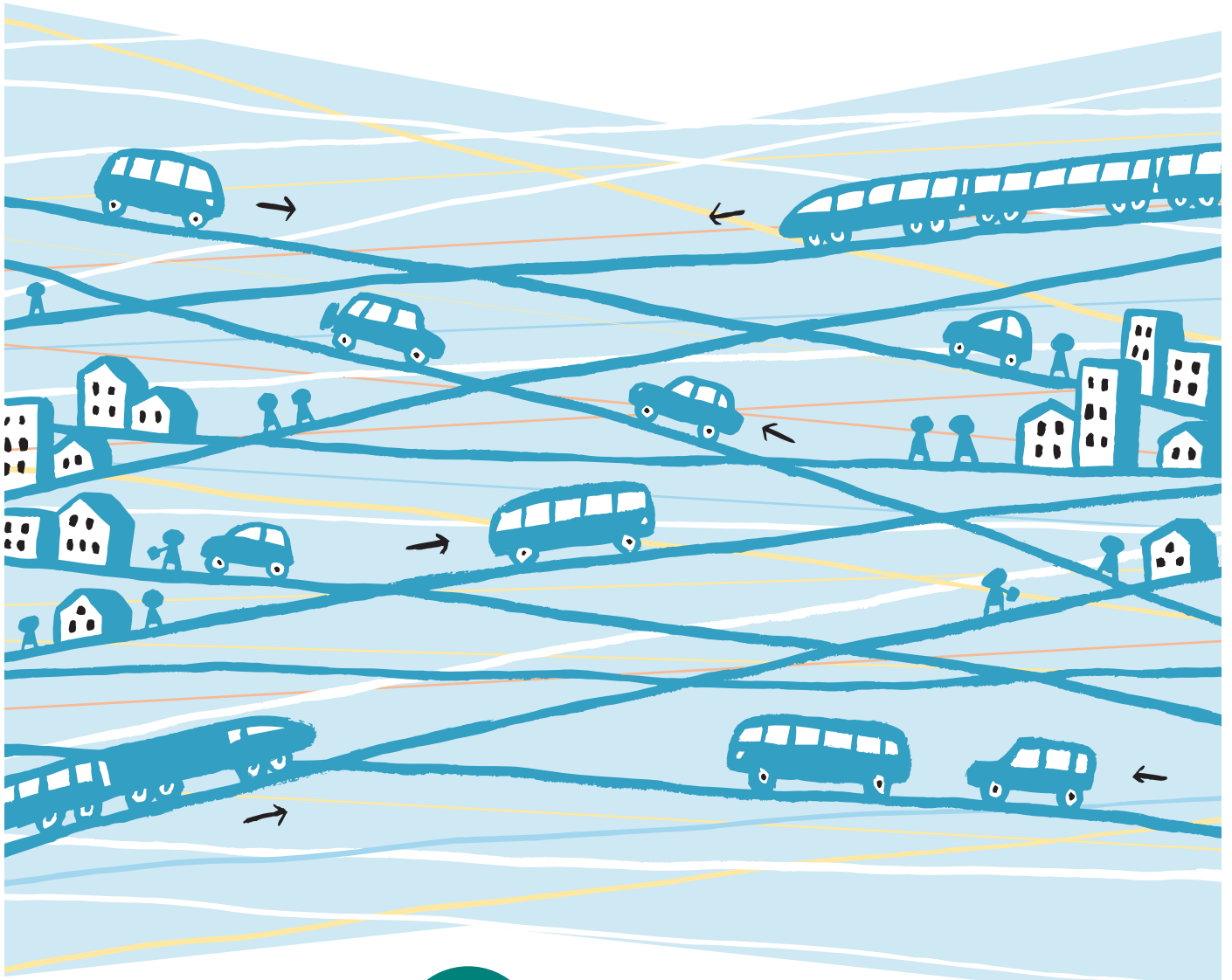


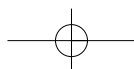
# På spåret

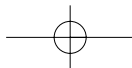
– en studie om pendling och regionförstoring

På spåret – en studie om pendling och regionförstoring



**SK** SVENSKA  
KOMMUNFÖRBUNDET

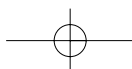


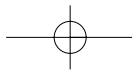


# På spåret

– en studie om pendling och regionförstoring

 SVENSKA  
KOMMUNFÖRBUNDET





© Svenska Kommunförbundet

Utredningssektionen  
118 82 Stockholm

Arena för Tillväxt  
118 82 Stockholm

1:a upplagan, maj 2003

ISBN: 91-7289-180-7

*Text:* Elisabeth Gillingsjö, Roland Lexén, Måns Norberg & Jan Torége

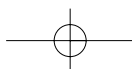
*Tryckeri:* Sjuhäradsbygdens Tryckeri AB, Borås

*Grafisk form & produktion:* Elisabet Jonsson, SK

*Omslagsillustration:* Jan Olsson Form & Illustration AB

Satt i AGaramond och **Folio**

*Omslag:* Rives Tradition naturvit 250 gr *Inlaga:* Agrippina Offset 100 gr



# Förord

ANTALET PENDLARE har ökat under en längre period; en utveckling som främst kan spåras till förbättrade kommunikationer, men även till en ökad acceptans för pendling. Allt fler väljer idag boendeort utifrån andra aspekter än att det ligger nära arbetet och människor är idag mer benägna att pendla även långa sträckor för såväl arbetets som boendets skull.

