



LUNDS
UNIVERSITET

Megaregioner och deras periferier

*– en flerfallsstudie om Skövde och Växjö kommuns arbete
med interregionala nätverk i förhållande till
den skandinaviska megaregionen*

Författare: Anja Möller
Handledare: Josephine Rekers
Kurskod: SGEL36
Termin: VT22

Examensarbete inom Kandidatprogrammet för samhällsplanering –
urban och regional utveckling
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Lunds universitet

Abstract

The study of how regional and global resources are allocated geographically, the incentives for these trends, and what strategies can be used to prevent adverse effects between economic core areas and peripheral areas, are key themes in economic geography, and of crucial interest in studies of regional development. This paper addresses these issues in light of the relationship between the emerging Scandinavian megaregion and two of its peripheral municipalities – Växjö and Skövde.

Supported by theories featuring the notions of regional competitiveness, core-periphery relations and place based leadership, this study aims to answer the questions of how and why the municipalities work with interregional networks to facilitate economic growth and innovation in light of the emerging Scandinavian megaregion and; what regional structures precondition the municipalities' opportunities and need to favour these efforts. The study is carried out by a mixed methods approach employing an analysis of secondary sources, complemented by semi-structured interviews with municipality representatives. The results concluded in observable differences between the municipalities' regional structures, preconditioning the adoption of different strategies to facilitate economic growth. These were for instance a difference in connectivity, where Skövde kommun appeared to have a higher connectivity to surrounding areas and to the Scandinavian megaregion, resulting in a tendency to adopt strategies to accomodate innovational growth to a higher degree than Växjö. In turn, Växjö tended to direct their efforts to increase connectivity by transport infrastructure.

Keywords: Regional competitiveness, megaregions, core-periphery relations, interregional networks, place based leadership.

Innehållsförteckning

Inledning	4
1.1 Den skandinaviska megaregionen	7
1.2 Problemformulering	9
1.3 Syfte och frågeställningar	10
1.4 Avgränsningar	10
Litteraturöversikt	11
2.1 Regionala strukturer	11
2.1.1 Agglomerationseffekter	12
2.1.2 Regional konkurrenskraft och regionala resurser	13
2.1.3 Förhållande mellan kärna och periferi i relation till megaregioner	15
2.1.4 Analytiskt ramverk mot bakgrund av regionala strukturer	16
2.2 Regionala strategier för att arbeta med förändring	17
2.2.1 Platsbaserat ledarskap	18
2.2.2 Lärdomar från näringslivet	19
2.2.3 Analytiskt ramverk mot bakgrund av regionala strategier	21
Metod	22
3.1 Forskningsdesign	22
3.1.1 Reflektion kring forskningsdesign	23
3.1.2 Urval	24
3.2 Kommunprofil baserad på sekundärdata	26
3.2.1 Material	26
3.2.2 Reflektion kring val av metod	28
3.3 Semistrukturerade intervjuer med kommunföreträdare	30
3.3.1 Material	31
3.3.2 Reflektion kring val av metod	31
3.3.3 Etiska överväganden	33
Resultat	33
4.1 Kommunala strukturer	33
4.2 Kommunal verksamhet och strategier	35
Analys	41
Diskussion	49
6.1 Övergripande diskussion	49
6.2 Studiens begränsningar och förslag på vidare forskning	50
Slutsats	51
Källförteckning	54
Kvantitativt material	58
Kvalitativt material	61
Lista över intervjuer	62
Bilagor	63

Bilaga 1	63
Bilaga 2	64
Bilaga 3.1	65
Bilaga 3.2	67
Bilaga 3.3	69
Bilaga 3.4	70
Bilaga 3.5	73

1. Inledning

I dagens globaliserade världsekonomi har urbana områden kommit att spela en allt större roll i regioners och nationers ekonomiska tillväxt, och de senaste decennierna har framför allt *megaregioner* kommit att utvecklas till ett begrepp som förklarar hur globala resurser (exempelvis ekonomiska tillgångar, investeringar, infrastruktur och arbetskraft) allokeras geografiskt (OECD, 2018a). Begreppet megaregion kan inledningsvis definieras enligt följande citat:

“A megaregion can ... be understood as an economic unit that comprises an agglomeration of cities and its less dense hinterlands, which are linked through infrastructure, economic connections, settlement patterns, and land use, topography, an environmental system or a shared culture and history that together shape a common interest for the wider region” (OECD, 2018a. s. 4).

“Mega-regions are integrated sets of cities and their surrounding suburban hinterland across which labour and capital can be reallocated at very low cost” (Florida et al, 2008. s. 459).

“Mega-regions surpass mega- and meta-cities by population and economic output, combining large markets, skilled labour and innovation, and amalgamating several cities within the orbit of the overall region” (UN-Habitat, 2014. s. 36).

Det finns flera fördelar för städer och regioner att samordna sina resurser och organisera sig i megaregioner – däribland betydande stordriftsfördelar och spridningseffekter (se även avsnitt 2.1.1). Däremot finns det geografiska förutsättningar som avgör huruvida städer och regioner i *megaregioners periferi* förmår dra nytta utav dessa fördelar (OECD, 2018a), och detta är en av de huvudfrågor som kommer studeras i denna avhandling. Mer glesbebyggda regioner, regioner med bristande interregionala nätverk, eller regioner i megaregioners periferi kan exempelvis stå inför svårigheter att samordna sina resurser med andra regioner, samtidigt som de upplever en tilltagande konkurrens på den globala marknaden, och hanterar svårigheter att ackumulera de samhällliga stödfunktioner (exempelvis transportinfrastruktur) som behövs för att öka sin innovations- och konkurrenskraft. Perifera regioner (i förhållande till kärnan, det vill

säga megaregionen) kan därför gynnas av satsningar på interregionala nätverk kopplade till megaregioner, men de riskerar att halka efter om dessa satsningar uteblir eller genomförs på fel sätt eller plats (Bocci et al., 2022; Farole et al., 2011).

Denna avhandling kommer följande undersöka *om, hur* och *varför* kommuner i megaregioners periferi anpassar deras arbete med ekonomisk utveckling till investeringar i megaregioner, hur de samarbetar med andra aktörer i frågan, samt vilka möjligheter eller hinder de möter i detta arbete med anledning av deras regionala strukturer och geografiska förutsättningar.

Investeringar i transportinfrastruktur är ett av megaregioners största villkor för att hålla regionen sammanhållen. Megaregioner är därigenom inte bara beroende av starka *intraregionala* nätverk, men är även – liksom perifera regioner – beroende av *interregionala* nätverk för att kunna expandera, och binda samman den egna regionen med den globala marknaden. För megaregioner är detta kanske främst viktigt med tanke på att de är utspridda över ett stort geografiskt område inkluderande flertalet städer, och de ställs därför inför denna utmaning att effektivt koppla ihop dessa städer (OECD, 2018a). För både *intraregionala nätverk* inom megaregioner och *interregionala nätverk* mellan megaregioner, perifera regioner och deras omgivning, finns det stora behov av starka institutionella nätverk med förmågan att samordna och förena resurser (Farole et al., 2011; OECD, 2018a), och också för väl utbyggd och effektiv transportinfrastruktur som tillåter ett effektivt flöde av både varor och människor. Detta är grundförutsättningar för regioners fortsatta konkurrenskraft, och specifikt för megaregioner att just fungera som sammanhållna regioner (Farole et al., 2011; Taubenböck & Wiesner, 2015).

Exempel på megaregioner i en europeisk kontext är området Ranstad i Nederländerna som innefattar de fyra storstadsområdena Amsterdam, Utrecht, Rotterdam och Haag. I en världsomspännande kontext är exempelvis Pärlflodsdelat i Kina och det japanska området som sträcker sig mellan Tokyo, Nagoya, Osaka, Kyoto och Kobe två exempel på megaregioner med betydligt större befolkning och geografisk utbredning än europeiska motsvarigheter (OECD, 2018a). Megaregioner skiljer sig alltså i stor omfattning från varandra vad gäller både geografisk och befolkningsmässig storlek

(Taubenböck & Wiesner, 2015), men har flera av ovan nämnda faktorer gemensamt (se citat).

1.1 Den skandinaviska megaregionen

Det är flera aspekter av ovanstående definitioner (se citat) av begreppet megaregion som indikerar att sydvästra Skandinavien kan benämnas som en megaregion. OECD (2018b) identifierar i synnerhet stråket Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn och vidare till Hamburg som en megaregion – “den skandinaviska megaregionen”. De aspekter som särskilt lyfts fram i den skandinaviska kontexten är exempelvis starka historiska, kulturella och ekonomiska kopplingar, låga språkbarriärer och liknande livskvalitet (OECD, 2018b). Dessutom är stråket mellan Oslo och Köpenhamn Nordens folkrikaste område med cirka 8 miljoner invånare i Danmark, Norge och Sverige, och innefattar några av Nordens största städer (8 Million City, 2014).

Enligt en rapport från organisationen 8 Million City (2014) beräknas att sydvästra Skandinavien har en tillräckligt stor befolkning för att kunna konkurrera med Europas ledande regioner på världsmarknaden. Samtidigt framhålls att det, liksom för andra megaregioner, bland annat krävs en effektiv och tillförlitlig transportinfrastruktur för att binda samman området till en sammansluten arbets- och bostadsmarknad, och för att vidare hävda sitt anseende som pålitlig, betydelsefull och innovativ handelspartner (8 Million City, 2014). För att inte halka efter i utvecklingen blir detta därigenom särskilt pressande frågor för de regioner som inte ligger i direkt anslutning till den skandinaviska megaregionen.

De senaste åren har det uppkommit ett flertal organisationer som arbetar eller har arbetat med frågor relaterade till interregionala nätverk och samarbeten i sydvästra Skandinavien. OECD är en av de organisationer som har utrett möjligheten att etablera en sammanhängande skandinavisk megaregion (OECD, 2018b). Baltic-Link är en nätverksorganisation som arbetar för att bygga ut existerande transportkorridorer mellan Skandinavien och Baltiska-Adriatiska korridoren för att på så sätt bättre knyta ihop den skandinaviska marknaden med den central- och östeuropeiska (Baltic-Link, u.å.).

8 Million City är en numer nedlagd organisation som bland annat undersökte möjligheten att bygga ut infrastruktur för höghastighetståg mellan Oslo och Köpenhamn (8 Million City, u.å.). De samarbetade i sin tur med organisationen STRING, som är verksamma i att etablera den skandinaviska megaregionen genom olika infrastruktursatsningar, med fokus på hållbarhet och innovation. STRING har flera medlemsaktörer i form av företrädare för regioner längs stråket mellan Oslo och Köpenhamn, och vidare ner till Hamburg, och samarbetar därutöver med organisationen bakom Fehmarn Bält-projektet (STRING, u.å.a; STRING, u.å.b). Detta sistnämnda projekt är för gemene man kanske mer välkänt, och utgör en nybyggnation av en tunnel mellan Rødbyhavn i Danmark och Puttgarten i Tyskland, vilken kommer innebära en betydande reducering av restiden mellan Danmark och Tyskland (Femern, u.å.). Att flera utav dessa organisationer är delvis integrerade och arbetar tillsammans, belyser vikten av att behandla omfattande frågor såsom transportfrågor i en större organisatorisk och geografisk skala.

Att inkludera vissa regioner i arbetet innebär oundvikligen att andra utesluts och inte har någon makt att påverka hur ambitionsmålen och arbetet utformas, och de riskerar följaktligen att missgynnas. Två kommuner som inte är inkluderade i arbetet med den skandinaviska megaregionen, och som på flera sätt är perifera i förhållande till den är Växjö och Skövde. Dessa kommuner kommer utgöra grundstommen i denna avhandling i syfte att undersöka hur perifera regioner förhåller sig till megaregioner, samt hur de arbetar med interregionala nätverk för att stärka sin regionala konkurrenskraft och främja ekonomisk utveckling.



Figur 1: Referenskartan över Skövde och Växjö kommuners lokalisering i förhållande till den skandinaviska megaregionen.

Kartlayout: Anja Möller, 2022.

Kartdata: © Lantmäteriet, 2022.

1.2 Problemformulering

Ovan nämnda organisationer belyser ett vittgående dilemma att samordna policies på olika nivåer och med olika aktörer. Det är avgörande att policystrategier är sammanhängande, samt förankrar och samordnar investeringar på olika geografiska och institutionella nivåer och samtidigt tar hänsyn till interregionala relationer och nätverk, för att uppnå önskade effekter och undvika negativa förhållanden mellan kärna och periferi. Sedermera är det också viktigt att poängtera att det inte finns en tydlig riktlinje för hur policystrategier bäst tas fram för att ta hänsyn till olika geografiska och

institutionella nivåer – det måste finnas en känslighet och eftertanke för lokala kontexter för de områden policierna berör.

Hur policies tas fram och samordnas i olika geografiska och institutionella skalor är onekligen ett angeläget problem för forskare och geografer. Denna uppsats ämnar studera hur detta problem hanteras i två svenska kommuner i skenet av de satsningar som görs för att upprätta en sammanhållen skandinavisk megaregion. Kommunerna som studeras har olika industriell, befolkningsmässig, geografisk och ekonomisk sammansättning, men är båda perifera i förhållande till skandinaviens mest tätbefolkade område – stråket mellan Oslo och Köpenhamn.

Studien syftar till att delge väsentliga insikter om vilka åtgärder som tas av dessa kommuner för att stärka deras regionala konkurrenskraft, i vilket syfte de gör detta, vilka utmaningar de möter i arbete med interregionala nätverk för att stärka den regionala konkurrenskraften. Den ämnar också belysa vad som underlättar eller försvårar för ett enhetligt framtagande av policystrategier på olika geografiska och institutionella nivåer på en övergripande nivå, samt för studerade områden.

1.3 Syfte och frågeställningar

Mot bakgrund av föregående avsnitt är syftet med denna studie att undersöka hur två svenska kommuner arbetar med interregionala nätverk, samt eventuella hinder eller möjligheter i detta arbete. Studien undersöker detta genom följande frågeställningar:

- Hur och varför arbetar kommunerna Skövde och Växjö med interregionala nätverk för att facilitera ekonomisk utveckling och stärka sin regionala konkurrenskraft?
- Vilka regionala förutsättningar underlättar eller försvårar för kommunernas arbete med interregionala nätverk?

1.4 Avgränsningar

Studieområdet avgränsas inledningsvis konceptuellt till att studera förhållandet mellan megaregioner och deras geografiska utposter i en skandinavisk och, mer specifikt,

sydsvensk kontext. Därutöver avgränsas studieområdet geografiskt till de två kommunerna, på basis av förutbestämda parametrar som ämnar precisera faktorer som spelar en betydande roll för regional konkurrenskraft, hur väl kommunerna förmår arbeta med interregionala nätverk, samt vilken betydelse interregionala nätverk har för den ekonomiska utvecklingen.

2. Litteraturoversikt

Detta avsnitt kommer inledningsvis redogöra för vilka regionala strukturer som föranleder att regionala resurser samlas på specifika platser; hur regional konkurrenskraft påverkas av detta, samt hur relationen mellan kärnområden och perifera områden påverkas av dessa strukturer. Detta sätts därtill i relation till studieområdet i denna avhandling – förhållandet mellan megaregioner och deras periferier. Därefter följer en redogörelse för hur strategier kan se ut i arbete med att stärka regional konkurrenskraft, med fokus på platsbaserat ledarskap och strategier inspirerade av näringslivet. Analytiska ramverk definieras slutligen utifrån litteraturen, som senare kommer användas för att studera de två gällande kommunerna.

2.1 Regionala strukturer

Inom ekonomisk geografi studeras ett framträdande drag mellan lokaliteter som innebär att regionala resurser tenderar att gravitera mot varandra – de samlas i kluster. Marshall (1919) identifierade tre förhållanden som drev denna utveckling i specialiserade industriella distrikt, men dessa kan även appliceras på utveckling inom regioner generellt. De första två av dessa förhållanden är framväxten av en lokal arbetsdelning inom regionen, som i sin tur resulterar i tillgång till arbetskraft med hög yrkeskunnighet. Det tredje förhållandet är uppkomsten av stöttande verksamheter och industrier, som ytterligare främjar utvecklingen inom regionen (Marshall, 1919). Regionala resurser uppvisar även en benägenhet att ansamlas på de platser där de får störst avkastning, vilket ofta är beroende av storleken på marknaden som lokaliteten erbjuder (Krugman, 2000; Wood & Roberts, 2011).

Ahlfeldt och Feddersen (2018) framhåller att det följaktligen finns belägg för att rumslig densitet och produktivitet underbygger varandra, men även att andra

förutsättningar spelar in i hur regionala resurser och ekonomisk aktivitet allokeras geografiskt, exempelvis lokalisering eller institutionella kvaliteter. De menar vidare att samverkan mellan ekonomiska aktörer utgör en betydande nyttoeffekt för de lokala marknader de är verksamma i, samt att detta bland annat motiverar omfattande offentliga satsningar i transportinfrastruktur, men kan även appliceras på andra typer av investeringar (Ahlfeldt & Feddersen, 2018).

De understryker vidare att *om* och *var* dessa satsningar äger rum, samt vad effekterna av dem blir, är beroende av hur ekonomiskt starka och geografiskt stora områdena är där satsningarna genomförs eller avses öka mobiliteten till. Detta belyser ett inbördes förhållande mellan var investeringar genomförs, och var resurser redan finns, och visar därmed på en självuppfyllande ojämn fördelning av regionala resurser beroende på redan existerande regionala förutsättningar (Ahlfeldt & Feddersen, 2018). Dessa omständigheter utgör grunden i begreppet 'agglomerationseffekter', som följande kommer redogöras för i förhållande till deras fördelar, särskilt inom ramen för megaregioner, men också med hänsyn till de nackdelar och utmaningar de innebär för perifera regioner.

2.1.1 Agglomerationseffekter

De agglomerationseffekter som betingar benägenheten för regionala resurser att samlas i kluster beror till stor del på två faktorer – stordriftsfördelar och spridningseffekter. Den första av dessa föranleder att regionala resurser samlokaliseras sig för att lättare möta gemensamma behov. En fördel med samlokalisering är möjligheten att gemensamt ta del av värdefulla resurser, såsom högutbildad arbetskraft eller nödvändig infrastruktur, eller bidra till en industriell miljö som är ömsesidigt fördelaktig (Gertler & Wolfe, 2006).

Genom att skala upp sin geografiska räckvidd blir det dessutom lättare att påverka beslutsfattare i frågor som är för omfattande för att driva enskilt, och det blir lättare att attrahera investeringar, exempelvis till transportinfrastruktur eller institutioner och infrastruktur för forskning och högre utbildning. Förmågan att möta gemensamma behov, tenderar därför att vidare attrahera innovativa verksamheter, samt en högutbildad arbetskraft, och främjar därmed industriell och ekonomisk utveckling kollektivt (Gertler

& Wolfe, 2006; OECD, 2018a). Detta är en drivkraft för megaregioners fortsatta attraktionskraft av globala resurser, och för deras globala konkurrenskraft (Farole et al., 2011).

Ytterligare fördel är de spridningseffekter, och kanske främst ‘knowledge spillovers’, som uppkommer när kunskap kan förflytta sig och interagera mellan företag, institutioner, och verksamheter på olika platser. Denna effekt tillåter arbetskraften att utveckla sina färdigheter och vidare bidra till innovationskraften och produktiviteten inom regionen. Något som har en stor betydelse för just ‘knowledge spillovers’ är lokala egenskaper såsom starka institutionella kopplingar, samt en rörlig arbetskraft med tillgång till mötesplatser där kunskap kan överföras (Florida et al., 2008; Grillitsch & Nilsson, 2015). Dessa mötesplatser kan exempelvis vara högskolor, samt forskningslaboratorier och konferenscenter där arbetstagare, forskare och företrädare för olika delar av näringslivet kan mötas och tillsammans skapa innovativa lösningar som ger positiva effekter på den ekonomiska utvecklingen i närområdet (Grillitsch & Nilsson, 2015; Li & Liu, 2021). Detta blir därigenom intimt kopplat till behovet av, och möjligheten att attrahera investeringar till följd av stordriftsfördelar.

