

Nytt från Region Skåne

Kommunrapporter



🔊 Lyssna 🗨️ Skriv ut

Näringsliv och arbetsmarknad i Skånes kommuner

Region Skåne har tagit fram kommunrapporter som täcker utvecklingen inom befolkning, näringsliv, arbetsmarknad, utbildning och ekonomi.

Olika delar av regionen följer skilda utvecklingsbanor och möter olika utmaningar. Skåne som helhet följer däremot oftast samma utveckling som riket.

👤 **Christian Lindell**
Analytiker

📞 **Telefon**
040-675 34 12

✉️ **E-post**
Christian.Lindell@skane.se

🔗 **RELATERAT**

➔ [Skåne 2025 - Utbildnings- och arbetsmarknadsprognos](#)

Senaste uppdateringar

- 2017-10-11 Uppdateringar: Ny layout som fungerar bättre på små skärmar. Nytt avsnitt om ohälsa. Utökade avsnitt om demografi och sysselsättning. Nyföretagande uppdaterat med data för 2016.
- 2017-03-10 Uppdateringar: Arbetslöshetsdata uppdaterade till 2016, befolkningens utbildning till 2015, övergång till högskolan inom 3 år avser nu elever som gått ut gymnasieskolan läsåret 2011/2012, yrkesstatistiken är uppdaterad till 2015 samt befolkningsdata till 2016.
- 2017-01-09 Uppdaterade uppgifter för bruttoregion, produktivitet och lönesummor till 2014. Avsnitt om skattekraft uppdaterat till 2017.

Förord

Inledning

Befolkningsutveckling

Sysselsättning

Sysselsättning per bransch

Pendling

Företagande

Arbetslöshet

Utbildning

Ohälsa

Yrkesstruktur

Yrkesstruktur inom utvalda branscher

Bruttoregionprodukt, produktivitet och skattekraft

Näringsliv och arbetsmarknad i Helsingborg

Region Skåne, Enheten för Samhällsanalys

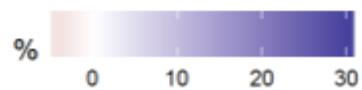
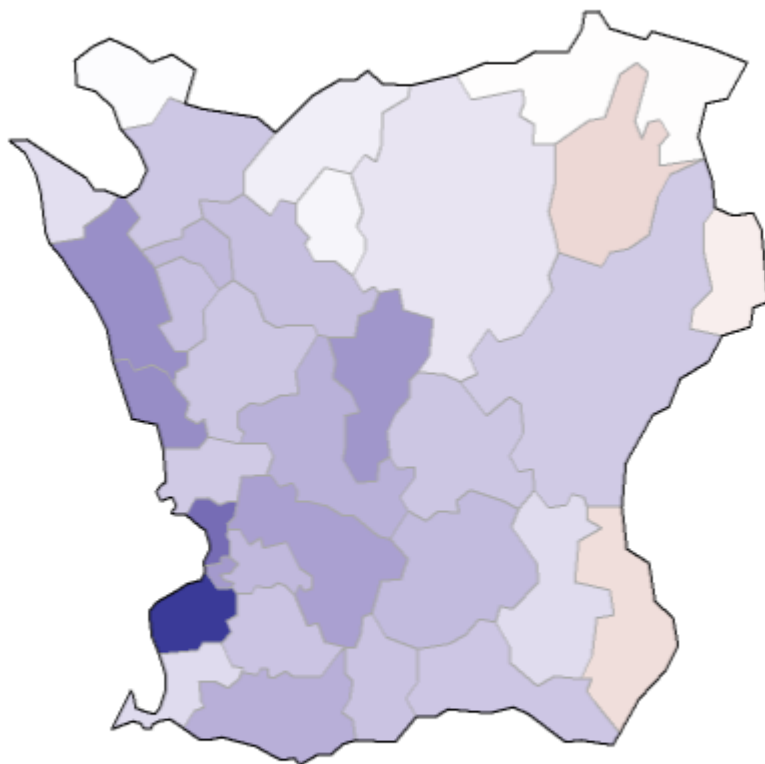
2017-12-04

Förord

Region Skåne har sedan år 2000 det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. I mandatet verka för att öka antalet sysselsatta i regionen och främja en hållbar tillväxt. Kunskapssyftet med denna rapport är att Region Skånes enhet för samhällsanalys har därför gjort en rapport om befolkning, utbildning och strukturomvandling för varje kommun i Skåne. Avsikten är att kommunerna ska kunna jämföra sig med riket vad det gäller viktiga utvecklingsförutsättningar.

