

Pendling till och från arbetet

MED INRIKTNING PÅ PERIODEN 2006-2011



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Förord

I slutet av år 2008 kom rapporten ”Pendlare utan gränser?” från Sveriges Kommuner och Landsting och Arena för tillväxt. Den handlade om pendling och regionförstoring utifrån ett lokalt och regionalt perspektiv. Mäniskor har blivit allt mer benägna att pendla långa sträckor för såväl arbets- som boendets skull. Frågan är om denna utveckling avtar, eller om pendlingen fortsätter att öka i samma takt som tidigare?

Under hösten 2012 har Björn Stångberg från Södertörns högskola uppdaterat valda delar ur denna rapport. I den tidigare rapporten beskrevs pendlingens utveckling från åren 1993 till 2006. I denna rapport redovisas pendlingen fram till 2011, med betoning på perioden 2006-2011.

Rapporten ska läsas mot bakgrund av den tidigare rapporten ”Pendlare utan gränser?”. Denna rapport är i första hand en uppdatering av delar av det siffermaterial som där presenteras, men med en fördjupning kring några områden i Sverige där pendlingsutvecklingen varit extra stor.

Rapporten är skriven av Björn Stångberg, praktikant, med Jan Torége, på sektionen för lokal och regional utveckling, som handledare.

Stockholm i mars 2013

Christer Östlund

Sektionschef, lokal och regional utveckling

Innehållsförteckning

Förord	2
Innehållsförteckning	3
Sammanfattning	4
Bakgrund	6
Syfte	6
Metod	6
Definitioner	7
Pendlingen 1993-2011	9
Regionala skillnader i pendling	11
Den regionala utvecklingen 2006-2011.....	11
Störst utpendlingsökning i Motala	12
Störst inpendlingsökning i Karlsborg.....	14
Trender och faktorer som påverkar pendlingen	16
Olika kategorier av pendlare	17
Frivillighet vis á vis anpassning	18
Livet som pendlare	21
Mental regionsförstoring eller ändrad syn på arbetet?.....	21
Pendlaren	22
Pengar, restiden, pålitligheten och bekvämligheten	23
Bilaga 1	26
Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen 2006-2011.....	26
Bilaga 2	33
Pendlare i förhållande till dagbefolkningen 2006-2011	33

Sammanfattning

- År 2011 pendlade nästan 1,5 miljoner förvärvsarbetande över en kommungräns till och från arbetet. Det är en ökning med mer än en halv miljon jämfört med år 1993.
- År 2011 pendlade ca en tredjedel av samtliga förvärvsarbetande, år 1993 var motsvarande andel en fjärdedel.
- Den största ökningen av pendlingen skedde redan under 90-talet. Under 00-talet har pendlingen stadigt ökat men i svagare takt än under 90-talet. År 2011 innebar ett trendbrott. För första gången sedan 1993 minskade pendlingen.
- Tre viktiga orsaker till den ökade pendlingen; strukturomvandlingen av arbetsmarknaderna, ökad benägenhet att pendla längre sträckor (mental regionförstoring), samt förbättringar i infrastrukturen och i transportsystemen som medfört ökad tillgänglighet.
- En bidragande orsak till att pendlingssiffrorna ökat under lång period är att befolkningen ökat i områden där kommunerna avståndsmässigt ligger nära varandra och minskat i lands- och glesbygdskommuner där avstånden är stora och pendlingen låg.
- Pendlingen har sedan år 2006 ökat måttligt. Störst var ökningarna 2007 och 2008. År 2009 och 2010 var ökningstakten låg och 2011 minskade andelen pendlare i Sverige. Under perioden 2006-2011 har pendlingen ökat med 1,5 procentenheter, från 31 procent till 32,5 procent.
- Avmattningen har varit störst i storstäderna och framförallt i Stockholms län där andelen pendlare endast ökat med 0,3 procentenheter under perioden 2006-2011.
- I 30 kommuner har utpendlingen i förhållande till nattbefolkningen ökat med 4 procentenheter eller mer under perioden 2006-2011. Det är framförallt i varuproducerande kommuner, samt i kommuner som tidigare definierats som varuproducerade kommuner, som andelen utpendlare ökat mest. Störst var ökningen i Motala och Hallstahammar med 7,3 respektive 6,8 procentenheter.

- Inpendlingen har ökat med mer än 4 procentenheter i 33 kommuner. Störst ökning har skett i Karlsborg och Ekerö med 10,1 respektive 8,6 procentenheter.

Bakgrund

Syfte

Syftet med denna rapport är att uppdatera valda delar av rapporten ”Pendlare utan gränser?” som gavs ut av Sveriges Kommuner och Lands-ting tillsammans med Arena för Tillväxt i slutet av 2008.

Fokus i denna rapport ligger på hur pendlingen utvecklats under perioden 2006-2011. Rapporten uppmärksammar också ett antal regioner där pendlingen utvecklats i en snabbare takt än i övriga delar av landet.

Utgångspunkten för att förklara förändring i pendling är att ta utgångspunkt i den rationella individen. Vi utgår från att varje förvärvsarbetare eller ny person i arbetskraften fattar beslut på basis av största möjliga nytta givet möjliga valalternativ till att arbetspendla eller att inte arbetspendla. Detta är ett privat beslut som de flesta delar med sin partner eller familj, men beslutshorisonten är individens egen nyttokalkyl. Förvärvsarbetare pendlar därför att de i någon mening tjänar på det i förhållande till att inte arbetspendla.¹ Marginalnyttan av att pendla en längre sträcka till ett arbete kan vara allt ifrån några extra tusenlappar i lönekuvertet, att slippa arbetslösheten på hemorten eller att kunna kombinera ett drömboende med ett befintligt arbete. Men det är individens marginalnytta som får förvärvsarbetare att börja eller fortsätta att arbetspendla.

Metod

Studieobjektet i denna skrift är pendlare på arbetsmarknaden. Två källor används: dels uppgifter om pendling från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS), dels egna utdrag ur SCB:s databaser. Pendling mäts av SCB som antal förvärvsarbetare som passerar en kommungräns till och från sitt förvärvsarbete. Övrigt resande, som t.ex. affärsresor eller studenter som pendlar, definieras inte som arbetspendling.

I denna rapport studeras framförallt andelen utpendlare i förhållande till den förvärvsarbetande nattbefolkningen samt andelen inpendlare i förhållande till den förvärvsarbetande dagbefolkningen. Dessa kvoter mäts i procent och visar andelen pendlare i relation till övriga arbetare på arbetsmarknaden som inte pendlar till arbetet. Varje individ på arbetsmark-

¹ SKL: ”Pendlare utan gränser?”, 2008.

naden som pendlar är en utpendlare i sin bostadskommun och en inpendlare i sin arbetsortskommun.

Definitioner

Vi använder oss av Statistiska centralbyråns (SCB:s) registerbaserade arbetsmarknadsstatistik, RAMS. Om inte annat nämns så mäts pendlingen utifrån antalet utpendlare i förhållande till den förvärvsarbetande nattbefolkningen i respektive kommun.

Nattbefolkning = antalet förvärvsarbetande individer som bor i kommunen.

Dagbefolkning = antalet förvärvsarbetande individer som arbetar i kommunen.

LA-region = Lokal arbetsmarknadsregion. När pendlingen ökar och arbetspendlare reser längre sträckor sker det en regionförstoring. Genom att människor rör sig över allt större geografiska områden knyts kommuners arbetsmarknader funktionellt samman i allt större LA-regioner.

Karriärpendlare = förvärvsarbetande personer som bytt kommun för arbetsstället, men inte bytt boendekommun.

Boendependlare = förvärvsarbetande personer som bytt boendekommun, men inte kommun för arbetsstället.

Den kommungruppsindelning som används är SKL:s egen indelningsgrund, där landets 290 kommuner indelas i tio kommungrupper efter en rad strukturella egenskaper uppmätta år 2011.

Storstäder (3 kommuner): Kommuner med en folkmängd som överstiger 200 000 invånare.