Även om dessa effekter kan vara fördelaktiga för den ekonomiska utvecklingen i regionen, eller till och med för nationen i stort, kan det innebära betydande negativa konsekvenser för de regioner i periferin som inte förmår möta en ökad konkurrens från närliggande regioner, eller har samma möjligheter att attrahera betydande investeringar (Swann, 2006). De agglomerationseffekter som är drivande för den ekonomiska utvecklingen i megaregioner kan därmed utgöra en fara för perifera områden, om det inte finns uttänkta policystrategier för perifera områden att stärka den regionala konkurrenskraften. Förhållande mellan kärna och periferi behandlas vidare i avsnitt 2.1.3.

2.1.2 Regional konkurrenskraft och regionala resurser

Begreppet ‘regional konkurrenskraft’ antyder att territorium (nationer, regioner, kommuner och städer) är en fundamental grund i vilken ekonomisk aktivitet äger rum, och att regional konkurrenskraft och ekonomisk utveckling inom regionen kan faciliteras genom framtagande av medvetna strategier och policies (Valdaliso & Wilson,

2015). Några av de grundpelare som bidrar till regional konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt inom en region är exempelvis institutionell närvaro, infrastruktur, storlek på marknad och arbetsmarknad, innovationspotential, och inte minst utbildning, där betydelsen av sistnämnda sträcker sig från grundläggande utbildning, till högre utbildning och livslångt lärande, där även yrkeshögskolor spelar en betydande roll. Det är alltså dessa faktorer som blir viktigast att stärka för att främja den regionala konkurrenskraften (Bocci et al., 2022; Moirangthem & Nag, 2022; Pan et al., 2019).

Begreppet antyder också att det råder konkurrens mellan regioner att attrahera resurser som främjar den ekonomiska tillväxten inom regionen. Detta kan vara konkurrens om produktionsfaktorer, exempelvis arbetskraft, eller konkurrens om företagsetableringar eller investeringar som väntas bidra till ekonomisk utveckling. Följaktligen belyses värdet att göra regionen till en långsiktigt attraktiv plats för personer att bo och arbeta, samt en fördelaktig lokalisering för företag (Bocci et al., 2022; Ketels, 2015).

Regioner besitter däremot ojämlika resurser att attrahera eftertraktansvärda resurser, och orsaken till detta är komplex och flerfaldig. Det kan exempelvis ha att göra med kommuners skattekraft eller befolkningsammansättning där ålder, andel utrikesfödda, eller utbildningsnivå spelar in i kommunens möjlighet att attrahera eftertraktade resurser för att stärka konkurrenskraften (Riksrevisionen, 2019). Ojämlika resurser är också som tidigare antytt beroende av andra redan existerande regionala förutsättningar som påverkar hur väl de förmår attrahera investeringar till följd av agglomerationseffekter. Starka agglomerationseffekter inom regionen, eller en hög mobilitet till en sådan region utgör bevisligen en betydande grund för möjligheten att attrahera ytterligare investeringar (Ahlfeldt & Feddersen, 2018). Därtill är starka institutionella kopplingar mellan exempelvis kommunala instanser, näringslivet och andra aktörer, en omständighet som påverkar hur regionen utvecklas (Gertler, 2010).

Det går därutöver att studera två egenskaper hos regionala resurser som påverkar den regionala konkurrenskraften – de resurser som är platsberoende och de som är platsbundna (Ketels, 2015). Arbetskraft är exempelvis en platsberoende resurs, som tenderar att gravitera mot urbana områden med starka agglomerationseffekter för att de erbjuder de största arbetsmarknaderna (Grillitsch & Sotarauta, 2019). Tendenser att ansamlas i agglomerationer kan därtill antas vara stor för platsberoende industrier, då

dessa resurser ofta uppvisar en benägenhet att samlas på de platser som erbjuder den största marknaden (Krugman, 2000). De platsberoende industrierna karaktäriseras dessutom av en hög grad av produktivitet och innovationskraft, och eftersom de kan tillgodose marknaden oberoende av lokalisering, finns det en konkurrens mellan regioner om att attrahera dessa industrier (Ketels, 2015).

De platsbundna industrierna uppvisar visserligen inte alltid samma starka bidrag till den ekonomiska tillväxten på de platser där de bedriver sin verksamhet, men däremot tenderar de att anställa en stor del av arbetskraften (Ketels, 2015). Att platsberoende resurser graviterar mot urbana områden med starka agglomerationseffekter upprätthåller ett ojämlikt förhållande mellan dessa kärnområden och perifera områden (Grillitsch & Sotarauta, 2019). En medvetenhet kring vilka platsberoende och platsbundna resurser som regioner redan har, men också eftertraktar, blir därför även viktigt i framtagande av strategier för att stärka den regionala konkurrenskraften (Ketels, 2015). Dessa överväganden behandlas vidare i avsnitt 2.2.2.

2.1.3 Förhållande mellan kärna och periferi i relation till megaregioner

Att regionala resurser ansamlas i kluster innebär onekligen ett flertal fördelar, och detta utgör inte sällan ett självuppfyllande händelseförlopp, som skapar center eller kärnområden som karaktäriseras av en stark ekonomisk utveckling. Agglomerations-effekter kan exempelvis leda till att platsberoende resurser omlokaliseras till den plats som erbjuder de starkaste konkurrensmässiga fördelarna (Ahlfeldt & Feddersen, 2018; Krugman, 2000). Detta är även fallet för megaregioner, där en central orsak till megaregioners framväxt är just att tekniska framsteg har resulterat i att kapital och arbetskraft har fått en större mobilitet och därför tenderar att lokaliseras på de platser där de får den högsta avkastningen – inom megaregioner. De starka agglomerations-effekter som megaregioner uppvisar förklarar den attraktionskraft de har på globala resurser (Florida et al., 2008; OECD, 2018a; Taubenböck & Wiesner, 2015). Detta ger däremot ofta upphov till en ökande ojämlikhet mellan kärnområden (i detta fall megaregioner) och perifera områden (Grillitsch & Sotarauta, 2019).

Den geografiska aspekten av ‘knowledge spillovers’ innebär dessutom att perifera regioner tenderar att gå miste om många positiva effekter av dessa. Grillitsch och

Nilsson (2015) framhåller att företag i perifera regioner kan kompensera för en del av dessa nyttoeffekter genom att satsa på samarbeten med andra företag, och på så sätt stärka konkurrenskraften för regionen i stort, men detta förutsätter att det finns en väl utbyggd transportinfrastruktur och starka institutionella nätverk, som underlättar för dessa samarbeten (Grillitsch & Nilsson, 2015). Därtill tenderar näringslivet i perifera områden ha ett mindre fokus på innovation. För att stärka den ekonomiska utvecklingen är innovationsarenor viktiga institutioner där kunskap kan överföras och interagera. Då perifera regioner inte uppvisar samma agglomerationseffekter som megaregioner, och därmed inte har samma möjligheter att attrahera investeringar i denna värdefulla infrastruktur, blir omfattande transportnätverk återigen viktigt för att underlätta att företag och innovativa verksamheter interagerar. Det blir därigenom också viktigt för att undvika att perifera regioner halkar efter ekonomiskt, i förhållande till megaregioner (Garcia-Alvarez-Coque et al., 2020).

2.1.4 Analytiskt ramverk mot bakgrund av regionala strukturer

Ovanstående omständigheter av regionala strukturer ligger till grund för den kvantitativa delen av studien, där regionala strukturer för de studerade kommunerna undersöks. Detta möjliggör för triangulering med resultaten från den kvalitativa delen av studien genom att problematisera kring vilka kommunala strukturer som föranleder att kommunerna arbetar med interregionala nätverk i förhållande till den skandinaviska megaregionen, samt vilka kommunala strukturer som kan tänkas underlätta eller försvåra i detta arbete. För detta kommer följande analytiskt ramverk användas, som baseras på ovanstående redogörelse för regionala strukturer.

Tabell 2.1: Analytiskt ramverk för kvantitativ metod.

Kategori	Parameter	Motivering
Befolknings-sammansättning	Medelålder	Har betydelse för tillgång till högutbildad eller kunnig arbetskraft, samt hur stor andel av befolkningen som förvärvsarbetar.
	Befolkningsökning senaste 10 åren	Kan förklara kommuners attraktionskraft av högutbildad arbetskraft.
	Andel högutbildade (eftergymnasial utbildning minst 3 år)	Har betydelse för kommuners innovationspotential och konkurrenskraft.
Tillgång till infrastruktur	Förekomst av institutioner för högre utbildning	Möjliggör för en högutbildad befolkning och attraherar innovativa forskningsprojekt.
	Transporter	Förutsättning för starka interregionala nätverk. Har betydelse för storlek på marknad och på arbetsmarknadsregion, samt tillgång till annan viktig infrastruktur och mötesplatser.
	Annan infrastruktur	Ex. innovationsarenor (eller Science Parks) attraherar innovativa forskningsprojekt och utgör mötesplatser som är viktiga för 'knowledge spillovers'.
Kvalitet på arbetsmarknad	Daglig nettoinpendling	Förklarar storlek på arbetsmarknadsregion och därigenom hur väl kommunens transportsystem befäster interregionala nätverk.
	Förvärvsintensitet	Kan förklara hur väl kommuner förmår minska arbetslöshet genom att förstora arbetsmarknadsregioner med interregionala nätverk.
	Företagsklimat	Beskriver hur väl kommunen ombesörjer näringslivet.

Sammanställd av Anja Möller, 2022.

2.2 Regionala strategier för att arbeta med förändring

Regionala resurser är ofta spridda och existerar i ett interregionalt nätverk där de är beroende av varandra. Detta innebär i längden att de strategier och policier som antas för att stärka den regionala konkurrenskraften behöver ta olika geografiska skalor i beaktning, och samordnas på olika nivåer av styrande och beslutsfattande (Valdaliso & Wilson, 2015). Det är också viktigt att poängtera att det inte finns en övergripande riktlinje för hur policystrategier bäst tas fram för att ta hänsyn till olika geografiska och institutionella nivåer – det måste finnas en känslighet och eftertanke för lokala kontexter i de områden policierna berör (Tödting & Trippel, 2005). Vilka strategier som är lämpliga i förhållande till perifera områdens arbete med att stärka den regionala

konkurrenskraften, och hur de tas fram kommer följande redogöras för med avstamp i platsbaserat ledarskap och riktlinjer hämtade av Ketels (2015) i syfte att stärka regional konkurrenskraft.

2.2.1 Platsbaserat ledarskap

Arbete med att förändra regionala strukturer kräver en medvetenhet kring existerande förutsättningar, vad man vill uppnå, och hur man ska arbeta för att nå önskade resultat. Ett begrepp som beskriver denna medvetenhet är 'agency', vilket kan sammanfattas som: "... intentional, purposive and meaningful actions, and the intended and unintended consequences of such actions" (Grillitsch & Sotarauta, 2019. s. 714).

När regionalt förändringsarbete förverkligas, och en stor bredd av aktörer och intressenter är inblandade är det viktigt att skapa en gemensam vision för vad som ska uppnås och vilka strategier som bör användas för att åstadkomma önskat resultat – det bör finnas en enhetlig riktning rörande 'agency'. Att få till detta när flera, ofta heterogena aktörer med skiljande intressen är inblandade, är dock ofta en invecklad process (Grillitsch & Sotarauta, 2019). Platsbaserat ledarskap är en strategi som ämnar överbygga detta dilemma, bland annat genom två framstående ansatser – att samordna förändringsarbetet mellan olika berörda aktörer på olika organisatoriska nivåer, och på så sätt driva ett interaktivt arbete mot ett gemensamt mål, samt att vidare låta aktörer påverka, bidra till och ta del av förändringsarbetet och dess positiva effekter. Platsbaserat ledarskap fokuserar på så sätt på hur resurser kan samordnas och aktörer mobiliseras för att skapa en innovativ regional miljö med en tilltagande tillväxt (Ibid.). Vidare innebär detta samarbete mellan olika aktörer ofta en evolutionär process, där nya institutionella sammansättningar uppkommer, som är anpassade efter den lokala kontexten (Hurlings et al., 2018).

Även om det är enskilda personer som driver igenom arbetet med att förändra regionala strukturer, är det viktigt att poängtera att de arbetar under både organisatoriska och lokala kontexter (exempelvis industriell struktur) som påverkar deras möjligheter att förändra regionala strukturer i en viss riktning. Perifera områden tenderar exempelvis att ha svårare att utveckla nya industriella strukturer, och är till större del beroende av redan existerande sådana. En fördel kan därför vara att satsa på interregionala nätverk och

institutioner som kan facilitera detta, för att bli bättre uppkopplade till utomregionala resurser (Grillitsch & Sotarauta, 2019).

Förmågan att förändra regionala strukturer påverkas heller inte bara av hierarkiska strukturer mellan exempelvis beslutsfattare och andra aktörer, såsom invånare eller företrädare för näringslivet, men även är starkt influerad av *informella* lokala kontexter där olika aktörer samverkar. Därför kan det vara en fördel att aktivt skapa även informella institutioner där olika aktörer kan interagera. Decentralisering av offentlig förvaltning kan av denna anledning utgöra en styrka, då beslutsfattare blir mer lokala och beslut fattas med större känslighet för den lokala kontexten, till följd av både en nära formell och informell samverkan. Förekomsten av både formella och informella lokala institutioner kan därför innebära ett märkbart tillskott till den regionala utvecklingen, och motverka den ökande ojämlikheten mellan perifera områden och kärnområden (Horlings et al., 2018). Aktörers arbete och de beslut som fattas blir därigenom också förbundet med 'mjuka' faktorer såsom sociala relationer och subjektiva upplevelser av den lokalitet de agerar i (Sotarauta et al., 2017).

Därtill har detta arbete (som antytt i ovanstående citat) även konsekvenser som både är avsedda och ej, och möjligheten att förändra strukturer i en viss riktning är därför beroende av förmågan att utvärdera redan existerande strukturer, och att därifrån bedöma vad detta betyder för framtida förhoppningar eller avsikter. På så sätt kan aktörer påverka (men inte fullt ut stipulera) hur utvecklingen kommer se ut. För möjligheten att stimulera innovation framhåller Grillitsch och Sotarauta (2019) vidare att det kan vara en fördel om de aktörer som arbetar med platsbaserat ledarskap och utför förändringsarbete har flera positioner eller ansvarsområden. Det är på så vis lättare att utvärdera vilka förändringar som går att få till (Grillitsch & Sotarauta, 2019).

2.2.2 Lärdomar från näringslivet

Christian Ketels är en ekonom och forskare aktiv vid Harvard Business School. Han har skrivit om, arbetat med, och drivit projekt rörande bland annat innovation, konkurrenskraft och strategier för att arbeta med konkurrenskraft (Harvard Business School, u.å.), vilket är aktuella forskningsfält i förhållande till denna studie. I sitt bidrag till en samlingsvolym rörande strategier för regional konkurrenskraft, reder han ut vad

regionala strategier egentligen är, och framför bland annat fem riktlinjer för att stärka konkurrenskraft, som är vanliga inom näringslivet (Ketels, 2015). Dessa kan även appliceras i arbete att stärka just *regional* konkurrenskraft, blir därigenom ett relevant bidrag till denna studie.

Den första av de riktlinjer Ketels framför, handlar om att formulera tydliga ambitioner som regionen har, exempelvis att anta en ledande roll inom specifika industrier eller verksamheter, eller att uppnå förutbestämda ekonomiska mål. På så sätt ges regionerna riktlinjer om vilka verksamheter de bör förvärva för att uppnå sina mål, och de kan också användas för att undersöka om regionens arbete för att nå ambitionsmålen har varit framgångsrikt (Ketels, 2015). Den andra riktlinjen är att studera marknaden som regionen agerar i och identifiera de platsberoende resurser som de konkurrerar om, samt vilka faktorer som är betydelsefulla för platsberoende resurser att lokalisera sig i eller inte för specifika platser (se även avsnitt 2.1.2). På så sätt går det också att kartlägga både vilka andra regioner som kan tänkas konkurrera om samma resurser, samt vilka tillgångar andra regioner har för att attrahera dessa resurser (Ketels, 2015).

Detta kopplar även till de två efterkommande riktlinjerna – att undersöka vilka värden den egna regionen erbjuder, samt hur regionen skapar och upprätthåller dessa värden. Den första av dessa riktlinjer är till stor del förbunden till parametrar som exempelvis tillgång till infrastruktur, eller högutbildad arbetskraft (se även avsnitt 2.1.2), där dessa spelar in i att göra en region attraktiv för företag eller andra värdeskapande verksamheter – framför allt platsberoende sådana – att etablera sig i. Den andra belyser vikten att prioritera vilken typ av satsningar som bör göras för att uppnå sina ambitionsmål. Regionen bör fastslå vilka egenskaper som är kritiska för att värdeskapande aktiviteter ska söka sig till en viss plats, och därefter ta fram policies och arbeta för att förbättra dessa egenskaper inom regionen. Vissa regionala förutsättningar är givetvis svårare att ändra på (exempelvis geografiska egenskaper såsom klimat, topografi, etc), men det är viktigt att belysa de saker som faktiskt går att påverka genom medvetna policystrategier (Ketels, 2015).

Den sista av riktlinjerna handlar om att studera vilka typer av institutioner och vilka typer av strategier som kan bistå regionen i att uppnå sina ambitionsmål. Detta blir återigen en fråga om att ta olika geografiska skalor i beaktning för att anta effektiva

policies som fyller sitt syfte, samt att samordna beslutsfattande på flera nivåer. Regioners handlingsutrymme begränsas givetvis av lagar och policies som fattas på en högre nivå (exempelvis nationella eller på EU-nivå), men det är nödvändigt att regioner utifrån bästa förmåga arbetar för att utforma en institutionell sfär som kan bygga upp och stötta de affärssystem som är värdefulla för regionen (Ketels, 2015).

2.2.3 Analytiskt ramverk mot bakgrund av regionala strategier

De fem riktlinjer som presenterats ovan kommer ligga till grund för hur resultaten av den kvalitativa delen av studien analyseras, med vidare hänsyn till platsbaserat ledarskap. Utöver att fördjupa förståelsen för de kommunala strukturer som påverkar hur kommunen arbetar med interregionala nätverk, bidrar detta även med kompletterande insikter i vilka strategier kommunerna använder eller kan tänkas använda i detta arbete. Förståelsen för platsbaserat ledarskap kan därtill visa på kommunens strategier, inte bara generellt, men även i förhållande till den skandinaviska megaregionen. För detta kommer följande ramverk användas som baseras på de riktlinjer som presenterats ovan.

Tabell 2.2: Analytiskt ramverk för kvalitativ metod.

Riktlinje	Beskrivande frågeställning
Kommunens ambitioner	Vilka är kommunernas ambitioner?
Konkurrens om kommunala resurser	Vilka kommunala resurser konkurrerar kommunen med andra kommuner om?
Kommunens värden	Vilka resurser finns redan som gör kommunen konkurrenskraftig?
Kommunens prioriteringar av investeringar	Vilka kommunala egenskaper är kritiska att investera i för att stärka den regionala konkurrenskraften?
Strategier	Vilka strategier kan användas för att uppnå kommunens ambitionsmål?

Sammanställd av Anja Möller, 2022.

3. Metod

I denna sektion diskuteras den valda forskningsdesignen och forskningsstrategin för denna studie, med efterföljande kritisk reflektion för respektive avsnitt. Därtill presenteras hur urvalet har gått till, samt hur de båda forskningsmetoderna har genomförts.

3.1 Forskningsdesign

Utformningen av forskningsdesignen för denna studie utgår från riktlinjer rörande god praxis för forskning inom samhällsplanering (Farthing, 2016; se även bilaga 1). Den valda forskningsdesignen för projektet är flerfallsstudie, med en kombination av kvantitativa och kvalitativa metoder som forskningsstrategi. Den kvantitativa delen av studien består av sekundäranalys av data, som med en konvergerande forskningsdesign kompletteras av semistrukturerade intervjuer som den kvalitativa delen av studien (Bryman, 2016; Denscombe, 2017).

