang Pichler, Jan Persson och Gustav Hansson.

Ange namn ansvarig chef

Ange titel

Tillväxtverket

Ange namn

Ange titel

Ange namn på organisation

Sammanfattning

Funktionella analysregioner (FA-regioner) syftar till att ge en övergripande bild av aktuella och framtida områden där människor bor och arbetar. Dessa regioner speglar geografiska områden som är relativt självförsörjande på arbetskraft och kan bestå av en eller flera kommuner. FA-regioner liknar Lokala arbetsmarknadsområden (LA-områden), men medan LA-områden tas fram för enskilda år, återspeglar FA-regionerna en tioårsperiod.

Denna rapport beskriver metoden för att ta fram FA25, det vill säga FA-regionerna för åren 2025–2035. FA-regionerna är utformade för att spegla arbetsmarknadens geografiska områden på lång sikt, vilket gör dem till ett kraftfullt analysverktyg för regionala analyser och undersökningar. De används för att skapa regionala beskrivningar, analyser och prognoser, och bidrar till att öka förståelsen för funktionella geografier över administrativa gränser. FA-regioner kan även användas som ett gränssnitt för regional planering.

Metoden för att ta fram FA25 består av två delar: en pendlingsprognos för åren 2025–2035 och en metod för att dela in kommunerna i FA-regioner baserat på denna. Pendlingsprognosen skattar antalet sysselsatta personer som pendlar mellan kommuner och baseras på uppgifter om sysselsatt dag- och nattbefolkning per kommun och historisk pendling.

FA25 omfattar totalt 71 regioner, vilket är fyra fler än LA23 och elva fler än FA15. Indelningen i FA25 överensstämmer generellt med LA23, men med några nya regioner som Fagersta-Norberg, Katrineholm-Flen, Norrköping och Vetlanda. Tillväxtverket bedömer att eventuella prognosfel inte har påverkat den enskilda kommunens regionstillhörighet, och att FA25 ger en bra fingervisning om arbetsmarknadens geografiska utveckling de kommande tio åren. Det är dock viktigt att notera att FA-indelningen inte är ett facit, utan endast en rimlig skattning. Förändrade arbetsvanor, distansarbete och en föränderlig omvärld innebär att det endast i efterhand går att bedöma om FA-indelningen varit lyckad.



Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	2
1 Inledning	4
2 Metod och data	5
2.1 Övergripande beskrivning.....	5
2.2 Data.....	5
Sysselsatt dag- och nattbefolkning.....	5
Riktad in- och utpendling	5
Harmonisering av den bakomliggande statistiken.....	6
2.3 Metod för skapande av pendlingsprognos.....	6
Prognosens beräkningskedja	6
Den slutliga pendlingsprognosen	7
2.4 Metod för att skapa funktionell analysregion.....	7
Skillnader till LA-indelningen	7
Kriterier för funktionella analysregioner:	8
3 Resultat.....	9
3.1 Prognosresultat.....	9
Prognosens precision	9
Prognosens begränsningar och styrkor	9
Övergripande genomgång av prognosen.....	9
3.2 Regioner i FA25.....	10
3.3 Skillnader till FA15	13
Nya FA-regioner	13
FA-regioner som försvunnit	14
Kommuner med förändrad regionstillhörighet.....	15
4 Diskussion	16
5 Referenser.....	17
6 Bilaga	18

1 Inledning

Syftet med en funktionell analysregion (FA-region) är att skildra områden inom vilken människor bor och arbetar. FA-regionerna ska därför spegla geografiska områden som är relativt självförsörjande på arbetskraft, men som kan bestå av en eller flera kommuner. Arbetspendling över kommungränsen avgör således om olika kommuner är sammanlänkade i större geografiska kluster, eller om de utgör självständiga områden.

En FA-region har således stora likheter med Lokala arbetsmarknadsområden (LA-områden).¹ Skillnaden är dock att medan LA-områden tas fram för enskilda år, återspeglar FA-regionen en tioårsperiod. Den senaste indelningen (FA15) avser åren 2015–2025. Den här rapporten beskriver metoden för att ta fram FA25, det vill säga FA-regionerna för åren 2025–2035.

Indelningen i FA-regioner används även för att göra regionala beskrivningar och analyser. Bland annat används och återfinns indelningen i arbetsmarknadsrelaterade analyser² och prognosverktyg³. Dessutom har indelningen tidigare även använts i olika rapporter av Tillväxtverket⁴ och Finansdepartementet. Dessa användningsområden visar tydligt på FA-regionernas policyrelevans. Indelningen bidrar även till att öka förståelsen för funktionella geografier lokalt över administrativa gränser. På så sätt utgör FA-regioner ett möjligt gränssnitt för regional planering.

Under det senaste decenniet har mer än bara svenskarnas pendlingsmönster förändrats, utan även ansvarig myndighet för framttagande och förvaltandet av FA-regionernas indelning. 2015 ansvarade Tillväxtanalys för att skatta den långsiktiga arbetspendlingen och den efterföljande kommungrupperingen. Under prognosperioden övertog emellertid Tillväxtverket arbetet, och det är även denna myndighet som nu lanserar indelningen i FA25.

Denna rapport består av fyra kapitel och en bilaga. Kapitel 1 ger en inledning till rapporten. Kapitel 2 beskriver metoden som används för att ta fram FA25. Kapitel 3 redovisar FA25 och beskriver skillnader mot LA-områden och tidigare indelningar. Kapitel 4 innefattar en diskussion om det övergripande arbetet. I bilagan redovisas respektive kommuns regionstillhörighet i FA25.

¹ SCB (2024). Metoden att skapa lokala arbetsmarknader (LA).

<https://www.scb.se/contentassets/c2d754bc964bcca33ac7cc2510c765/metoden-att-skapa-lokala-arbetsmarknader.pdf>.

² Tillväxtverket (u.å.). Regionala matchningsindikatorer.

<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikverktyg/regionala-matchningsindikatorer.2224.html>

³ Tillväxtverket (u.å.). Regionalt analys- och prognosystem (Raps).

<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikverktyg/regionala-nalysochprognosystemraps.3360.html>

⁴ Tillväxtverket (2023). Tillstånd och trender – för regional tillväxt 2022. Rapport 0439.

2 Metod och data

I följande avsnitt presenteras statistikkällor, tillvägagångssätt för skattning av pendlingsprognos, samt den efterföljande indelningen i FA-regioner. Kapitlet börjar med att ge en övergripande beskrivning av tillvägagångssättet, för att sedan i mer detalj beskriva data och metod.