Ökad pendling förbättrar arbetsmarknadens funktionalitet. Genom pendlingen kan utbud och efterfrågan av arbetskraft lättare möta varandra, vilket ökar förutsättningarna för en mer varierad och dynamisk arbetsmarknad.

*På spåret* riktar sig i första hand till regionala och lokala politiker och tjänstemän samt även till lokala arbetsgivare som har intresse för frågor som rör pendling, demografi, sysselsättning och infrastruktur liksom hur dessa variabler i samverkan påverkar en regions tillväxtförmåga. Svenska Kommunförbundet och Arena för Tillväxt hoppas att rapporten skall bidra med kunskap om pendlingens orsaker och möjligheter samt dess betydelse för den lokala arbetsmarknaden. Den är också tänkt att utgöra ett stöd för kommunernas strategiska arbete för lokal och regional tillväxt.

Rapporten har utarbetats på Svenska Kommunförbundet av Jan Torége (projektledare) och Måns Norberg samt Roland Lexén och Elizabeth Gillingjö från Arena för Tillväxt.

Stockholm i maj 2003

*Per Sandgren*  
Sektionschef  
Svenska Kommunförbundet

*Anders Flanking*  
Projektchef  
Arena för Tillväxt

# Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	7
2. Pendlingen mellan åren 1995 och 2000	11
3. Boendependling eller arbetspendling?	15
4. Arbetsmarknad och kommunikationer påverkar pendlingen	27
5. Var finns störst potential för regionförstoring?	31
6. »Ju större utpendlingsmöjligheter, desto fler inflyttare«	35
Bilaga 1:	
Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen	43
Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen	50
Tabell C • Antal nya utpendlare samt index år 2000	57
Tabell D • Antal nya inpendlare samt index år 2000	64
Bilaga 2:	
Lokala arbetsmarknader och kommungrupper	71
Referenser	80

# Sammanfattning

ÅR 2002 GAV Svenska Kommunförbundet och Arena för tillväxt ut rapporten *Mot strömmen – en studie om inflyttningen till mindre kommuner*. Vi konstaterade då ett stort intresse för frågor rörande befolkning, flyttströmmar och arbetsmarknad. I denna studie går vi vidare i analysen av de lokala arbetsmarknadernas utveckling och studerar hur pendlingen utvecklats i Sverige under perioden 1995 till 2000. Fokus ligger på att hitta såväl individuella orsaker som omvärldsfaktorer till varför människor pendlar samt hur dessa orsaker och faktorer kan skilja sig mellan olika regioner. Vi resonerar också kring fördelarna med att de lokala arbetsmarknaderna i högre utsträckning integreras med varandra genom ökat pendlingsutbyte.

Pendlingen har under lång period ökat i Sverige. År 2000 pendlade nästan 1,2 miljoner människor eller 29 procent av den arbetande befolkningen över en kommungräns. Mellan åren 1995 och 2000 ökade pendlingen med 2,6 procentenheter.

I undersökningen har vi delat in de som började pendla år 2000 i ett antal kategorier; de som pendlar för boendets skull (**boendependlare**) och de som pendlar arbetets skull. Den förstnämnda gruppen består av pendlare som bytt boendekommun men inte arbete, den andra gruppen delar vi upp i de som tidigare varit arbetslösa (**ar-**

**betspendlare**) och de som bytt arbete (**karriärpendlare**). Det finns också en fjärde kategori pendlare som definieras av att de är **nya i arbetskraften**. Boendependlarna och arbetspendlarna utgjorde 17 respektive 14 procent av samtliga nya pendlare, karriärpendlarna 39 procent och pendlare som var nya i arbetskraften 30 procent.

Boendependlarna var överrepresenterade i åldrarna 20–39 år, arbetspendlarna i åldrarna 29–39 år och karriärpendlarna bland de något äldre (40–59 år). Fram till trettioårsåldern var fördelningen mellan de olika pendlingskategorierna likartad mellan könen. Efter denna ålder, då många familjer skaffar barn, minskar pendlingen totalt sett bland kvinnor medan framförallt karriärpendlingen ökar bland män. Vi ser att män pendlar längre sträckor och oftare använder bil. De möjligheter till yrkesspecialisering och ökad lön som större lokala arbetsmarknader erbjuder utnyttjas inte av kvinnor i samma utsträckning som män och detta gäller speciellt i åldrar då många skaffar barn.

Det är främst välutbildade män som pendlar. Detta gäller dock framförallt pendlingen i eller till storstadsregionerna. Till mindre kommuner kan det vara helt andra grupper som i huvudsak pendlar, exempelvis lågutbildade äldre eller yngre män till industrikommuner eller kvinnor i alla åldrar till kommuner med stor offentlig sektor.

Det finns tydliga samband mellan bra arbetsmarknad och pendling samt mellan goda kommunikationer och pendling. Kommuner med bra arbetsmarknad har ofta påtagligt ökat inpendlingen till kommunen. De kommuner där utpendlingen har ökat mest är de som drabbats hårt av företagsnedläggningar som exempelvis Karlsborg, Arboga och Bengtsfors. Ett tecken på att kommunen har en väl fungerande arbetsmarknad är om såväl in- som utpendlingen ökat kraftigt – tre exempel på detta är Vänersborg, Uddevalla och Tierp.