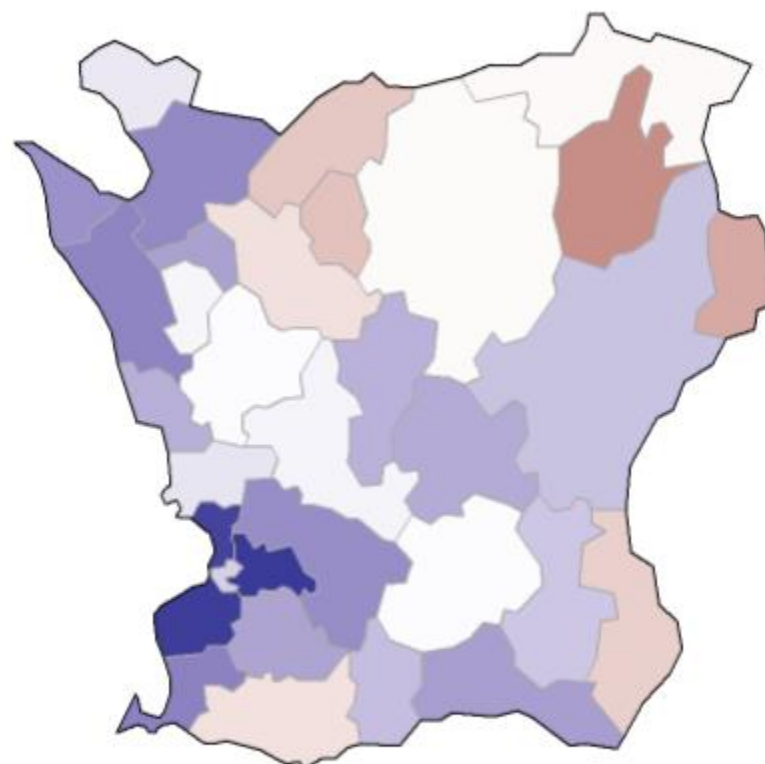


Tillväxt av sysselsatta 20-64 år per
boendekommun år 2005-2016



Källa: SCB, Örestat, StatNord

Sysselsättningstillväxt 20-64 år per
arbetsställekommun år 2005-2016



Källa: SCB

<https://utveckling.skane.se/publikationer/rappor-ter-analyser-och-prognoser/kommunrapporter-for-naringsliv-och-arbetsmarknad/>

Skåneanalysen för Cykelpotential

Skåne ANALYSEN



EN ANALYS ÖVER MÖJLIGHETEN FÖR SKÅNINGAR ATT CYKLA TILL SITT ARBETE • OKTOBER 2017

Hur många kan cykla till jobbet i Skåne?

Utifrån en totalundersökning baserad på den sysselsatta befolkningen i Skåne har Region Skåne undersökt tillgängligheten för varje individ till sin arbetsplats med olika färdmedel. Resultatet visar bland annat att nästan hälften av skåningar skulle kunna cykla till arbetet på under 30 minuter. Med en kombinationsresa bestående av cykel, kollektivtrafik och gång når hela 80 procent av befolkningen sin arbetsplats på en timme.

Potentialen för olika färdmedel

Studien utgår ifrån de 560 000 individer som tillsammans utgjorde den arbetande befolkningen i Skåne 2014. Baserat på data över varje individs bostads- och arbetsplatsadress har den snabbaste resvägen mellan hemmet och arbetet analyserats fram för sju olika färdmedelskombinationer (se figur 1).