2.1 Övergripande beskrivning

För att skapa indelning av FA-regioner behövs dels en metod för att skapa en pendlingsprognos för åren 2025–2035, och dels en metod för att dela in kommunerna i FA-regioner baserat på denna prognos. Dessa två metoder beskrivs i detalj i avsnitt 2.3 respektive 2.4.

Pendlingsprognosen går i korthet ut på att skatta antalet sysselsatta personer som pendlar från en kommun till en annan, det vill säga den riktade arbetspendlingen. För att skatta den riktade pendlingen används uppgifter om: (i) sysselsatt dag- och nattbefolkning per kommun, samt (ii) riktad historisk pendling mellan olika kommuner. Dessa uppgifter kombineras sedan för att få en prognos över den riktade pendlingen för åren 2025–2035, som därefter används för att kategorisera kommunerna i FA-regioner.

2.2 Data

Den bakomliggande statistiken för pendlingsprognosen är hämtad från två olika källor. Värden för sysselsatt dag- och nattbefolkning är hämtade från underlag⁵ som ligger till grund för Trafikverkets basprognos 2045. Samtidigt som pendlingsdata per kommun hämtas från statistikdatabasen Regionalt informationssystem (RIS) och avser perioden 2015–2022.

Sysselsatt dag- och nattbefolkning

I Trafikverkets underlag återges värden för sysselsatt dag- och nattbefolkning per kommun för åren 2019, 2045 och 2065. För att erhålla årliga värden antas sedan en konstant befolkningsutveckling mellan årtalen. För att pendlingsprognosen ska överensstämma med Trafikverkets underlag justeras därför undersökningsperioden till 2019–2035.

I underlaget skiljer sig dock rikets totala dag- och nattbefolkning åt från varandra. Sannolikt beror denna differens på förekomsten av okänd- eller utländsk bostads- eller arbetsort. Som en följd justeras därför rikets totala nattbefolkning så att båda grupperna summerar till samma antal. Denna balansering åstadkoms genom att multiplicera den totala kvotskillnaden mellan dag- och nattbefolkning med respektive kommuns befolkningsunderlag.

Riktad in- och utpendling

Värden för in- och utpendling per kommun är hämtad från statistikdatabasen RIS och avser åren 2015–2022. Statistiken anger kommunens interna arbetspendling, storleken på den riktade utpendlingen till övriga kommuner, samt storleken på den riktade inpendlingen till kommunen från övriga kommuner. Det vill säga, siffrorna återger samtliga kommuners sysselsatta dag- och nattbefolkning. Emellertid skiljer sig rikets totala dag- och nattbefolkning åt. Detta beror bland annat av arbetspendling till annat land,

⁵ Anderstig och Börjesson (u.å.). Regionalisering socioekonomisk data 2045 och 2065

men även förekomsten av personer med okänd arbetsort. För att den totala dag- och nattbefolkningen ska överensstämma med varandra antas arbetspendling till okänd arbetsort inte förekomma.

I dagsläget finns det ingen pendlingsstatistik för tidsperioden efter år 2022. Därför antas den riktade pendlingen per kommun initialt följa historiska andelar för åren 2023–2035.⁶

Harmonisering av den bakomliggande statistiken

Totalsumman från RIS överensstämmer inte initialt med Trafikverkets underlag. Det vill säga, den totala dag- och nattbefolkningen som går att erhålla från RIS stämmer inte överens med siffrorna från Trafikverket. För att det ska vara möjligt att kunna använda båda statistikällorna krävs det en justering. Därför görs en nivåjustering så att totalsumman för in- och utpendling för samtliga kommuner stämmer överens med total dag- och nattbefolkning från Trafikverket. Balanseringen görs på samma sätt som beskrivs ovan för sysselsatt dag- och nattbefolkning.

Efter denna korrigering är det möjligt att använda materialet för att göra en prognos över framtidens arbetspendling. Det är framför allt de korrigerade siffrorna från RIS som används för att skatta framtida in- och utpendlingsmönster. Samtidigt utgör Trafikverkets underlag ett facit för respektive kommuns dag- och nattbefolkning.

2.3 Metod för skapande av pendlingsprognos

Efter harmoniseringen av det bakomliggande prognosmaterialet påbörjas beräkningen. Genom flera iterativa justeringar av den riktade pendlingen erhålls ett resultat som efterliknar Trafikverkets underlag för dag- och nattbefolkning.

Prognosens beräkningskedja

Som ett initialt utgångsläge justeras nattbefolkningen så att den stämmer överens med Trafikverkets underlag. Utfallet blir då att den arbetsföra befolkningen bor i rätt hemkommun, men på totalen är arbetsorten sannolikt fel, vilket medför att dagbefolkningen avviker från underlaget. Storleken på skattningsfelet för dagbefolkning används sedan i nästa iteration för att justera pendlingen.

En försvårande omständighet är att all dagbefolkning måste justeras samtidigt. Det vill säga, om antal inpendlare förändras måste även pendlingen inom kommunen anpassas, så att den totala dagbefolkningen stämmer med Trafikverkets underlag. Samtidigt ska kommunens inom- och utpendlingstal uppgå till värdet för nattbefolkningen, som även den anges i Trafikverkets underlag. Samma omständigheter råder vid justering av nattbefolkningen.

När den riktade pendlingen justerats kommer kommunernas dagbefolkning efterlikna underlaget. Dock kan denna justering medföra ett nytt skattningsfel, denna gång för nattbefolkningen. Det vill säga, befolkningen arbetar i rätt kommun men på totalen bor vissa fel. Det nya skattningsfelet används därefter i nästa beräkningsiteration.

⁶ I resultaten nedan har medelvärde för perioden 2015–2022 mellan samtliga arbets- och bostadsorter använts som ett initialt startvärde. Andra antaganden är även möjliga, exempelvis ett glidande medelvärde, vilket har använts i en separat validering undersökning.

Den iterativa beräkningskedjan pågår till dess att önskad precisionsgrad erhållits. Det vill säga, till dess att eventuella avvikelser från Trafikverkets underlag anses vara försumbara. Det slutliga resultatet blir då antalet in- och utpendlare fördelat på och mellan samtliga kommuner i Sverige, där resultatet efterliknar Trafikverkets underlag.