De förbättrade kommunikationerna runt Mälardalen har haft positiva effekter på såväl pendling som befolkningsutveckling. Utbyggnaden av Mälar- och Svealandsbanan har markant ökat in- och utpendlingen till och från Strängnäs, Eskilstuna, Örebro, Arboga, Kungsör, Köping, Västerås, Enköping och Håbo. Ett tidigare stort flyttunderskott i området har förbytts till flyttöverskott i samtliga dessa kommuner år 2002.

Utifrån resultaten har vi valt ut fem kommuner och genomfört en intervjustudie med representanter från dessa. Tierp är exempel på en kommun som utifrån en tydlig strategi valt att knyta sig samman med arbetsmarknaderna i Uppsala, Gävle och Stockholm. Man marknadsför sig som en attraktiv boendekommun för barnfamiljer och satsar på förbättrade kommunikationer till omgivande kommuner.

Norrköping och Linköping är två av Sveriges större kommuner. Tillsammans med övriga kommuner i länet uppgår befolkningen där till drygt 400 000 invånare. Strategin är att de, tillsammans med länets kommuner, ska formera den fjärde största arbetsmarknadsregionen i Sverige efter Stockholm, Göteborg och västra Skåne.

I Rättvik och Arboga är det utpendlingen som dominerar. Arboga är exempel på en kommun som trots stora företagsnedläggningar kunnat behålla sin befolkning tack vare ökad utpendling. Rättvik är en populär boendekommun vid Siljan med stor andel karriärutpendlare.

Hur medvetna politiker och tjänstemän i kommunerna är om frågor som rör pendling och regionförstoring varierar. Många har en klar bild av hur sambanden ser ut och vad man vill göra, medan andra har kännedom om frågorna men inte riktigt kommit lika långt i processen. Från att många kommuner tidigare konkurrerat om boende- och arbetsplatser har medvetenheten ökat om behovet av samverkan för att underlätta branschdiversifiering och kompetensförsörjning inom regionen.

Sammanfattningsvis ser vi ett antal viktiga konsekvenser av förbättrade pendlingsmöjligheter:

- att människor får fler alternativ i sina val av boende och arbete
- att efterfrågan och utbud av arbetskraft lättare kan mötas
- att sårbarheten minskar vid struktur- omvandling på lokal nivå
- att utbytet av idéer, kunskap och erfarenheter mellan aktörer på arbetsmarknaden ökar.

För den offentliga sektorn handlar det om att underlätta och stödja människors val av boende och arbete. Det kan exempelvis vara att investera i infrastruktur, öka tillförlitligheten i kommunikationer, förenkla taxsystem, eller verka för god flexibilitet i arbetslivet. Detta är viktiga frågor för kommunerna som ofta kräver en gemensam regiontanke och en strategi där kommunerna ser sig som delar i en helhet.

# 1. Inledning

FORSKNING VISAR att ekonomisk framgång främst avgörs av storleken på och samspelet mellan olika aktörer inom den lokala arbetsmarknaden. Eftersom flertalet kommuner utgör en del av en större arbetsmarknadsregion måste fokus ligga på samverkan mellan kommunerna i regionen och på att skapa långsiktigt hållbara utvecklingsstrategier för framtiden.

I januari 2002 presenterade Kommunförbundet och Arena för Tillväxt rapporten *Mot strömmen*, som handlade om inflyttningen till mindre kommuner. Vi konstaterade då att det finns ett stort intresse för frågor som rör befolkning, flyttströmmar och arbetsmarknad. För att få ett sammanfattande intryck av den lokala arbetsmarknadens utveckling så saknades det dock en viktig pusselbit, nämligen pendlingen.

Ökad in- eller utpendling ses ofta som mindre intressant än en befolkningsökning, men för en arbetsmarknadsregions framgång är denna faktor väl så viktig. Ökad pendling påverkar såväl storleken som funktionaliteten hos en lokal arbetsmarknad. Kommunerna har mycket att vinna på en ökad samverkan kring denna fråga. Att däremot konkurrera med grannkommunerna om befolkningsunderlaget är ett nollsummespel som inte bidrar till att regionens potential utnyttjas på ett optimalt sätt.

## Vad talar för pendling?

Undersökningen visar att pendlingen över kommungränserna ökar för nästan samtliga kommuner. Orsaken till detta kan sökas i ett flertal faktorer men det faktum att acceptansen för att pendla hela tiden ökar och att möjligheterna att göra detta kontinuerligt förbättras ställer de lokala beslutsfattarna inför delvis nya förutsättningar och utmaningar. Hur kan man utnyttja de möjligheter som en rörlig arbetskraft ger? Pendlingen är ett resultat av att kommuner blir mer och mer beroende av sin närmaste omgivning och ibland borde därför perspektivet flyttas från den kommunala till den regionala nivån. Med ökad pendling kan en positiv arbetsmarknadsutveckling i en kommun påverka hela regionen samtidigt som pendlingen i sig kan skapa bättre fungerande arbetsmarknader och vara en källa till ekonomisk utveckling. En utmaning för många kommuner borde därmed vara att stimulera pendlandet och därmed utbytet av människor med olika utbildning, kunskaper och erfarenheter såväl inom kommunen som över kommungränserna.