Förortskommuner tillorstäder (38 kommuner): Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i någon annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon av de tre storstäderna.

Större städer (31 kommuner): Kommuner med 50 000-200 000 invånare samt en tätortsgrad överstigande 70 procent.

Förortskommuner till större städer (22 kommuner): Kommuner där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i en annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet ska vara någon av de 31 större städerna i gruppen ovan.

Pendlingskommuner (51 kommuner): Kommuner där mer än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till en annan kommun.

Turism- och besöksnäringkommuner (20 kommuner): Kommuner där antalet gästnätter på hotell, vandrarhem och campingar överstiger 21 per invånare eller där antalet fritidshus överstiger 0,20 per invånare.

Varuproducerande kommuner (54 kommuner): Kommun där 34 procent eller mer av nattbefolkningen mellan 16 och 64 år är sysselsatta inom tillverkning och utvinning, energi och miljö samt byggverksamhet (SNI2007).

Glesbygdkommuner (20 kommuner): Kommun med en tätortsgrad understigande 70 procent och mindre än åtta invånare per kvadratkilometer.

Kommuner i tätbefolkad region (35 kommuner): Kommun med mer än 300 000 personer inom en radie på 112,5 kilometer.

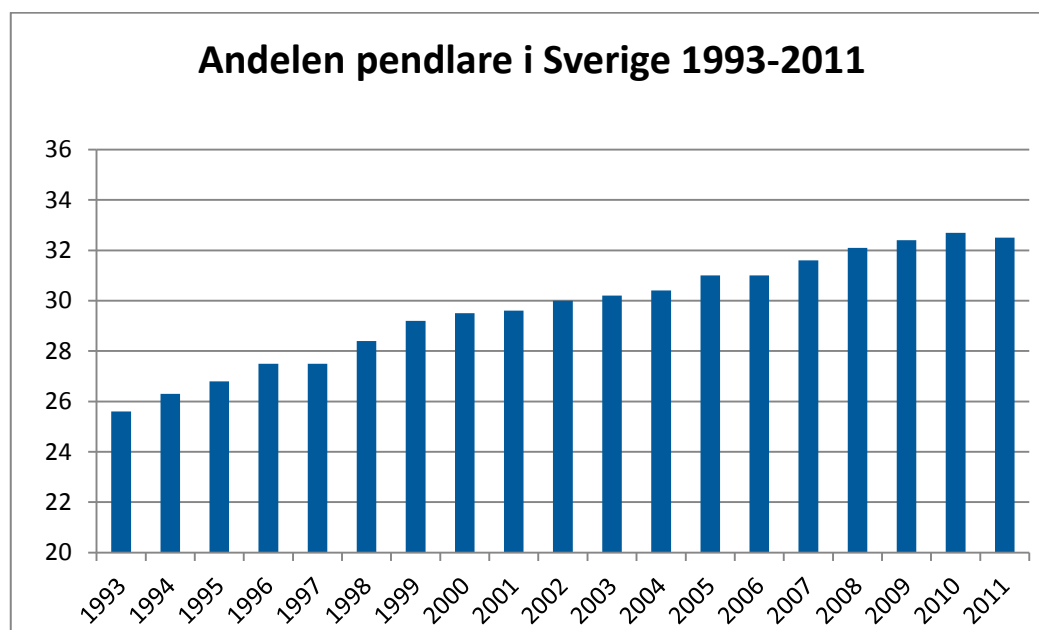
Kommuner i glesbefolkad region (16 kommuner): Kommun med mindre än 300 000 personer inom en radie på 112,5 km.

Pendlingen 1993-2011

Vid tidsseriens start, år 1993, pendlade ungefär var fjärde arbetstagare. Arton år senare pendlar ungefär var tredje förvärvsarbetare till arbetet, vilket motsvarar 1,47 miljoner förvärvsarbetare. Det är en ökning med drygt en halv miljon jämfört med år 1993.

Den största ökningen av pendlingen skedde redan under 90-talet. Under 00-talet har pendlingen kontinuerligt ökat, men i svagare takt än under 90-talet. År 2011 kom ett trendbrott. För första gången sedan 1993 minskade pendlingen räknat som andel av de förvärvsarbetande.

Diagram 1. Andelen pendlare i Sverige 1993-2011, procent



Källa: SCB

Det ökade pendlandet under 1990-talet var delvis en effekt av den penningpolitiska krisen med räntechock, valutakris, omvärldsanpassning, lågkonjunktur och några års hög arbetslöshet. Effekterna av denna kris var att arbetsmarknadens villkor kom att förändras i grunden. Ett stort antal industriarbeten, ofta i mindre kommuner, försvann under denna period för att delvis ersättas av arbeten inom den privata tjänstesektorn,

arbeten som ofta var knutna till större städer. Den arbetsmarknadsrelaterade flyttnings- och pendlingsbenägenheten ökade därför under 1990-talet.

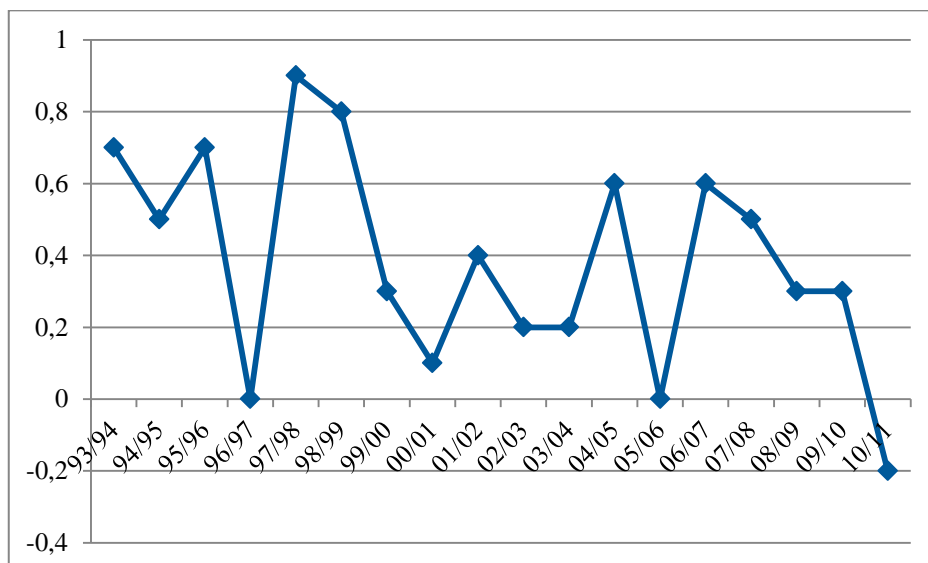
Sedan början av 1990-talet och framförallt under 2000-talet har också vår tidrumsliga uppfattning kring arbetslivet förändrats. Man kan beskriva det som en ”mental regionsförstoring”. Fler ser möjligheterna i de förändringar som skett på arbetsmarknaden. De stora prisökningarna på villor och bostadsrätter i storstäderna har också gjort det ekonomiskt lönsamt att flytta ut från storstäderna och pendla in till arbetet. Allt fler är därför beredda att pendla allt längre sträckor för att kunna kombinera ett bra jobb med ett attraktivt boende.

Den tredje viktiga orsaken till att pendlingen ökat är förbättringar i infrastrukturen och i transportsystemen som medfört ökad tillgänglighet. Ett fungerande transportsystem för pendlare innebär att fler arbetsplatser blir mer tillgängliga för fler arbetstagare. Det är en förutsättning för en ökad rörlighet på arbetsmarknaden. Ökad tillgänglighet i denna bemärkelse är ett mål i sig, och själva pendlingen till och från jobbet är ett medel som ökar möjligheterna och valfriheten för individen. Att öka tillgängligheten är därför önskvärt och en del av en effektiv samhällsplanering. Men att fler pendlar behöver inte vara eftersträvansvärt, all pendling är inte bra ur sociala och/eller miljömässiga perspektiv.