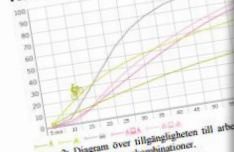
Figur 1: De olika färdmedelskombinationerna som analyseras i potentialanalysens ruttsanalys

Ruttsanalysen förutsätter att gånghastigheten är 5 km/h, cykelhastigheten är 16 km/h och att kollektivtrafiken följer Skånetrafikens tidtabell från 2015. Biltrafikens hastighet förutsätts vara den samma som den skyltade hastigheten. För biltrafiken anges dock ett tids tillägg om 5 minuter för att kompensera för den tid det tar att parkera och sedan gå till arbetsplatsen. I Malmö, Lund och Helsingborg används också ett

mindre tids tillägg för att kompensera för trängsel i biltrafiken. Alla analyser avser resan från dör till dör.

Genom att kombinera resultatet från samtliga individers individuella resor och resvägar kan studien svara på flera frågor. Allt ifrån hur många som kan nå sitt arbete inom olika tidsintervall med olika färdmedel, till vilka delar av vägnätet som blir belastat av pendlare beroende på olika hypotetiska scenarier.

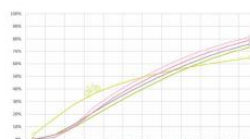
Resultat



Figur 2: Diagram över tillgängligheten till arbetet med olika färdmedel och reskombinationer.

Resultatet från studien visar att det finns stor potential för ett annat resande i Figur 2 visar att på resor upp

minuter är cykeln det färdmedel med vilket flest kan nå sin arbetsplats. På andra plats är bilen. Detta förutsätter dock att alla skulle ha tillgång till bil. Figur 3 visar att nästan 30 % av Skånes befolkning kan cykla till arbetet på 15 minuter eller mindre. På 30 minuter kan nästan halva Skånes befolkning cykla till arbetet.



Figur 3: Diagram över tillgängligheten till arbetet med cykel och olika kombinationer med kollektivtrafik.

Figur 3 visar att i pendlingsresor på upp till en halvtimme så når en större andel av befolkningen sin arbetsplats med cykel än med kollektivtrafik. Detta beror till stor del på att resan till och från hållplatsen tar lång tid, men även att kollektivtrafikens hastighet är lägre i tätorterna. Eftersom den största delen av den sysselsatta befolkningen bor eller arbetar i en större tätort så gör det cykeln särskilt fördelaktigt. Resultaten visar samtidigt att kombinationen cykel och kollektivtrafik är ett av de mer effektiva sätten att öka hastigheten på hela resan. Med en kombinationsresa bestående av cykel, kollektivtrafik och gång når 80 procent av befolkningen i Skåne sin arbetsplats på en timme.

Geografiska analyser

Genom att slå ihop alla människors resvägar går det att simulera en möjlig belastning på olika vägsträckor och kollektivtrafiklinjer. Detta kan användas för att göra prioriteringar och hitta viktiga länkar i till exempel cykelnätet. Exempel på hur detta kan göras finns i figur 4 och 5.

Figur 4 visar hur Malmös gator skulle belastas om alla som kunde cykla till arbetet på 20 minuter skulle göra det. Av kartan framgår att cykelresorna är utspridda i staden men att de starkaste stråken finns centralt.



Figur 4: Var uppstår cykelresorna i Malmö om alla som kunde cykla till arbetet på 20 minuter gjorde det?

I kartan över Perstorp (figur 5) syns två starka cykelstråk som sträcker sig från bostadsområdena i norr till Perstorps industripark i söder. Stråken koncentreras ytterligare av att cyklisterna främst passerar järnvägen på två ställen.



Figur 5: Var uppstår cykelresorna i Perstorp om alla som kunde cykla till arbetet på 20 minuter gjorde det?