Sverige brukar i vissa sammanhang delas in i 100 lokala arbetsmarknader (LA).<sup>1</sup> Detta är ingen administrativ indelning utan gränserna dras utifrån hur arbetskraften rör sig mellan arbete och hem. Regionerna förändras således över tiden utifrån hur pendlingsmönstren förändras. Det största LA-området är Stockholm, där det bor 2,2 miljoner människor fördelade på 36 kommuner (inklusive Knivsta). Den yrkesarbetande befolkningen i Stockholms LA uppgår till knappt 1,1 miljoner och antalet pendlare som korsar en kommungräns är 2000 inom detta område uppgick till drygt 443 000. Pendlingen inom Stockholms LA stod för 37 procent av all pendling över kommungränserna i Sverige. I andra ändan återfinns Sorsele kommun med 3 200 invånare som utgör en egen lokal arbetsmarknad. Totalt finns det 46 kommuner, företrädesvis glesbygdskommuner, som utgör en egen LA och därmed har mycket liten pendling till och från andra kommuner.

Svenskar flyttar i relativt liten utsträckning mellan olika regioner och de flyttningar som är direkt kopplade till situationen på arbetsmarknaden uppgår till endast cirka 20 procent av det totala antalet flyttare.<sup>2</sup> De lokala arbetsmarknaderna blir på detta sätt relativt stängda mot varandra. Med de välfärdssystem och den arbetsmarknad som vi har i Sverige idag kommer problem med låg sysselsättning, dålig sysselsättnings-tillväxt eller arbetskraftsbrist inte att lösas genom stora regionala omflyttningar av arbetskraften. Lösningarna på dessa problem kan man istället försöka finna inom det egna lokala arbetsmarknadsområdet eller genom ökad samverkan och utbyte med närliggande LA.

Den sysselsättningsförändring som sker inom en region är i stor utsträckning ett resultat av att folk inom den lokala arbetsmarknaden byter bransch eller att folk rekryteras till, eller lämnar, arbetsmarknaden. En strukturomvandling sker således till allra största delen som en lokal arbets-

marknadsprocess där det mellanregionala flyttandet spelar mindre roll. Eftersom det mellanregionala flyttandet är trögt kommer regionens storlek att ha stor betydelse för hur arbetsmarknaden utvecklas. Stora marknader ger bättre förutsättningar för ökad mångfald av näringar och kompetenser vilket gynnar ett dynamiskt näringsliv. En större region kan sägas ha en mer självgenere- rande utveckling än vad en liten region normalt kan skapa.

För en liten lokal arbetsmarknad blir förändringsprocessen i större utsträckning beroende av flyttningar från andra regioner. I takt med att kraven på arbetskraftens kvalifikationer och specialisering ökar så ökar också svårigheterna för en liten arbetsmarknad att klara en väl fungerande matchning mellan utbud och efterfrågan av arbetskraft. För att kunna möta arbetskraftsbehovet är mindre arbetsmarknader därför mer beroende av inflyttning och inpendling än vad en större arbetsmarknad är.

På det lokala planet tenderar frågeställningarna att bli mer fokuserade på den egna kommunen och mindre på hur kommunen förhåller sig till omgivningen. Uppfattar man den egna kommunen som konkurrent till, eller komplement till andra kommuners arbetsmarknader? Ur ett regionalt perspektiv är frågan av mindre betydelse och det är kanske dags att den även ska få mindre betydelse för lokala beslutsfattare? För arbetsgivarna spelar rekryteringen av arbetskraft en viktig roll i planeringen och det är därför viktigt för dem att känna till utbudet av arbetskraft inom ett givet upptagningsområde. Vilka administrativa gränser som finns är av mindre betydelse i ett sådant resonemang. Ett förhållningssätt som betraktar de olika arbetsmarknaderna som komplement till varandra skulle kunna vara en drivkraft för utvecklingen av större lokala arbetsmarknadsområden. För lokala beslutsfattare finns det all anledning till att stimulera ett ökat utbyte med andra kommuner och att flytta fokus från det lokala till det regionala.

1. Se bilaga 2.

2. Källa: *Regionpolitiska utredningen*, SOU 2000:87.

## Vad talar mot pendling?

Ur ett tillväxtperspektiv är det mycket som talar för ökad pendling, men det finns även andra aspekter att ta hänsyn till som exempelvis miljö och jämställdhet.

Främst bör vi fråga oss hur en ökad pendling påverkar vår miljö. Har man en kort promenad eller cykeltur till arbetet påverkas inte miljön negativt och dessutom kan det egna välbefinnandet öka med den motion som detta erbjuder. Finns möjlighet att utnyttja kollektiva transportmedel så blir slitaget på miljön också lågt, men reser man långt till och från arbetet med bil så påverkas miljön negativt.

Ur ett genusperspektiv är det inte självklart att pendlingen enbart är positiv. Statistiken i denna studie tillsammans med resultat från rapporten *Effekter av framtida regionförstoring i Mälardalen*<sup>3</sup> visar att det i större utsträckning är män som drar ekonomisk fördel av pendlingen.

En annan effekt som kan upplevas negativt är att restiden blir en gråzon mellan arbete och fritid. Ibland kan ett visst arbete utföras under resan, framförallt tänka, läsa eller att ringa samtal. Hur detta arbete ska definieras blir en sak mellan arbetstagaren och arbetsgivaren. För flertalet innebär dock pendlingen att fritiden minskar.

## Uppläggning av studien

Undersökningen avser pendlingen över kommungränser åren 1995 och 2000. Vi har också genomfört en djupare studie av nya pendlare år 2000. Fokus ligger på att hitta förklaringar, såväl individuella orsaker som faktorer i omvärlden, till varför människor pendlar och hur dessa förklaringar kan skilja sig åt mellan olika kommuner. Vi resonerar också kring begreppet regionförstoring där pendling utgör en viktig ingrediens.