Sekundäranalys av data som kvantitativ forskningsstrategi innebär att datan som används i en studie inte har samlats in av forskaren själv, utan har samlats in på uppdrag av kommuner, statliga verk eller andra organisationer, eller av andra forskare. Med avseende på denna studies begränsade omfattning både i relation till tidsomfång och ekonomiska resurser valdes denna metod, då insamlandet av data kan vara en mycket tidskrävande och kostsam process. Genom att använda tidigare insamlad data undveks dessa problem effektivt, och istället gavs mer tid till att analysera den information som inhämtats. Data som samlats in av större organisationer såsom Statistiska centralbyrån, eller kommunerna själva är sannolikt också av högre kvalitet än om datan hade insamlats inför denna studie (Bryman, 2016). Att inhämta data från internet utgör ytterligare fördelar i att det finns tillgång till stora mängder och en stor bredd av data, samt att det är ett snabbt och enkelt sätt att inhämta nödvändig information (Denscombe, 2017).

Semistrukturerade intervjuer som forskningsstrategi lämpar sig väl i denna studie då kommuners arbete med interregionala nätverk är en komplex företeelse som kräver en djupgående förståelse för samband och omständigheter. Därtill möjliggör forskningsstrategin att forskaren tar del av privilegierad information från sakkunniga,

som kan ge detaljerade redogörelser för kommunernas erfarenheter och ställning inom forskningsområdet (Denscombe, 2017). Detta gör metoden särskilt lämplig för denna studie, då kommuners ställning i förhållande till interregionala nätverk annars kan vara ett svårbegripligt område att studera endast genom kvantitativa metoder. Kommunföreträdarna tillåts med denna metod utveckla och fördjupa förståelsen för *hur* kommunerna arbetar med interregionala nätverk, *varför* de gör det, vilka möjligheter och utmaningar de möter i detta arbete och *vad* detta beror på.

Denna metodkombination valdes för att låta resultaten komplettera varandra och på så sätt bidra till en mer djupgående förståelse för vilka regionala strukturer som påverkar de studerade kommunernas möjlighet och behov av att arbeta med interregionala nätverk, och därigenom låta förklara varför de arbetar på ett visst sätt. Fallstudier som forskningsdesign lämpar sig även väl för att kombinera kvantitativa och kvalitativa metoder, för att få en mer fullständig helhetssyn av det som studeras (Denscombe, 2017).

3.1.1 Reflektion kring forskningsdesign

Då denna studie undersöker både *om* och *hur* perifera kommuner arbetar med interregionala nätverk, *varför* de gör det, samt *vad* deras möjligheter och utmaningar är i detta arbete, utgör fallstudie en lämplig forskningsdesign, för att det tillåter studien att inbegripa komplexiteten i relationer och processer i fallet som studeras. På så vis kan forskaren förklara bakomliggande orsaker till det som har observerats och föreslå hur vidare forskning kan fortlöpa efter de resultat som presenterats (Denscombe, 2017). Att fallstudie är en lämplig forskningsdesign stöds vidare av att studieområdena i egenskap av kommuner utgör tydligt avgränsade enheter med gemensamma egenskaper med andra kommuner (exempelvis organisatorisk struktur och liknande samhällsansvar med befogenheter) (Ibid.), samt att uppsatsen ämnar studera organisatoriska strukturer (Yin, 2006).

Att som i denna studie inkludera flera fall, kräver att samtliga fall som studeras måste väljas ut med eftertanke om vad som avses påvisas mellan de olika fallen. I denna explorativa studie är avsikten som tidigare nämnt att undersöka två kommuners möjligheter och behov av att arbeta med interregionala nätverk, samt vilka liknande

eller skiljande egenskaper som underlättar eller försvårar i detta arbete. Den gemensamma egenskapen att de är perifera i förhållande till den skandinaviska megaregionen gör att studien kan påvisa möjligheter och utmaningar kommunerna står inför med att arbeta med interregionala nätverk, just för att de är perifera. Detta kräver därutöver ett omfattande teoretiskt ramverk som motiverar val av fall (Yin, 2006).

Det bör däremot påpekas att ett återkommande dilemma med fallstudier är just generaliserbarheten av undersökningens resultat, och man bör därför ställa sig frågande till hur överförbara de är på andra liknande fall (Yin, 2006). Då denna studie är undersökande och använder teorier för att *ämna förklara* skeenden inom det specifika forskningsområdet (de två studerade kommunernas arbete med interregionala nätverk), gör den inte anspråk på att *ha förklarat* forskningsområdets fullständiga tillstånd. Denna studie bör därför betraktas som ett tillskott till forskning om interregionala nätverk för just de två kommuner som studeras. För att generalisera kring detta i andra fallstudier krävs dock en noggrann avvägning kring huruvida de geografiska förutsättningarna för dessa två kommuner och de andra fall som studeras motiverar att studien kan genomföras på samma sätt, med andra fall (Denscombe, 2017).

3.1.2 Urval

Att välja studieobjekt utifrån kända egenskaper är en given förutsättning för fallstudier som forskningsdesign. I urvalsprocessen av de kommuner som avsågs studeras handplockades de kommuner som ansågs relevanta för det ämne som undersöktes. Denna urvalsstrategi utgör därigenom ett subjektivt urval, som förutsätter en viss förkunskap om vilka kommunala egenskaper som föranleder att just de kommunerna är relevanta att studera utifrån studiens syfte och frågeställningar. På så sätt görs ett antagande om vilka studieobjekt som är avgörande för att generera relevanta data för forskningen, och valet av studieobjekt motiveras därigenom av specifika särdrag som identifierats för just det studieobjektet (Denscombe, 2017).

Valet av kommuner i denna studie baserades på parametrar som ansågs avgörande för perifera kommuners möjlighet och behov av att arbeta med interregionala nätverk för att stärka ekonomisk utveckling och regional konkurrenskraft i förhållande till den skandinaviska megaregionen. De parametrar som ansågs viktigast var storlek på

befolkning och relativt avstånd till de två svenska städerna som utgör de viktigaste ekonomiska centra inom den skandinaviska megaregionen – Malmö och Göteborg.

I urvalsprocessen av kommuner avgränsades därför urvalet inledningsvis till en befolkning på 50.000-100.000 invånare efter befolkningsstatistik inhämtad från SCB (Statistiska centralbyrån, 2022a). Denna frekvens valdes för att säkerställa att kommunerna hade tillräckligt stora resurser att kunna arbeta med interregionala nätverk och ha genomtänkta policystrategier i detta arbete, samtidigt som de var tillräckligt små för att vara beroende av interregionala nätverk, och därmed inte utgöra ett alltför ekonomiskt starkt och självständigt center, som därigenom riskerade att vara mer oberoende av investeringar i omkringliggande regioner. Av dessa anledningar valdes exempelvis Värnamo kommun och Jönköpings kommun bort, då de ansågs vara för små, respektive för stora.

Därtill valdes kommuner som hade ett relativt avstånd från Göteborg *eller* Malmö på 1-2 timmars restid med tåg efter uppskattningar av restid inhämtade från Västtrafik, Skånetrafiken och SJs hemsida. Dessa parametrar valdes för att tillförsäkra att kommunerna låg inom ett godtagbart avstånd från de viktigaste ekonomiska centra i den skandinaviska megaregionen. Kommuner som låg i mycket nära anslutning till Göteborg eller Malmö antogs därmed redan ha starka interregionala kopplingar till den skandinaviska megaregionen och ansågs därför inte perifera i jämförelse. Kungsbacka kommun valdes exempelvis bort av denna anledning. I sin tur antogs kommuner som låg betydligt mer avlägset ha starkare interregionala kopplingar till andra regioner och ansågs därför inte lämpliga.

Samma urvalsprocess låg inledningsvis till grund för val av kommunala företrädare att kontakta för semistrukturerade intervjuer. Valet av intervjupersoner för semistrukturerade intervjuer fastställdes inledningsvis till kommunernas näringslivschefer, som antogs vara bäst lämpade att delge nödvändig privilegierad information kring kommunernas industriella struktur, samt arbete med regional konkurrenskraft och interregionala nätverk. Utöver subjektivt urval förekom även snöbollsurval i kontakt med intervjupersoner, där kontaktade kommunföreträdare hänvisade till kollegor som antogs kunna delge relevanta insikter för forskningssyftet.

Snöbollsurval används ofta i samband med kvalitativa undersökningar och kan fungera kompletterande till subjektiva urval (Denscombe, 2017).

3.2 Kommunprofil baserad på sekundärdata

Inledningsvis identifierades de regionala strukturer som ansågs centrala för kommunernas behov av, och möjlighet att arbeta med interregionala nätverk. Dessa parametrar grundades på det litterära underlaget, och sorterades i en tabell föreställande det analytiska ramverket för den kvantitativa metoden, tillsammans med motiveringar för parametrarna (se tabell 2.1 under avsnitt 2.1.4). Utefter ramverket söktes gällande information upp om kommunerna, och i syfte att kunna jämföra resultaten från de två perifera kommunerna med regionala strukturer för en kärn-kommun inkluderades även gällande information om Göteborg.

För att erhålla ett årligt procentuellt snittvärde av befolkningsökningen för de tre kommunerna under en tioårsperiod beräknades befolkningsökningen enligt: $^{10}\sqrt{bef_{2021}/bef_{2011}}$. Att omvandla till ett procentuellt snittvärde gjordes för att bättre kunna jämföra de olika kommunernas befolkningsökning under en längre tid, då ett numeriskt värde inte skulle resultera i jämförbara resultat med avseende på kommunernas olika befolkningsmängd. För att erhålla ett procentuellt värde av daglig nettoinpendling (*nettoinpend*) av den totala befolkningen (*totbef*) beräknades detta enligt:

1. $inpend_{kommun} - utpend_{kommun} = nettoinpend_{kommun}$
2. $nettoinpend_{kommun} / totbef_{kommun}$

Resterande information inhämtades i sin helhet. Se efterföljande avsnitt för förteckning av använda källor.

3.2.1 Material

Data rörande de kommunala egenskaper som identifierats som grundläggande för kommunernas behov av och möjlighet att arbeta med interregionala nätverk har inhämtats från källor i följande tabeller. Dessa finns även under "kvantitativt material" i källförteckningen.

Tabell 3.1: Inhämtat material kvantitativ metod.

Kategori	Parameter	Kommun	Källa	Årtal källa	Länk
Befolknings-sammansättning	Medelålder	Skövde	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2021	Kommunen i siffror
		Växjö	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2021	Kommunen i siffror
		Göteborg	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2021	Kommunen i siffror
	Befolknings-ökning senaste 10 åren	Skövde	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2021	Kommunen i siffror
		Växjö	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2021	Kommunen i siffror
		Göteborg	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2021	Kommunen i siffror
	Andel högutbildade (efter-gymnasial utbildning minst 3 år)	Skövde	Statistiska centralbyrån. <i>Andel högutbildade per kommun.</i>	2021	Andel högutbildade
		Växjö	Statistiska centralbyrån. <i>Andel högutbildade per kommun.</i>	2021	Andel högutbildade
		Göteborg	Statistiska centralbyrån. <i>Andel högutbildade per kommun.</i>	2021	Andel högutbildade
Tillgång till infrastruktur	Förekomst av institutioner för högre utbildning	Skövde	Skövde kommun. <i>Utbildning för vuxna;</i> Högskolan i Skövde.	2022; u.å.	Utbildning för vuxna HiS
		Växjö	Växjö kommun. <i>Eftergymnasial utbildning;</i> Linnéuniversitetet.	2022; u.å.	Eftergymnasial utbildning LnU
		Göteborg	Göteborgs universitet; Chalmers tekniska högskola; Göteborgs stad. <i>Vuxenutbildning.</i>	2022; u.å.; u.å.	GU Chalmers Göteborgs stad
	Transporter	Skövde	Jernhusen. <i>Skövde resecentrum.</i>	u.å.	Skövde resecentrum
		Växjö	Jernhusen. <i>Växjö station;</i>	u.å.;	Växjö station
			Växjö Småland Airport.	u.å.	Växjö Airport
		Göteborg	Jernhusen. <i>Göteborgs centralstation;</i> Swedavia Airports. <i>Göteborg</i>	u.å.;	Göteborgs centralstation
				u.å.	Landvetter

			<i>Landvetter Airport</i>		Airport
	Annan infrastruktur	Skövde	Science Park Skövde; ASSAR Industrial Innovation Arena	u.å.; u.å.	Science Park Skövde ASSAR
		Växjö	Växjö Linnaeus Science Park.	u.å.	Växjö Linnaeus
		Göteborg	Lindholmen Science Park; Johanneberg Science Park; Sahlgrenska Science Park	u.å.; u.å.; u.å.	Lindholmen Johanneberg Sahlgrenska
Kvalitet på arbetsmarknad och näringsliv	Daglig nettoinpendling	Skövde	Statistiska centralbyrån. <i>Antal pendlare per län och kommun, 2020.</i>	2020	Antal pendlare
		Växjö	Statistiska centralbyrån. <i>Antal pendlare per län och kommun, 2020.</i>	2020	Antal pendlare
		Göteborg	Statistiska centralbyrån. <i>Antal pendlare per län och kommun, 2020.</i>	2020	Antal pendlare
	Förvärvsintensitet	Skövde	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2018	Kommunen i siffror
		Växjö	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2018	Kommunen i siffror
		Göteborg	Statistiska centralbyrån. <i>Kommunen i siffror.</i>	2018	Kommunen i siffror
	Företagsklimat	Skövde	Svenskt näringsliv: Företagsklimat. <i>Företagsklimat Skövde.</i>	2021	Företagsklimat Skövde
		Växjö	Svenskt näringsliv: Företagsklimat. <i>Företagsklimat Växjö.</i>	2021	Företagsklimat Växjö
		Göteborg	Svenskt näringsliv: Företagsklimat. <i>Företagsklimat Göteborg.</i>	2021	Företagsklimat Göteborg

Sammanställd av Anja Möller, 2022.

3.2.2 Reflektion kring val av metod

I kvantitativ forskning behöver forskaren förhålla sig till datans validitet och reliabilitet. För att hävda den insamlade datans interna validitet bygger denna studie på

begreppsvaliditet, där centrala teman från litteraturöversikten ligger till grund för motiveringen för val av studerade parametrar (se tabell 2.1 i avsnitt 2.1.4). På så sätt understöds att valet av datauppsättning har en relevans för att besvara forskningsfrågorna. Då den insamlade datan är hämtad från officiella källor som regelbundet uppdateras, kan reliabiliteten också styrkas. Detta gäller särskilt den data som publicerats av, eller på uppdrag av statliga instanser (exempelvis statistiska centralbyrån), som ofta har stora resurser med sakkunniga som tar fram statistik, och som därför kan betraktas som trovärdig, objektiv och faktabaserad. Men även för officiell statistik gäller att ju mer entydig en informationskälla är, desto mer tillförlitlig är datan. Tvetydiga källor lämnar ett stort utrymme för subjektiva tolkningar, som påverkar kvalitén på resultatet och hur det presenteras (Denscombe, 2017).

Av denna anledning bör därför vissa av de valda parametrarna studeras med viss vaksamhet. Dessa är exempelvis källor för parametrarna “befolkningsökning de senaste 10 åren”, “transporter”, “annan infrastruktur”, samt “företagsklimat”. Den första av dessa parametrar motiveras av att befolkningsökning kan förklara kommuners attraktionskraft av högutbildad arbetskraft, men denna data kan även förklaras av andra faktorer som föranleder att folk flyttar dit, eller höga födelsetal. Därför bör denna data studeras med viss vaksamhet gällande validitet. Detsamma gäller för parametern “transporter”, som inte tar hänsyn till kapacitet av resenärer eller gods, utan endast till förekomst av olika transportmedel, där exempelvis bilresande inte heller inkluderats.

Inhämtad data för “Annan infrastruktur” har i sin tur huvudsakligen fokuserat på förekomsten av Science Parks och andra forskningsanläggningar, men det kan även finnas andra infrastrukturobjekt som främjar innovation och utgör viktiga mötesplatser, som inte har tagits i beaktning. Detta ger ett negativt utslag på datans validitet. Detta gäller även för parametern “Företagsklimat”, som inte tar i beaktning hur sekundärdatan har samlats in eller i vilket syfte. Kritik gentemot datans validitet behandlas genom triangulering med kvalitativ data (Denscombe, 2017), samt en motivering av parametrarnas betydelse understödd av litterärt underlag (se tabell 2.1 under avsnitt 2.1.4). Mot bakgrund av denna studies begränsade omfattning vidtogs inga andra åtgärder för att underbygga datans validitet.

Det bör också framhållas att en del av den insamlade datan med stor sannolikhet förändras med tiden. Vid vidare forskning kan därför samma datakällor producera andra resultat än de som presenteras i denna studie. Detta påverkar studiens reliabilitet i förhållande till vidare forskning inom forskningsområdet (Denscombe, 2017).

3.3 Semistrukturerade intervjuer med kommunföreträdare

Den 12 april skickades förfrågan om att delta i studien ut till valda representanter för kommunerna via e-mail. E-målet delgav kort studieområdet och studiens syfte, och respondenterna medgav sitt deltagande, eller hänvisade vidare till relevant representant. Möten avtalades med tre representanter – näringslivschef och trafikplaneringschef i Växjö kommun, samt näringslivschef i Skövde kommun. Inför intervjuerna gjordes efterforskningar rörande kommunernas industriella struktur, samt aktiva projekt kopplade till interregionala nätverk på kommunernas hemsidor (se även efterföljande avsnitt 3.3.1). Samtyckesblankett skickades också ut innan intervjuerna.

Semistrukturerade intervjuer hölls med trafikplaneringschefen för Växjö kommun den 21 april och varade i 29 minuter, näringslivschefen för Växjö kommun den 2 maj och varade i 14 minuter, samt med näringslivschefen för Skövde kommun den 5 maj och varade i 29 minuter. Intervjuerna hölls över Zoom, då det ansågs lämpligast för samtliga parter, och spelades in med Zooms inspelningsfunktion med samtliga respondenters samtycke. Intervjuerna utgick från en förutbestämd intervjuguide (se bilaga 2), som utformats utefter det analytiska ramverket (se tabell 2.2 under avsnitt 2.2.3) med syfte att inrymma övergripande teman för forskningssyftet, däribland kommunens industriella struktur, kommunens styrkor, möjligheter och utmaningar kopplat till näringslivet, samt betydelsen av, samt aktivt arbete kopplat till interregionala nätverk. I enlighet med anvisningar gällande semistrukturerade intervjuer ställdes även spontana frågor som anpassades efter respondentens kännedom och de teman som diskuterades, och respondenterna tilläts tala fritt och utveckla sina resonemang. Under tiden intervjuerna fortlöpte togs anteckningar av intervjuaren.

Intervjuernas ljudfiler transkriberades, och citat sorterades därefter i tabeller utformade enligt det analytiska ramverket (se bilagor 3.1-3.5). Dessa citat sorterades efter

innehållets relevans inför det analytiska ramverket. Därefter betonades nyckelargument från citaten med fetstil i bilagorna, för att lyfta fram centrala resonemang.

3.3.1 Material

Information om kommunerna och de intervjuade kommunrepresentanterna har inhämtats från källor i nedanstående tabell. Dessa finns även under “kvalitativt material” i källförteckningen.

Tabell 3.4: Eftersökningar inför intervjuer

Centralt tema	Kommun	Källa	Årtal källa	Länk
Näringslivet generellt	Skövde	Skövde kommun. <i>Näringslivet i Skövde.</i>	u.å.	Näringslivet i Skövde
	Växjö	Växjö kommun. <i>Näringslivsplan;</i>	2020;	Näringslivsplan
		Växjö kommun. <i>Näringsliv och kommunikationer;</i>	2021;	Näringsliv
Växjö kommun. <i>Näringslivet i Växjö kommun.</i>	2022	Näringslivet i Växjö kommun		
Samarbeten och mötesplatser	Skövde	Sweden Game Arena. <i>Home;</i>	u.å.;	Sweden Game Arena
		Science Park Skövde;	u.å.;	Science Park Skövde
ASSAR. <i>Start.</i>		u.å.	ASSAR	
	Växjö	Business Region Kronoberg;	u.å.;	Business Region Kronoberg
		Växjö Linnaeus Science Park.	u.å.	Växjö Linnaeus Science Park

Sammanställd av Anja Möller, 2022.