En annan bidragande orsak till att pendlingsciffrorna ökat under lång period är att befolkningen ökat i områden där kommunerna avståndsmässigt ligger nära varandra och minskat i lands- och glesbygdskommuner där avstånden är stora och pendlingen låg.

I genomsnitt har pendlingen ökat med knappt 0,4 procentenheter per år under perioden 1993-2011 (se diagram 2). Som mest ökade pendlingen under åren 1998 och 1999 med 0,9 respektive 0,8 procentenheter. Det var högkonjunktur i Sverige samtidigt som infrastruktur och kommunikationer förbättrades runt främst Mälardalsregionen.

Diagram 2. Förändring andelen pendlare 1993-2011. Procentenheter



Källa: SCB

Åren 1997 och 2006 var andelen pendlare oförändrad. År 2011 minskade pendlingen med 0,2 procentenheter. I diagram 2 framgår det att ökningen av andelen pendlare var som störst på 90-talet.

Pendlingen karakteriseras av en långsam avtagande ökningstakt, även om de årliga ökningarna är volatila eller ryckiga. Vid närmare regional och lokal granskning kan man dock se att avmattningen främst sker i storstadsområdena, men att det i övriga landet fortfarande kan vara fråga om regionalt ganska kraftiga pendlingsökningar under den senaste studerade perioden 2006-2011.

Regionala skillnader i pendling

Störst utpendling är det från storstädernas förorts- och kranskommuner. Andelen utpendlare i Sundbyberg och Salem var drygt 80 procent år 2011. Endast en av fem förvärvsarbetande som bor i dessa två kommuner har sitt arbete i boendekommunen. I de flesta förortskommuner arbetar minst tre av fem förvärvsarbetande i någon annan kommun än den egna boendekommunen.

Andelen inpendlare var år 2011 störst i Solna kommun med hela 86 procent. Nästan 9 av 10 förvärvsarbetande som arbetar i Solna bor alltså i någon annan kommun. Även inpendlingen till övriga kommuner i storstadsområdena är ofta stor, men ofta inte fullt så stor som utpendlingen. Det finns också en del mindre kommuner utanför storstadsområden som har stor inpendling som t.ex. Åstorp, Hallsberg, Perstorp och Oxelösund.

Minst andel in- och utpendlare finns i befolkningsmässigt ganska stora kommuner med långt avstånd till sina egna kommungränser som t.ex. Skellefteå och Örnsköldsvik samt på Gotland.

För en mer fördjupad genomgång av regionala skillnader hänvisas till rapporten ”Pendlare utan gränser?”, SKL, 2008.

Den regionala utvecklingen 2006-2011

Pendlingen har sedan år 2006 ökat måttligt. Störst var ökningarna 2007 och 2008. År 2009 och 2010 var ökningstakten låg och 2011 minskade andelen pendlare i Sverige. Totalt sett har pendlingen ökat från 31 procent till 32,5 procent under denna period, dvs. med 1,5 procentenheter.

Ökningen är dock inte lika stor över hela landet. Man ser bland annat en stark avmattning vad gäller ökningstakten i storstadsregionerna där pendlingen sedan tidigare är väldigt hög. Andelen pendlare i Stockholms län har endast ökat med 0,3 procentenheter under perioden 2006-2011. I flera kommuner har andelen pendlare minskat. Utpendlingen minskade i Håbo, Nykvarn, Österåker, Danderyd, Ekerö och Värmdö. Inpendlingen minskade i Sundbyberg, Stockholm, Vaxholm och Solna. Det finns undantag även i Stockholm där in- eller utpendlingen ökat en del, men totalt sett i länet så är ökningen marginell.

Frågan är vad det beror på? Har folk tröttnat på en infrastruktur som ibland innebär köer, förseningar och inställda tåg. Försöker människor i

högre utsträckning bo där de arbetar? Har antalet arbetstillfällen i förortskommunerna ökat? Har boendepreiserna i kommuner som ligger på pendlingsavstånd närmat sig storstadspriserna och har det därmed blivit mindre ekonomiskt lönsamt att kombinera ett drömboende en bit utanför storstaden med jobb i storstaden?

Det ska dock poängteras att avmattningen i Göteborgs- och Malmöregionen, inte är lika stor som i Stockholmsregionen. Ökningen av andelen in- och utpendlare ligger i båda dessa regioner på drygt 1 procentenhet, dvs. endast något lägre än genomsnittet för hela landet som var 1,5 procentenheter.

Störst utpendlingsökning i Motala

I 30 kommuner har utpendlingen i förhållande till nattbefolkningen ökat med 4 procentenheter eller mer under perioden 2006-2011. Det är framförallt i varuproducerande kommuner, samt i kommuner som i tidigare definierats som varuproducerande kommuner, som andelen utpendlare ökat. Mest ökade utpendlingen i Motala och Hallstahammar med 7,3 respektive 6,8 procentenheter (se tabell 1). Med något enstaka undantag ligger ingen av kommunerna i tabellen på nära pendlingsavstånd till Stockholm, Göteborg eller Malmö. Pendlingen riktar sig istället främst mot någon av residensstäderna.

Tabell 1 Andel utpendlare 2011 och förändring 2006-2011

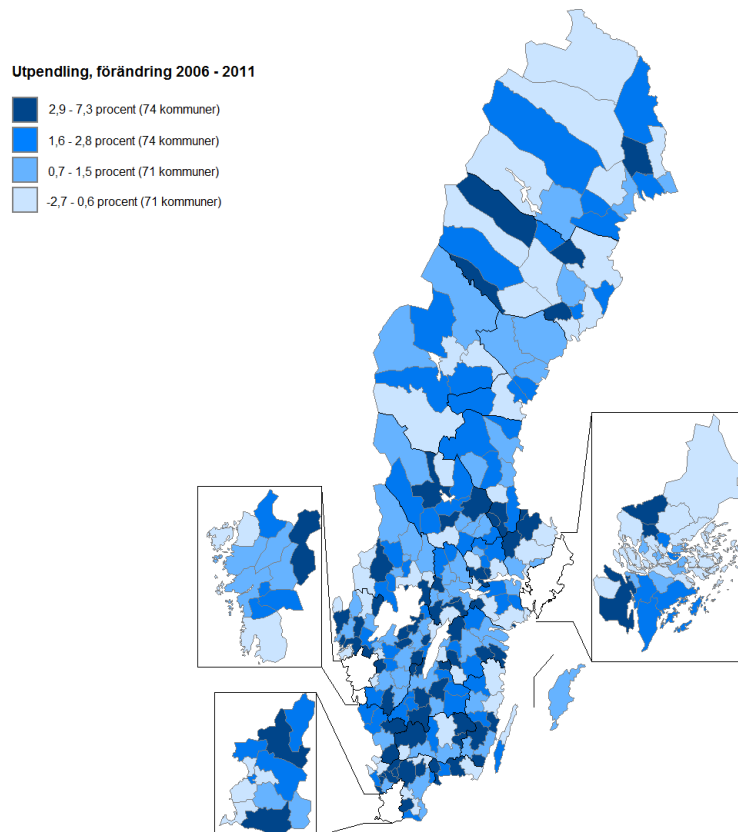
Kommun	Andel utpendlare 2011	Förändring 2006-2011, procentenheter	Kommungrupp
Motala	31,5%	7,3	Kommuner i tätbefolkad region
Hallstahammar	46,6%	6,8	Pendlingskommuner
Torsås	39,1%	6,6	Varuproducerande kommuner
Perstorp	40,2%	6,4	Varuproducerande kommuner
Landskrona	42,7%	6,1	Kommuner i tätbefolkad region
Åmål	26,8%	5,9	Kommuner i tätbefolkad region
Nybro	31,2%	5,9	Varuproducerande kommuner
Trollhättan	27,6%	5,5	Större städer
Tanum	33,2%	5,4	Turism- o besöksnäringkommuner
Åtvidaberg	46,3%	5,3	Pendlingskommuner
Uppvidinge	24,1%	5,3	Varuproducerande kommuner
Tierp	39,4%	5,1	Varuproducerande kommuner
Älvkarleby	57,2%	5,1	Varuproducerande kommuner
Kristinehamn	30,1%	5,1	Kommuner i tätbefolkad region
Östra Göinge	45,6%	5,0	Pendlingskommuner
Tidaholm	32,4%	4,9	Varuproducerande kommuner
Olofström	24,4%	4,8	Varuproducerande kommuner
Svenljunga	40,9%	4,8	Kommuner i tätbefolkad region
Gagnef	51,1%	4,6	Pendlingskommuner
Skara	38,6%	4,5	Kommuner i tätbefolkad region
Åstorp	58,5%	4,4	Förortskommuner till större städer
Norsjö	20,6%	4,4	Varuproducerande kommuner
Heby	47,2%	4,3	Pendlingskommuner
Mariestad	31,4%	4,2	Kommuner i tätbefolkad region
Sölvesborg	39,3%	4,1	Kommuner i tätbefolkad region
Örkelljunga	39,6%	4,1	Varuproducerande kommuner
Bjuv	58,7%	4,1	Förortskommuner till större städer
Hylte	26,9%	4,0	Varuproducerande kommuner
Uddevalla	30,1%	4,0	Större städer
Karlskoga	19,0%	4,0	Varuproducerande kommuner

