

Omvärldsfakta

FAKTABLAD FRÅN ARENA FÖR TILLVÄXT -

ETT SAMARBETE MELLAN ICA, SVERIGES KOMMUNER OCH LANDSTING OCH SWEDBANK

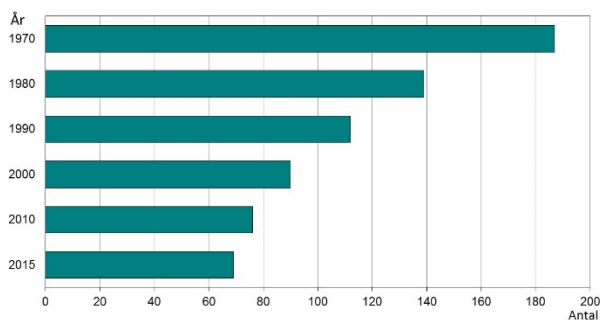
Regionförstoring – Nyckel för kompetensförsörjningen

Regionförstoring är ett vanligt förekommande begrepp i samtalen kring tillväxt, inte minst som verktyg för lokal och regional tillväxt. Regionförstoring innebär att den geografiska storleken på den lokala arbetsmarknaden ökar, där arbetsmarknaderna bestäms i två steg:

- En kommun är *oberoende* om mindre än 20 procent av de sysselsatta pendlar ut från kommunen och om mindre än 7,5 procent pendlar till en viss kommun.
- Är kommunen *inte oberoende* knyts kommunen till den största utpendlingskommunen.

Komplementet till förstoring är att en region växer genom förtätning, med fler invånare inom det geografiska området. Regionförstoring är en effekt av arbetskraftens växande geografiska rörlighet. Medelrestid per arbetsresa är 32 min år 2015 där restiden successivt ökat under senare år. Antalet lokala arbetsmarknader har blivit färre och större som en följd av ökad arbetspendling, från 187 lokala arbetsmarknader år 1970 till 69 år 2015.

Lokala arbetsmarknadsområden, 1970-2015



Att bo och arbeta i samma kommun är inte längre en självklarhet. 1970 pendlade 14 procent av de förvärvsarbetande över en kommungräns,

år 2015 är det drygt en tredjedel. Bättre infrastruktur, kommunikationer, IT och privatekonomi samt ett alltmer flexibelt arbetsliv, bl.a. med möjlighet att jobba hemifrån, genererar en allt rörligare arbetsmarknad. Att arbetskraften också lägger mer och mer tid på att pendla är en företeelse som inte bara hänger samman med arbetsplatsernas belägenhet. Det är också en konsekvens av människors val där boendet tenderar att värderas allt högre med värden som god livsmiljö, god service, trygghet och rimliga boendekostnader.

Stora skillnader i pendlingsmönster

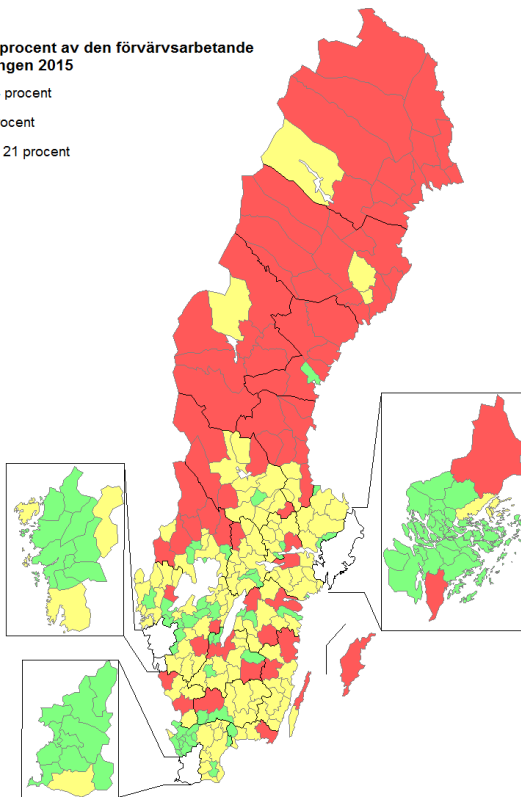
Män pendlar längre sträckor och längre tid än kvinnor och män arbetspendlar mer med bil än kvinnor. Fördelat på utbildningsnivå pendlar de med hög utbildning betydligt mer än de med lägre utbildning.