Den slutliga pendlingsprognosen

I det slutliga resultatet överensstämmer dagbefolkningen med underlaget, samtidigt som skattningsfelet för nattbefolkningen varierar mellan de olika prognosåren. För år 2019 är felet på ungefär +/- 100 invånare, och år 2035 är felet kring +/- 600 invånare. Skattningsfelet för samtliga kommuner summerar emellertid till 0 för respektive år, vilket innebär att i den slutliga prognosen arbetar samtliga i rätt kommun, men ett antal individer har fel hemkommun. Felen anses emellertid inte påverka kommunernas FA-tillhörighet.

Efter att pendlingsprognosen för den aktuella tidsperioden skattats är det möjligt att beräkna kommunernas pendlingsandelar. Värdet erhålls genom att dividera varje pendlingsantal med den specifika kommunens nattbefolkning. Utfallet visar då hur stor andel av kommunens nattbefolkning som har en specifik arbetsort.

Sammanfattande metodbeskrivning:

1. Justera Trafikverkets prognosmaterial för dag- och nattbefolkning med dess kvotskillnad, så att båda grupperna summerar till samma antal.
2. Justera den summerade årliga pendlingen för perioden 2019–2035 så att den på totalen är lika stor som prognosmaterial för dag- och nattbefolkning. Justeringen utförs för varje enskilt år.
3. Anpassa den riktade pendlingen så den stämmer med nattbefolkningen för respektive kommun och år.
4. I flera iterativa beräkningar – Justera den riktade pendlingen med hjälp av respektive kommuns skattningsfel.
5. När prognosen erhåller önskad precisionsgrad för dag- och nattbefolkning upphör den iterativa beräkningskedjan.

2.4 Metod för att skapa funktionell analysregion

När prognosen är färdig påbörjas arbetet med att skapa funktionella analysregioner (FA-regioner). Detta sker genom att granska respektive kommuns pendlingsandelar, för att därefter ordna kommunerna i olika grupper. Kriterierna för FA-indelningen presenteras nedan.

Tillvägagångssättet för att skapa FA-regioner bygger på Statistiska centralbyråns metod vid skapandet av lokala arbetsmarknader (LA-område). En kommun kan då antingen utgöra ett lokalt centrum eller ingå i någon annans regionstillhörighet. Den enskilda kommunens pendlingsmönster avgör om det utgör ett lokalt centrum eller har ett beroendeskäp till andra kommuner. Ett lokalt centrum kan vara självständigt eller ha en viss dragningskraft på andra närliggande kommuner, det vill säga att befolkningen i andra kommuner pendlar till det lokala centrumet.

Skilnader till LA-indelningen

Emellertid förekommer det vissa avvikelser från SCB:s tillvägagångssätt. Exempelvis använder LA-indelningen endast den enskilt största pendlingsorten för att avgöra regionstillhörighet, oberoende av storleken på den riktade pendlingsströmmen. Därtill sker SCB:s kategorisering av lokalt-

och gemensamt centrum i olika steg. Slutligen undersöker SCB endast pendlingsmönstret för ett enskilt år, medan FA-indelningen avser en längre tidsperiod.

Kriterier för funktionella analysregioner:

Självständiga kommuner

1. Lokalt centrum. Villkor 1: Riktad utpendling är mindre än 20 procent av sysselsatt nattbefolkning. Villkor 2: Den riktade utpendlingen till en arbetsort från hemkommunen är mindre än 7,5 procent av hemkommunens sysselsatta nattbefolkning.
2. Gemensamt lokalt centrum: Villkor för lokalt centrum (1) uppfylls inte. Däremot har kommunerna störst pendlingsströmmar till varandra. Dessa kommuner bildar då ett gemensamt lokalt centrum.

Regionstillhörighet för kommuner som inte utgör lokalt centrum

3. Riktad utpendling större än 7,5 procent av kommunens sysselsatta nattbefolkning. Osjälvständiga kommuner med en riktad utpendling till en enskild kommun större än 7,5 procent av dess sysselsatta nattbefolkning tillhör samma lokala centrum som pendlingsorten. Den enskilt största pendlingsorten avgör regionstillhörighet.
4. Riktad utpendling mindre än 7,5 procent av kommunens sysselsatta nattbefolkning. Osjälvständiga kommuner med en riktad utpendling till en enskild kommun mindre än 7,5 procent av dess sysselsatta nattbefolkning kräver ytterligare undersökning. Den enskilt största pendlingsorten kan avgöra regionstillhörigheten, men även kommunens samlade FA-pendling bör beaktas. En samlad bedömning görs i dessa fall.

3 Resultat

I följande kapitel presenteras en genomgång av resultaten för pendlingsprognosen samt den efterföljande grupperingen av kommuner i olika FA-regioner. En samlad lista över kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15 återfinns i bilagan.

3.1 Prognosresultat

Prognosens precision

Att prognosen avser perioden 2019–2035 medför att det finns faktiska pendlingsandelar för de fyra inledande åren. Jämfört med statistiken avviker den slutliga prognosen med mellan -5 och +3 procentenheter för enskilda observationer. Dessa fel är i huvudsak kopplade till skillnader mellan Trafikverkets underlag och den faktiska pendlingen för dessa år.

Det är framför allt pendlingsandelar för pendling inom kommunen som avviker, men där skillnaderna inte är avgörande för kommunens regionstillhörighet. Prognosfel för arbetspendling mellan olika kommuner är något mindre till storleken, och felet är inte heller avgörande för dess FA-gruppering.

Prognosens begränsningar och styrkor

Prognosens resultat speglar de underliggande historiska trender som finns inom arbetspendlingen. Utifrån ett makroperspektiv är det möjligt att känneteckna arbetsmarknaden utifrån dess tröghet. Det vill säga, stora strukturella förändringar tenderar att ta relativt lång tid att få verkan. Därtill är människor många gånger svåra eller ovilliga att flytta från sin bostadsort. Därför är det rimligt att tro att historiska pendlingsmönster även fortsättningsvis kommer bestå, dock med en viss förändringstakt.

Den förändring av sysselsättningen som prognosen innehåller kommer framför allt från Trafikverkets underlag. Det vill säga, inga andra antaganden om företagsetableringar, expansioner eller nedläggningar återfinns i prognosen. Samma sak gäller eventuella infrastruktursatsningar som kan medföra en förändrad arbetspendling. Prognosen kan således anses utgå från ett robust och stabilt grundmaterial, men där enskilda exogena händelser inte beaktas.