Mer information

Kartdata finns tillgängligt för hela Skåne och kan fås av Region Skåne. Direktanalyser kan göras i webkartan som finns på www.skane.se/cykel

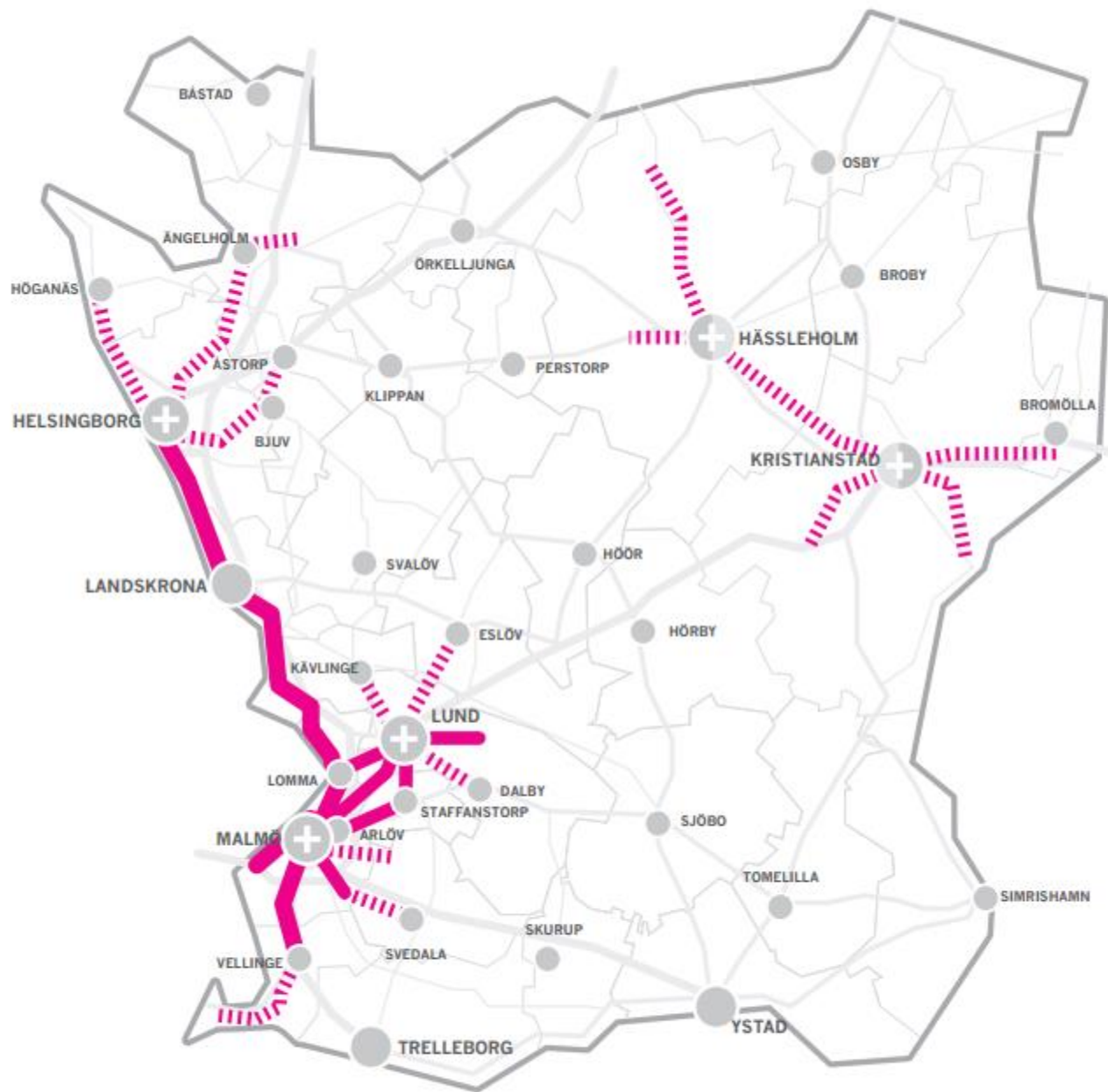
www.skane.se/cykel

Infrastrukturstrategier

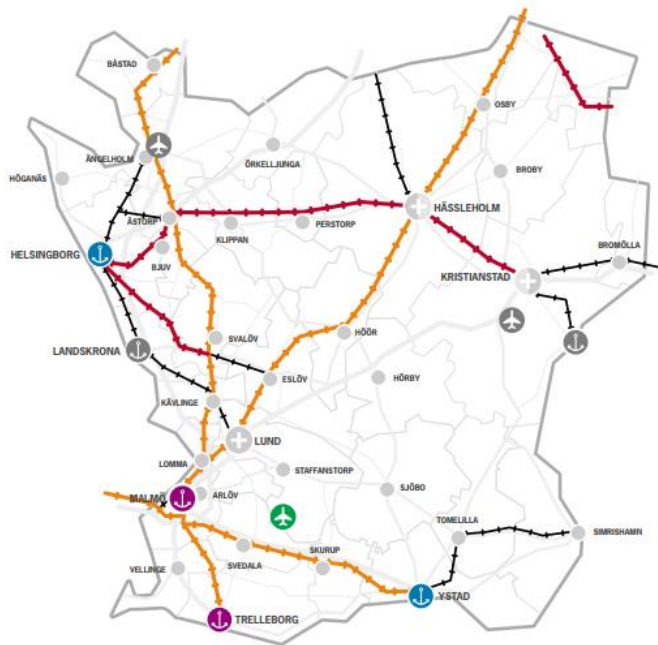




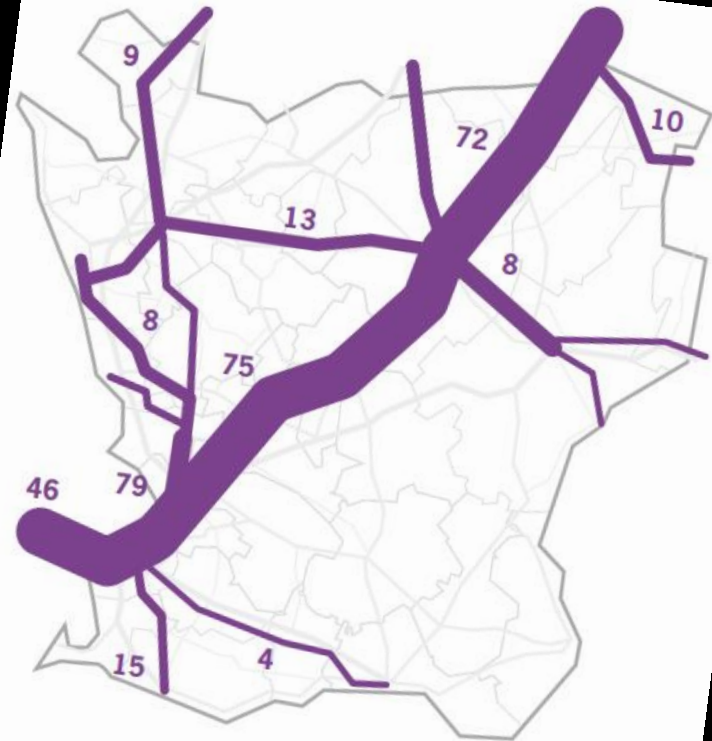
- Möjligt att cykla på lågtrafikerade vägar eller på separat cykelväg mellan orterna
- Bristande möjlighet att cykla mellan orterna



—— Cykelstråk med stor potential
 - - - - Cykelstråk med medelstor potential



- +++ Begränsade eller inga godstransporter
- Övergripande järnvägsnät för gods (TEN-4)
- Betydande järnväg för godstransporter
- Ⓜ Core-hamn
- Ⓜ Strategisk hamn
- Ⓜ Annan godshamn
- ✈ Flygplats med godshantering
- ✈ Flygplats