Pendlingen, bland de förvärvsarbetande, är hög kring de tre storstäderna och i vissa kranskommuner nära en större stad. Åtgärder som minskar restiden mellan bostad och arbete i intervallet 20-40 minuter (från dörr till dörr), får störst effekt på resandet.

I norra Sverige är arbetspendlingen generellt låg vilket inte minst beror på att pendlingen kan vara stor inom enskilda kommuner, p.g.a. stora geografiska ytor. Denna typ av arbetspendling fångas inte upp i den officiella pendlingsstatistiken. Framförallt de tre storstadsområdena skiljer ut sig med en hög andel in- och utpendlare som framgår i efterföljande kartor.

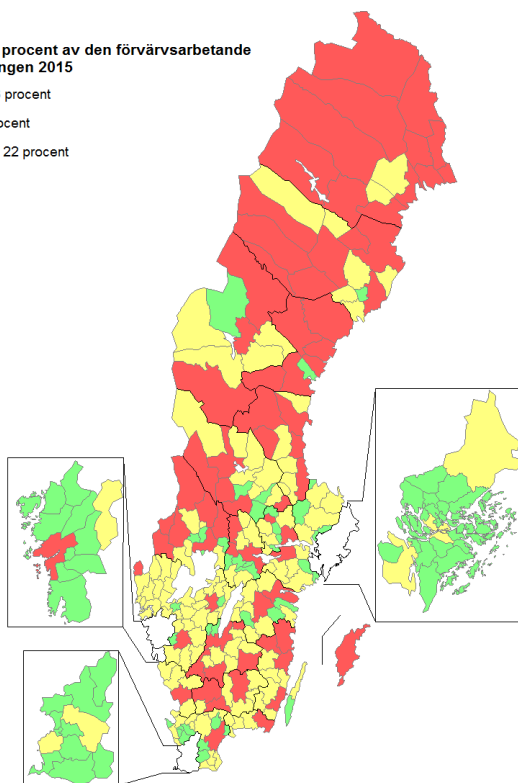
Inpendling i procent av den förvärvsarbetande dagbefolkningen 2015

- Mer än 34 procent
- 21 - 34 procent
- Mindre än 21 procent



Utpendling i procent av den förvärvsarbetande nattbefolkningen 2015

- Mer än 48 procent
- 22- 48 procent
- Mindre än 22 procent



Det geografiska mönstret för in- och utpendling är likartat med en låg nivå i norra halvan av Sverige och delar av Dalarna, Värmland och Småland medan nivån är hög kring de tre storstäderna och i vissa förortskommuner till större städer.

Stora lokala och regionala variationer

Av de drygt 4,7 miljoner förvärvsarbetande år 2015 var närmare 1,6 miljoner, motsvarande 34 procent, arbetspendlare över kommungräns. Men de lokala variationerna är stora. Av de förvärvsarbetande i Danderyd, Sundbyberg och Solna pendlade över 80 procent in från annan kommun medan inpendlingen till Gotland bara var 4 procent och knappt 6 procent till Örnköldsvik och Skellefteå. Mellan 2010-2015 ökade inpendlingen mest i Vindeln och Tanum, 44 procent, medan Ånge och Vilhelmina backade mest, -26-27 procent.

Utpendlingen toppas av Salem och Sundbyberg där drygt 80 procent av de förvärvsarbetande arbetade i annan kommun år 2015. Motsvarande värde för Kiruna var bara 4 procent. En stark utveckling av gruvnäringen i Kiruna bidrar till den stora minskningen i utpendling mellan 2010-2015, -18 procent. Störst ökning av utpendlingen år 2010-2015 var det i Trollhättan, 34 procent, till stor del beroende på nedläggningen av SAAB.

Olikheter i utveckling beror bl.a. på förändringar i den lokala företagsstrukturen, nya arbetsställen kan ha etablerats eller befintliga expanderat. Motsvarande påverkar ses om arbetsställen lagt ner, flyttat eller reducerat sin verksamhet. Den positiva utvecklingen av gruvnäringen i Gällivare får bl. a. konsekvenser i form av en tydlig ökning av utpendlingen från Jokkmokk. Nedläggningen av SAAB i Trollhättan genererar tydliga öknings av utpendlingen, inte minst till Göteborg där infrastruktur och kommunikationer mellan de två städerna har förbättrats, både för väg- och spår-bunden trafik.