Övergripande genomgång av prognosen

Kommuner med en utpendlingsandel under 10 procent av sysselsatt nattbefolkning kan anses ha en mycket låg utpendling. Det är framför allt i Norrland som dessa kommuner återfinns. Att orter i Norrland har en låg arbetspendling är inte påfallande i sig, eftersom de ofta är geografiskt stora kommuner. Emellertid är vissa kommuner i tabell 1 relativt nära varandra. Det låga utbytet av sysselsatta kan då understryka skillnader i näringslivsstruktur och efterfrågad kompetens, men även att befintlig infrastruktur kan utgöra ett hinder för en ökad arbetspendling.

Tabell 1: Kommuner med interna pendlingsandelar över 90 procent

Kommun	Intern pendlingsandel
Kiruna	96%
Gotland	95%
Skellefteå	94%
Gällivare	94%
Örnsköldsvik	93%
Umeå	92%
Lycksele	91%
Årjäng	90%

Siffrorna avser prognosåret 2035.

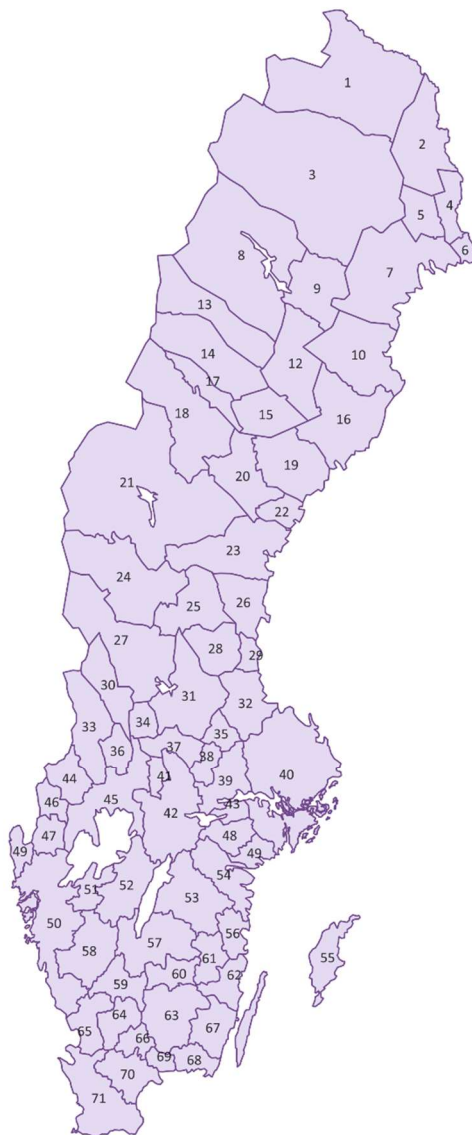
Lokala centrum återfinns i hela landet, med undantag för Uppsala, Stockholm och Skåne län. Dessa län karaktäriseras i stället av välintegrerade lokala arbetsmarknader med stor kommunöverskridande pendling. Dock förekommer gemensamma lokala centrum i både Stockholm och Skåne.

I storstadsområdena återfinns kommunerna med de högsta utpendlingsandelarna. Där återfinns bland annat Salem, Sundbyberg, Lomma, Partille, Danderyd, Sollentuna och Staffanstorps. År 2035 har dessa kommuner en utpendlingsandel på över 75 procent av sysselsatt nattbefolkning.

3.2 Regioner i FA25

I de slutliga resultaten för FA25 återfinns totalt 71 regioner, vilket är fyra fler än LA23 och 11 fler än FA15. Skillnaderna gentemot FA15 diskuteras i avsnitt 3.3. En utförlig lista över samtliga kommuners FA-indelning återfinns i bilagan.

Generellt överensstämmer indelningen i FA25 väl med LA23, men regionerna Fagersta-Norberg, Katrineholm-Flen, Norrköping och Vetlanda har tillkommit, samt att Marks kommun fått en annan regionstillhörighet. Sammanlagt rör det sig om 13 kommuner som har annan associering i FA25 än i LA23. En sammanställning av regionerna i FA25 återfinns i figur 1 och tabell 2.



Figur 1: Karta över regioner i FA25

Ovanstående FA-indelning bestäms av metoden som beskrivs i avsnitt 2.4. De fyra regioner som tillkommit jämfört med LA23 är således sådana som över en betydande del av prognosperioden uppfyller kriterierna för lokalt- eller gemensamt lokalt centrum. Det vill säga, det sker ingen exogen FA-indelning i efterhand för kommuner med en hög grad av självständighet.

Tabell 2: Regioner i FA25

Nummer för FA-region (1-37)	Namn på FA-region (1-37)	Nummer för FA-region (38-71)	Namn på FA-region (38-71)
1	Kiruna	38	Fagersta-Norberg
2	Pajala	39	Västerås
3	Gällivare	40	Stockholm-Solna
4	Övertorneå	41	Hälsjöfors
5	Överkalix	42	Örebro
6	Haparanda	43	Eskilstuna
7	Luleå	44	Arvika
8	Arjeplog	45	Karlstad
9	Ärvidsjaur	46	Årjäng
10	Skellefteå	47	Bengtsfors-Dals-Ed
12	Lycksele	48	Katrineholm-Flen
13	Storuman	49	Nyköping-Oxelösund
14	Vilhelmina	49	Strömstad
15	Åsele	50	Göteborg
16	Umeå	51	Lidköping-Götene
17	Dorotea	52	Skövde-Skara
18	Strömsund	53	Linköping
19	Örnsköldsvik	54	Norrköping
20	Sollefteå	55	Gotland
21	Östersund	56	Västervik
22	Kramfors	57	Jönköping
23	Sundsvall	58	Borås
24	Härjedalen	59	Värnamo-Gislaved
25	Ljusdal	60	Vetlanda
26	Hudiksvall	61	Vimmerby-Hultsfred
27	Mora	62	Oskarshamn
28	Bollnäs-Ovanåker	63	Växjö
29	Söderhamn	64	Ljungby
30	Malung-Sälen	65	Halmstad
31	Falun-Borlänge	66	Älmhult
32	Gävle	67	Kalmar
33	Torsby	68	Karlskrona
34	Vansbro	69	Karlshamn-Olofström
35	Avesta-Hedemora	70	Kristianstad-Hässleholm
36	Hagfors	71	Malmö-Lund
37	Ludvika		

Notera: Namnet på en FA-region med ett lokalt centrum utgörs av huvudortens kommunnamn. Ett gemensamt lokalt centrum innefattar två kommuner i namnet.