Studien är uppdelad i två delar – en del som baseras på statistiskt underlag och en del som byg-

ger på intervjuer med ett antal representanter för fem kommuner som vi valt att lyfta fram. Syftet med intervjustudien är att bland annat pröva om de resultat vi får fram i den kvantitativa undersökningen kan verifieras i en kvalitativ studie. Vi ville också hitta förklaringar, som inte går att få fram genom statistikmaterialet, till att människor väljer att pendla. Fem kommuner har valts ut med anledning av att de på olika sätt varit framgångsrika på, eller har potential för, att öka pendlingen till eller från kommunen. Vi ville hitta orsaker till varför just dessa fem kommuner lyckats samt om kommunerna själva haft en strategi, och aktivt verkat, för en ökad pendling.

## Statistikkällor

Statistiken har i huvudsak hämtats från Statistiska centralbyråns (SCB:s) databas RAMS (Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik) samt SCB:s statistikdatabas på [www.scb.se](http://www.scb.se).

## Definitioner

Här följer de viktigaste definitionerna och begreppen i undersökningen.

### Pendling

Med pendling avses här enbart resor till och från jobbet där pendlaren passerar en kommungräns. Pendling för studier ingår inte i begreppet.

### Dagbefolkning och nattbefolkning

Detta är två centrala begrepp i undersökningen som man behöver förstå för att kunna ta del av resultatet.

- **Dagbefolkning** = Antalet förvärvsarbetsande personer som arbetar i kommunen.
- **Nattbefolkning** = Antalet förvärvsarbetsande personer som bor i kommunen.

Dagbefolkningen är ett mått på hur många det är som arbetar i kommunen, men säger inget om hur många förvärvsarbetsande som bor där. Nattbefolkningen syftar på hur många förvärvsarbetsande det är som bor i kommunen, men säger

3. Temaplan AB, på uppdrag av länsstyrelserna i Stockholm- och Mälardalenregionen, 2003.

inget om hur många det är som arbetar i kommunen.

I studien ställs ofta **inpendlingen** i relation till dagbefolkningen och **utpendlingen** i relation till nattbefolkningen. Det vi mäter är alltså i det första fallet andelen inpendlare av totala antalet förvärvsarbetande som arbetar i kommunen (dagbefolkning) och i det senare fallet andelen utpendlare av totala antalet förvärvsarbetande som bor i kommunen (nattbefolkning). Om exempelvis nattbefolkningen ökar kraftigt i en kommun kan den proportion av befolkningen som pendlar från kommunen minska trots att *antalet* utpendlare ökar.

#### Fyra kategorier av pendlare

Vi har genom statistik identifierat fyra grupper av pendlare och namngett dessa efter det mest sannolika skälet till att man börjat pendla.

1. **Boendependlare** = Person som bytt boendekommun, men inte arbetskommun.
2. **Arbetspendlare** = Tidigare arbetslös som fått arbete i annan kommun än boendekommunen.
3. **Karriärpendlare** = Förvärvsarbetande som bytt arbetskommun, men inte boendekommun.
4. **Pendlare som är ny i arbetskraften**

Dessutom finns det två små grupper av pendlare som bytt både arbetskommun och boendekommun. De som tidigare varit arbetslösa har klassificerats till grupp 2 och de som haft arbete har förts till grupp 1.

Som **boendekommun** anges den kommun som pendlaren var mantalsskriven i. Som **»tidigare arbetslös«** definieras den person som erhållit någon form av arbetslöshetsersättning under

perioden innan anställningen. Denna definition medför dock en viss underskattning av antalet arbetslösa eftersom det finns arbetslösa som saknar arbetslöshetsersättning, exempelvis socialbidragstagare eller personer med avgångsvederlag. Socialbidragstagare som får arbete och börjar pendla blir här definierade som nya i arbetskraften och personer med avgångsvederlag blir definierade som karriärpendlare.

#### Kommungrupper och lokala arbetsmarknader

Förutom kommuner används även **kommungrupp** som indelning. Dessa delar in Sveriges kommuner i nio grupper; utifrån uppgifter om folkmängd, läge, tätortsgrad, invånare per kvadratkilometer, pendling samt näringsstruktur. De nio grupperna är storstäder, förortskommuner, större städer, medelstora städer, industrikommuner, landsbygdskommuner, glesbygdskommuner, övriga större kommuner och övriga mindre kommuner.

**Lokala arbetsmarknader (LA)** är en funktionell indelning av Sverige utifrån hur arbetskraften pendlar mellan arbete och hem. Den minsta beståndsdelen i ett LA är en kommun och om pendlingen till och från kommunen är liten kan kommunen utgöra ett eget LA. Om pendlingsrörelserna mellan två kommuner är någorlunda stora bildar dessa ett gemensamt LA. Det största LA-området är Stockholm som innefattar 36 kommuner. Det finns idag 100 LA-områden enligt SCB, men utifrån hur pendlingsströmmarna förändras över tiden förändras även antalet LA.

I bilaga 2 finns mer information liksom tabell som visar vilken kommungrupp och LA var kommun tillhör.