Arbetspendlingen i SCBs statistik utgår från nationella data vilket innebär att gränspendlingen till Norge, Danmark och Finland inte fångas upp. För kommuner som Haparanda, Malmö och Strömstad blir det därför en tydlig underskattning av arbetspendlingen.

Regionförstoring främjar tillväxt

Större lokala arbetsmarknader bidrar till ökad flexibilitet och dynamik på den lokala arbetsmarknaden som gynnar såväl företagare som enskilda medborgare. En större lokal arbetsmarknad rymmer fler branscher och bidrar till att reducera sårbarheten vid t.ex. strukturomvandling. Ju större den lokala arbetsmarknaden är

desto bättre är möjligheterna för företagare att hitta rätt kompetens och desto större är arbetsutbudet för den enskilde medborgaren. Att klara kompetensförsörjningen, både inom privat och offentlig sektor, är en nyckelfråga lokalt och regionalt och regionförstoring blir här en viktig pusselbit. Stora sammanhållna regioner kännetecknas generellt av en hög nivå avseende ekonomisk tillväxt, sysselsättning, etableringsgrad, lönenivå och befolkningstillväxt.

Denna kommuntabell beskriver andel arbetsinpendlare i procent av dagsysselsatta år 2015 och andel arbetsutpendlare i procent av nattsysselsatta år 2015.

Kommun	Inpendling, % av dag- syss. 2015	Utpendling, % av natt- syss. 2015
Ale	38,9	68,8
Alingsås	27,6	41,6
Alvesta	32,9	43,2
Aneby	32,6	46,1
Arboga	32,9	38,8
Arjeplog	22,0	13,1
Arvidsjaur	15,1	16,6
Arvika	13,4	20,7
Askersund	23,0	36,0
Avesta	20,9	20,6
Bengtstors	22,6	22,5
Berg	17,6	28,1
Bjurholm	18,4	39,7
Bjuv	49,7	60,5
Boden	17,8	31,7
Bollebygd	45,6	67,1
Bollnäs	18,2	22,0
Borgholm	19,3	27,9
Borlänge	35,9	22,9
Borås	23,4	17,0
Botkyrka	50,6	69,9
Boxholm	30,3	49,7
Bromölla	40,1	52,6
Bräcke	18,3	34,1
Burlöv	76,0	73,8
Båstad	40,1	39,5
Dals-Ed	25,5	24,0
Danderyd	80,8	75,8
Degerfors	30,8	50,4
Dorotea	13,9	19,1
Eda	31,4	21,8

Kommun	Inpendling, % av dag- syss. 2015	Utpendling, % av natt- syss. 2015
Ekerö	40,7	62,1
Eksjö	37,1	24,6
Emmaboda	30,6	23,9
Enköping	24,5	38,2
Eskilstuna	15,8	17,4
Eslöv	39,2	55,3
Essunga	35,9	47,0
Fagersta	33,0	19,8
Falkenberg	21,2	24,2
Falköping	21,4	28,9
Falun	23,8	23,5
Filipstad	18,5	19,6
Finspång	29,9	26,0
Flen	26,9	36,2
Forshaga	30,5	60,2
Färgelanda	30,9	47,4
Gagnef	26,1	51,1
Gislaved	22,4	21,7
Gnesta	27,2	56,7
Gnosjö	39,7	24,8
Gotland	4,2	7,8
Grums	34,4	42,8
Grästorp	33,4	57,8
Gullspång	29,2	34,1
Gällivare	11,1	6,3
Gävle	20,0	19,1
Göteborg	34,0	19,0
Götene	38,9	42,5
Habo	40,5	59,1
Hagfors	12,9	18,3
Hallsberg	51,1	48,2
Hallstahammar	34,7	50,3
Halmstad	17,4	15,5
Hammarö	46,5	70,0
Haninge	46,5	64,3
Haparanda	10,8	16,2
Heby	23,8	48,4
Hedemora	27,3	31,3
Helsingborg	34,6	27,3
Herrljunga	31,2	38,2
Hjo	22,9	44,4
Hofors	21,3	24,9
Huddinge	68,3	72,1
Hudiksvall	14,7	14,7
Hultsfred	19,8	29,9