Emellertid kan det vara värt att notera att både FA-region Norrköping och Vetlanda balanserar på villkoren för att kategoriseras som ett lokalt centrum. För Norrköpings kommun är pendlingsandelen till Linköping kommun strax under gränsvärdet om 7,5 procent av sysselsatt nattbefolkning. För Vetlanda kommun är den samlade utpendlingen strax under 20 procent av sysselsatt nattbefolkning.

Endast de kommuner som är osjälvständiga och som har en låg riktad utpendling kräver en undersökning för att bestämma dess regionstillhörighet. Dock påverkar inte denna hantering förekomsten av lokala eller gemensamt lokala centrum, utan berör bara den enskilda kommunens anknytning till en annan FA-region. Ett exempel på ett sådant fall är Tranås kommun, där utpendlingsandelen är kring 22 procent av sysselsatt nattbefolkning, men där den största riktade utpendlingen till en annan kommun är kring 3 procent.

3.3 Skillnader till FA15

Sammanlagt innehåller FA25 totalt 45 förändrade regionstillhörigheter jämfört med FA15. I tabell 3 och 4 redovisas de områden som tillkommit eller försvunnit.

Det faktum att antalet FA-regioner ökat sedan 2015 kan ha flera förklaringar, och är således inte nödvändigtvis ett tecken på krympande lokala arbetsmarknader. Exempelvis behöver inte de pendlingsmönster som rådde 2015, eller som därefter väntades råda ha införlivats. Det är även möjligt att FA15 inte speglade den övergripande arbetsmarknaden på ett adekvat sätt. Därtill kan skillnader i val av prognosmetod vara en förklaringsfaktor till den stora diskrepansen mellan de båda indelningarna. Att begränsa antalet FA-regioner till samma antal som FA15 skulle därtill inte spegla den utveckling som skett de senaste 10 åren.

Nya FA-regioner

Sammanlagt har 15 nya FA-regioner tillkommit jämfört med FA15, och de nytillkomna regionerna har en stor geografisk spridning. Den nya regionindelningen visar således dels den utveckling som arbetspendlingen upplevt sedan framställningen av FA15, men även den utveckling som förväntas fortsätta den kommande 10 års perioden.

Tabell 3: Nyttillkomna FA-regioner jämfört med FA15.

FA25	Kommun	FA15
Arvika	Eda	Västlandet
Arvika	Arvika	Karlstad
Bengtsfors-Dals-Ed	Dals-Ed	Västlandet
Bengtsfors-Dals-Ed	Bengtsfors	Västlandet
Dorotea	Dorotea	Strömsund
Fagersta-Norberg	Skinnskatteberg	Västerås
Fagersta-Norberg	Norberg	Västerås
Fagersta-Norberg	Fagersta	Västerås
Hagfors	Hagfors	Karlstad
Hällefors	Hällefors	Örebro
Karlshamn-Olofström	Olofström	Karlskrona
Karlshamn-Olofström	Karlshamn	Karlskrona
Katrineholm-Flen	Vingåker	Eskilstuna
Katrineholm-Flen	Flen	Stockholm
Katrineholm-Flen	Katrineholm	Eskilstuna
Norrköping	Finspång	Linköping-Norrköping
Norrköping	Valdemarsvik	Linköping-Norrköping
Norrköping	Norrköping	Linköping-Norrköping
Norrköping	Söderköping	Linköping-Norrköping
Pajala	Pajala	Kiruna
Strömstad	Tanum	Västlandet
Strömstad	Strömstad	Västlandet
Söderhamn	Söderhamn	Bollnäs-Ovanåker
Vetlanda	Sävsjö	Jönköping
Vetlanda	Vetlanda	Jönköping
Årjäng	Årjäng	Västlandet
Övertorneå	Övertorneå	Luleå

FA-regioner som försvunnit

Även om totala antalet FA-regioner ökat har vissa områden även tappat sin ställning som lokalt eller gemensamt lokalt centrum, vilket sker när kommunens totala eller riktade utpendling blir för stor. När kommunen tappar sin självständighet uppstår i stället ett beroendeskap till ett annat lokalt eller gemensamt lokalt centrum. Jämfört med FA15 har fyra regioner försvunnit. Utöver de regioner som redovisas i tabell 4 har även FA Västlandet försvunnit i FA25.

Tabell 4: Regioner i FA15 som inte återfinns i FA25

FA25	Kommun	FA15
Gällivare	Jokkmokk	Jokkmokk
Göteborg	Sotenäs	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Munkedal	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Färgelanda	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Grästorp	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Mellerud	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Lysekil	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Uddevalla	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Vänersborg	Trollhättan-Vänersborg
Göteborg	Trollhättan	Trollhättan-Vänersborg
Örebro	Degerfors	Karlskoga
Örebro	Karlskoga	Karlskoga

Kommuner med förändrad regionstillhörighet

Utöver de kommuner som tillkommit eller utgått har ett fåtal orter även bytt regionstillhörighet jämfört med FA15. Mark och Herrljunga har bytt från FA-Göteborg till att numera tillhöra FA-Borås. Samtidigt som Perstorp gått från Malmö-Lund till Kristianstad-Hässleholm, och Mönsterås från FA-Kalmar till FA-Oskarshamn. Slutligen har Sunne och Storfors båda lämnat FA-Karlstad, och tillhör i stället FA-Torsby och Örebro, respektive.

4 Diskussion

Syftet med FA-indelningen är att ge en övergripande bild över aktuella och framtida områden inom vilken människor kan tänkas bo och arbeta. Denna indelning ska spegla dessa förhållanden för den kommande 10 årsperioden, och således kunna fungera som ett robust analysområde vid regionala undersökningar. Det vill säga, FA-regionen försöker beskriva arbetsmarknadens geografiska område på lång sikt. Emellertid är det även viktigt att ha i åtanke att FA-indelningen inte är ett facit på den faktiska utvecklingen, utan endast en rimlig skattning över densamma.

Det är även möjligt att se grupperingen som presenteras i FA25 som en indikator på förekomsten av strukturella problem och hinder, och som stoppar en ökad arbetspendling. Exempel på en sådan barriär kan vara otillräcklig infrastruktur eller avsaknad av särskilda kompetenser och utbildningsnivåer. Det är framför allt närliggande kommuner där arbetsmarknader bör kunna integreras i ännu högre utsträckning. Dock behöver inte geografisk närhet alltid medföra samma näringslivs- eller befolkningsstruktur, och således finns det flera aspekter som måste beaktas.