## 2. Pendlingen mellan åren 1995 och 2000

PENDLINGEN MELLAN olika kommuner varierar kraftigt beroende på hur arbetsmarknaden ser ut, befolkningstätheten, hur kommunernas befolkningscentra ligger i förhållande till varandra samt hur bra kommunikationerna är. Ytterligare faktorer som kan inverka på pendlingsbenägenheten är graden av samverkan mellan kommunerna samt vilken inställning människor i regionen har till pendling. Vad upplevs som rimliga avstånd? Hur väger man värdet av att ha ett arbete mot kostnaden för att pendla och förlusten av fritid?

År 2000 pendlade 1,2 miljoner människor eller 29 procent av den förvärvsarbetande befolkningen över en kommungräns. Nästan en tredjedel av den arbetande befolkningen arbetade alltså i en annan kommun än den de bodde i.

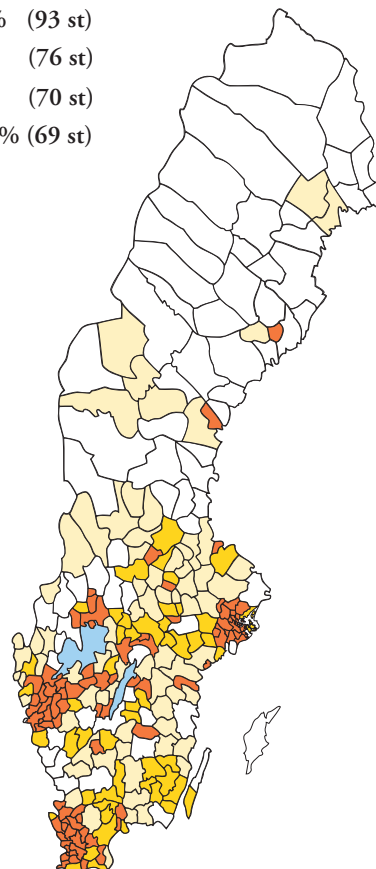
I studien används i huvudsak andel inpendlare i förhållande till dagbefolkningen eller andel utpendlare i förhållande till nattbefolkningen som storleks- och förändringsmått. När vi redogör för en ökning eller minskning av andelen pendlare så avses en ökning eller minskning av andelen pendlare *i förhållande till* dag- eller nattbefolkningen.

### Högst inpendling till storstadskommuner

Högst andel inpendlare hade kommunerna i Stockholms län, västra Skåne samt ett stort antal kommuner runt Göteborg och upp mot Vänern. Liten andel inpendlare hittar vi främst i Norr-

Karta 1 • Andelen inpendlare bland dagbefolkningen år 2000; procent

- Fler än 25% (93 st)
- 20–25% (76 st)
- 15–20% (70 st)
- Färre än 15% (69 st)



Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

land, men även bland kommunerna i västra och norra Värmland samt i ett antal kommuner i mellersta Götaland (se karta 1 på sidan 11).

År 2000 fanns det 15 kommuner där inpendlarna stod för mer än 50 procent av dagbefolkningen i kommunen (se bilaga 1, tabell A). Alla 15 var förortskommuner till Stockholm, Göteborg eller Malmö. I Solna var det endast 14 procent av dagbefolkningen som även bodde i kommunen. Av de 24 kommuner där andelen inpendlare var mindre än 10 procent av dagbefolkningen var det endast fyra kommuner som inte låg i Norrland.

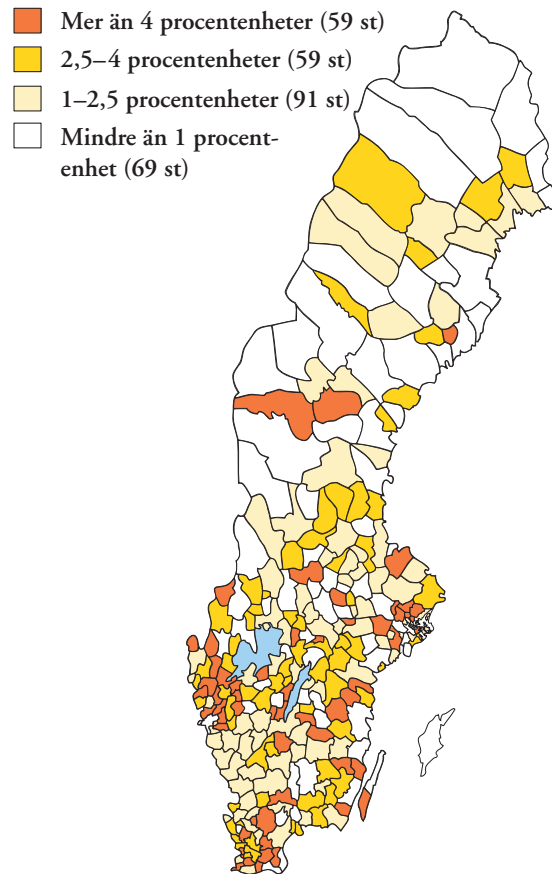
Mellan åren 1995 och 2000 ökade inpendlingen som andel av dagbefolkningen i nästan samtliga kommuner (se tabell A i bilaga 1). Andelen inpendlare minskade i endast 27 kommuner, medan den ökade i hela 262 kommuner. Inpendlingen ökade med 166 000 personer (2,6 procentenheter av dagbefolkningen).