Kommun	Inpendling, % av dag- syss. 2015	Utpendling, % av natt- syss. 2015
Hvlte	28,0	31,4
Håbo	36,8	65,7
Hällefors	16,9	20,2
Härjedalen	12,5	12,3
Härnösand	18,6	20,9
Härryda	61,2	69,1
Hässleholm	24,7	30,8
Höganäs	31,2	49,1
Högsby	25,4	41,8
Hörby	33,8	51,3
Höör	36,8	58,3
Jokkmokk	11,0	16,6
Järfälla	58,0	68,8
Jönköping	18,0	12,9
Kalix	10,5	16,9
Kalmar	25,0	20,0
Karlsborg	31,5	34,0
Karlshamn	22,6	28,8
Karlskoga	29,1	21,2
Karlskrona	16,8	13,9
Karlstad	31,6	19,2
Katrineholm	22,7	24,3
Kil	34,0	55,8
Kinda	17,7	38,0
Kiruna	11,4	3,6
Klippan	35,7	50,3
Knivsta	41,4	72,0
Kramfors	17,0	16,5
Kristianstad	23,8	21,2
Kristinehamn	22,4	31,8
Krokom	26,2	48,4
Kumla	44,2	57,7
Kungsbacka	29,7	54,7
Kungsör	34,0	54,5
Kungälv	44,6	55,1
Kävlinge	44,2	69,2
Köping	29,6	26,7
Laholm	21,9	40,5
Landskrona	39,4	45,1
Laxå	30,4	35,7
Lekeberg	32,9	60,6
Leksand	24,4	29,6
Lerum	36,4	67,2
Lessebo	30,5	47,9
Lidingö	45,8	70,0

Kommun	Inpendling, % av dag- syss. 2015	Utpendling, % av natt- syss. 2015
Lidköping	23,7	28,2
Lilla Edet	35,3	57,5
Lindesberg	23,1	25,1
Linköping	23,4	14,6
Ljungby	15,4	15,5
Ljusdal	12,2	16,1
Ljusnarsberg	26,3	33,7
Lomma	58,1	76,8
Ludvika	22,4	15,4
Luleå	20,6	10,6
Lund	53,5	39,4
Lycksele	12,6	11,8
Lysekil	24,8	27,6
Malmö	38,3	24,0
Malung-Sälen	20,8	12,6
Malå	18,2	22,3
Mariestad	22,7	33,0
Mark	21,6	41,2
Markaryd	35,3	24,0
Mellerud	18,1	31,1
Mjölby	37,3	41,5
Mora	24,1	18,4
Motala	17,7	32,3
Mullsjö	39,7	48,6
Munkedal	34,7	46,1
Munkfors	29,6	28,7
Möndal	71,4	65,4
Mönsterås	23,3	37,9
Mörbylånga	33,2	50,0
Nacka	58,0	70,4
Nora	22,6	45,0
Norberg	32,6	51,8
Nordanstig	18,5	38,4
Nordmaling	18,5	40,5
Norrköping	20,0	19,5
Norrhälje	12,3	32,1
Norsjö	15,1	20,5
Nybro	24,5	35,9
Nykvarn	48,4	73,4
Nyköping	21,4	26,0
Nynäshamn	20,6	55,8
Nässjö	25,5	31,4
Ockelbo	22,6	38,5
Olofström	38,3	24,1
Orsa	29,2	44,5