3.3.2 Reflektion kring val av metod

När intervjuer används som forskningsmetod är det viktigt att reflektera kring vilken inverkan intervjuareffekten har på resultatet. För att undvika att respondenten kringgår vissa ämnen eller undertrycker sin ställning i frågan bör intervjuaren visa på lyhördhet, samt förhålla sig neutral och odömande till respondentens uttalande (Denscombe, 2017). Det är särskilt viktigt att kritiskt granska validiteten i datan om de ämnen som diskuteras uppfattas som känsliga av respondenten, eller om respondenten befarar att

mötas av repressalier på grund av sitt deltagande eller sina uttalanden (Ibid.), men för denna studie antas detta inte innebära någon större påverkan på resultaten.

Kvalitativa metoder som denna står även inför ytterligare dilemman att hävda validitet och reliabilitet. Det är svårt att påvisa att den data som samlats in från en semistrukturerad intervju är trovärdig, särskilt om intervjun håller stort fokus vid subjektiva åsikter och erfarenheter. Forskningens validitet bedöms istället till stor del av forskarens belegg för att ha genomfört forskningen enligt god forskningspraxis (se exempelvis bilaga 1), men validiteten kan även styrkas genom triangulering med kompletterande datakällor, vilket även är denna studies strategi för att påvisa validitet (Denscombe, 2017).

Beträffande reliabilitet är det svårt att som forskare bortse från subjektiva konstruktioner av hur intervjuerna genomförs, tolkas och bearbetas. Det kommer alltid vara stora skillnader i hur intervjuaren presenteras under intervjun, vilka frågor som ställs och hur svaren tolkas, och hur dynamiken är mellan intervjuare och respondenter samt den sociala kontexten i vilken intervjun genomförs. Därför kommer det också vara svårt att med exakthet kunna överföra samma forskningsstrategi på andra liknande fall, och på så sätt generera liknande resultat. För att hävda reliabilitet riktas fokus istället till de metoder som använts, och de processer och beslut som tagits för att dra gällande slutsatser (Denscombe, 2017). För denna studie är det analytiska ramverket (se tabell 2.2 under avsnitt 2.2.3) litterärt grundat utifrån relevant teori, och har tagits fram i syfte att inbegripa forskningsområdets huvudsakliga företeelser, men det kan inte uteslutas att centrala teman oavsiktligt förbisetts. Det analytiska ramverket ligger till grund för frågor i intervjuguiden (se bilaga 2) och för de geografiska förutsättningar som studerats i kommunprofilerna, och blir därigenom en integrerad del i forskningens resultat. Ett genomgående integrerat analytiskt ramverk ämnar därmed understödja studiens reliabilitet och möjlighet att reproduceras vid vidare forskning.

3.3.3 Etiska överväganden

I enlighet med forskningsetiska principer rörande intervjuer som forskningsstrategi ska respondenters deltagande vara frivilligt och baseras på informerat samtycke. I den samtyckesblankett som skickades ut behandlades dessa föreskrifter genom en

presentation av forskaren, samt om studien och studiens syfte; att klarlägga att deltagandet var frivilligt under hela processen (även att det var frivilligt att avsluta sitt deltagande efter intervjuerna), samt vilket åtagande detta innebär för deltagaren (hur lång tid intervjuerna planerades fortgå) (Denscombe, 2017).

Forskningsetiska föreskrifter ålägger även forskaren att skydda deltagarnas intressen och se till att de inte kommer till personlig skada till följd av deltagandet, samt att vid behov säkerställa deltagarnas anonymitet (Denscombe, 2017). För att medge deltagarna en viss anonymitet har de inte namngivits, men då deltagarna tillfrågades på grundval av deras yrkesroll inom kommunen kan deras anonymitet inte garanteras fullt ut. För denna studie antogs respondenterna däremot inte lida någon personlig skada till följd av deltagandet, och därför vidtogs inga andra åtgärder för att skydda respondenternas intressen eller identitet.

4. Resultat

I detta avsnitt presenteras resultaten av de båda metoderna i illustrerande tabellform, med efterföljande förtydning av resultaten. I efterföljande analysavsnitt kommer sedan resultaten trianguleras, och därefter analyseras och jämföras mer djupgående mot bakgrund av litteraturen, och resultatens vidare betydelse.

4.1 Kommunala strukturer

I efterföljande tabell presenteras resultatet av den kvantitativa delen av studien. Detta är baserat på de parametrar som ansågs betydande för kommunernas behov av, och möjlighet att arbeta med interregionala nätverk, som motiverats i det analytiska ramverket (se tabell 2.1 under avsnitt 2.1.4). Därefter beskrivs resultatet av kommunprofilerna kort, ordnat under "kategori".

Tabell 4.1: Resultat av Kommunprofiler

Kategori	Parameter	Skövde	Växjö	Göteborg
Befolknings-sammansättning	Medelålder	40,9	39,8	39,2
	Befolknings-ökning senaste 10 åren (snittvärde per år)	1%	1,4%	1,2%
	Andel högutbildade (eftergymnasial utbildning minst 3 år)	27,9%	32%	37,9%
Tillgång till infrastruktur	Förekomst av institutioner för högre utbildning	Högskola Yrkeshögskola	Universitet Yrkeshögskola	Högskola Universitet Yrkeshögskola
	Transporter	Tågstation för regional och interregional tågtrafik	Tågstation för regional och interregional tågtrafik, samt direkt internationell tågförbindelse. Närliggande internationell flygplats	Tågstation för regional och interregional tågtrafik, samt direkt internationell tågförbindelse. Närliggande internationell flygplats
	Annan infrastruktur	Science Park (Science Park Skövde)	Science Park (Växjö Linnaeus Science Park)	Science Park (Lindholmen Science Park, Johanneberg Science Park, Sahlgrenska Science Park)
Kvalitet på arbetsmarknad och näringsliv	Daglig nettoinpendling (procent av total befolkning)	11,2%	3,4%	11,6%
	Förvärvsintensitet	81,8%	79,6%	76,8%
	Företagsklimat (rankning av totalt antal, där 1 är bäst)	71 (290)	84 (290)	191 (290)

Sammanställd av Anja Möller, 2022.

Befolkningsammansättning

Den första kategorin “befolkningsammansättning” visar att det finns en viss skillnad mellan kommunerna, särskilt mellan de två perifera kommunerna och kärn-kommunen Göteborg under parametrarna andel högutbildade och medelålder. Göteborg hade den lägsta medelåldern och högst andel högutbildade. Av de två perifera kommunerna har Växjö lägst medelålder, högst genomsnittlig befolkningsökning per år och högst andel högutbildade.

Tillgång till infrastruktur

Resultatet av kategorin “tillgång till infrastruktur” visar att Göteborg har en högre förekomst av institutioner för högre utbildning, men i både Skövde och Växjö kommun, finns universitet respektive högskola, samt yrkeshögskola tillgänglig inom kommunerna. Samtliga kommuner har tågstationer för regional och interregional tågtrafik, men både Göteborg centralstation och Växjö station har direkt internationell tågförbindelse. Därutöver har både Göteborg och Växjö kommun närliggande internationella flygplatser. I samtliga kommuner finns Science Parks lokaliserade, men Göteborg har en högre förekomst av dessa.

Kvalitet på arbetsmarknad och näringsliv

Resultatet av parametern “daglig nettoinpendling” visar att Växjö har en betydligt mindre daglig nettoinpendling som procent av den totala befolkningen än Skövde och Göteborg. De två sistnämnda erhöll liknande resultat. Kommunerna uppvisar en viss skillnad i förvärvsintensitet, där Växjö kommun uppnår det högsta värdet (81,8%), Göteborg det lägsta (76,8%), och Skövde däremellan (79,6%). Gällande företagsklimat visar resultatet att Skövde och Växjö har företagsklimat som är rankat högre än medel, 71 respektive 84 av 290. Denna parameter visar att Göteborg har ett företagsklimat rankat lägre än medel (191 av 290).

4.2 Kommunal verksamhet och strategier

I efterföljande tabell presenteras representativa citat för kommunernas ställning i förhållande till de riktlinjer som introducerats i det analytiska ramverket (se tabell 2.2 under avsnitt 2.2.3). Illustrerande nyckelargument är markerade över respektive citat i fetstil. Citaten har hämtats ur transkriberingar med kommunföreträdarna. Resultatet beskrivs vidare därefter, ordnat under "riktlinje". Se även bilagor 3.3.1-3.3.5 för samtliga citat som sorterats under respektive riktlinje.

Tabell 4.2: Resultat av intervjuer med kommunföreträdare.

Riktlinje	Beskrivande frågeställning	Citat Skövde kommun	Citat Växjö kommun
Kommunens ambitioner	Vilka är kommunernas ambitioner?	<p>Växa och utvecklas av att attrahera talanger "Vi jobbar med kompetensförsörjningsfrågor utifrån – ja det som man kallar talent attraction, asså hur vi ska attrahera talanger till Skövde som näringslivet och andra arbetsgivare behöver för att kunna växa och utvecklas."</p> <p>Främja dataspelsutveckling "Vi jobbar med att stötta vårt kluster inom dataspelsutveckling."</p>	<p>Större marknader och arbetsmarknadsregion genom starkare infrastruktur "[...] ett fokus för att bidra till näringslivsutveckling och hela den här biten – kommer man ju ändå inte runt infrastruktursatsningar och kommunikationer. För det är ju som så att det har ju med både varutransporter att göra – tillgång och tillgänglighet till de internationella marknaderna, kompetens och arbetskraftsförsörjning, utökad arbetsmarknadsregion. Det, det är ju dom bitarna som egentligen är fokusområde och då spelar ju transport och kommunikation en avgörande roll."</p> <p>Främja hållbart arbete och skogs- och träindustri "[...] jag kommer fokusera på skog och trä i och med att det är mycket skog och trä här. Och det är en stor industri. Smarta staden eller samhället och sen kopplat då till cirkulär ekonomi. Så jag försöker liksom skapa det och möjliggöra de här tankarna att komma ut i industrin också, så det är något som vi kommer arbeta väldigt aktivt med framöver."</p>
Konkurrens om kommunala resurser	Vilka kommunala resurser konkurrerar kommunen	<p>Kompetens "[...] det som man behöver inom många sektorer nu är ju senior kompetens och de slåss ju alla platser om idag. Och där</p>	<p>Kompetens "Och är det någonting så som framskymtar i alla näringslivskontakter efter vad jag förstått från näringslivskontoret</p>

	med andra kommuner om?	gäller det ju att vara attraktiv som kommun med allt vad det innebär. Och där konkurrerar vi ju med inte bara med andra större städer i Sverige, utan även internationellt.”	och politiken och liknande så är det just kompetensförsörjning. Det, det är det man skriker efter och det är där man ser som den största farhågan för fortsatt tillväxt och framtid.” Investeringar i infrastruktur “Vi saknar ju flera utav de här oerhört väsentliga och för vår del viktiga infrastruktursatsningarna som tillhör då nationell plan och det statliga övergripande vägnätet och de här bitarna som jag då nämnde före med kust-kust-banan och dubbelspårssatsningen där och riksväg 25, det vill säga norrleden och hela den här biten. Vi saknade ju allt sånt som vi måste ha till i närtid egentligen med tanke på hur näringslivet utvecklas och vilken tillväxt vi har här.”
Kommunens värden	Vilka resurser finns redan som gör kommunen konkurrenskraftig?	Välfungerande Science Park (i samarbete med högskolan) “Men sen har vi ju de här nya branscherna som har vuxit upp genom att vi har satsat på att skapa vår Science Park. Vi har högskolan med sina fokusområden som gör att det föds nya företag inom både IT och dataspelsutveckling i och med att vi också har en inkubator då kopplat till Science Parken.” God transportinfrastruktur till ekonomiskt starka områden “[...] en god förutsättning är ju också att vi är väldigt uppkopplade infrastrukturmässigt både till Stockholm och Mälardalen, och söderut mot Göteborg i och med att vi har västra stambanan som passerar igenom Skövde och har alla stopp mellan Göteborg och Stockholm egentligen.”	Universitetet “[Linnéuniversitetet] var ju en jätteboost. [...] Och det är ju en orsak till att vi i Växjö förmodligen växer mellan 1000 och 1500 personer per år och har gjort de senaste 20 åren eller nåt liknande.” Goda transportmöjligheter till marknader i Östeuropa och vidare “[...] som Växjö då så kan vi se: ja E4an är en stark transportkorridor, men lägger du dig i Växjö så, så når du närmre hela Balt-regionen i och med färjorna i Blekinge som går till Polen och Balt-staterna. Så beroende på vad du har för intresse, så så har du ganska mycket många möjligheter [...]”
Kommunens prioriteringar av investeringar	Vilka kommunala egenskaper är kritiska att investera i för att stärka den	Attraktivitet för kompetens “[...] det som man behöver inom många sektorer nu är ju senior kompetens och de slåss ju alla platser om idag. Och där gäller det ju att vara attraktiv	Stärka transportnätverk för att få igenom gods och kompetens “[...] både det övergripande och det lokala transportsystemet håller på att kollapsa och vi har svårt att

	<p>regionala konkurrenskraften?</p>	<p>som kommun med allt vad det innebär.”</p> <p>Kapacitet på västra stambanan</p> <p>“[...] det är lite trångt på västra stambanan. Det kämpar vi ju för att få till en förstärkning där, vilket är viktigt för vi har ju mycket både persontransporter, men även godstransport blir ju allt mer aktuellt också via järnväg.”</p>	<p>få igenom både gods och kompetens till våra företag. Så, så får vi inte infrastrukturen på plats, då har vi svårt att vidmakthålla utvecklingen i näringslivet, för de har svårt att få kompetens och arbetskraft och hela den här biten.”</p>
Strategier	<p>Vilka strategier kan användas för att uppnå kommunens ambitionsmål?</p>	<p>Samarbeta lokalt</p> <p>“Så därför så behöver vi samarbeta för att få till investeringar på olika områden. Om man pratar etableringsfrågor som vi jobbar mycket med på min enhet, där har vi också ett samarbete i Skaraborg som heter Business Region Skaraborg, och där samarbetar alla kommunerna för, och hjälper varandra egentligen i såna här investerings- och etableringscase då för att få dem att landa ner. För att vi behöver ofta visa på, ja men vad som finns i hela vår delregion för att vi ska bli intressanta.”</p> <p>Samordna utvecklingsstrategier</p> <p>“[vi har] ju den regionala utvecklingsstrategin. Den är ju framtagen av Västra Götalandsregionen i samarbete med näringsliv, akademi och kommuner i vår region. Och den ger ju en väldigt tydlig riktning vart vi ska med olika fokusområden, och den ska ju vi förhålla oss till. [...] Och det här är vår regionala utvecklingsstrategi som i sin tur ska docka an till den nationella strategin.”</p>	<p>Samarbeta lokalt</p> <p>“[...] det är väl egentligen det som är roten till att vi är engagerade i alla de här nätverken som jag inledningsvis beskrev och vi har ju även [...] försökt få till stånd ett utbyte nu igen mellan de tre residensstäderna Kalmar, Växjö och Karlskrona till exempel. För ju större bas du har, ju större organisation du är, desto enklare att nå fram med ditt budskap på nåt sätt.”</p> <p>Samarbeta för att få till gemensamt viktiga investeringar</p> <p>“[...] där [ser vi] ett utökat samarbete – de tre residensstäderna är störst emellan till exempel. Att där skulle vi ju kunna enas och där skulle vi ju kunna få en större bas och där skulle vi kunna agera gemensamt utifrån det som är viktigt. För det är ju lika viktigt för oss alla tre där egentligen vad det gäller kompetensförsörjning, varutransporter och arbetsmarknadsregionsförstoring. Och det är ju mycket utav infrastrukturen som är sammanhängande här, både riksväg 25 och riksväg 27 och järnvägen kust-kust-banan och... Så där skulle man ju kunna tala med enad röst.”</p>

Källa: Sammanställd av Anja Möller, 2022. Citat hämtade ur transkriberingar av intervjuer med kommunföreträdare.

Kommunens ambitioner

Skövde kommun har växande IT- och dataspelsindustrier och satsar på att stärka framför allt dataspelsindustrin. De är bland annat medfinansiärer i Sweden Game Arena, och

arbetar mycket med talangattraktion inom dataspelsbranschen. Därtill har de en välfungerande inkubator som genererar nya bolag inom dataspelsbranschen. För att stärka andra delar av näringslivet arbetar de med marknadsföringsarbete och kompetensförsörjningsfrågor i övrigt, bland annat genom ett kompetensnav i samarbete med andra aktörer, för att attrahera investeringar och kompetens, och på så sätt främja näringslivets tillväxt och utveckling. De framhåller även att de har ett starkt pendlingssystem till närliggande orter och att de därför behöver samarbeta för att få till nödvändiga investeringar för att kunna utvecklas gemensamt, däribland en förstärkning av västra stambanan.

Växjö kommun framhåller att de arbetar mycket med transport och kommunikation, både med varu- och godstransporter för att öka tillgängligheten till de internationella marknaderna, men också med persontransporter inomregionalt och i förhållande till storstadsområdena för att stödja den kommunala kompetensförsörjningen och utöka arbetsmarknadsregionen. De arbetar också med att ytterligare stärka Växjö som boendekommun, där folk vill bo kvar under en längre tid, och på så sätt behålla viktig kompetens. Växjö har ett starkt hållbarhetsarbete och ämnar även implementera hållbarhetslösningar inom industrin. Därtill satsar de på industrier inom skog och trä, som är en stor tillgång, bland annat genom trähusbyggnation.

Konkurrens om kommunala resurser

I Skövde kommun är konkurrensen om kompetens en omfattande fråga, särskilt erfaren, yrkeskunnig kompetens och kompetens inom dataspelsutveckling, men även inom andra industrier. För kompetens inom dataspelsindustrin betonar de att det råder internationell konkurrens, eftersom dataspelsindustrin i sig är internationell. De framhåller också att de behöver arbeta med att göra kommunen till en attraktiv plats att bosätta sig på för den kompetens som de söker. De påpekar att elförsörjningen är en brännande fråga för att attrahera elitensivaste etableringar, samt att de behöver samarbeta för att få till nödvändiga investeringar, exempelvis en stärkning av västra stambanan.

Likt Skövde kommun understryker också Växjö kommun att det råder en hård konkurrens om kompetens, samt att kommunen måste arbeta för att vara attraktiv för nödvändig kompetens att bosätta sig i. Därtill framhåller de att de är i stort behov av investeringar i infrastruktur, och mer specifikt transportinfrastruktur, och att detta är en

särskilt brännande fråga för att attrahera kompetens. De anser bland annat att det saknas nödvändigt investeringsunderlag i den nationella planen för infrastruktur för exempelvis kust till kust-banan och riksväg 25, och bedömer att en alltför stor del av budgeten i den nationella planen går till höghastighetstågssatsning mellan storstadsområdena. De fruktar därmed att kommunen inte kommer ha särskilt stor nytta av höghastighetstågssatsningen, då det inte planeras några stopp i flertalet mindre orter.

Kommunens värden

Kommunala värden som Skövde kommun lyfter fram är att satsningar på Science Park och innovationsmiljöer har gjort att många nya bolag växer fram, särskilt inom IT- och dataspelsbranschen, men även att det finns flertalet starka branscher inom kommunen som tillsammans bidrar till kommunens ekonomiska tillväxt. För detta är även högskolan en bidragande faktor. Detta har även bidragit till Skövdes attraktivitet – det drar till sig yngre, välutbildade människor, och internationell kompetens. Därtill konstateras att Skövde är fördelaktigt lokaliserad mellan Göteborgsregionen och Mälardalen, och att de är väl uppkopplade infrastrukturmässigt till de båda regionerna, med täta tågavgångar.

Växjö kommun lyfter i sin tur fram att de är fördelaktigt lokaliserade i förhållande till marknader i Balt-regionen och att de är uppkopplade till transportkorridorer i den riktningen. Därtill menar de att de ligger bra till i hållbarhetsarbete, samt att de har många internationella företag. I egenskap av största kommun i närområdet menar de också att de har en möjlighet att lyfta regionens samlade tillgångar. Högskolan konstateras också vara en anledning till att kommunen växer och har gjort under en längre period.

Kommunens prioriteringar av investeringar

Skövde kommun framhåller som tidigare nämnt att kompetensförsörjningen är ett kritiskt ärende att investera i för att främja utvecklingen i kommunen. Därtill menar de att samarbete är avgörande för att attrahera nödvändiga investeringar och etableringar, och samarbetar exempelvis med kommuner i Skaraborg i detta syfte. Därtill anser de (som tidigare nämnt) att det behövs en förstärkning av västra stambanan för att bygga bort flaskhalsar, särskilt som det redan är mycket persontrafik, men också godstrafik på sträckan.