I flera län har pendlingen ökat kraftigt. Ofta är det några kommuner i ett län som har en bra arbetsmarknad och ökad inpendling medan motsatsen kan gälla för andra kommuner i länet. Detta medför att det är svårt att se några geografiska mönster för hur pendlingen förändrats över tiden. Arbetskraften i regionen pendlar till de kommuner som har en bra arbetsmarknad. Som en konsekvens av detta dämpas inpendlingen till kommuner i länet där efterfrågan på arbetskraft är lägre.

Några mönster kan ändå urskiljas. Inpendlingen har minskat eller endast ökat måttligt i många norrlandskommuner och vi kan se en ökad inpendling i Västra Götaland samt i delar av Skåne, Stockholm, Östergötland, Kalmar och Jämtlands län (se karta 2).

Andelen inpendlare till Habo i Jönköpings län ökade med hela 10 procentenheter åren 1995–2000. Andra kommuner där inpendlingen markant ökat var Södertälje, Vaggeryd, Kumla, Torsås, Orust och Ale. Det som framförallt kännetecknar kommuner som haft en ökad inpendling är bra utveckling av arbetsmarknaden. En annan påverkande faktor är förbättrade kommunikationer.

**Karta 2 • Förändring 1995–2000 av andelen inpendlare bland dagbefolkningen; procentenheter**



Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Flertalet av de kommuner där inpendlingen minskade mellan åren 1995 till 2000 var glesbygdskommuner som till exempel Norsjö och Vilhelmina. Störst var dock minskningen i Härnösand, nästan 6 procentenheter. De förortskommuner och större städer dit inpendlingen i förhållande till dagbefolkningen minskade var Vaxholm, Botkyrka, Sundsvall, Skellefteå, Ekerö och Göteborg.

### Låg utpendling från residensstäder

Antalet utpendlare borde logiskt vara lika många som antalet inpendlare, men det finns en liten skillnad som beror på att det finns personer som är folkbokförda i Sverige men som arbetar för

svenska företag och organisationer utomlands och därför blir definierade som utpendlare. Däremot ingår inte personer som pendlar till eller från våra grannländer Danmark, Finland och Norge, vilket medför en viss underskattning av pendlandet i kommuner som gränsar till dessa länder. År 2000 fanns det nästan 1,2 miljoner utpendlare vilket är ungefär 10 000 fler än antalet inpendlare.

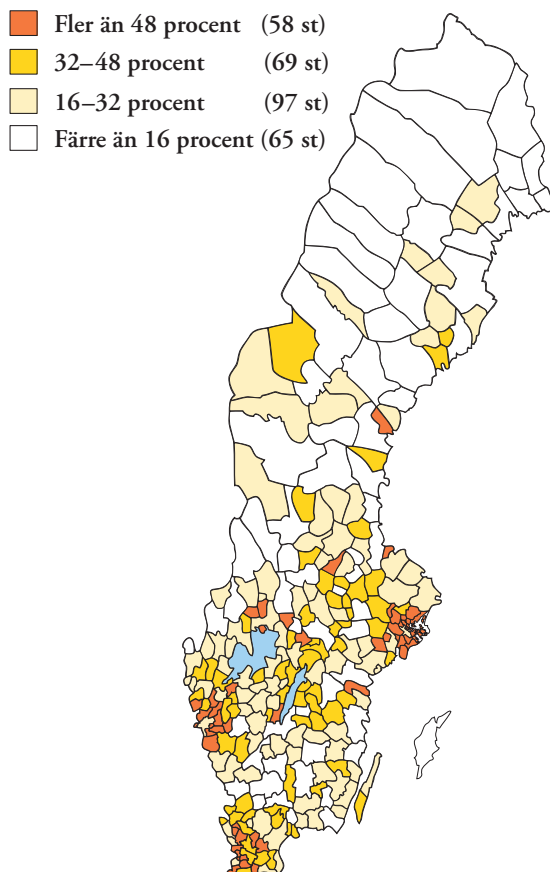
Inte överraskande var utpendlingen störst från förortskommuner till Stockholm, Göteborg och Malmö (se bilaga 1, tabell B). Detta är kommuner som avståndsmässigt ligger nära en stor stad med allt vad detta innebär av stort arbetsutbud och bra kommunikationer. Först på 34:e respektive 35:e plats kommer två kommuner som inte ligger i

närheten av de tre största städerna, nämligen Lekeberg och Hammarö – två mindre kommuner som ligger nära Örebro respektive Karlstad.

Låg andel utpendlare har kommuner som utgör en egen lokal arbetsmarknad samt flertalet av residensstäderna. Kommuner som utgör en egen lokal arbetsmarknad har med automatik en låg pendling eftersom definitionen av en lokal arbetsmarknad baseras på hur stor just pendlingen är till grannkommunerna. Från residensstäderna är andelen pendlare låg eftersom de befolkningmässigt ofta är väldigt stora i förhållande till grannkommunerna.

De geografiska mönstren är inte så tydliga vad gäller förändringen av utpendlingen. Om man ser till de kommuner där utpendlingen har ökat mest så hittar vi främst kommuner som haft stora företagsnedläggningar som exempelvis Bengtsfors, Arboga och Karlsborg, men också kommuner som fått förbättrade kommunikationer som Vänersborg och Enköping (se tabell B i bilaga 1). Bland kommuner där utpendlingen markant har minskat återfinns främst kommuner som haft bra arbetsmarknadsutveckling som exempelvis Kungälv och Vaggeryd. Ökningen av utpendlingen har också varit måttlig i förortskommunerna till Göteborg och Stockholm. Detta är ofta en konsekvens av en kraftigt ökad nattbefolkning snarare än en minskning av antalet utpendlare (se karta 4 på sidan 14).