Det faktum att FA25 medför ett stort avsteg från FA15 gör så att båda indelningarna blir svåra att jämföra. Dock innefattar båda en övergripande beskrivning av sin samtid. Exempelvis speglar den regionsförstöring som återfinns i FA15 en önskan om en snabb och dramatisk arbetsmarknadsintegrering.⁷ Samtidigt som det i FA25 återfinns trender som skapats i kölvattnet av Coronapandemin samt Rysslands krig i Ukraina. Dessa bakomliggande faktorer är således bra att ha i åtanke vid en jämförelse mellan olika FA-indelningar.⁸

En prognos är aldrig bättre än det statistikmaterial som den utgår ifrån. En klar svaghet i arbetspendlingsprognosen som ligger till grund för FA25 är underlaget för sysselsatt dag- och nattbefolkning. Detta material togs ursprungligen fram av Trafikverkets vägnar i ett annat syfte, och således kan det finnas omständigheter som underlaget inte beaktar. Därtill finns det numera nyare statistik att tillgå. Detta är emellertid en återkommande insikt i prognosarbeten, där statistiken nästan alltid kan förbättras för en ökad precision. En ytterligare svaghet är den manuella iterativa beräkningskedja som använts vid framställandet av prognosen och den efterföljande kommunindelningen. En egen dedikerad scriptmodell hade sannolikt minskat storleken på eventuella skattningsfel.

Emellertid medför även den utökade undersökningsperioden, samt den manuella hanteringen, att det även är möjligt att enkelt granska skattningsens övergripande precision. Denna genomgång visar att eventuella prognosfel inte tycks ha någon påverkan på den enskilda kommunens regionstillhörighet. En samlad bedömning av FA25 är således att den ger en bra fingervisning på hur arbetsmarknadens geografiska utveckling kommer se ut de kommande 10 åren. Men med förändrade arbetsvanor och ökat distansarbete, samt en omvärld i snabb förändring är det endast i efterhand som det kommer vara möjligt att säga om indelningen var lyckad.

⁷ Jernström (2014). Funktionella analysregioner – revidering 2015. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser. Dnr: 2014/078.

⁸ Exempelvis Lindblad och Falk (2006). Framtidens arbetsmarknadsregioner - Ett uppdrag från Ansvarskommittén. Nutek. R 2006:18.

5 Referenser

1. Anderstig, C. och Börjesson, J. (u.å.). Regionalisering socioekonomisk data 2045 och 2065. Rapport utförd av WSP på Trafikverkets beställning.
2. Höglén, E. (2019). Långtidsutredningen 2019 – Huvudbetänkande. Finansdepartementet. SOU: 2019:65.
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2019/12/sou-201965/>
3. Jernström, M. (2014). Funktionella analysregioner – revidering 2015. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser. Dnr: 2014/078.
4. Lindblad, S. och Falk, S. (2006). Framtidens arbetsmarknadsregioner - Ett uppdrag från Ansvarskommittén. Nutek. R 2006:18.
5. SCB (2024). Metoden att skapa lokala arbetsmarknader (LA).
<https://www.scb.se/contentassets/c2d754bc964bcca33ac7cc2510c765/metoden-att-skapa-lokala-arbetsmarknader.pdf>.
6. Tillväxtverket (2023). Tillstånd och trender – för regional tillväxt 2022. Rapport 0439.
7. Tillväxtverket (u.å.). Regionalt analys- och prognossystem (Raps).
<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikverket/regionalanalysochprognossystemraps.3360.html>
8. Tillväxtverket (u.å.). Regionala matchningsindikatorer.
<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikverket/regionalamatchningsindikatorer.2224.html>

Bilaga

Bilagetabell i: Kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15.

Kommun	FA25	LA23	FA15
0114 Upplands-Väsby	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0115 Vallentuna	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0117 Österåker	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0120 Värmdö	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0123 Järfälla	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0125 Ekerö	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0126 Huddinge	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0127 Botkyrka	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0128 Salem	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0136 Haninge	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0138 Tyresö	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0139 Upplands-Bro	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0140 Nykvarn	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0160 Täby	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0162 Danderyd	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0163 Sollentuna	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0180 Stockholm	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0181 Södertälje	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0182 Nacka	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0183 Sundbyberg	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0184 Solna	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0186 Lidingö	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0187 Vaxholm	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0188 Norrtälje	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0191 Sigtuna	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0192 Nynäshamn	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0305 Häbo	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0319 Älvkarleby	Gävle	Gävle	Gävle
0330 Knivsta	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0331 Heby	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0360 Tierp	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0380 Uppsala	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0381 Enköping	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0382 Östhammar	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0428 Vingåker	Katrineholm-Flen	Eskilstuna	Eskilstuna
0461 Gnesta	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0480 Nyköping	Nyköping-Oxelösund	Nyköping-Oxelösund	Nyköping-Oxelösund
0481 Oxelösund	Nyköping-Oxelösund	Nyköping-Oxelösund	Nyköping-Oxelösund
0482 Flen	Katrineholm-Flen	Eskilstuna	Stockholm
0483 Katrineholm	Katrineholm-Flen	Eskilstuna	Eskilstuna
0484 Eskilstuna	Eskilstuna	Eskilstuna	Eskilstuna
0486 Strängnäs	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm

Bilagetabell ii: Kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15.