Även för Växjö kommun ses satsningar på infrastruktur och kommunikation som ett kritiskt ärende. Genom att underlätta för godstransporter kan de bättre nå internationella marknader, och en tillförlitlig transportinfrastruktur underlättar även för kompetensförsörjningen när arbetsmarknadsregionerna blir större. Kommunen lyfter särskilt fram att det behövs ett dubbelspår mellan Växjö och Alvesta för att underlätta för både gods- och persontrafik.

Strategier

De strategier som Skövde kommun särskilt lyfter fram för att stärka utvecklingen i kommunen är samarbete på olika institutionella nivåer. De framhåller att näringslivet, akademien och kommunen har ett nära samarbete och på så sätt har en enhetlig vision om vad som behövs i kommunen och hur de ska arbeta för att nå visionen. Denna samsyn sträcker sig även till politiken och till regionen i stort med närliggande kommuner, och blir på så sätt en grundad del i allt arbete med samhällsutveckling. De pekar på att de är en del i flera organisatoriska strukturer som tillsammans skapar en gemensam vision, och som samarbetar över geografiska och organisatoriska gränser för att främja innovation och ekonomisk tillväxt. Därtill menar de att denna dialog över geografiska och organisatoriska gränser är nödvändig för att kunna visa sig attraktiva gemensamt.

Även Växjö kommun samverkar med flera organisationer för att få igenom frågor som är viktiga inom transport och kommunikation. Rörande samarbete över olika geografiska skalor, menar Växjö istället att samarbete kanske främst sker genom regionen, men att det finns ett ökat intresse för samarbete med de tre residensstäderna Växjö, Kalmar och Karlskrona, för att få igenom frågor som är viktiga gemensamt. De menar att det är lättare att nå fram med sina budskap om man samverkar och att man på så sätt tillsammans blir starkare.

5. Analys

En framträdande utmaning för de båda studerade kommunerna är tillgång till kvalificerad kompetens inom områden som är betydelsefulla för kommunernas konkurrenskraft. Konkurrensen om kompetens ter sig dock något olika mellan de båda

kommunerna. Skövde kommun lyfter till exempel att de på grund av satsningar inom IT- och dataspelsbranschen inte bara konkurrerar om kompetens från närliggande områden, utan även internationellt, då de branscherna utgör internationella industrier. Detta verkar däremot inte uteslutande ses som en nackdel, då de framhåller att det kan vara lättare att attrahera internationell kompetens inom dataspelsbranschen än att endast satsa på att rekrytera svenska spelutvecklare. Den internationella aspekten av kompetensförsörjning lyfts inte av Växjö kommun, och verkar därför inte vara en lika framträdande prioritering som för Skövde. Se exempelvis följande citat hämtade ur det kvalitativa materialet, samt bilaga 3.2 för vidare belägg.

“Dataspelsbranschen är ett bra exempel på en bransch som är verkligen internationell. [...] de är internationella från början i och med att de är digitala [...]. Så att de rekryterar ju från andra delar av världen för att det är lättare helt enkelt än att få en senior spelutvecklare att flytta från Stockholm till Skövde.” (Skövde kommun; Se även bilaga 3.2).

“Och är det någonting så som framskymtar i alla näringslivskontakter efter vad jag förstått från näringslivskontoret och politiken och liknande så är det just kompetensförsörjning. Det är det man skriker efter och det är där man ser som den största farhågan för fortsatt tillväxt och framtid.” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.2).

Tillgång till högutbildad arbetskraft utgör onekligen en förutsättning att attrahera och bygga upp innovativa företag och verksamheter som bidrar till kommunens ekonomiska tillväxt (Gertler & Wolfe, 2006), och för att attrahera eftertraktad kompetens arbetar båda kommuner bland annat med att göra kommunen till en attraktiv plats att bosätta sig i. Detta är en förutsättning för att få tillgång till eftertraktad arbetskraft (Bocci et al., 2022). Växjö kommuns strategi i denna fråga är att se på kommunen som ett destinationsutvecklingsprojekt, där de ämnar lyfta egenskaper som de tror ses som eftertraktansvärda, exempelvis: “[...] en bra och trygg omgivning, nära till naturen [...]” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.1).

Båda kommuner menar därutöver att respektive högskola och universitet har haft en stor betydelse för kommunernas attraktivitet och innovationskraft. Skövde kommun lyfter dessutom att de har ett kompetensnav, där de bland annat arbetar med: “[...] omställning

av människor som behöver ny kunskap [...]” (Skövde kommun; Se även bilaga 3.1). För detta kan förekomsten av yrkeshögskolor antas ha en positiv effekt för båda kommuner (Pan et al., 2019), då yrkeshögskolor är lokaliserade i både Skövde och Växjö kommun (se tabell 4.1).

De båda kommunerna lyfter att satsningar på transportinfrastruktur är ett mycket angeläget mål för att attrahera kompetens utöver internt arbete med att marknadsföra kommunens attraktivitet i förhållande till eftertraktad kompetens. Att ha en väl utbyggd och tillförlitlig transportinfrastruktur ses som en grundförutsättning för att få tillgång till högutbildad och yrkeskunnig arbetskraft, och tillgång till omfattande transportinfrastruktur innebär också att arbetskraften får tillgång till mötesplatser som underlättar för ‘knowledge spillovers’. Detta är inte bara utmärkande för de studerade kommunerna, men är en grundläggande förutsättning för regioner generellt (Grillitsch & Nilsson, 2015). Detta illustreras av följande citat, se även bilaga 3.2 och 3.4.

“[...] både det övergripande och det lokala transportsystemet håller på att kollapsa och vi har svårt att få igenom både gods och kompetens till våra företag. Så får vi inte infrastrukturen på plats, då har vi svårt att vidmakthålla utvecklingen i näringslivet, för de har svårt att få kompetens och arbetskraft och hela den här biten.” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.1).

“[...] en god förutsättning är ju också att vi är väldigt uppkopplade infrastrukturmässigt både till Stockholm och Mälardalen, och söderut mot Göteborg i och med att vi har västra stambanan som passerar igenom Skövde och har alla stopp mellan Göteborg och Stockholm egentligen.” (Skövde kommun; Se även bilaga 3.4).

Båda kommuner framhåller däremot att det är en utmaning att få till nödvändiga investeringar inom detta område, då investeringar i transportinfrastruktur är en kostsam och omfattande process som kräver nationellt samordnade resurser. Skövde kommun menar visserligen att de redan är fördelaktigt lokaliserade mellan två stora och ekonomiskt starka arbetsmarknadsregioner, och att de på så sätt har en fördelaktig tillgång till betydande marknader och arbetskraft. Denna mobilitet till ekonomiskt starka regioner kan följaktligen innebära att de har lättare att attrahera viktiga investeringar

(Ahlfeldt & Feddersen, 2018). Detta kan också förklara varför IT- och dataspelsbranschen är betydande industrier. Dessa platsberoende branscher tenderar ofta att samlas i urbana områden med starka agglomerationseffekter som erbjuder många fördelar, däribland tillgång till arbetskraft och innovativa mötesplatser, men omfattande mobilitet till dessa urbana områden, och redan framträdande innovativa mötesplatser i Skövde kan antas ha en betydelse för varför dessa branscher är stora där (Grillitsch & Sotarauta, 2019; Krugman, 2000).

Skövde menar vidare att de redan har en omfattande pendling till närliggande orter: “[...] alla orterna har pendlingsavstånd till varandra så att det är ett naturligt sätt här att man pendlar mellan orterna.” (Skövde kommun; Se även bilaga 3.1), och detta kan förklara att nettoinpendlingen är högre procentuellt i förhållande till befolkningen för Skövde kommun än för Växjö (se tabell 4.1).

Att Växjö kommun i den kvantitativa delen av studien uppvisar något högre andel högutbildade och befolkningsökning de senaste 10 åren, samt en något lägre medelålder än Skövde kommun (se tabell 4.1), kan bero på flertalet indikatorer. Det kan bero på att de faktiskt är bättre på att attrahera kvalificerad kompetens, huruvida detta är genom marknadsföringskampanjer, talangattraktion eller att investera i faktorer som gör att personer väljer att bosätta sig där. Växjö kommun betonar också att de har en stark industri inom skog och trä: “[...] jag kommer fokusera på skog och trä i och med att det är mycket skog och trä här. Och det är en stor industri” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.1). Denna industri är i större grad (än IT- och dataspelsbranschen) en platsbunden industri. Platsbundna industrier tenderar att anställa mycket arbetskraft, vilket kan motivera att arbetskraft dras till och stannar inom kommunen (Ketels, 2015).

Ytterligare orsak till detta kan förklaras genom Skövdes höga grad av nettoinpendling i relation till Växjö, där Skövde har en daglig nettoinpendling på 11,2% av kommunens totala befolkning, gentemot Växjös 3,4% (se tabell 4.1). Detta föranleder att tillgången till kvalificerad kompetens inte nödvändigtvis uteslutande förklaras av kommunens förmåga att förmå arbetskraft att bosätta sig inom kommunen. Det kan istället även motiveras av kommunens förmåga att attrahera dagspendlande arbetskraft utanför kommunen genom en stark transportinfrastruktur till närliggande områden. Skövdes till synes redan starka (i relation till Växjö) interregionala nätverk, kan även förklara att

Skövde kommun har ett högre rankat företagsklimat (71 av 290 gentemot Växjös 84 av 290) och en något högre förvärvsintensitet (81,8% gentemot Växjös 79,6%), trots att de kan förefalla missgynnade under andra kvantitativa parametrar (exempelvis andel högutbildade, befolkningstillväxt och tillgång till transportinfrastruktur) (se tabell 4.1).

Skövdes omfattande transportförbindelser kan därtill innebära att Skövde kommun (i förhållande till Växjö) inte upplever påtagliga negativa konsekvenser av att inte ha direkta internationella tågförbindelser eller tillgång till närbelägen internationell flygplats, vilket Växjö kommun har (se tabell 4.1). Omfattande transportinfrastruktur mellan Skövde och Göteborg, kan i detta fall väga upp för Skövdes avsaknad av denna infrastruktur som förekommer i Växjö. Istället kan det antas att Skövde drar nytta av den mer omfattande infrastrukturen som finns i Göteborg.

I den kvantitativa delen av studien går det därtill att se en del påtagliga skillnader mellan de perifera kommunerna (Skövde och Växjö) och kärn-kommunen Göteborg. Mest framträdande är kanske att Göteborg tycks ha en större tillgång till infrastruktur, både till institutioner för högre utbildning, transportinfrastruktur och Science Parks. Därtill har de en hög andel högutbildade, samt en hög nettoinpendling (se tabell 4.1). Detta stödjer påståendet att det är lättare att attrahera både nödvändiga investeringar och högutbildad arbetskraft till följd av de agglomerationseffekter som uppstår i kärnområden (Ahlfeldt & Feddersen, 2018). Något som är anmärkningsvärt är dock att de trots detta har en lägre förvärvsintensitet, samt är rankade under medel på företagsklimat. Orsaken till detta kan bero på en komplex lokal kombination av socioekonomiska förhållanden, samt andra förhållanden som påverkar näringslivet i större städer, exempel framkomlighet eller problem med trafikstockning (Farole et al., 2011), men med avseende på denna studies begränsade omfattning kommer detta inte analyseras närmare.

Vidare lyfter Växjö kommun särskilt betydelsen av tillgång till internationella marknader som en viktig anledning att investera i transportinfrastruktur. Medan de menar att de är fördelaktigt lokaliserade i förhållande till marknader i Östeuropa, understryker de även att de är i stort behov av upprustning av transportnätverket. De betonar att ett eftersatt nätverk för transportinfrastruktur hindrar dem att nå betydande marknader, framför allt i Östeuropa, och vidare till Asien. Tillgång till marknader kan

antas ha en betydande effekt på kommunens konkurrenskraft (Bocci et al., 2022; Moirangthem & Nag, 2022). Se även nedanstående illustrerande citat.

“[...] vi saknar alla länkar i just infrastrukturbitarna för att nå både våra egna interna residensstäder inomregionalt, såväl som till våra storstadsområden, och inte minst till våra internationella marknader och liknande. Och det är ju då med den sista abrovinkeln som vi sedan 2002 nästan har jobbat med det här transportstråket Baltic Link till exempel för att komma ut. För vi såg ju tidigt i det här EU-projektet om växande, nyöppnade marknaderna i gamla Östeuropa [...]. Och även då, senare kopplingen och transportvägen bort i Asien och Kina.” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.1).

Kompetensförsörjning och investeringar inom transportinfrastruktur är bevisligen pressande frågor för både Skövde och Växjö, men kommunerna tycks arbeta något olika med dessa problem. Båda kommuner har investerat i Science Parks (se tabell 4.1), men Skövde tycks arbeta mer med investeringar i innovationsarenor, specifikt inom IT- och dataspelsbranschen, vilket de menar genererar många nya bolag. Utöver att de nämner att det behövs en förstärkning på västra stambanan, diskuteras inte vidare hur de arbetar med att få till nödvändiga investeringar i transportinfrastruktur.

Växjö kommun diskuterar i sin tur i större grad hur de arbetar med olika aktörer för att stärka kommunens mobilitet. Därutöver arbetar de även med att implementera hållbart innovationsarbete i förhållande till träindustrin i näringslivet, men verkar inte ha lika stort fokus vid innovationsarenor som Skövde kommun. Denna skillnad kan sägas underbyggas av kommunernas olika industriella struktur i förhållande till platsberoende och platsbundna resurser (Ketels, 2015), samt Skövdes redan starka transportnätverk till Göteborg. Kommunernas olika fokusområden och hur de arbetar med dessa exemplifieras av följande citat, se även bilaga 3.4 och 3.5.

“Och sen så jobbar ju även Science Park med innovationsstöd till befintliga branscher. Så att det har nog säkert bidragit till en stärkt innovationskraft i det befintliga näringslivet också. Och inte minst de här innovationsarenorna som vi har, som verkar för att ta upp ta forskningen till företagen, så att det blir verkligen applicerat i bolagen, då.” (Skövde kommun; Se även bilaga 3.3).

“Sen är vi ju med i stambanan.com som det heter. Det är en förening som har som syfte att utveckla och föreslå utvecklingsåtgärder för att förbättra åtgärderna på södra stambanan. [...] Och sen är vi också med i någonting som heter Pågatåg nordost, som startade en gång i tiden med syfte att utveckla Pågatågstrafiken och försöka få upp det trafiksystemet i Småland och till Växjö då kanske.” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.1).

“[...] jag kommer fokusera på skog och trä i och med att det är mycket skog och trä här. Och det är en stor industri. Smarta staden eller samhället och sen kopplat då till cirkulär ekonomi. Så jag försöker liksom skapa det och möjliggöra de här tankarna att komma ut i industrin också, så det är något som vi kommer arbeta väldigt aktivt med framöver.” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.1).

Även om de har något olika fokuspunkter framhåller båda kommuner att de i egenskap av mindre kommuner, perifera i förhållande till befolkningsmässigt och ekonomiskt starka regioner, behöver utforma strategier där de kan samarbeta och visa på regionens styrkor ur ett större geografiskt perspektiv för att få till nödvändiga investeringar. Skövde kommun menar exempelvis att: “[...] vi behöver ofta visa på, ja men vad som finns i hela vår delregion för att vi ska bli intressanta.” (Skövde kommun; Se även bilaga 3.5), och Växjö kommun underbygger detta enligt följande: “[...] ju större bas du har, ju större organisation du är, desto enklare att nå fram med ditt budskap på nåt sätt.” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.5). Detta understödjer vikten av att skala upp den geografiska räckvidden för att få till nödvändiga investeringar (Gertler & Wolfe, 2006).

Skövde kommun menar att de har ett nära samarbete mellan kommun, näringsliv och akademi, och att detta framgångsrikt har legat till grund för investeringar som visat sig värdefulla för kommunens ekonomiska tillväxt och innovationskraft. Utöver detta har de även en utvecklingsstrategi som vägleder kommunen hur de ska arbeta i delregionen med närliggande kommuner, som även knyter an till Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi. De menar även att de har ett starkt samarbete med omkringliggande kommuner som sker både formellt och informellt, och att detta underlättar i utvecklingsarbete (se bilaga 3.5). Detta är alla indikatorer på att Skövde kommun arbetar med platsbaserat ledarskap som strategi för att främja kommunens utveckling,

och detta kan också förklara att de lyckats skapa en innovationsmiljö som gjort att det kontinuerligt skapas nya bolag, främst inom IT- och dataspelsbranschen (Grillitsch & Sotarauta, 2019; Horlings et al., 2018).

Växjö kommun belyser möjligheten att samarbeta med Kalmar och Karlskrona för att få till investeringar i transportinfrastruktur som är gemensamt betydelsefulla. De belyser alltså en möjlighet att anamma strategier inom platsbaserat ledarskap (exempelvis att samordna förändringsarbete med aktörer på olika geografiska nivåer) för att främja utvecklingen, men tycks inte arbeta utifrån platsbaserat ledarskap i samma utsträckning som Skövde. Utöver detta och deras samarbeten med olika transportorganisationer, arbetar de främst genom regionen, och utvecklar inte vidare hur deras samarbete ser ut mellan kommunen, näringslivet och akademien. Kommunernas strategier för samarbete illustreras nedan, samt av bilaga 3.5:

“[...] det kan man väl säga är rätt så unikt att här så, vi samarbetar väldigt nära – näringslivet, akademien och kommunen och det var nog några intelligenta personer som satt ner tillsammans och tyckte att det här tror vi att Skövde behöver. För att vi är ju en ganska liten ort och har, och ändå har en utav Sveriges bästa inkubatorer till exempel.” (Skövde kommun; Se även bilaga 3.5).

“[...] där [ser vi] ett utökat samarbete – de tre residensstäderna är störst emellan till exempel. Att där skulle vi ju kunna enas och där skulle vi ju kunna få en större bas och där skulle vi kunna agera gemensamt utifrån det som är viktigt. För det är ju lika viktigt för oss alla tre där egentligen vad det gäller kompetensförsörjning, varutransporter och arbetsmarknadsregionsförstoring. Och det är ju mycket utav infrastrukturen som är sammanhängande här både riksväg 25 och riksväg 27 och järnvägen kust-kust-banan. Så där skulle man ju kunna tala med enad röst.” (Växjö kommun; Se även bilaga 3.5).

Sammanfattningsvis belyser analysen att båda kommuner står inför utmaningar med kompetensförsörjning och transportinfrastruktur, men detta tycks vara särskilt pressande problem för Växjö kommun, då Skövde redan har starka transportförbindelser främst till Göteborg, men också till Stockholmsregionen. Växjö kommun belyser att

transportinfrastruktur är en särskilt pressande fråga för kommunens tillväxt, vilket kan förklara att de inte tycks ha ett omfattande samarbete med närliggande kommuner. Växjö kommun verkar satsa bland annat på deras starka platsbundna industri inom skog och trä, men också på att implementera hållbarhet i industrin, medan Skövde tycks ha ett större fokus vid IT- och dataspelsbranschen, som är en platsoberoende industri. Därtill verkar Skövde ha ett stort fokus på att skapa innovationsmiljöer och att generera nya bolag. Dessa satsningar på innovation kan vara en effekt av Skövdes till synes starka samarbete mellan olika kommuner i närområdet och olika institutioner, som tyder på att de anammat strategier från platsbaserat ledarskap för att främja tillväxt, men det kan också antas underlättas av deras starka mobilitet.

6. Diskussion

I detta avsnitt förankras inledningsvis studiens koppling till megaregioner och vad studien bidrar med mot bakgrund av detta. Därefter diskuteras studiens begränsningar, med sammanlöpande förslag till vidare forskning. I efterföljande slutsats illustreras vad studien kommit fram till mot bakgrund av de frågeställningar som presenterats i inledningen.