Källa: SCB

Det är i framförallt i fyra sammanhängande områden som utpendlingen har ökat mycket under den studerade perioden 2006-2011. Området söder och väster om Gävle inklusive angränsande kommuner i Dalarna. Hela området i en cirkel runt Växjö LA-region med norra Skåne, delar av Kalmar län samt delar av Halland och västra Småland upp mot Jönköping. Södra Närke och nordöstra delarna av Västra Götaland mellan Väneren och Vättern. Man kan också notera att utpendlingen ökat i många kranskommuner till Göteborg på ca en timmas pendlingsavstånd till innerstaden.

Runt LA-regionen Stockholm-Solna – med redan höga utpendlingsnivåer på ca 60-70 procent av nattbefolkningen – så har en väldigt liten ökning av utpendlingen skett för denna period. Nivån av utpendling tycks ha stabiliserats sig kring denna nivå.

Karta 1 Utpendling, förändring i procentenheter 2006-2011



Källa: SCB

Störst inpendlingsökning i Karlsborg

Inpendlingen har ökat med mer än 4 procentenheter i 33 kommuner. Störst ökning har skett i Karlsborg och Ekerö med 10,1 respektive 8,6 procentenheter. Jämfört med utpendling är det en större variation av olika typer av kommuner som har haft en stor ökning av inpendlingen. Många av de kommuner som ökat inpendlingen är dock typiska utpendlingskommuner i närheten av storstäder och residensstäder som Örebro, Västerås och Norrköping.

Tabell 2 Andel inpendlare och förändring 2006-2011

Kommun	Andel inpendlare 2011	Förändring 2011-2006, procentenheter	Kommungrupp
1446 Karlsborg	30,4%	10,1	Kommuner i tätbefolkade region
0125 Ekerö	39,8%	8,6	Förortskommuner till storstäderna
0140 Nykvarn	50,2%	6,6	Förortskommuner till större städer
0642 Mullsjö	33,8%	6,1	Pendlingskommuner
0330 Knivsta	43,0%	5,8	Förortskommuner till större städer
2082 Säter	30,1%	5,5	Pendlingskommuner
1230 Staffanstorps	56,0%	5,4	Förortskommuner till storstäderna
1444 Grästorp	33,5%	5,3	Förortskommuner till större städer
1730 Eda	27,3%	5,2	Kommuner i glesbefolkad region
2034 Orsa	23,8%	5,2	Pendlingskommuner
1814 Lekeberg	30,2%	5,1	Förortskommuner till större städer
1486 Strömstad	23,2%	5,1	Turism- och besöksnäringkommuner
1407 Öckerö	21,0%	5,0	Förortskommuner till storstäderna
2029 Leksand	25,3%	4,9	Kommuner i tätbefolkade region
1445 Essunga	33,9%	4,9	Pendlingskommuner
1882 Askersund	18,9%	4,9	Varuproducerande kommun
1984 Arboga	32,1%	4,8	Varuproducerande kommun
0586 Mjölby	35,2%	4,7	Kommuner i tätbefolkade region
1427 Sotenäs	24,7%	4,7	Turism- och besöksnäringkommuner
0562 Finspång	28,2%	4,6	Varuproducerande kommun
0481 Oxelösund	41,2%	4,6	Varuproducerande kommun
2101 Ockelbo	20,0%	4,6	Pendlingskommuner
0128 Salem	47,9%	4,5	Förortskommuner till storstäderna
1904 Skinnskatteberg	24,5%	4,4	Pendlingskommuner
1273 Osby	28,8%	4,4	Pendlingskommuner
1284 Höganäs	29,6%	4,4	Pendlingskommuner
2523 Gällivare	11,1%	4,3	Varuproducerande kommun
0860 Hultsfred	20,9%	4,3	Varuproducerande kommun
0584 Vadstena	38,2%	4,1	Pendlingskommuner
2262 Timrå	36,4%	4,1	Förortskommuner till större städer
1462 Lilla Edet	32,9%	4,0	Förortskommuner till storstäderna
1430 Munkedal	31,5%	4,0	Pendlingskommuner
0319 Älvkarleby	35,9%	4,0	Förortskommuner till större städer

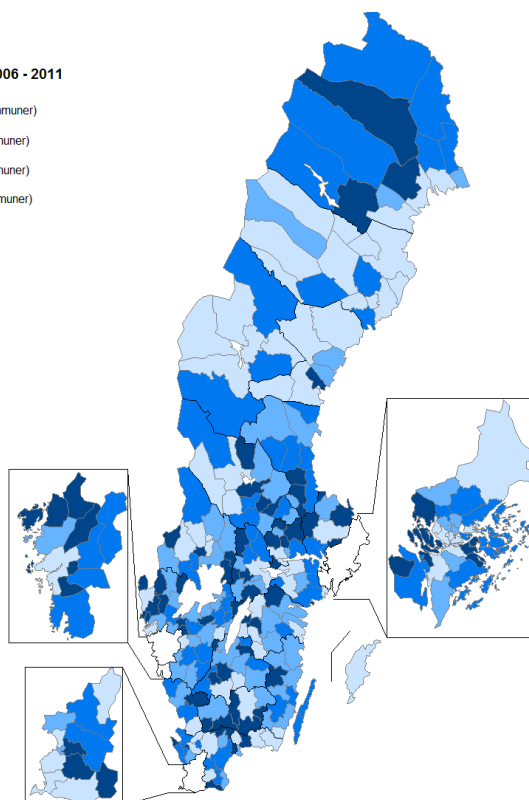
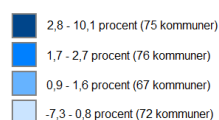
Källa: SCB

Det är i framförallt fem sammanhängande områden som inpendlingen ökat. Ett av områdena är norra Västmanland inklusive några kommuner i Gävleborgs län. Gränstrakterna mellan Skåne, Blekinge och Kronobergs län. Gruv- och biltestkommunerna i norra Sverige. Två ytterligare områden är delar av Bohuslän och Dalsland samt gränstrakterna mellan Närke, Östergötland, Västra Götaland och Värmland.

De större städer som många pendlare sökt sig till är framförallt Helsingborg, Halmstad, Skövde, Borlänge och Gävle.