Kommun	FA25	LA23	FA15
0488 Trosa	Stockholm-Solna	Stockholm-Solna	Stockholm
0509 Ödeshög	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0512 Ydre	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0513 Kinda	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0560 Boxholm	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0561 Åtvidaberg	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0562 Finspång	Norrköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0563 Valdemarsvik	Norrköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0580 Linköping	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0581 Norrköping	Norrköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0582 Söderköping	Norrköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0583 Motala	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0584 Vadstena	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0586 Mjölby	Linköping	Linköping	Linköping-Norrköping
0604 Aneby	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0617 Gnosjö	Värnamo-Gislaved	Värnamo-Gislaved	Värnamo
0642 Mullsjö	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0643 Habo	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0662 Gislaved	Värnamo-Gislaved	Värnamo-Gislaved	Värnamo
0665 Vaggeryd	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0680 Jönköping	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0682 Nässjö	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0683 Värnamo	Värnamo-Gislaved	Värnamo-Gislaved	Värnamo
0684 Sävsjö	Vetlanda	Jönköping	Jönköping
0685 Vetlanda	Vetlanda	Jönköping	Jönköping
0686 Eksjö	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0687 Tranås	Jönköping	Jönköping	Jönköping
0760 Uppvidinge	Växjö	Växjö	Växjö
0761 Lessebo	Växjö	Växjö	Växjö
0763 Tingsryd	Växjö	Växjö	Växjö
0764 Alvesta	Växjö	Växjö	Växjö
0765 Älmhult	Älmhult	Älmhult	Älmhult - Osby
0767 Markaryd	Ljungby	Ljungby	Ljungby
0780 Växjö	Växjö	Växjö	Växjö
0781 Ljungby	Ljungby	Ljungby	Ljungby
0821 Högsby	Oskarshamn	Oskarshamn	Oskarshamn
0834 Torsås	Kalmar	Kalmar	Kalmar
0840 Mörbylånga	Kalmar	Kalmar	Kalmar
0860 Hultsfred	Vimmerby-Hultsfred	Vimmerby-Hultsfred	Vimmerby
0861 Mönsterås	Oskarshamn	Oskarshamn	Kalmar
0862 Emmaboda	Kalmar	Kalmar	Kalmar

Bilagetabell iii: Kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15.

Kommun	FA25	LA23	FA15
0880 Kalmar	Kalmar	Kalmar	Kalmar
0881 Nybro	Kalmar	Kalmar	Kalmar
0882 Oskarshamn	Oskarshamn	Oskarshamn	Oskarshamn
0883 Västervik	Västervik	Västervik	Västervik
0884 Vimmerby	Vimmerby-Hultsfred	Vimmerby-Hultsfred	Vimmerby
0885 Borgholm	Kalmar	Kalmar	Kalmar
0980 Gotland	Gotland	Gotland	Gotland
1060 Olofström	Karlshamn-Olofström	Karlshamn-Olofström	Karlskrona
1080 Karlskrona	Karlskrona	Karlskrona	Karlskrona
1081 Ronneby	Karlskrona	Karlskrona	Karlskrona
1082 Karlshamn	Karlshamn-Olofström	Karlshamn-Olofström	Karlskrona
1083 Sölvesborg	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm
1214 Svalöv	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1230 Staffanstorps	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1231 Burlöv	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1233 Vellinge	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1256 Östra Göinge	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm
1257 Örkelljunga	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1260 Bjuv	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1261 Kävlinge	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1262 Lomma	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1263 Svedala	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1264 Skurup	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1265 Sjöbo	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1266 Hörby	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1267 Höör	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1270 Tomelilla	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1272 Bromölla	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm
1273 Osby	Älmhult	Älmhult	Älmhult - Osby
1275 Perstorp	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm	Malmö-Lund
1276 Klippan	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1277 Åstorp	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1278 Båstad	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1280 Malmö	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1281 Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1282 Landskrona	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1283 Helsingborg	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1284 Höganäs	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1285 Eslöv	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1286 Ystad	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1287 Trelleborg	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund

Bilagetabell iv: Kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15.

Kommun	FA25	LA23	FA15
1290 Kristianstad	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm
1291 Simrishamn	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1292 Ängelholm	Malmö-Lund	Malmö-Lund	Malmö-Lund
1293 Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm	Kristianstad-Hässleholm
1315 Hylte	Halmstad	Halmstad	Halmstad
1380 Halmstad	Halmstad	Halmstad	Halmstad
1381 Laholm	Halmstad	Halmstad	Halmstad
1382 Falkenberg	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1383 Varberg	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1384 Kungsbacka	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1401 Härryda	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1402 Partille	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1407 Öckerö	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1415 Stenungsund	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1419 Tjörn	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1421 Orust	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1427 Sotenäs	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1430 Munkedal	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1435 Tanum	Strömstad	Strömstad	Västlandet
1438 Dals-Ed	Bengtsfors-Dals-Ed	Bengtsfors-Dals-Ed	Västlandet
1439 Färgelanda	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1440 Ale	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1441 Lerum	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1442 Vårgårda	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1443 Bollebygd	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1444 Grästorp	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1445 Essunga	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene
1446 Karlsborg	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1447 Gullspång	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1452 Tranemo	Borås	Borås	Borås
1460 Bengtsfors	Bengtsfors-Dals-Ed	Bengtsfors-Dals-Ed	Västlandet
1461 Mellerud	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1462 Lilla Edet	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1463 Mark	Borås	Göteborg	Göteborg
1465 Svenljunga	Borås	Borås	Borås
1466 Herrljunga	Borås	Borås	Göteborg
1470 Vara	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene
1471 Götene	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene
1472 Tibro	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1473 Töreboda	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1480 Göteborg	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1481 Mölndal	Göteborg	Göteborg	Göteborg

Bilagetabell v: Kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15.

Kommun	FA25	LA23	FA15
1482 Kungälv	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1484 Lysekil	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1485 Uddevalla	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1486 Strömstad	Strömstad	Strömstad	Västlandet
1487 Vänersborg	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1488 Trollhättan	Göteborg	Göteborg	Trollhättan-Vänersborg
1489 Alingsås	Göteborg	Göteborg	Göteborg
1490 Borås	Borås	Borås	Borås
1491 Ulricehamn	Borås	Borås	Borås
1492 Åmål	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1493 Mariestad	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1494 Lidköping	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene	Lidköping-Götene
1495 Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1496 Skövde	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1497 Hjo	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1498 Tidaholm	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1499 Falköping	Skövde-Skara	Skövde-Skara	Skövde-Skara
1715 Kil	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1730 Eda	Arvika	Arvika	Västlandet
1737 Torsby	Torsby	Torsby	Torsby
1760 Storfors	Örebro	Örebro	Karlstad
1761 Hammarö	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1762 Munkfors	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1763 Forshaga	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1764 Grums	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1765 Årjäng	Årjäng	Årjäng	Västlandet
1766 Sunne	Torsby	Torsby	Karlstad
1780 Karlstad	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1781 Kristinehamn	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1782 Filipstad	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1783 Hagfors	Hagfors	Hagfors	Karlstad
1784 Arvika	Arvika	Arvika	Karlstad
1785 Säffle	Karlstad	Karlstad	Karlstad
1814 Lekeberg	Örebro	Örebro	Örebro
1860 Laxå	Örebro	Örebro	Örebro
1861 Hallsberg	Örebro	Örebro	Örebro
1862 Degerfors	Örebro	Örebro	Karlskoga
1863 Hällefors	Hällefors	Hällefors	Örebro
1864 Ljusnarsberg	Örebro	Örebro	Örebro
1880 Örebro	Örebro	Örebro	Örebro
1881 Kumla	Örebro	Örebro	Örebro
1882 Askersund	Örebro	Örebro	Örebro
1883 Karlskoga	Örebro	Örebro	Karlskoga
1884 Nora	Örebro	Örebro	Örebro
1885 Lindesberg	Örebro	Örebro	Örebro

Bilagetabell vi: Kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15.