6.1 Övergripande diskussion

Megaregioner uppvisar onekligen samma typ av agglomerationseffekter som har studerats i urbana områden under en lång tid, men för megaregioner sker dessa företeelser i en större omfattning. När nationer tidigare varit utgångspunkten för att förstå hur regionala resurser graviterar mot städer, har nu omfattningen kommit att expanderas till hur regionala och även globala resurser graviterar mot megaregioner. Det räcker alltså inte längre att endast studera flöden av resurser i relation till geografiskt avgränsade städer, så som de förstås i dagsläget, utan det finns ett behov att studera dessa trender med hjälp av andra rumsliga enheter (Florida et al., 2008; OECD, 2018a; Taubenböck & Wiesner, 2015), och detta ämnar denna studie åskådliggöra. Om de närliggande effekterna av megaregioner följer samma progression som deras omfattning och betydelse för hur globala resurser allokeras, innebär det att närbelägna regioner behöver uttänkta strategier, dels för att dra nytta av, men också undvika ogynnsamma bieffekter av megaregioners framväxt. Detta gäller även i en skandinavisk kontext.

Denna studie har ämnat undersöka just hur och varför de två perifera regionerna Skövde och Växjö kan arbeta med interregionala nätverk för att stärka deras tillväxt mot bakgrund av satsningar för att etablera den skandinaviska megaregionen. Studien belyser några av de regionala strukturer som påverkar kommunernas möjligheter och utmaningar i detta arbete, samt vad de innebär för vilka strategier kommunerna antar. Som tidigare nämnt gör denna studie inte anspråk på att ha förklarat dessa omständigheter på ett övergripande plan för andra regioner som är perifera i förhållande till megaregioner, för detta krävs en grundlig eftertanke för lokala kontexter i de regioner som studeras. Däremot belyser den vikten av att ha uttänkta policystrategier i förhållande till detta relativt nyuppkomna fenomen som är megaregioner, samt betydelsen att se till lokala kontexter och samordna förändringsarbete över olika geografiska och institutionella skalor, och detta är kanske studiens främsta bidrag.

6.2 Studiens begränsningar och förslag på vidare forskning

Denna studie har fokuserat på relationen mellan megaregioner och deras periferier i en sydsvensk kontext, men det finns flera intressanta perspektiv på hur megaregioner förhåller sig till sin omgivning som denna studie inte förmår problematisera kring, och dessa kan därför ligga till grund för vidare forskning. Något som inte tagits i beaktning i denna studie är exempelvis relationer mellan megaregioner och andra redan ekonomiskt starka kärnområden. Etablering av den skandinaviska megaregionen som en ekonomisk drivkraft för den svenska ekonomin överlag, kan få oönskade konsekvenser för exempelvis Stockholmsregionen, som i dagsläget är den NUTS 2-region som har starkast regionala innovationskraft och högst BNP per capita i Sverige (European Commission, 2021). Satsningar på att förbinda den skandinaviska megaregionen med resten av Europa kan riskera att ge upphov till en relation mellan den skandinaviska megaregionen och Stockholmsregionen, där sistnämnda i större grad utmärker sig som perifert område i förhållande. Risken finns att platsberoende resurser omlokaliseras från Stockholmsregionen till den skandinaviska megaregionen, med anledning av att dessa resurser tenderar att gravitera mot de områden som erbjuder den största marknaden (Krugman, 2000).

Då denna studie undersöker perifera områdets arbete med interregionala nätverk i förhållande till megaregioner, tas heller ingen hänsyn till megaregioners incitament att arbeta med interregionala nätverk. Som antytt i inledningen behöver megaregioner arbeta med *intraregionala nätverk* för att hålla regionen sammanhållen, men behöver också arbeta med *interregionala nätverk* för att expandera och bättre integreras med den globala marknaden (OECD, 2018a), vilket är en omfattande verksamhet. Då megaregioner kan sägas utgöra enheter som integrerar bland annat ekonomiska system, transportinfrastruktur, och bostads- och arbetsmarknader, kan deras expansion antas utgöra en risk för att hålla megaregionen sammanhållen. Att expandera, och ta till sig och anpassa till omkringliggande områden kan utgöra en osäkerhet kring regionens vidare utveckling. Denna avvägning är något som denna studie inte tar hänsyn till, och kan därför utgöra underlag för vidare forskning.

Ytterligare begränsningar med denna studie är också dess begränsade omfattning med avseende på de regionala strukturer som studerats. Det finns med stor sannolikhet fler betydande bakomliggande strukturer och förklaringsmodeller för hur de studerade kommunerna arbetar och förmår arbeta med interregionala nätverk. Som tidigare antytt kan exempelvis lokala omständigheter såsom socioekonomiska förhållanden, stadsrummets utformning med exempelvis framkomlighet, och andra geografiska och klimatologiska förhållanden ha en betydande inverkan. Dessa omständigheter kan vara viktiga avväganden vid vidare forskning.

7. Slutsats

I denna studie har en metodkombination av analys av sekundärdata och semistrukturerade intervjuer med kommunföreträdare för Skövde och Växjö kommun utförts för att besvara frågeställningarna:

- Hur och varför arbetar kommunerna Skövde och Växjö med interregionala nätverk för att facilitera ekonomisk utveckling och stärka sin regionala konkurrenskraft?
- Vilka regionala förutsättningar underlättar eller försvårar för kommunernas arbete med interregionala nätverk?

Studien konkluderade i att båda kommuner arbetar med interregionala nätverk, men på något skiljande sätt. Skövde kommun har ett starkt samarbete både över olika geografiska och institutionella skalor, med både närliggande kommuner, och mellan kommunen, näringslivet och akademien. Samarbete mellan de olika kommunerna resulterade i delregionala utvecklingsstrategier som de framgångsrikt samordnade med utvecklingsstrategin för regionen i stort. Detta gjordes för att visa på hela regionens styrkor, och på så sätt attrahera etableringar och investeringar. Samarbetet mellan kommun, näringsliv och akademi resulterade i sin tur i olika satsningar i innovationsmiljöer för att stötta deras starka platsberoende industri inom IT- och dataspel, och det är främst genom satsningar inom dessa industrier de ämnar främja tillväxt. Genom att förankra arbetet på olika geografiska och institutionella nivåer, låta berörda aktörer få vara en del i förändringsarbete, och ta del av dess positiva effekter, tyder detta på att kommunen har ett starkt arbete med platsbaserat ledarskap som strategi för att skapa tillväxt och stärka konkurrenskraften.

Växjö kommun i sin tur, hade störst fokus vid att bygga ut transportinfrastrukturen för att få bättre tillgång till kompetens och både nationella och internationella marknader. Detta fokus har resulterat i att de är med i flera organisationer som ämnar främja mobiliteten i regionen, men de tycks inte ha ett lika välutvecklat samarbete med omkringliggande kommuner, eller på olika institutionella nivåer, som Skövde. Däremot belyser de att det finns en möjlighet för ett samarbete med kommunerna Kalmar och Karlskrona för att få till investeringar i transportinfrastruktur som är gemensamt viktiga.

Redan existerande mobilitet och lokalisering i förhållande till en stor och ekonomiskt stark storstad är en särskilt framträdande omständighet som tycks påverka vilka strategier som antas av kommunerna, och i längden hur väl de förmår arbeta med interregionala nätverk. Att mobiliteten och nettoinpendlingen är betydligt högre för Skövde kommun tycks bidra till att kompetensförsörjning inte framstår som ett lika stort problem som för Växjö kommun. En omfattande mobilitet och tillgänglighet till Göteborg underlättar med sannolikhet också att attrahera investeringar i Skövde kommun, då detta tenderar att vara fallet för områden med en betydande mobilitet till regioner med starka agglomerationseffekter, vilket Göteborg kan antas ha. Dessutom underlättar mobilitet för spridningseffekter, och skapandet av både formella och

informella mötesplatser, där gemensamma visioner för regionens utveckling kan samordnas. Detta kan förklara att Skövde tycks arbeta med platsbaserat ledarskap som strategi för tillväxt och konkurrenskraft.

Kommunernas skiljande arbete med platsbaserat ledarskap kan också förklara de båda kommunernas olika fokusområden vad gäller näringslivet. Skövde kommun tycks i större grad arbeta med innovationsmiljöer och innovationsstöd till näringslivet, särskilt i förhållande till IT- och dataspelsindustrin. Växjö har istället ett större fokus vid att stötta deras industrier inom skog och trä, samt att implementera hållbarhetsarbete inom dessa industrier. Även om det säkerligen finns en innovationskraft i hållbar trä- och skogsindustri, tycks Skövde ha mer uttalade strategier och mål för att främja innovation i näringslivet. Detta kan också bero på deras arbete med platsbaserat ledarskap som tenderar samordna ett fokus på innovation och tillväxt.

Mot bakgrund av betydelsen av mobilitet för att ta del av positiva agglomerationseffekter som uppstår i kärnområden, kan Växjö kommun därmed antas ha sämre förutsättningar än Skövde att dra nytta av dessa agglomerationseffekter som kan väntas uppkomma i takt med att den skandinaviska megaregionen etableras och blir mer sammanhållen. Däremot framhåller Växjö att det har gått bra för kommunen trots många av de utmaningar de ställts inför, och att belysa vikten av nödvändiga investeringar med hänsyn till den lokala kontexten, kan förhoppningsvis bidra till att nödvändiga investeringar genomförs. På så sätt ges fler områden möjlighet att dra nytta av etableringen av den skandinaviska megaregionen.

Källförteckning

8 Million City. (2014). *Slutrapport 2014*. The Scandinavian 8 Million City.
http://www.8millioncity.com/innhold/8MC_slutrapport_Svensk_WEB.pdf [Hämtad: 2022-03-28]

8 Million City. (u.å.). *Om oss*.
<http://8millioncity.com/om-oss/> [Hämtad: 2022-04-22]

Ahlfeldt, Gabriel M.; Feddersen, Arne. (2018). From periphery to core: measuring agglomeration effects using high-speed rail. *Journal of Economic Geography*. 18(2): 355-390.
[doi:10.1093/jeg/lbx005](https://doi.org/10.1093/jeg/lbx005) [Hämtad: 2022-05-03]

Baltic-Link. (u.å.). *Vad är Baltic-Link?*
<http://www.baltic-link.se/vad-ar-baltic-link-2/> [Hämtad: 2022-04-22]

Bocci, Laura; D'Urso, Pierpaolo; Vicari, Donatella; Vitale, Vicenzina. (2022). A Regression Tree-Based Analysis of the European Regional Competitiveness. *Social Indicators Research*.
<https://doi.org/10.1007/s11205-021-02869-3> [Hämtad: 2022-04-25]

Bryman, Alan. (2016). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3. uppl. Stockholm: Liber AB.

European Commission. (2021). *Cohesion in Europe towards 2050: Eighth report on economic, social and territorial cohesion*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion8/8cr.pdf
[Hämtad: 2022-05-20]

Denscombe, Martyn. (2017). *The Good Research Guide - For small-scale research projects*. 6. uppl. London: Open University Press.

Farole, Thomas; Rodríguez-Pose, Andrés; Storper, Michael. (2011). Cohesion Policy in the European Union: Growth, Geography, Institutions. *Journal of Common Market Studies*. 49(5): 1089-1111.

[DOI: 10.1111/j.1468-5965.2010.02161.x](https://doi.org/10.1111/j.1468-5965.2010.02161.x) [Hämtad: 2022-04-28]

Farthing, Stuart (2016). *Research Design in Urban Planning*. London: SAGE.

Femern. (u.å.). *Why we're building the Fehmarnbelt fixed link*.

<https://femern.com/why-we-re-building-the-fehmarnbelt-fixed-link/> [Hämtad: 2022-04-22]

Florida, Richard; Gulden, Tim; Mellander, Charlotta. (2008). The rise of the mega-region. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*. 1: 459-476.

[doi:10.1093/cjres/rsn018](https://doi.org/10.1093/cjres/rsn018) [Hämtad: 2022-04-26]

Garcia-Alvarez-Coque, Jose-Maria; Roig-Tierno, Norat; Sanchez-Garcia, Mercedes; Mas-Verdu, Francisco. (2020). Knowledge Drivers, Business Collaboration and Competitiveness in Rural and Urban Regions. *Social Indicators Research*. 157: 9-27.

<https://doi.org/10.1007/s11205-020-02478-6> [Hämtad: 2022-05-19]

Gertler, Meric S.; Wolfe, David S. (2006). Clusters in a global context. I Asheim, Bjørn; Cooke, Philip; Martin, Ron (red). *Clusters and Regional Development: Critical reflections and explorations*. Abingdon: Routledge.

Gertler, Meric S. (2010). Rules of the Game: The Place of Institutions in Regional Economic Change. *Regional Studies*. 44(1): 1-15.

[DOI: 10.1080/00343400903389979](https://doi.org/10.1080/00343400903389979) [Hämtad: 2022-05-20]

Grillitsch, Markus; Nilsson, Magnus. (2015). Innovation in peripheral regions: Do collaborations compensate for a lack of local knowledge spillovers? *The Annals of*

Regional Science. 54: 299-321.

[DOI 10.1007/s00168-014-0655-8](https://doi.org/10.1007/s00168-014-0655-8) [Hämtad: 2022-04-18]

Grillitsch, Markus; Sotarauta, Markku. (2019). Trinity of change agency, regional development paths and opportunity spaces. *Progress in Human Geography*. 44(4): 704-723.

[DOI: 10.1177/0309132519853870](https://doi.org/10.1177/0309132519853870) [Hämtad: 2022-05-04]

Harvard Business School. (u.å.). *Christian H.M. Ketels*.

<https://www.hbs.edu/faculty/Pages/profile.aspx?facId=134518> [Hämtad: 2022-05-19]

Horlings, L. G.; Roep, D.; Wellbrock, W. (2018). The role of leadership in place-based development and building institutional arrangements. *Local Economy*. 33(3): 245-268.

<http://dx.doi.org/10.1177/0269094218763050> [Hämtad: 2022-05-20]

Li, Huajun; Liu, Si. (2021). Higher Education, Technological Innovation, and Regional Sustainable Development: Insights from a VAR Model. *Discrete Dynamics in Nature and Society*. 2021: 1-15.

<https://doi.org/10.1155/2021/8434528> [Hämtad: 2022-04-19]

Ketels, Christian. (2015). What is regional strategy? Lessons from business strategy. I Valdalisó, Jesús M.; Wilson, James R. (red). *Strategies for Shaping Territorial Competitiveness*. London: Routledge.

Krugman, Paul. (2000). Where in the World is the 'New Economic Geography'? I Clark, Gordon L.; Feldman, Maryann P.; Gertler, Meric S. (red). *The Oxford Handbook of Economic Geography*. Oxford: Oxford University Press.

Marshall, Alfred. (1919). *Industry and trade*. London: Macmillan.

Moirangthem, Nirmalkumar S.; Nag, Barnali. (2022). Measuring regional competitiveness on the basis of entrepreneurship, technological readiness and quality of institutions. *Competitiveness Review*. 23(1): 103-121.

<https://doi.org/10.1108/CR-11-2020-0139> [Hämtad: 2022-04-25]

OECD. (2018a). *The Rise of Megaregions: Delineating a new scale of economic geography*. The Secretary-General of the OECD.

<https://dx.doi.org/10.1787/f4734bdd-en> [Hämtad: 2022-03-30]

OECD. (2018b). *The Megaregion of Western Scandinavia*. The Secretary-General of the OECD.

<https://dx.doi.org/10.1787/9789264290679-en> [Hämtad: 2022-03-30]

Pan, Wei; Chen, Le; Zhan, Wenting. (2019). Implications of Construction Vocational Education and Training for Regional Competitiveness: Case Study of Singapore and Hong Kong. *American Society of Civil Engineers*. 36(2).

[DOI:10.1061/\(ASCE\)ME.1943-5479.0000750](https://doi.org/10.1061/(ASCE)ME.1943-5479.0000750) [Hämtad: 2022-05-19]

Riksrevisionen. (2019). *Det kommunala utjämningsystemet – behov av mer utjämning och bättre förvaltning*. Stockholm: Riksrevisionen.

https://www.riksrevisionen.se/download/18.7231e45916df3792b301a7ce/1572419487457/RiR%202019_29%20Anpassad.pdf [Hämtad: 2022-04-13]

Sotarauta, Markku; Beer, Andrew; Gibney, John. (2017). Making sense of leadership in urban and regional development. *Regional Studies*. 51(2): 187-193.

[http://dx.doi.org/10.1080/00343404.2016.1267340](https://dx.doi.org/10.1080/00343404.2016.1267340) [Hämtad: 2022-05-20]

Statistiska centralbyrån. (2022a). Sveriges befolkning, kommunala jämförelsetal, 31 december 2021. *Befolkningsstatistik*.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/> [Hämtad: 2022-05-09]

STRING. (u.å.a). *About STRING*.

<https://stringnetwork.org/about/> [Hämtad: 2022-03-29]

STRING. (u.å.b). *Our most important initiatives*.

<https://stringnetwork.org/initiatives/> [Hämtad: 2022-03-29]

Swann, Peter G. M. (2006). Cluster and hinterland. I Asheim, Bjørn; Cooke, Philip; Martin, Ron (red). *Clusters and Regional Development: Critical reflections and explorations*. Abingdon: Routledge.

Taubenböck, H; Wiesner, M. (2015). The spatial network of megaregions - Types of connectivity between cities based on settlement patterns derived from EO-data. *Computers, Environment and Urban Systems*. 54: 165-180.

<http://dx.doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2015.07.001> [Hämtad: 2022-04-27]

Tödting, Franz; Tripl, Michaela. (2005). One size fits all? Towards a differentiated regional innovation policy approach. *Research Policy*. 34: 1203-1219.

[doi:10.1016/j.respol.2005.01.018](https://doi.org/10.1016/j.respol.2005.01.018) [Hämtad: 2022-05-19]

UN-Habitat. (2014). *State of the World's Cities 2012/13*.

<https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/State%20of%20the%20World%27s%20Cities%2020122013.pdf> [Hämtad: 2022-04-26]

Valdaliso, Jesús M.; Wilson, James R. (2015). Strategies for shaping territorial competitiveness: An introduction. I Valdaliso, Jesús M.; Wilson, James R. (red). *Strategies for Shaping Territorial Competitiveness*. London: Routledge.

Wood, Andrew; Roberts, Susan. (2011). *Economic Geography: Places, networks and flows*. Abingdon: Routledge.

Yin, Robert K. (2006). *Fallstudier: design och genomförande*. Stockholm: Liber AB.

Kvantitativt material

ASSAR Industrial Innovation Arena. (u.å.). *Start*.

<https://assarinnovation.se/> [Hämtad: 2022-05-10]

Chalmers tekniska högskola. (u.å.).

<https://www.chalmers.se/sv/Sidor/default.aspx> [Hämtad: 2022-05-10]

Företagsklimat. (2021a). *Göteborg*.

<https://www.foretagsklimat.se/goteborg/ranking> [Hämtad: 2022-05-10]

Företagsklimat. (2021b). *Skövde*.

<https://www.foretagsklimat.se/skovde/ranking> [Hämtad: 2022-05-10]

Företagsklimat. (2021c). *Växjö*.

<https://www.foretagsklimat.se/vaxjo/ranking> [Hämtad: 2022-05-10]

Göteborgs stad. (u.å.). *Vuxenutbildning*.

<https://goteborg.se/wps/portal/start/forskola-och-utbildning/vuxenutbildning-komvux-larvux> [Hämtad: 2022-05-10]

Göteborgs universitet. (2022). *Hem*.

<https://www.gu.se/> [Hämtad: 2022-05-10]

Högskolan i Skövde. (u.å.). *Start*.

https://www.his.se/?gclid=CjwKCAjwve2TBhByEiwAaktM1A4ShGQvYySLJcLBRtI4N-BPcH9b4x-4bau9l-0pSAi-cRyF6R2QcRoCBHIQAvD_BwE [Hämtad: 2022-05-10]

Jernhusen. (u.å.a). *Göteborgs Centralstation*.

<https://www.jernhusen.se/hitta-din-station/goteborg-centralstation/> [Hämtad: 2022-05-10]

Jernhusen. (u.å.b). *Skövde Resecentrum*.

<https://www.jernhusen.se/hitta-din-station/skovde-resecentrum/> [Hämtad: 2022-05-10]

Jernhusen. (u.å.c). *Växjö station*.

<https://www.jernhusen.se/hitta-din-station/vaxjo-station/> [Hämtad: 2022-05-10]

Johanneberg Science Park. (u.å.). *Hem*.

<https://www.johannebergsciencepark.com/> [Hämtad: 2022-05-10]

Lindholmen Science Park. (u.å.).