Karta 2 Inpendling, förändring i procentenheter 2006-2011

Inpendling, förändring 2006 - 2011



Källa: SCB

Trender och faktorer som påverkar pendlingen

Det finns ett flertal trender i vår omvärld, vid sidan om funktionsomställningarna på de lokala arbetsmarknaderna, som bidrar till en ökad pendling:

- 1) Det har skett en medvetandeförskjutning vad gäller synen på arbete, och parallellt med denna en *mental regionsförstoring*. Fler individer ser möjligheterna med större arbetsmarknader. Bärbara datorer gör att fler kan ha med sig jobbet på tåg eller buss. Potentiella arbetsplatser kommer närmare oss, allt som behövs är att tänka större.
- 2) *Infrastruktursatsningar* på järnvägar och vägar samt förbättrad kollektivtrafik ökar möjligheterna att matcha utbud och efterfrågan på arbetskraft. Fler pendlar när restiderna minskar eller kapaciteten för persontransporter ökar.
- 3) Fler bemanningsjobb, flexibla anställningsformer och en *ökad rörlighet på arbetsmarknaden* förstärker pendlingen. De senaste decennierna har visat dramatiska ökningarna av bemanningsjobb, tidsbegränsade anställningar och deltidsarbete. Det blir då svårt att anpassa boende efter arbetslokalisering. Konsekvensen blir att

det uppstår en ny typ av rörlighet på arbetsmarknaden med fler arbetspendlare.

- 4) *Fler incitament har skapats för att pendla med kollektivtrafiken.* Detta är delvis en effekt av infrastruktursatsningarna, men också en effekt av stigande bensinpriser och ett ökat miljömedvetande.

Men det finns också mottrender som minskar pendlingen:

- 1) Den ”mentala regionförstoringen” är något av en *engångseffekt*. Vi ser att det ofta skett en snabb ökning av pendlingen under olika tidsperioder i olika kommuner eller regioner, sedan minskar ökningstakten. Varje kommun har en latent grupp av möjliga pendlare som av olika anledningar medvetandegörs om möjligheten att pendla – ofta genom en förbättrad infrastruktur eller en företagsnedläggning. Incitamenten för att pendla ökar samtidigt som allt fler med tiden känner någon som pendlar och upptäcker därmed denna möjlighet. Pendlingsökningen sker sedan i form av en ketchup-effekt som efter den initiala ökningen avtar.
- 2) *Boendepriiser i storstädernas kranskommuner har närmat sig priserna i storstäderna.* De kostnadsmässiga fördelarna med att flytta till dessa kommuner och pendla in till storstäderna är inte lika stora som tidigare.

Det finns också några faktorer som påverkat statistiken om pendlingen snarare än den faktiska pendlingen:

- Unga vuxna utan förstahandskontrakt fortsätter att vara *folkbokförda hos föräldrarna*, men blir pendlare när de jobbar extra på sin studieort. Fenomenet accelererar med en tuffare bostadsmarknad².
- En bidragande orsak till att pendlingssiffrorna ökat under lång period är att *befolkningen ökat i områden där kommunerna avståndsmässigt ligger nära varandra* och att den minskat i lands- och glesbygdskommuner där avstånden är stora och pendlingen låg. Detta ger med automatik ökade pendlingssiffror på riksnivå.

Olika kategorier av pendlare

Ett vanligt sätt att kategorisera pendlare på är utifrån ålder, kön, utbildningsnivå och inkomst, men i SKL:s och Arena för Tillväxt två tidigare rapporter om pendling har pendlarna också kategoriserats utifrån de beslutsval som föregår ett arbetsbyte eller bostadsbyte. Detta perspektiv kan göras genom att utifrån SCB:s befolknings- och sysselsättningsstatistik studera gruppen nya pendlare från ett år till ett annat.

År 2000 observerades i studien ”På spåret” att nya pendlare bestod till 39 procent av karriärpendlare och till 30 procent av ”nya pendlare i arbets-

² Jan Amcoff, Institutet för framtidsstudier

kraften” (främst ungdomar och utrikesfödda). Karriärpendlare var alltså den största gruppen nya pendlare. Ca 17 procent av de nya pendlarna var ”boendependlare” som flyttat från sin kommun där man arbetar för att bosätta sig i en närliggande kommun. Den minsta kategorin av nya pendlare bestod år 2000 av ”tidigare arbetslösa pendlare” som utgjorde 14 procent av samtliga nya pendlare.

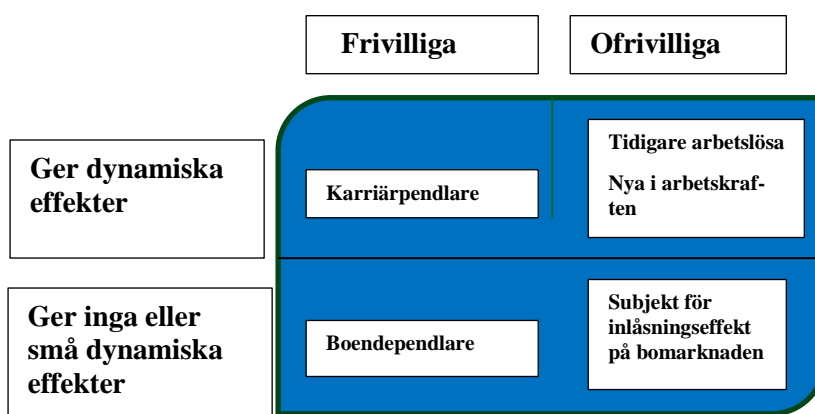
I rapporten ”Pendlare utan gränser?” upprepades samma granskning av nya pendlare, denna gång under två år; 2005 och 2006. Resultatet visade att ”karriärpendlarna” minskat till 35 procent av samtliga nya pendlare, medan ”tidigare arbetslösa pendlare” ökat till 18 procent. Att slippa arbetslöshet utan att behöva flytta hade alltså blivit ett starkare incitament för att börja pendla. Andelen ”boendependlare” hade ökat med en procentenhet till 18 procent och ”nya pendlare i arbetskraften” hade minskat med en procentenhet till 29 procent.

Frivillighet vis á vis anpassning

I SKL:s tidigare studier om pendling skiljer vi mellan arbetspendlare och bostadspendlare. Arbetspendlare är de som har fått ett arbete i en annan kommun än bostadskommunen och därför pendlar. Bostadspendlare har flyttat och bytt sin boendekommun, men inte den kommun de arbetar i. Den osynliga parametern för individens beslutsval inför arbetsbyte är bostadsmarknaden i många pendlingsstudier. Bostadsmarknaden sätter förutsättningar för pendling precis som arbetsmarknadens funktionssätt. I jakten på den önskvärda bostaden uppstår både ”push-effekter” och ”pull-effekter” för beslutet att byta arbete. Därför skiljer vi här mellan frivillig pendling och ofrivillig.

För att inte överskatta framtida pendlingsökningar bör vi skilja mellan de på arbetsmarknaden som tar vara på möjligheterna med regionsförstoring och de som finner sig i att pendla men gärna skulle välja bort detta om möjlighet fanns. De frivilliga pendlarna utnyttjar möjligheterna i regionen för att försöka kombinera bra jobb med bra boende. De ofrivilliga pendlarna anpassar sig efter arbetsmarknadens funktionssätt, eller finner sig kortsiktigt i sin situation eftersom realistiska valalternativ till att pendla kan vara få om man vill ha ett passande arbete.

Diagram 3 Olika kategorier av pendlare



I kategorin **frivilliga arbetspendlare** hittar vi främst karriärpendlarna. Denna grupp av pendlare bidrar till en mer dynamisk fungerande arbetsmarknad. Många i åldern 40-64 år tillhör denna kategori. Karriär, intressantare jobb eller högre lön utgör starka incitament för att börja pendla. För dessa karriärpendlare innebär regionförstoring och de lokala arbetsmarknadsregionernas förbättrade funktionalitet en ökad valfrihet. Med bättre matchningseffektivitet på arbetsmarknaden så blir karriärpendlarna fler. Karriärpendling är vanligare bland män än bland kvinnor.³

I kategorin **ofrivilliga arbetspendlare** ingår främst ”tidigare arbetslösa” som anpassar sig genom att börja pendla. Pendling är inte nödvändigtvis ett fritt val, utan en uppoffring för att kunna kombinera ett arbete med att bo kvar i hemorten. Flera individer i denna grupp kan förväntas försvinna från denna pendlingskategori efter en period när de fått ett nytt jobb i hemkommunen eller flyttat till den nya arbetsställekommunen.