Kommun	FA25	LA23	FA15
1904 Skinnskatteberg	Fagersta-Norberg	Västerås	Västerås
1907 Surahammar	Västerås	Västerås	Västerås
1960 Kungsör	Västerås	Västerås	Västerås
1961 Hallstahammar	Västerås	Västerås	Västerås
1962 Norberg	Fagersta-Norberg	Västerås	Västerås
1980 Västerås	Västerås	Västerås	Västerås
1981 Sala	Västerås	Västerås	Västerås
1982 Fagersta	Fagersta-Norberg	Västerås	Västerås
1983 Köping	Västerås	Västerås	Västerås
1984 Arboga	Västerås	Västerås	Västerås
2021 Vansbro	Vansbro	Vansbro	Vansbro
2023 Malung	Malung-Sälen	Malung-Sälen	Malung-Sälen
2026 Gagnef	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge
2029 Leksand	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge
2031 Rättvik	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge
2034 Orsa	Mora	Mora	Mora
2039 Älvdalen	Mora	Mora	Mora
2061 Smedjebacken	Ludvika	Ludvika	Ludvika
2062 Mora	Mora	Mora	Mora
2080 Falun	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge
2081 Borlänge	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge
2082 Säter	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge	Falun-Borlänge
2083 Hedemora	Avesta-Hedemora	Avesta-Hedemora	Avesta-Hedemora
2084 Avesta	Avesta-Hedemora	Avesta-Hedemora	Avesta-Hedemora
2085 Ludvika	Ludvika	Ludvika	Ludvika
2101 Ockelbo	Gävle	Gävle	Gävle
2104 Hofors	Gävle	Gävle	Gävle
2121 Ovanåker	Bollnäs-Ovanåker	Bollnäs-Ovanåker	Bollnäs-Ovanåker
2132 Nordanstig	Hudiksvall	Hudiksvall	Hudiksvall
2161 Ljusdal	Ljusdal	Ljusdal	Ljusdal
2180 Gävle	Gävle	Gävle	Gävle
2181 Sandviken	Gävle	Gävle	Gävle
2182 Söderhamn	Söderhamn	Söderhamn	Bollnäs-Ovanåker
2183 Bollnäs	Bollnäs-Ovanåker	Bollnäs-Ovanåker	Bollnäs-Ovanåker
2184 Hudiksvall	Hudiksvall	Hudiksvall	Hudiksvall
2260 Ånge	Sundsvall	Sundsvall	Sundsvall
2262 Timrå	Sundsvall	Sundsvall	Sundsvall
2280 Härnösand	Sundsvall	Sundsvall	Sundsvall
2281 Sundsvall	Sundsvall	Sundsvall	Sundsvall
2282 Kramfors	Kramfors	Kramfors	Kramfors
2283 Sollefteå	Sollefteå	Sollefteå	Sollefteå
2284 Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	Örnsköldsvik
2303 Ragunda	Östersund	Östersund	Östersund
2305 Bräcke	Östersund	Östersund	Östersund
2309 Krokom	Östersund	Östersund	Östersund
2313 Strömsund	Strömsund	Strömsund	Strömsund

Bilagetabell vii: Kommunernas regionstillhörighet i FA25, LA23 och FA15.

Kommun	FA25	LA23	FA15
2321 Åre	Östersund	Östersund	Östersund
2326 Berg	Östersund	Östersund	Östersund
2361 Härjedalen	Härjedalen	Härjedalen	Härjedalen
2380 Östersund	Östersund	Östersund	Östersund
2401 Nordmaling	Umeå	Umeå	Umeå
2403 Bjurholm	Umeå	Umeå	Umeå
2404 Vindeln	Umeå	Umeå	Umeå
2409 Robertsfors	Umeå	Umeå	Umeå
2417 Norsjö	Skellefteå	Skellefteå	Skellefteå
2418 Malå	Lycksele	Lycksele	Lycksele
2421 Storuman	Storuman	Storuman	Storuman
2422 Sorsele	Arjeplog	Arjeplog	Arjeplog
2425 Dorotea	Dorotea	Dorotea	Strömsund
2460 Vännäs	Umeå	Umeå	Umeå
2462 Vilhelmina	Vilhelmina	Vilhelmina	Vilhelmina
2463 Åsele	Åsele	Åsele	Åsele
2480 Umeå	Umeå	Umeå	Umeå
2481 Lycksele	Lycksele	Lycksele	Lycksele
2482 Skellefteå	Skellefteå	Skellefteå	Skellefteå
2505 Arvidsjaur	Arvidsjaur	Arvidsjaur	Arvidsjaur
2506 Arjeplog	Arjeplog	Arjeplog	Arjeplog
2510 Jokkmokk	Gällivare	Gällivare	Jokkmokk
2513 Övertkalix	Övertkalix	Övertkalix	Övertkalix
2514 Kalix	Luleå	Luleå	Luleå
2518 Övertorneå	Övertorneå	Övertorneå	Luleå
2521 Pajala	Pajala	Pajala	Kiruna
2523 Gällivare	Gällivare	Gällivare	Gällivare
2560 Älvsbyn	Luleå	Luleå	Luleå
2580 Luleå	Luleå	Luleå	Luleå
2581 Piteå	Luleå	Luleå	Luleå
2582 Boden	Luleå	Luleå	Luleå
2583 Haparanda	Haparanda	Haparanda	Haparanda
2584 Kiruna	Kiruna	Kiruna	Kiruna

Du kan ladda ned Tillväxtverkets publikationer på tillvaxtverket.se.



© Tillväxtverket

Stockholm, [Ange månad och år]

Digital: ISBN [Ange XXX-XX-XXXXX-XX-X]

[Ange publikationsnummer]

Har du frågor om den här publikationen, kontakta:

[Ange förnamn efternamn]

Telefon, växel 08-681 91 00