<https://www.lindholmen.se/> [Hämtad: 2022-05-10]

Linnéuniversitetet. (u.å.).

<https://lnu.se/> [Hämtad: 2022-05-10]

Sahlgrenska Science Park. (u.å.).

<https://www.sahlgrenskasciencepark.se/> [Hämtad: 2022-05-10]

Science Park Skövde. (u.å.).

<https://scienceparkskovde.se/sv/> [Hämtad: 2022-05-10]

Skövde kommun. (2022). *Utbildning för vuxna*.

<https://www.skovde.se/barn-utbildning/utbildning-for-vuxna/> [Hämtad: 2022-05-10]

Statistiska centralbyrån. (2020). *Antal pendlare per län och kommun, 2020*.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forv-arvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/tabell-och-diagram/antal-pendlare-per-lan-och-kommun/> [Hämtad: 2022-05-10]

Statistiska centralbyrån. (2022b). *Utbildningsnivån i Sverige: Andel högutbildade per kommun (excel)*.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/utbildning-snivan-i-sverige/> [Hämtad: 2022-05-10]

Statistiska centralbyrån. (u.å.a). *Kommunen i siffror: 'Göteborg'*.

<https://kommunsiffror.scb.se/?id1=1480&id2=null> [Hämtad: 2022-05-10]

Statistiska centralbyrån. (u.å.b). *Kommunen i siffror: 'Växjö' och 'Skövde'*.

<https://kommunsiffror.scb.se/?id1=0780&id2=1496> [Hämtad: 2022-05-10]

Swedavia Airports. (u.å.). *Göteborg Landvetter Airport*.

<https://www.swedavia.se/landvetter/#gref> [Hämtad: 2022-05-10]

Växjö kommun. (2022). *Eftergymnasial utbildning*.

<https://vaxjo.se/sidor/forskola-och-skola/vuxenutbildning/eftergymnasial-utbildning.html> [Hämtad: 2022-05-10]

Växjö Linnaeus Science Park. (u.å.).

<https://vaxjolinnaeussciencepark.se/> [Hämtad: 2022-05-10]

Växjö Småland Airport. (u.å.).

<https://smalandairport.se/> [Hämtad: 2022-05-10]

Kvalitativt material

ASSAR Industrial Innovation Arena. (u.å.). *Start*.

<https://assarinnovation.se/> [Hämtad: 2022-05-04]

Business Region Kronoberg. (u.å.).

<https://businessregionkronoberg.se/> [Hämtad: 2022-04-20]

Science Park Skövde. (u.å.).

<https://scienceparkskovde.se/sv/> [Hämtad: 2022-05-04]

Skövde kommun. (u.å.). *Näringslivet i Skövde*.

<https://www.skovde.se/naringsliv--arbete/Naringslivet-i-Skovde/> [Hämtad: 2022-05-04]

Sweden Game Arena. (u.å.).

<https://swedengamearena.com/en/> [Hämtad: 2022-05-04]

Växjö kommun. (2020). *Näringslivsplan*.

https://vaxjo.se/download/18.72fd70e17221d19a206c864/1590130053033/N%C3%A4ringslivsplan%20V%C3%A4xj%C3%B6%20kommun_beslutad%202020.pdf [Hämtad: 2022-04-20]

Växjö kommun. (2021). *Näringsliv och kommunikationer*.

<https://vaxjo.se/sidor/politik-och-demokrati/om-vaxjo/flytta-till-vaxjo/naringsliv-och-kommunikationer.html> [Hämtad: 2022-04-20]

Växjö kommun. (2022). *Näringslivet i Växjö kommun*.

<https://www.foretag.vaxjo.se/om-vaxjos-naringsliv/naringslivet-i-vaxjo-kommun>

[Hämtad: 2022-04-20]

Växjö Linnaeus Science Park. (u.å.).

<https://vaxjolinnaeussciencepark.se/> [Hämtad: 2022-04-20]

Lista över intervjuer

Trafikplaneringschef, Växjö kommun. Hölls digitalt över Zoom den 21 april. 29 minuter lång.

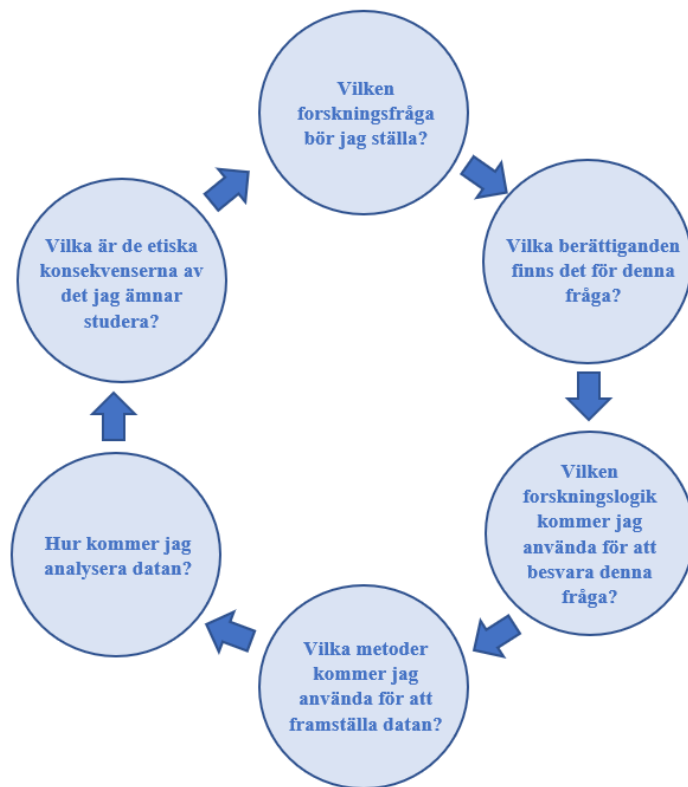
Näringslivschef, Växjö kommun. Hölls digitalt över Zoom den 2 maj. 14 minuter lång.

Näringslivschef, Skövde kommun. Hölls digitalt över Zoom den 5 maj. 29 minuter lång.

Bilagor

Bilaga 1

Figur över god forskningspraxis för forskning inom samhällsplanering:



Sammanställd av Anja Möller, 2022. Källa: Farthing, 2016. s. 5.

Bilaga 2

Intervjuguide:

- Vad innebär din position och vad jobbar du med på kommunen?

- Vad är kommunens styrkor i förhållande till näringslivet?
Vad är kommunens styrkor generellt?

- Är det några speciella förutsättningar som gjort er starka inom detta område?
Några lokala förutsättningar som gör er mer lämpade för en viss typ av verksamheter?

- Har ni några strategier för att fortsätta denna trend?

- Finns det några större projekt ni arbetar med nu?
Vad hoppas ni åstadkomma med det?

- Varför har ni satsat på detta område/ industri/ verksamhet?
Vad har det bidragit med?

- Vad har ni för utmaningar för att stärka kommunen?

- Hur har ni arbetat för att överkomma utmaningar?
Har ni samarbetat med andra aktörer för att överkomma utmaningar? Varför/
varför inte?

- Är det viktigt att samarbeta i en större geografisk skala (ex med andra kommuner) eller över institutionella gränser (ex med akademin)?

- Vad har ni för strategier för att samordna visioner och fokuspunkter?

- Vad är er största fokus/ främsta prioriteringar framöver?
Vad hoppas du på att få se inom kommunen de närmaste åren eller året?

Bilaga 3.1

Tabell över riktlinjen “kommunens ambitioner”, med tillhörande citat från respektive kommun. Illustrativa nyckelargument är markerade över respektive citat med fetstil.

Kommunens ambitioner	
Vilka är kommunernas ambitioner?	
Citat Skövde kommun	Citat Växjö kommun
<p>Växa och utvecklas av att attrahera talanger “Vi jobbar med kompetensförsörjningsfrågor utifrån – ja det som man kallar talent attraction, asså hur vi ska attrahera talanger till Skövde som näringslivet och andra arbetsgivare behöver för att kunna växa och utvecklas.”</p>	<p>Förbättra transportinfrastruktur genom engagemang i olika organisationer “Sen är vi ju med i stambanan.com som det heter. Det är en förening som har som syfte att utveckla och föreslå utvecklingsåtgärder för att förbättra åtgärderna på södra stambanan. [...] Och sen är vi också med i någonting som heter Pågatåg nordost, som startade en gång i tiden med syfte att utveckla Pågatågstrafiken och försöka få upp det trafiksystemet i Småland och till Växjö då kanske.”</p>
<p>Attrahera talanger av marknadsföringsarbete “[...] bedriver marknadsföringsarbete och vi gör det utifrån behovet av att attrahera etableringar och kompetens egentligen [...]”</p>	<p>Större marknader och arbetsmarknadsregion genom starkare infrastruktur “[...] ett fokus för att bidra till näringslivsutveckling och hela den här biten – kommer man ju ändå inte runt infrastruktursatsningar och kommunikationer. För det är ju som så att det har ju med både varutransporter att göra – tillgång och tillgänglighet till de internationella marknaderna, kompetens och arbetskraftsförsörjning, utökad arbetsmarknadsregion. Det är ju dom bitarna som egentligen är fokusområde och då spelar ju transport och kommunikation en avgörande roll.”</p>
<p>Främja dataspelsutveckling “Vi jobbar med att stötta vårt kluster inom dataspelsutveckling.”</p>	<p>Större marknader och arbetsmarknader genom starkare infrastruktur “[...] vi saknar alla länkar i just infrastrukturbitarna för att nå både våra egna interna residensstäder inomregionalt, såväl som till våra storstadsområden, och inte minst till våra internationella marknader och liknande. Och det är ju då med den sista abrovinkeln som vi sedan 2002 nästan har jobbat med det här transportstråket Baltic Link till exempel för att komma ut. För vi såg ju tidigt i det här EU-projektet om växande, nyöppnade marknaderna i gamla Östeuropa [...]. Och även då, senare kopplingen och transportvägen bort i Asien och Kina.”</p>
<p>Främja dataspelsutveckling “[...] vi har två innovationsmiljöer också; en riktad mot smart industri och en mot dataspelsutveckling. Och att vi har den här inkubatorn då som är väldigt välfungerande och genererar nya bolag kontinuerligt då.”</p>	<p>Stärka kompetensförsörjningen “Och är det någonting så som framskyntar i alla näringslivskontakter efter vad jag förstått från näringslivskontoret och politiken och liknande så är det just kompetensförsörjning. Det, det är det man skriker efter och det är där man ser som den</p>

	största farhågan för fortsatt tillväxt och framtid.”
<p>Främja dataspelsutveckling genom talangattraktion</p> <p>“[...] Sweden Game Arena som är för dataspelsutveckling, så är ju det också ett projekt som vi har varit medfinansierare, men också arbetat aktivt i på olika sätt då. Bland annat med talangattraktion kopplat till dataspelsbranschen.”</p>	<p>Bättre kompetensförsörjning genom starkare transportinfrastruktur</p> <p>“[...] både det övergripande och det lokala transportsystemet håller på att kollapsa och vi har svårt att få igenom både gods och kompetens till våra företag. Så, så får vi inte infrastrukturen på plats, då har vi svårt att vidmakthålla utvecklingen i näringslivet, för de har svårt att få kompetens och arbetskraft och hela den här biten.”</p>
<p>Stärka kompetens för redan existerande arbetskraft</p> <p>“[...] vi har ju ett kompetensnav också. Där är ju både näringslivet, kommunerna i Skaraborg, kommunalförbundet, branschorganisationer med för att ta sig an det här med livslångt lärande, omställning av människor som behöver ny kunskap [...]”</p>	<p>Stärka kompetensförsörjningen</p> <p>“Kopplingen till kompetensförsörjning för företagen är ju en jättestor fråga. Det är ju hela tiden det. [...] det är ju lite samma sak som det här med kompetens att vissa delar saknas i utbildningsprogrammet som de kanske beger sig till – när det gäller teknik – till Chalmers, KTH, Linköping för att få sin master. Och de blir svåra att få tillbaka.”</p>
<p>Attrahera investeringar genom samarbete</p> <p>“Vi är ju störst i Skaraborg, men det finns andra kommuner som är inte så långt ifrån, asså 45 tusen, 25, 35 och sådär. Och det är väldigt nära – alla orterna har pendlingsavstånd till varandra så att det är ett naturligt sätt här att man pendlar mellan orterna. Så därför så behöver vi samarbeta för att få till investeringar på olika områden.”</p>	<p>Stärka kompetensförsörjningen genom att göra kommunen attraktiv</p> <p>“Vi ser ju vår omgivning som en ganska, asså tittar på det som ett destinationsutvecklingsprojekt. Så kan vi locka människor baserat på en bra och trygg omgivning, nära till naturen och andra grejer så kan man få människor att stanna kvar. Och från det kan man också få företagen att växa.”</p>
<p>Stärkt infrastruktur – kraftförsörjning och västra stambanan</p> <p>“Och sen så är det ju viktigt att vi får till en god kraftförsörjning och en förstärkt västra stambana.”</p>	<p>Främja hållbart arbete och skogs- och träindustri</p> <p>“[...] jag kommer fokusera på skog och trä i och med att det är mycket skog och trä här. Och det är en stor industri. Smarta staden eller samhället och sen kopplat då till cirkulär ekonomi. Så jag försöker liksom skapa det och möjliggöra de här tankarna att komma ut i industrin också, så det är något som vi kommer arbeta väldigt aktivt med framöver.”</p>
	<p>Främja hållbart arbete och skogs- och träindustri</p> <p>“Vi ligger väldigt bra till [i hållbarhetsarbete], vi var väldigt tidiga som sagt med trähusbyggnation vi är med i Viable Cities och så sådär och som sagt jag är ju också VD för Science Park, som jag fick i uppgift att starta en ny. Och där har jag just gjort det här fokuset för jag tror på det, de här bitarna.”</p>

Sammanställd av Anja Möller, 2022. Citat hämtade ur transkriberingar av intervjuer med kommunföreträdare.

Bilaga 3.2

Tabell över riktlinjen “konkurrens om kommunala resurser”, med tillhörande citat från respektive kommun. Illustrativa nyckelargument är markerade över respektive citat med fetstil.

Konkurrens om kommunala resurser	
Vilka kommunala resurser konkurrerar kommunen med andra kommuner om?	
Citat Skövde kommun	Citat Växjö kommun
Kompetens “[...] där är ju kompetensförsörjningen det som i stort sett alla arbetsgivare oavsett om de är offentliga eller privata idag, oavsett bransch, är det kanske den största utmaningen man har just nu då.”	Investeringar i transportinfrastruktur “För vi saknar alla länkar i just infrastrukturbitarna för att nå både våra egna interna residensstäder inomregionalt, såväl som till våra storstadsområden, och inte minst till våra internationella marknader och liknande.”
Senior kompetens “[...] det som man behöver inom många sektorer nu är ju senior kompetens och de slåss ju alla platser om idag. Och där gäller det ju att vara attraktiv som kommun med allt vad det innebär. Och där konkurrerar vi ju med inte bara med andra större städer i Sverige, utan även internationellt.”	Investeringar i transportinfrastruktur “[...] med den tillväxten vi mot förmodan ändå har lyckats med under alla åren så börjar ju infrastrukturbristerna bli oerhört kännbara.”
Kompetens inom dataspelsbranschen “Dataspelsbranschen är ett bra exempel på en bransch som är verkligen internationell. [...] de är internationella från början i och med att de är digitala [...]. Så att de rekryterar ju från andra delar av världen för att det är lättare helt enkelt än att få en senior spelutvecklare att flytta från Stockholm till Skövde.”	Kompetens “Och är det någonting så som framskyntar i alla näringslivskontakter efter vad jag förstått från näringslivskontoret och politiken och liknande så är det just kompetensförsörjning. Det, det är det man skriker efter och det är där man ser som den största farhågan för fortsatt tillväxt och framtid.”
EI “En annan utmaning som vi ser nu, det är ju elförsörjningen. Och den är ju, den är ju tuff i hela södra Sverige egentligen och i Västsverige. Och blir väl så småningom i hela Sverige med tanke på de elintensiva etableringar som sker i Sverige nu på grund av att vi har tillgång till hållbar energi och förnyelsebar energi.”	Investeringar i transportinfrastruktur – kust till kust-banan, riksväg 25 “Vi saknar ju flera utav de här oerhört väsentliga och för vår del viktiga infrastruktursatsningarna som tillhör då nationell plan och det statliga övergripande vägnätet och de här bitarna som jag då nämnde före med kust-kust-banan och dubbelspårssatsningen där och riksväg 25, det vill säga norrleden och hela den här biten. Vi saknade ju allt sånt som vi måste ha till i närtid egentligen med tanke på hur näringslivet utvecklas och vilken tillväxt vi har här.”
Kompetens inom dataspelsbranschen “[...] Sweden Game Arena som är för dataspelsutveckling, så är ju det också ett projekt som vi har varit medfinansierare, men också arbetat aktivt i på olika sätt då. Bland annat med talangattraktion kopplat till dataspelsbranschen.”	Investeringar i transportinfrastruktur “Vi tillsammans med flertalet andra i landet anser att det går alldeles för mycket pengar i plan till höghastighetstågssatsningen som idag har utvecklats till att vara ett storstadssystem, mer än ett nationellt järnvägssystem som fler kommer ha

	nytta av. Den handlar om att åka snabbt mellan Göteborg och Stockholm och Malmö egentligen – ändstationerna och inga stationer däremellan.”
<p>Investeringsunderlag</p> <p>“Så därför så behöver vi samarbeta för att få till investeringar på olika områden.”</p>	<p>Kompetens</p> <p>“Vi ser ju vår omgivning som en ganska, asså tittar på det som ett destinationsutvecklingsprojekt. Så kan vi locka människor baserat på en bra och trygg omgivning, nära till naturen och andra grejer så kan man få människor att stanna kvar. Och från det kan man också få företagen att växa.”</p>
<p>Investering i transportinfrastruktur – västra stambanan</p> <p>“Sen så är [STRING], gynnar den ju oss på olika sätt förutsatt att kopplingen västra stambanan blir stärkt då [...] då. För det är ju vår koppling ner till Göteborg. Och förutsatt att den blir stärkt och funkar bra, så är ju det väldigt gynnsamt för oss [...]. För allt, om man tittar på gods, så ska ju det mesta utav godset som går ifrån Skövde, det ska neråt till Göteborgs hamn eller vidare ut i Europa.”</p>	

Sammanställd av Anja Möller, 2022. Citat hämtade ur transkriberingar av intervjuer med kommunföreträdare.

Bilaga 3.3

Tabell över riktlinjen “kommunens värden”, med tillhörande citat från respektive kommun. Illustrativa nyckelargument är markerade över respektive citat med fetstil.