Bland arbetslösa flyttar ca 4-7 procent i åldern 16-64 år till en ny LA-region varje år.⁴ Benägenheten att flytta till en ny LA-region är som störst i åldern 16-34 år. Trenden att flytta till en större LA-region i egen-skap av arbetslös ökade markant mellan åren 1993-2000.⁵

I kategorin **frivilliga boendependlare** finns de som flyttar från kommunen där de arbetar för att bosätta sig i en annan kommun av olika privata skäl. Detta gör dem till boendependlare, dvs. de börjar pendla för att de frivilligt valt en annan bostadsort. Det kan t.ex. vara en barnfamilj som växer till antal och som vill kunna kombinera sina befintliga arbeten med ett attraktivt och, relativt storstaden, billigare boende. Flytten kan vara för barnens skull, för att drömkåken finns tillgänglig eller för att få ett aktivare friluftsliv. Denna typ av pendling har liten inverkan på arbetsmarknadens funktionalitet eftersom pendlaren har kvar sitt gamla jobb. Dessutom är den sällan bra ur ett miljömässigt perspektiv eftersom studier visat att resbehovet markant ökar jämfört med den tidigare situationen.

I kategorin **ofrivilliga pendlare** återfinns, förutom tidigare arbetslösa och nya i arbetskraften, även de som är ”inlåsta” på bostadsmarknaden. En orsak till ofrivillig pendling är bostadssegregationen i storstäderna. Det kan vara människor som arbetar i låglöneyrken i kommuner med höga boendekostnader. Inpendlingen till en rad välmående storstadskommuner har ökat under 2000-talet, utan att antalet arbetstillfällen ökat sett över en längre tidsperiod. Om pendlarna fick välja skulle sannolikt många bosätta sig i dessa kommuner, men på grund av boendekostnaderna ”tvingas” de att pendla.

Till denna grupp hör också unga förvärvsarbetare vars första inträde på arbetsmarknaden sker efter skolåren, då många bor hemma hos föräldrar-

³ Svensson, Mattias: ”Superlokala arbetsmarknader (SLA)”. Arbetsrapport, Kulturgeografiska Institutionen Uppsala Universitet, 2012.

⁴ Arbetsmarknadsstyrelsen: ”Geografisk rörlighet och arbetsgivarbyten”, 2003.

⁵ Ibid.

na. För denna grupp kan valmöjligheterna till en egen bostad i storstäder som Stockholm, Göteborg och Malmö vara begränsade och de bor kvar i föräldrahemmet eller skaffar bostad i någon förortskommun med billigare boendekostnader. "Pull-effekterna" överväger för denna kategori eftersom det första arbetet ofta kräver uppoffringar och beredskapen för att anpassa sig är ofta högre bland yngre arbetskraft än äldre. I en bostadssegregerad storstad är gruppen ofrivilliga pendlare också naturligt nog fler, eftersom bostadsmarknaden har begränsningar och skapar inlåsningsfenomen.

Livet som pendlare

Vad säger det om vårt samhälle att minst var tredje förvärvsarbetare delar den vardagliga erfarenheten av att pendla? En av tre på en vanlig arbetsplats spenderar alltså mycket av sin tid på perronger, i buskurer, eller i bilen. Oavsett vad det betyder har det blivit en livsstil att pendla. En livsstil är självvald eller självförvållad. Den är unik för varje person, och ibland temporär.

Kollektivtrafik brukar ibland liknas vid en halvoffentlig sfär mellan det privata och det offentliga. På bussen eller på pendeltåget kan de flesta jobba extra, samtala med nya bekantskaper eller vila. Denna extra restid är både ställtid inför arbetet på morgonen och för reflexion efter en lång arbetsdag.

De flesta bedömare är överens om att pendlarens restid i själva verket är fritid som konsumeras för arbetets skull. Eller kanske för att familjen skall kunna bo såväl prisvärt som attraktivt. Men det är fritid som äts upp av arbetslivet. Vinnaren är arbetsgivaren och förloraren är familj och vänner. Med allt fler som pendlar allt längre, så riskerar det aktiva deltagandet i föreningslivet att minska. Det civila samhället riskerar att undanträngs när arbetslivet breddar sin sfär.

Att pendla kan betyda att man lever i två åtskilda världar. På arbetsorten har man sin yrkesidentitet, och på bostadsorten är man sitt privata jag. Arbete och fritid åtskiljs tidrumsligt, samtidigt som gränsen mellan arbete/fritid raderas ut av jobbtrender såsom flexitid, jobba hemifrån, jobba uppkopplad etc. Reell arbetstid tenderar att bli längre för pendlare när arbetsdagens början och slut blir mindre tydlig.

Mental regionsförstoring eller ändrad syn på arbetet?

Vår syn på arbetet har genomgått en markant förändring på bara två generationer. Att ha ett och samma jobb i trettio år är inte längre majoritetens yrkesval eller möjlighet. Arbetsmarknaden omsätter fler flexibla anställningskontrakt än någonsin. Tidsbegränsade anställningar, vikariat och deltidsarbete har blivit vanligare.

Hur man lever sitt yrkesliv har blivit mer individualiserat. Många satsar på karriär och försöker kontinuerligt byta upp sig till ett bättre och mer vävlönat arbete, fler väljer en ny yrkesbana högt upp i åldrarna och fler tvingas att ständigt byta arbete på grund av otrygga anställningsvillkor.

Att byta jobb blir då ett mer frekvent inslag i ett långt arbetsliv. Med en förändrad syn på arbetet, ändras också vår mentala bild av vad den lokala arbetsmarknadsregionen kan erbjuda.

Även vår syn på arbetsveckan har förändrats i grunden. Flexitid är allt vanligare, liksom att arbeta hemifrån eller ta med sig laptopen på ett fik. Dessa trender sker parallellt med framväxten av fler flexibla anställningsformer. Därmed har den platsbundna åtta-till-fem modellen endast blivit en variant av flera. Arbetet blir mer gränslöst och arbetstiden mer porös. Pendlare kan använda sin tid på bussen eller på tåget med att arbeta extra, alternativt att ägna tiden åt vila. Det viktiga för allt fler typer av arbeten är ju inte var arbetet utförs, utan att det blir utfört.

Pendlaren

Tåg och bussar är rum vi delar med främlingar. Samhällets normer för korrekt uppträdande är här mer förtätat närvarande än på många andra platser, vilket inte minst tydliggörs av avvikande beteenden på bussar eller i tunnelbanan. I dessa rum anammar vi de koder för uppträdande som lämpar sig. Vi svenskar väntar ofta tålmodigt i rusningstrafiken, och är i regel snabba till att ordna kö till de nigande bussdörrarna, och konverserar alltid lite viskande. Eller?

Många pendlare på dagens tåg och bussar fingrar på sina mobiler eller arbetar med sin laptop i knäet. Kommunikationsteknologierna lämpar sig utmärkt här. Dessa mobila teknologitjänster har på sina håll förvandlat pendlande från ett passivt tillstånd till ett aktivt tillfälle. Blingljud och vinjettmusik är numera vardagsljud på dagens tåg och bussar. Dagens pendlare vill vara aktiva och använda sin dyrbara tid åt något.

Tåg och bussar är också platser där de flesta kan tänka sig att slappna av och vila, kanske sova, och samtidigt acceptera främlingar nära in på livet. Ombord går det bra att sova, äta eller sminka sig inför destinationens mål. Trängsel är något vi förknippar med rusningstider, och det är nu pendlarens vardag. Pendla i trängsel innebär just att släppa främlingar in i intimsfären. Samhället blir mer synligt i dessa halvoffentliga ambulande rum. I väntrum, tågupéer och bussterminaler tycks alla samhällsmedlemmar passera. Desto viktigare att göra dessa tummelplatser komfortabla.