**Karta 3 • Andel utpendlare bland nattbefolkningen år 2000; procent**

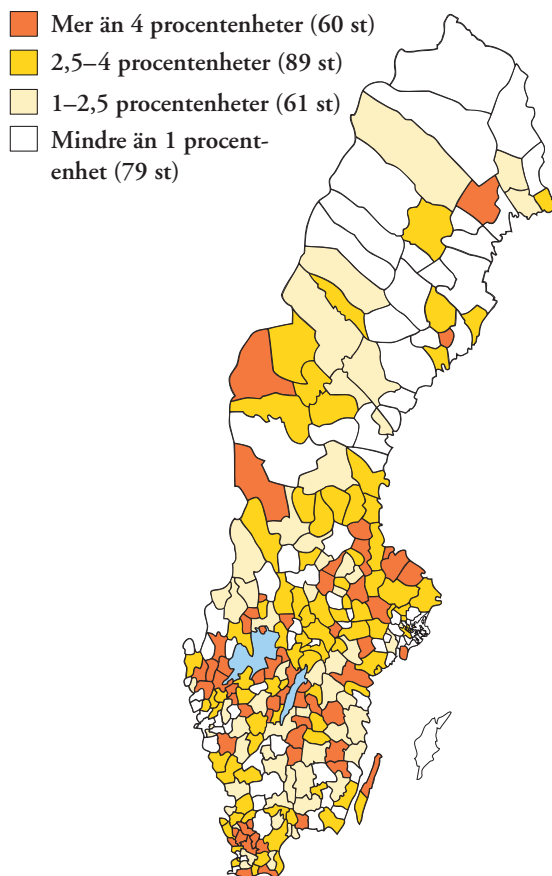


Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

### Största pendlingsökningen – från Vadstena till Motala

Hittills har vi studerat hur in- respektive utpendlingen totalt sett utvecklats i kommunerna över perioden 1995 till 2000. I detta avsnitt visar vi istället mellan vilka två enskilda kommuner som pendlingen förändrats mest. Det mått som används är hur stor andel av en kommuns nattbefolkning som pendlar ut till en annan enskild kommun och det är förändringen i procentenheter mellan åren 1995 och 2000 som avses. Observera att resultaten inte enbart påverkas av en förändring av antalet utpendlare utan också av ökad eller minskad nattbefolkning.

#### Karta 4 • Förändring 1995–2000 av andelen utpendlare bland nattbefolkningen; procentenheter



Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Utpendlingen ökade kraftigt från Vadstena till Motala under den studerade perioden<sup>4</sup>. Detta är ett exempel på en attraktiv mindre kommun som ökat utpendlingen mot en större stad. Många vill bo på landsbygden, men ha pendlingsavstånd till en större stad.

Den andra typen, där utpendlingen till en annan enskild kommun ökat markant, är de som haft en dålig arbetsmarknadsutveckling, exempelvis Karlsborg, Smedjebacken och Bengtsfors.

4. Störst var ökningen av utpendlingen mellan Boden och Luleå (11,3 procentenheter), men detta beror på flytten av sjukhuset i Boden till andra sidan gränsen mot Luleå. Man har alltså inte bytt arbete, utan det är snarare arbetet som bytt kommun. Denna uppgift är därför exkl. i tabell 1.

Utpendlingen ökade generellt mellan flertalet kommuner mellan åren 1995 och 2000. Men det förekom undantag där utpendlingen till en enskild kommun minskade. Minskad utpendling till en enskild kommun beror främst på två saker – förbättrad arbetsmarknadsutveckling i utpendlingskommunen eller försämrad utveckling av arbetsmarknaden i inpendlingskommunen.

Tabell 1 • Kommuner med störst ökning respektive minskning av utpendlingen till en annan enskild kommun åren 1995–2000

Utpendlingskommun	Inpendlingskommun	Förändring 1995–2000 antal	procentenheter
Vadstena	Motala	273	7,8
Vännäs	Umeå	164	5,9
Ockelbo	Gävle	124	4,9
Nynäshamn	Stockholm	706	4,2
Smedjebacken	Ludvika	138	3,9
Grästorp	Trollhättan	118	3,9
Mullsjö	Jönköping	177	3,9
Grums	Karlstad	84	3,8
Ydre	Tranås	80	3,8
Sandviken	Gävle	550	3,6
Östhammar	Uppsala	401	3,6
Bjuv	Helsingborg	220	3,6
Karlsborg	Skövde	94	3,5
Trelleborg	Malmö	717	3,4
Hammarö	Karlstad	222	3,3
Sala	Västerås	342	3,2
Kil	Karlstad	78	3,2
Heby	Uppsala	248	3,2
Älvkarleby	Gävle	159	3,1
Nora	Örebro	130	3,1
Tierp	Uppsala	331	3,1
Tranemo	Gislaved	183	3,1
Boxholm	Linköping	70	3,0
Karlsborg	Tibro	82	3,0
Bengtsfors	Uddevalla	129	3,0
[...]			
Kungsör	Arboga	-72	-2,2
Strömstad	Uddevalla	-94	-2,3
Kungsör	Köping	-97	-3,2
Dals-Ed	Bengtsfors	-94	-4,5
Malå	Norsjö	-75	-4,6
Härnösand	Sundsvall	-661	-5,1

Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.