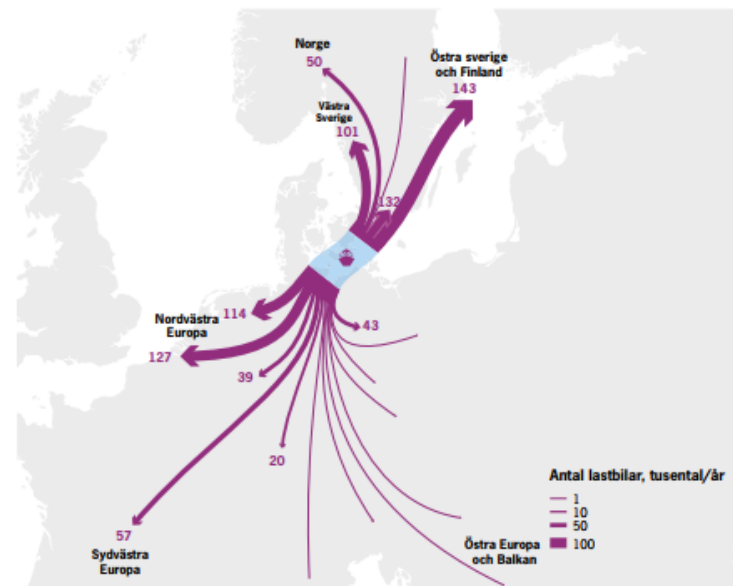


Antal godstågsflöden per dag

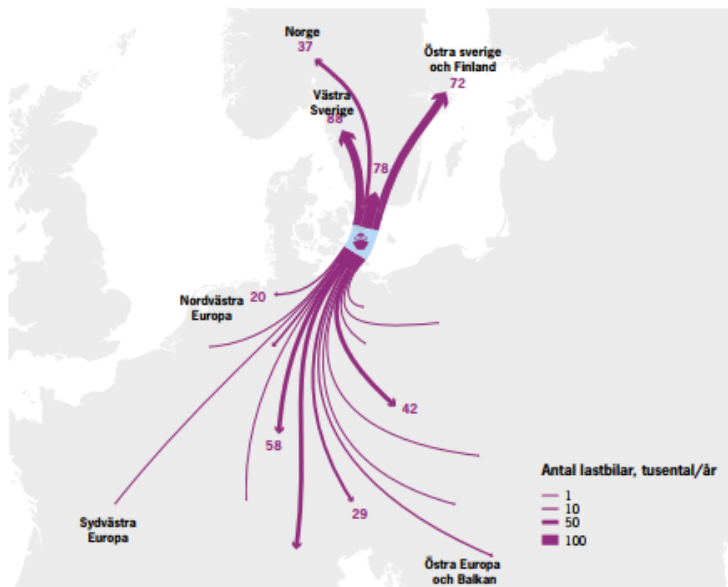
Figur 13 Godstågsflöden per dag i Skåne innan Hallandsåstunnelns öppnande.
(Källa: Ramböll 2015)



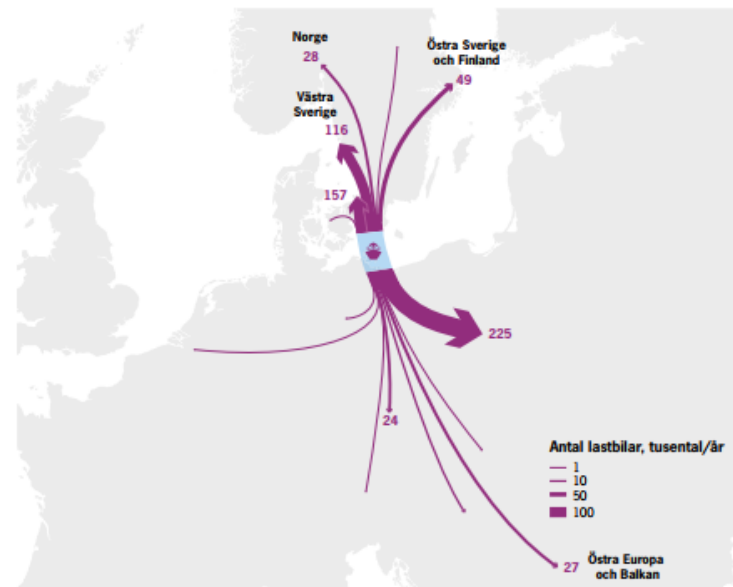
Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Helsingborg och Helsingør.



Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Skåne och Travemünde.



Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Trelleborg och Rostock/Sassnitz.



Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Skåne och Swinoujscie.

<https://utveckling.skane.se/publikationer/>