Pendlare i bil riskerar att i större städer antingen fastna i bilköer eller fastna i övervakningskamerornas fotoblixtrar. Bilpendling brukar beskrivas som avkopplande – då man kopplar bort närminnet och låter autopiloten i bakhuvudet köra hem bilen. Bilpendling är en vanemässig ritual. Och för många en trevlig inramning av arbetsdagen med en naturlig ställtid på morgonen inför och efter arbetsdagen. Bilpendling och radiolyssnande hör ihop. Att välja bilen skänker tid för reflexion och tillfredsställer kontrollbehovet. Samtidigt är det i särklass det dyraste färd sättet att pendla på och negativt för miljön. Bilen har tappat som statussymbol – i många familjer är den en nödvändig bruksvara snarare än en frihetssymbol. Samtidigt har friheten alltmer blivit en statussymbol.

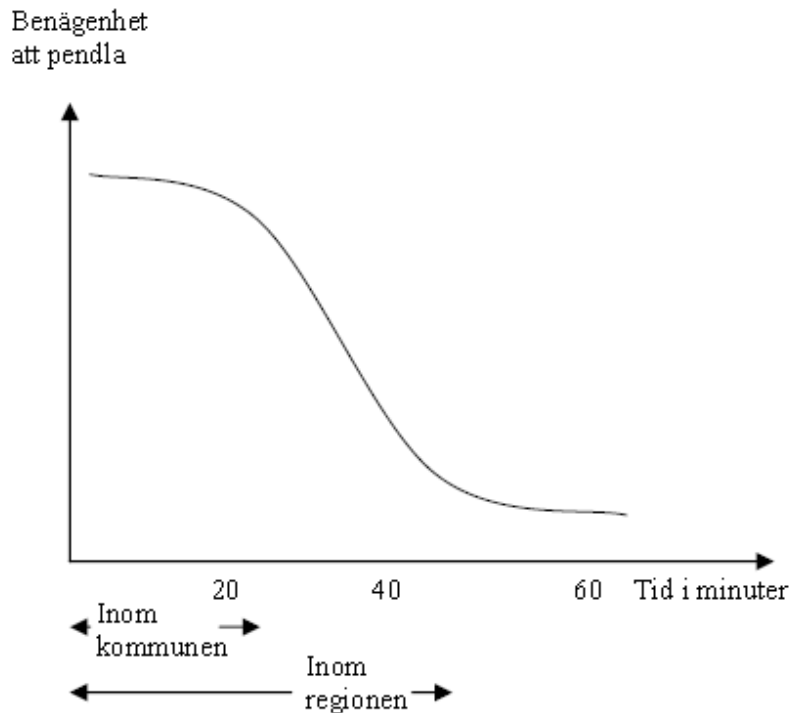
Affärsresande och turism sker karakteristiskt nog från nod till nod. Det är bara mönstret för pendling som sker enligt principen att utpendlare rör sig från periferin in mot arbetscentrat. Centrum erhåller inpendlare från omgivande mindre kommuner – om avståndet är överkomligt. Allmänna platser ska fungera som mötesplatser, men samtidigt underlätta logistiken av alla resenärer. Här har kommunen ett stort ansvar för att arrangera dessa miljöer på ett genomtänkt och gemytligt sätt. Staden har sin puls där människor svyskar förbi i vardagsjakt, precis som landsbygden har sin själ där samma människor regelbundet möts. Busshållplatser är därför viktiga offentliga rum för kommuninvånarna. Pendlaren är ju den person som går till samma busshållplats i ur och skur varje veckodag och ser säsongernas scenförändring från denna vy. För många kommuner är pendlaren mycket viktig. De bidrar till att upprätthålla positiva befolkningssiffror och en god privat och offentlig service. Att göra det bästa tänkbara för att dessa offentliga rum ska bli så gemytliga som möjligt är därför en viktig fråga för kommunerna.

Pengar, restiden, pålitligheten och bekvämligheten

Varje enskild individ som börjar pendla gör en medveten eller omedveten nyttokalkyl. Hur denna nyttokalkyl ser ut varierar från individ till individ, men några aspekter återkommer i resvaneundersökningar. Efter plånboksaspekten av hur dyrt det är att pendla tyder det mesta på att beslutsfaktorerna handlar om restidens längd, pålitligheten, val av möjliga färdmedel samt bekvämligheten.

Studier vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping har visat att pendlingsbenägenheten som väntat är som störst vid korta tidsavstånd. En tröskeleffekt träder i kraft vid en restid på över 45 minuter, då viljan att pendla markant minskar. Benägenheten att pendla till jobbet är som högst vid en restid på 1-25 minuter. När restiden ökar från 25 till 45 minuter minskar pendlingsbenägenheten gradvis. Nedan ses sambandet mellan pendlingsbenägenhet och tid som påvisats av INA:s studier av pendling.

Figur 1. Restidens betydelse för pendlingsbenägenheten



Källa: Internationella Handelshögskolan i Jönköping.

Kortare restid ökar markant viljan att välja ett jobb på längre avstånd från hemmet, liksom bekvämlighetsfaktorn. Tillförlitligheten i kollektivtrafiken är också mycket viktig för pendlare. Men restiden är viktigast, den är en s.k. "beslutsdrivare" för alla pendlarkategorier.

Förbättrad transportinfrastruktur för persontrafik och kollektivtrafik ger positiva effekter på viljan att arbetspendla samt ökar valmöjligheten av alternativa färdmedel. Mer effektiva persontransporter minskar tidsavståndet och reducerar trängseln på väg till jobbet, genom att lägga till transportlänkar och öka kapaciteten på befintliga transportlänkar. När restiden sänks mellan noder i en LA-region blir fler arbetstillfällen tillgängliga i ett större område och attraktiviteten för att pendla ökar.

Det är betydligt vanligare att pendla med bil om man bor på landsbygden och i mindre tätorter än i större tätorter. De som pendlar längst tidsmässigt till arbetet är ofta människor i storstäderna eller i glesbygdskommuner. Generellt sett så skiljer sig bruket av bil åt mellan olika landsändar över säsongerna. Bilnehav är vanligare i glesbygd än i storstäder. Mer än 500 bilar per 1000 invånare finns i norra Sveriges glesbygder, mot ca 350 bilar per 1000 invånare i Stockholm.

Bekvämlighetsfaktorn för val av att pendla eller avstå bör inte underskattas. Vid sidan av restid, kostnad och pålitlighet är frånvaron av obehag av största vikt för pendlaren eftersom det är vardagstid som nyttjas. Lust- eller olustkänslor har ofta en stor förklaring till individers beteende, särskilt vad gäller vanebaserat beteende. En komfortabel resa med

punktligt tåg i första klass kan jämföras med att vänta i snöoväder på överbelastade bussar där resenärer tvingas stå upp.

Vid flera resvaneundersökningar återkommer de intervjuade till att pålitligheten är en faktor som är avgörande för att pendla. Att kollektivtrafiken är punktlig och pålitlig är alltså ett krav. Människor har hög förväntan på att kollektivtrafiken fungerar året om oberoende av tekniska störningar eller hårt väder.

Det finns beräkningar av den samhällsekonomiska kostnaden av att tåg och bussar blir försenade, t.ex. på grund av snökaos eller tekniska fel. En siffra som nämns är att en timmes försening av ett sådant färdmedel med arbetspendlare ombord kostar samhället 300 kr per försenad pendlare.

Även om pendlingen inte ökar i samma takt som tidigare är transportsystemens kvalitet och tillförlitlighet av stor betydelse för såväl samhällsekonomin som för pendlarens livskvalitet. Området förtjänar hög prioritet av såväl stat som kommuner och landsting.