Kommunens värden	
Vilka resurser finns redan som gör kommunen konkurrenskraftig?	
Citat Skövde kommun	Citat Växjö kommun
<p>Välfungerande Science Park (i samarbete med högskolan)</p> <p>“Men sen har vi ju de här nya branscherna som har vuxit upp genom att vi har satsat på att skapa vår Science Park. Vi har högskolan med sina fokusområden som gör att det föds nya företag inom både IT och dataspelsutveckling i och med att vi också har en inkubator då kopplat till Science Parken.”</p>	<p>Universitetet</p> <p>“[Linnéuniversitetet] var ju en jätteboost. [...] Och det är ju en orsak till att vi i Växjö förmodligen växer mellan 1000 och 1500 personer per år och har gjort de senaste 20 åren eller nåt liknande.”</p>
<p>Flera växande branscher</p> <p>“[...] styrkan är egentligen att vi har inte bara en betydande bransch, utan vi har fler som växer.”</p>	<p>Goda transportmöjligheter till marknader i Östeuropa och vidare</p> <p>“[...] som Växjö då så kan vi se: ja E4an är en stark transportkorridor, men lägger du dig i Växjö, så når du närmre hela Balt-regionen i och med färjorna i Blekinge som går till Polen och Balt-staterna. Så beroende på vad du har för</p>

	intresse, så så har du ganska mycket många möjligheter [...].”
<p>Högskolan med infrastruktur för forskning “[...] högskolan är ju såklart väldigt viktig och den infrastruktur som vi har kopplat till högskolan med forskning”</p>	<p>Internationella företag “Vi har ju många internationella företag. Och globaliseringen som sådan är ju en jättemöjlighet och en utmaning och då är det ju många gemensamma frågor där vi tillsammans blir starkare – att vi som enskilda kommuner då slås fram. Växjö kommun är, låt oss säga, 100.000 invånare ungefär. Lessebo kommun bredvid är 6000. Så det är klart att vi är ju en drivare här.”</p>
<p>Innovationsmiljöer med inkubator “[...] vi har två innovationsmiljöer också; en riktad mot smart industri och en mot dataspelsutveckling. Och att vi har den här inkubatorn då som är väldigt välfungerande och genererar nya bolag kontinuerligt då.”</p>	<p>Starkt hållbarhetsarbete “Vi ligger väldigt bra till [i hållbarhetsarbete], vi var väldigt tidiga som sagt med trähusbyggnation vi är med i Viable Cities och så sådär och som sagt jag är ju också VD för Science Park, som jag fick i uppgift att starta en ny. Och där har jag just gjort det här fokuset för jag tror på det, de här bitarna.”</p>
<p>God transportinfrastruktur till ekonomiskt starka områden “[...] en god förutsättning är ju också att vi är väldigt uppkopplade infrastrukturmässigt både till Stockholm och Mälardalen, och söderut mot Göteborg i och med att vi har västra stambanan som passerar igenom Skövde och har alla stopp mellan Göteborg och Stockholm egentligen.”</p>	
<p>God lokalisering i förhållande till ekonomiskt starka områden “Så att vi ligger väldigt bra till om man tittar på, industrin är ju viktig och betydande i Västsverige och inte minst i Västra Götaland, men också i Mälardalen och vi ligger ju någonstans mittemellan där då.”</p>	
<p>Framväxt av nya företag “[det har] skapats en massa nya arbetstillfällen i och med att det kontinuerligt skapas nya företag. Det har ju också gjort någonting med Skövdes attraktivitet – att vi drar till oss yngre människor som dessutom är välutbildade, och dom blir ju också kvar i Skövde.”</p>	
<p>Framväxt av nya företag “[...] det har ju också bidragit till att Skövde har blivit mer internationellt i och med att de drar sig också internationell kompetens, de här bolagen då.”</p>	
<p>Välfungerande Science Park och innovationsmiljöer “Och sen så jobbar ju även Science Park med innovationsstöd till befintliga branscher. Så att det har nog säkert bidragit till en starkt innovationskraft i det befintliga näringslivet</p>	

också. Och inte minst de här innovationsarenorna som vi har, som verkar för att ta asså ta forskningen till företagen, så att det blir verkligen applicerat i bolagen, då.”	
---	--

Sammanställd av Anja Möller, 2022. Citat hämtade ur transkriberingar av intervjuer med kommunföreträdare.

Bilaga 3.4

Tabell över riktlinjen “kommunens prioriteringar av investeringar”, med tillhörande citat från respektive kommun. Illustrativa nyckelargument är markerade över respektive citat med fetstil.

Kommunens prioriteringar av investeringar	
Vilka kommunala egenskaper är kritiska att investera i för att stärka den regionala konkurrenskraften?	
Citat Skövde kommun	Citat Växjö kommun
<p>Attraktivitet för kompetens</p> <p>“Vi jobbar med kompetensförsörjningsfrågor utifrån – ja det som man kallar talent attraction, asså hur vi ska attrahera talanger till Skövde som näringslivet och andra arbetsgivare behöver för att kunna växa och utvecklas.”</p>	<p>Stärka transportnätverk</p> <p>“Sen är vi ju med i stambanan.com som det heter. Det är en förening som har som syfte att utveckla och föreslå utvecklingsåtgärder för att förbättra åtgärderna på södra stambanan. [...] Och sen är vi också med i nånting som heter Pågatåg nordost, som startade en gång i tiden med syfte att utveckla Pågatågstrafiken och försöka få upp det trafiksystemet i Småland och till Växjö då kanske.”</p>
<p>Företagsklimat</p> <p>“[vi jobbar] allmänt med det som kallas för företagsklimat och som kanske mer handlar om hur kommunen som organisation möter företagen i deras utmaningar och verksamhet.”</p>	<p>Stärka transportnätverk</p> <p>“[...]ett fokus för att bidra till näringslivsutveckling och hela den här biten – kommer man ju ändå inte runt infrastruktursatsningar och kommunikationer. För det är ju som så att det har ju med både varutransporter att göra – tillgång och tillgänglighet till de internationella marknaderna, kompetens och arbetskraftsförsörjning, utökad arbetsmarknadsregion. Det, det är ju dom bitarna som egentligen är fokusområde och då spelar ju transport och kommunikation en avgörande roll.”</p>
<p>Underlätta för nya branscher och företag</p> <p>“Men sen har vi ju de här nya branscherna som har vuxit upp genom att vi har satsat på att skapa vår Science Park. Vi har högskolan med sina fokusområden som gör att det föds nya företag inom både IT och dataspelsutveckling i och med att vi också har en inkubator då kopplat till Science Parken.”</p>	<p>Stärka transportnätverk</p> <p>“För vi saknar alla länkar i just infrastrukturbitarna för att nå både våra egna interna residensstäder inomregionalt, såväl som till våra storstadsområden, och inte minst till våra internationella marknader och liknande.”</p>
<p>Nätverk till omkringliggande områden</p> <p>“[...] en god förutsättning är ju också att vi är</p>	<p>Stärka transportnätverk</p> <p>“[...] med den tillväxten vi mot förmodan ändå</p>

<p>väldigt uppkopplade infrastrukturmässigt både till Stockholm och Mälardalen, och söderut mot Göteborg i och med att vi har västra stambanan som passerar igenom Skövde och har alla stopp mellan Göteborg och Stockholm egentligen.”</p>	<p>har lyckats med under alla åren så börjar ju infrastrukturbristerna bli oerhört kända. Så återigen – infrastruktur för arbetskraftsförsörjning, för kompetensförsörjning, för varutransporter för avsättning på de internationella för våra företag.”</p>
<p>Attraktivitet för kompetens “[...] det som man behöver inom många sektorer nu är ju senior kompetens och de slåss ju alla platser om idag. Och där gäller det ju att vara attraktiv som kommun med allt vad det innebär.”</p>	<p>Attraktivitet för kompetens “Och är det någonting så som framskyntar i alla näringslivskontakter efter vad jag förstått från näringslivskontoret och politiken och liknande så är det just kompetensförsörjning. Det, det är det man skriker efter och det är där man ser som den största farhågan för fortsatt tillväxt och framtid.”</p>
<p>Påverka beslutsfattare i elfrågan “En annan utmaning som vi ser nu, det är ju elförsörjningen. Och den är ju, den är ju tuff i hela södra Sverige egentligen och i Västsverige.”</p>	<p>Stärka transportnätverk för att få igenom gods och kompetens “[...] både det övergripande och det lokala transportsystemet håller på att kollapsa och vi har svårt att få igenom både gods och kompetens till våra företag. Så, så får vi inte infrastrukturen på plats, då har vi svårt att vidmakthålla utvecklingen i näringslivet, för de har svårt att få kompetens och arbetskraft och hela den här biten.”</p>
<p>Kapacitet på västra stambanan “[...] det är lite trångt på västra stambanan. Det kämpar vi ju för att få till en förstärkning där, vilket är viktigt för vi har ju mycket både persontransporter, men även godstransport blir ju allt mer aktuellt också via järnväg.”</p>	<p>Stärka transportnätverk för att få igenom gods och kompetens “[...] vi har ingen kapacitet mellan Alvesta-Växjö till exempel. Där skulle vi behöva dubbelspår för att knyta an till STRING-projektet och dubbelspåret Oslo-Göteborg. För det är fullt som det är. Det är ju landets mest trafikerade enkelspåriga järnväg och godset får inte plats, det är så mycket persontrafik, så där måste vi ha dubbelspårsutbyggnad.”</p>
<p>Samverkan för att attrahera investeringar och etableringar “[Samarbete] är jätteviktigt, helt avgörande skulle jag säga. Det är vi, jag tror jag nämnde det, men vi är ganska bra på det här, för att vi måste. Vi är ju en ganska liten kommun, men i Skaraborg så är vi ju snart 300.000 invånare, vilket gör oss till Sveriges fjärde största arbetsmarknadsregion då efter Stockholm, Göteborg och Malmö. Och vi har en lite speciell struktur i den här regionen för vi har väldigt nära mellan ganska stora, asså hyfsat stora orter.”</p>	<p>Attraktivitet för kompetens “Vi ser ju vår omgivning som en ganska, asså tittar på det som ett destinationsutvecklingsprojekt. Så kan vi locka människor baserat på en bra och trygg omgivning, nära till naturen och andra grejer så kan man få människor att stanna kvar. Och från det kan man också få företagen att växa.”</p>
<p>Samverkan för att attrahera investeringar och etableringar “Om man pratar etableringsfrågor som vi jobbar mycket med på min enhet, där har vi också ett samarbete i Skaraborg som heter Business Region Skaraborg, och där samarbetar alla kommunerna för, och hjälper varandra egentligen i såna här investerings- och etableringscase då för att få dem att landa ner. För att vi behöver ofta visa på, ja</p>	

men vad som finns i hela vår delregion för att vi ska bli intressanta.”	
<p>Kapacitet på västra stambanan</p> <p>“Sen så är [STRING], gynnar den ju oss på olika sätt förutsatt att kopplingen västra stambanan blir stärkt då [...] då. För det är ju vår koppling ner till Göteborg. Och förutsatt att den blir stärkt och funkar bra, så är ju det väldigt gynnsamt för oss [...]. För allt, om man tittar på gods, så ska ju det mesta utav godset som går ifrån Skövde, det ska neråt till Göteborgs hamn eller vidare ut i Europa.”</p>	

Sammanställd av Anja Möller, 2022. Citat hämtade ur transkriberingar av intervjuer med kommunföreträdare.

Bilaga 3.5

Tabell över riktlinjen “Strategier”, med tillhörande citat från respektive kommun. Illustrativa nyckelargument är markerade över respektive citat med fetstil.

Strategier	
Vilka strategier kan användas för att uppnå kommunens ambitionsmål?	
Citat Skövde kommun	Citat Växjö kommun
<p>Skapa mötesplatser för att främja innovation</p> <p>“Men sen har vi ju de här nya branscherna som har vuxit upp genom att vi har satsat på att skapa vår Science Park. Vi har högskolan med sina fokusområden som gör att det föds nya företag inom både IT och dataspelsutveckling i och med att vi också har en inkubator då kopplat till Science Parken.”</p>	<p>Samarbete över organisatoriska gränser</p> <p>“Sen är vi ju med i stambanan.com som det heter. Det är en förening som har som syfte att utveckla och föreslå utvecklingsåtgärder för att förbättra åtgärderna på södra stambanan. [...] Och sen är vi också med i nånting som heter Pågatåg nordost, som startade en gång i tiden med syfte att utveckla Pågatågstrafiken och försöka få upp det trafiksystemet i Småland och till Växjö då kanske.”</p>
<p>Skapa mötesplatser för att främja innovation</p> <p>“[...] högskolan är ju såklart väldigt viktig och den infrastruktur som vi har kopplat till högskolan med forskning, men också vår, vi har två innovationsmiljöer också; en riktad mot smart industri och en mot dataspelsutveckling. Och att vi har den här inkubatorn då som är väldigt välfungerande och genererar nya bolag kontinuerligt då.”</p>	<p>Samarbete över organisatoriska gränser</p> <p>“[...] vi saknar alla länkar i just infrastrukturbitarna för att nå både våra egna interna residentsstäder inomregionalt, såväl som till våra storstadsområden, och inte minst till våra internationella marknader och liknande. Och det är ju då med den sista abrovinkeln som vi sedan 2002 nästan har jobbat med det här transportstråket Baltic Link till exempel för att komma ut. För vi såg ju tidigt i det här EU-projektet om växande, nyöppnade marknaderna i gamla Östeuropa [...]. Och även då, senare kopplingen och transportvägen bort i Asien och Kina.”</p>
<p>Samarbete över organisatoriska/ institutionella gränser</p>	<p>Samarbeta lokalt</p> <p>“[...] det är väl egentligen det som är roten till att</p>

<p>“Den har ju funnits länge den här Science Parken. Men jag tror att det var faktiskt att vi hade politiker som var framsynta i att vi behöver, vi behöver stå på fler ben än industrin. Och sen så var ju högskolan väldigt tidigt på bollen med dataspelsutveckling. [...] det kan man väl säga är rätt så unikt att här så, vi samarbetar väldigt nära – näringslivet, akademien och kommunen och det var nog några intelligenta personer som satt ner tillsammans och tyckte att det här tror vi att Skövde behöver. För att vi är ju en ganska liten ort och har, och ändå har en utav Sveriges bästa inkubatorer till exempel.”</p>	<p>vi är engagerade i alla de här nätverken som jag inledningsvis beskrev och vi har ju även [...] försökt få till stånd ett utbyte nu igen mellan de tre residensstäderna Kalmar, Växjö och Karlskrona till exempel. För ju större bas du har, ju större organisation du är, desto enklare att nå fram med ditt budskap på nåt sätt.”</p>
<p>Samarbeta lokalt, formellt och informellt “Asså vi samverkar ju utanför kommunen på olika sätt. Kommunen gör ju det via att vi är en del av Västra Götalandsregionen. Så finns det ju naturliga samarbetsvägar genom att vi är en del av den strukturen. Och sen har vi ju också ett kommunalförbund som består av 15 kommuner i Skaraborg då, som är det gamla länet här. Så att den kommunala samverkan mellan kommuner, den är ju väldigt väl utvecklad både i Skaraborg och Västra Götaland, och sker både informellt och formellt på olika sätt då.”</p>	<p>Samarbeta lokalt “Var och en har skrivit sitt remissyttrande till exempel, så där har vi ju gjort egna, där har vi inte gått samman. Vi har ju gjort något politiskt uttalande tillsammans med, med Kalmar tror jag, eller om det var Karlskrona men, men något enstaka bara. Den största är ju att länens kommuner jobbar genom regionen då. Och regionen å sin sida samagerar ju med de andra regionerna i region sydsam i Sydsverige då. Så det är ju på det viset så som vi klustrar ihop oss, så från Växjö kommuns sida lokalt om man så säger, där har vi inte gjort något gemensamt egentligen med andra residensstäder, alla andra kommuner eller på något sätt.”</p>
<p>Samarbete över organisatoriska/ institutionella gränser “[...] Swedish Incubators and Science Parks, eller vad den heter. Det är ju typ som en branschorganisation för de Science Parks som finns i Skövde, och där har man ju ett kontinuerligt utbyte mellan regioner och Science Parks.”</p>	<p>Samarbeta för att få till gemensamt viktiga investeringar “[...] där [ser vi] ett utökat samarbete – de tre residensstäderna är störst emellan till exempel. Att där skulle vi ju kunna enas och där skulle vi ju kunna få en större bas och där skulle vi kunna agera gemensamt utifrån det som är viktigt. För det är ju lika viktigt för oss alla tre där egentligen vad det gäller kompetensförsörjning, varutransporter och arbetsmarknadsregionsförstoring. Och det är ju mycket utav infrastrukturen som är sammanhängande här både riksväg 25 och riksväg 27 och järnvägen kust-kust-banan och... Så där skulle man ju kunna tala med enad röst.”</p>
<p>Skapa mötesplatser för att främja innovation “Och likadant med innovationsarenorna är ju definitivt såna arenor där det sker samverkan inom ramen för olika program och forskningsprojekt och andra projekt som inte är forskningsprojekt också, där andra lärosäten och andra bolag från andra regioner är involverat, då.”</p>	<p>Attrahera kompetens “Vi ser ju vår omgivning som en ganska, asså tittar på det som ett destinationsutvecklingsprojekt. Så kan vi locka människor baserat på en bra och trygg omgivning, nära till naturen och andra grejer så kan man få människor att stanna kvar. Och från det kan man också få företagen att växa.”</p>
<p>Samarbete över organisatoriska/ institutionella gränser “[...] Sweden Game Arena som är för dataspelsutveckling, så är ju det också ett projekt</p>	<p>Samarbeta lokalt “[...] det är] ju många gemensamma frågor där vi tillsammans blir starkare – att vi som enskilda kommuner då slås fram. Växjö kommun är, låt</p>

<p>som vi har varit medfinansierare, men också arbetat aktivt i på olika sätt då. Bland annat med talangattraktion kopplat till dataspelsbranschen.”</p>	<p>oss säga, 100.000 invånare ungefär. Lessebo kommun bredvid är 6000. Så det är klart att vi är ju en drivare här. Men dom har ju också intressanta grejer så det gäller ju att hitta hur vi kan hjälpas åt för att få regionen att bli starkare.”</p>
<p>Samarbeta lokalt “Så därför så behöver vi samarbeta för att få till investeringar på olika områden. Om man pratar etableringsfrågor som vi jobbar mycket med på min enhet, där har vi också ett samarbete i Skaraborg som heter Business Region Skaraborg, och där samarbetar alla kommunerna för, och hjälper varandra egentligen i såna här investerings- och etableringscase då för att få dem att landa ner. För att vi behöver ofta visa på, ja men vad som finns i hela vår delregion för att vi ska bli intressanta.”</p>	
<p>Samarbeta lokalt “Vi behöver prata med 300.000 invånare och inte 50.000 när det gäller nya etableringar för att de ska känna att de kan få tag på den kompetens de behöver och så. Och vi har olika styrkor i våra olika orter som gör oss attraktiva gemensamt då.”</p>	
<p>Samordna utvecklingsstrategier “[vi har] ju den regionala utvecklingsstrategin. Den är ju framtagen av Västra Götalandsregionen i samarbete med näringsliv, akademi och kommuner i vår region. Och den ger ju en väldigt tydlig riktning vart vi ska med olika fokusområden, och den ska ju vi förhålla oss till. [...] Och det här är vår regionala utvecklingsstrategi som i sin tur ska docka an till den nationella strategin.”</p>	
<p>Samordna utvecklingsstrategier “[...] utifrån den regionala utvecklingsstrategin så har vi ju också tagit fram en utvecklingsstrategi för den här delregionen som vi befinner oss i – Skaraborg då. Och det är ju likadant där, att den är, de här strategierna är väl kända både i näringslivet och i de offentliga, asså i kommunerna. Så att när vi ska kroka arm så är det ganska tydligt vart vi ska någonstans.”</p>	
<p>Samordna utvecklingsstrategier “Och sen den här delregionala utvecklingsstrategin, den tar ju vi hänsyn till precis som den regionala utvecklingsstrategin när vi sätter vår vision och arbetar med olika typer av strategier och så.”</p>	
<p>Samordna utvecklingsstrategier “[...] när man väl börjar göra en analys, så ser det ofta likadant ut. Asså de stora utmaningarna som man ofta behöver ta fasta på, de skiljer sig inte så mycket åt. Sen kan det ju vara olika andra delar</p>	

<p>som kommer in, men den här stora bilden av vad som är viktigt på riktigt liksom och vilket som verkligen är utmaningarna, det hittar man ganska snabbt och det kommer igen oavsett vilka man pratar med. Och då är det ganska överkomligt liksom att komma fram till en gemensam väg.”</p>	
<p>Samordna utvecklingsstrategier “[...] vi som jobbar med det här, med samhällsutvecklingsfrågor har nog det ganska tydligt klart för oss – att liksom Göteborg är ju dragaren i Västra Götaland. Vi har en annan funktion att fylla, vi är en relativt liten stad, och vi vet vad vi har för förutsättningar. Och de här strategierna som vi har hjälper ju oss i det också – att vi har tittat på vad, vi har verkligen bottnat i det: vad har vi för styrkor och vad har vi för utmaningar. Och då vet vi också vilka styrkor vi ska göra ännu starkare och vad vi behöver jobba med för att minska de utmaningarna.”</p>	
<p>Samordna utvecklingsstrategier “Så att vi är nog ganska grundade i att gräva där vi står någonstans utifrån de förutsättningar vi har och vilken roll vi fyller i vår region. Och vi är ju ett utav fyra delregionala tillväxtnoder. Det är ju Skövde, Trollhättan och Borås och så Göteborg. Men vi är inte Göteborg liksom.”</p>	

Sammanställd av Anja Möller, 2022. Citat hämtade ur transkriberingar av intervjuer med kommunföreträdare.