Kommun	Inpendling, % av dag- syss. 2015	Utpendling, % av natt- syss. 2015
Orust	23,1	45,8
Osby	30,2	45,2
Oskarshamn	21,8	11,3
Ovanåker	19,2	19,8
Oxelösund	44,0	40,1
Pajala	9,0	17,9
Partille	62,3	75,8
Perstorp	46,8	42,1
Piteå	8,9	18,8
Ragunda	18,4	23,8
Robertsfors	15,7	39,5
Ronneby	25,3	32,4
Rättvik	19,9	34,4
Sala	22,6	38,8
Salem	50,3	80,1
Sandviken	28,3	26,3
Sigtuna	61,3	48,8
Simrishamn	22,8	30,3
Sjöbo	33,0	53,8
Skara	40,0	40,0
Skellefteå	5,9	6,2
Skinnskatteberg	29,2	38,4
Skurup	37,4	60,8
Skövde	35,8	20,1
Smedjebacken	22,0	48,4
Sollefteå	10,6	13,9
Sollentuna	66,9	75,2
Solna	86,7	74,2
Sorsele	10,2	24,4
Sotenäs	25,1	27,0
Staffanstorps	58,5	75,7
Stenungsund	49,7	50,4
Stockholm	45,3	26,4
Storfors	34,8	55,7
Storuman	10,4	13,9
Strängnäs	21,4	44,9
Strömstad	23,6	11,8
Strömsund	10,5	14,5
Sundbyberg	80,3	81,8
Sundsvall	16,9	11,0
Sunne	16,7	25,6
Surahammar	31,1	53,8
Svalöv	38,8	63,8
Svedala	59,3	71,4
Svenljunga	28,8	45,4
Säffle	21,5	25,4

Kommun	Inpendling, % av dag- syss. 2015	Utpendling, % av natt- syss. 2015
Säter	30,7	54,9
Sävsjö	23,1	29,5
Söderhamn	14,5	19,0
Söderköping	35,3	57,7
Södertälje	44,3	35,7
Sölvesborg	30,3	40,5
Tanum	25,8	32,5
Tibro	33,1	48,3
Tidaholm	18,1	34,4
Tierp	22,8	42,9
Timrå	36,7	57,2
Tingsryd	26,9	29,3
Tjörn	28,5	55,0
Tomelilla	38,1	47,0
Torsby	18,7	14,5
Torsås	25,8	41,7
Tranemo	31,6	30,8
Tranås	23,9	21,9
Trelleborg	26,4	48,2
Trollhättan	37,3	32,2
Trosa	29,2	53,0
Tyresö	45,3	72,6
Täby	62,4	71,8
Töreboda	28,8	39,2
Uddevalla	30,2	32,9
Ulricehamn	19,0	33,7
Umeå	12,5	8,9
Upplands Väsby	57,8	69,8
Upplands-Bro	56,2	69,1
Uppsala	21,3	22,7
Uppvidinge	30,1	25,1
Vadstena	37,9	41,6
Vaggeryd	26,4	37,2
Valdemarsvik	22,2	34,8
Vallentuna	46,3	71,8
Vansbro	10,7	18,4
Vara	34,3	31,9
Varberg	19,7	22,6
Vaxholm	39,2	69,6
Vellinge	41,5	68,0
Vetlanda	18,0	18,8
Vilhelmina	6,3	17,2
Vimmerby	23,6	20,8
Vindeln	24,5	24,4
Vingåker	29,6	43,5

Kommun	Inpendling, % av dag- syss. 2015	Utpendling, % av natt- syss. 2015
Vårgårda	38,9	45,0
Vänersborg	34,1	46,3
Vännäs	29,2	49,5
Värmdö	34,0	62,7
Värnamo	22,0	20,2
Västervik	8,3	12,6
Västerås	20,1	17,0
Växjö	22,0	16,0
Ydre	21,1	44,9
Ystad	33,5	37,1
Åmål	21,8	28,7
Ånge	12,2	19,6
Åre	18,3	23,4
Årjäng	12,9	10,8
Åsele	11,5	19,1
Åstorp	55,1	60,6
Åtvidaberg	21,4	49,1
Älmhult	37,6	17,2
Älvdalen	13,6	22,3
Älvkarleby	37,1	59,2
Älvsbyn	16,1	25,3
Ängelholm	36,5	43,0
Öckerö	25,0	54,5
Ödeshög	21,8	41,2
Örebro	22,7	17,0
Örkelljunga	35,6	43,1
Örnsköldsvik	5,7	7,2
Östersund	20,1	11,9
Österåker	26,9	63,3
Östhammar	23,5	29,5
Östra Göinge	32,7	48,8
Överkalix	11,9	13,4
Övertorneå	11,9	20,1
Riket	33,6	33,6

Källa: SCB och Trafikanalys