Bilaga 1

Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen 2006-2011

Kommun	Andel utpendlare 2006	Andel utpendlare 2011	Förändring 2006-2011, procentenheter
0114 Upplands Väsby	65,5%	68,5%	3,0
0115 Vallentuna	70,2%	70,2%	0,0
0117 Österåker	64,1%	63,3%	-0,9
0120 Värmdö	63,1%	62,9%	-0,2
0123 Järfälla	67,5%	68,3%	0,8
0125 Ekerö	63,3%	63,0%	-0,3
0126 Huddinge	69,6%	70,6%	1,0
0127 Botkyrka	67,4%	69,3%	2,0
0128 Salem	79,2%	80,0%	0,7
0136 Haninge	61,5%	63,1%	1,6
0138 Tyresö	71,2%	71,8%	0,6
0139 Upplands-Bro	67,5%	67,6%	0,1
0140 Nykvarn	74,8%	73,0%	-1,9
0160 Täby	69,0%	70,7%	1,7
0162 Danderyd	75,5%	75,2%	-0,4
0163 Sollentuna	72,8%	73,2%	0,4
0180 Stockholm	25,8%	25,9%	0,1
0181 Södertälje	29,7%	33,2%	3,5
0182 Nacka	68,3%	69,3%	1,0
0183 Sundbyberg	79,4%	80,6%	1,2
0184 Solna	72,5%	73,7%	1,1
0186 Lidingö	67,0%	68,7%	1,6
0187 Vaxholm	68,1%	69,2%	1,1
0188 Norrtälje	29,9%	30,5%	0,5
0191 Sigtuna	44,6%	48,0%	3,4
0192 Nynäshamn	49,9%	51,5%	1,6
0305 Håbo	66,9%	64,6%	-2,3
0319 Älvkarleby	52,0%	57,2%	5,1
0330 Knivsta	71,0%	72,5%	1,5

0331 Heby	42,8%	47,2%	4,3
0360 Tierp	34,2%	39,4%	5,1
0380 Uppsala	22,3%	22,6%	0,3
0381 Enköping	38,3%	39,0%	0,7
0382 Östhammar	27,9%	27,9%	0,0
0428 Vingåker	38,8%	42,6%	3,8
0461 Gnesta	54,6%	56,6%	2,0
0480 Nyköping	24,1%	24,6%	0,5
0481 Oxelösund	34,3%	37,7%	3,4
0482 Flen	33,6%	35,2%	1,6
0483 Katrineholm	23,5%	23,0%	-0,5
0484 Eskilstuna	14,8%	16,4%	1,6
0486 Strängnäs	41,7%	43,2%	1,5
0488 Trosa	51,2%	51,0%	-0,2
0509 Ödeshög	38,0%	38,0%	0,0
0512 Ydre	42,7%	42,5%	-0,3
0513 Kinda	35,0%	37,2%	2,2
0560 Boxholm	44,8%	48,3%	3,5
0561 Åtvidaberg	41,0%	46,3%	5,3
0562 Finspång	20,8%	23,2%	2,4
0563 Valdemarsvik	30,2%	33,2%	3,0
0580 Linköping	13,9%	15,2%	1,3
0581 Norrköping	16,8%	18,3%	1,5
0582 Söderköping	56,7%	58,0%	1,4
0583 Motala	24,2%	31,5%	7,3
0584 Vadstena	38,4%	39,3%	0,9
0586 Mjölby	38,8%	41,0%	2,2
0604 Aneby	42,1%	44,8%	2,7
0617 Gnosjö	20,7%	22,8%	2,1
0642 Mullsjö	44,2%	47,6%	3,4
0643 Habo	55,0%	58,1%	3,1
0662 Gislaved	17,1%	19,0%	1,9
0665 Vaggeryd	29,3%	33,0%	3,6
0680 Jönköping	11,4%	12,1%	0,7
0682 Nässjö	25,6%	29,3%	3,6
0683 Värnamo	15,7%	19,0%	3,3
0684 Sävsjö	27,3%	28,2%	0,9
0685 Vetlanda	16,3%	18,0%	1,7
0686 Eksjö	21,8%	23,9%	2,1
0687 Tranås	17,4%	20,3%	2,9
0760 Uppvidinge	18,8%	24,1%	5,3
0761 Lessebo	40,1%	43,1%	3,1
0763 Tingsryd	26,0%	26,9%	0,9
0764 Alvesta	38,6%	41,2%	2,6
0765 Älmhult	15,3%	16,7%	1,3
0767 Markaryd	20,2%	20,2%	0,0

0780 Växjö	15,2%	15,6%	0,4
0781 Ljungby	12,1%	15,0%	2,9
0821 Högsby	40,7%	42,5%	1,7
0834 Torsås	32,5%	39,1%	6,6
0840 Mörbylånga	47,8%	49,9%	2,1
0860 Hultsfred	24,2%	25,5%	1,3
0861 Mönsterås	33,5%	37,1%	3,6
0862 Emmaboda	20,7%	22,2%	1,5
0880 Kalmar	19,0%	19,7%	0,7
0881 Nybro	25,2%	31,2%	5,9
0882 Oskarshamn	10,4%	11,0%	0,6
0883 Västervik	11,4%	11,7%	0,3
0884 Vimmerby	17,2%	19,6%	2,3
0885 Borgholm	27,7%	27,3%	-0,4
0980 Gotland	7,1%	7,8%	0,7
1060 Olofström	19,5%	24,4%	4,8
1080 Karlskrona	13,5%	12,7%	-0,8
1081 Ronneby	27,0%	31,0%	3,9
1082 Karlshamn	26,3%	28,7%	2,4
1083 Sölvesborg	35,1%	39,3%	4,1
1214 Svalöv	60,5%	62,0%	1,5
1230 Staffanstorps	74,5%	74,7%	0,2
1231 Burlöv	69,5%	71,3%	1,8
1233 Vellinge	69,3%	68,1%	-1,2
1256 Östra Göinge	40,6%	45,6%	5,0
1257 Örkelljunga	35,5%	39,6%	4,1
1260 Bjuv	54,6%	58,7%	4,1
1261 Kävlinge	67,4%	69,6%	2,2
1262 Lomma	76,7%	76,5%	-0,2
1263 Svedala	68,9%	70,2%	1,3
1264 Skurup	57,9%	58,6%	0,7
1265 Sjöbo	49,5%	52,4%	2,9
1266 Hörby	49,8%	50,3%	0,6
1267 Höör	54,7%	56,4%	1,7
1270 Tomelilla	45,4%	45,9%	0,5
1272 Bromölla	46,0%	48,4%	2,4
1273 Osby	42,3%	41,8%	-0,5
1275 Perstorp	33,8%	40,2%	6,4
1276 Klippan	44,5%	47,4%	2,9
1277 Åstorp	54,1%	58,5%	4,4
1278 Båstad	37,4%	37,4%	0,1
1280 Malmö	22,1%	22,7%	0,6
1281 Lund	35,6%	37,3%	1,7
1282 Landskrona	36,6%	42,7%	6,1
1283 Helsingborg	23,6%	26,2%	2,6
1284 Höganäs	48,4%	48,4%	0,0

1285 Eslöv	49,3%	53,1%	3,8
1286 Ystad	34,1%	35,9%	1,8
1287 Trelleborg	41,8%	45,5%	3,7
1290 Kristianstad	19,9%	20,7%	0,8
1291 Simrishamn	28,6%	30,1%	1,5
1292 Ängelholm	41,7%	41,6%	-0,2
1293 Hässleholm	25,3%	29,1%	3,7
1315 Hylte	22,9%	26,9%	4,0
1380 Halmstad	13,9%	14,8%	0,9
1381 Laholm	36,3%	39,2%	2,9
1382 Falkenberg	20,6%	22,8%	2,1
1383 Varberg	20,1%	21,8%	1,7
1384 Kungsbacka	54,4%	54,3%	-0,1
1401 Härryda	66,0%	67,7%	1,7
1402 Partille	73,9%	76,1%	2,2
1407 Öckerö	58,0%	55,9%	-2,2
1415 Stenungsund	49,5%	48,9%	-0,6
1419 Tjörn	54,9%	55,4%	0,6
1421 Orust	45,0%	45,2%	0,2
1427 Sotenäs	25,7%	26,5%	0,9
1430 Munkedal	42,5%	44,0%	1,5
1435 Tanum	27,7%	33,2%	5,4
1438 Dals-Ed	22,0%	23,5%	1,5
1439 Färgelanda	42,5%	45,7%	3,2
1440 Ale	65,7%	67,0%	1,3
1441 Lerum	66,4%	67,6%	1,1
1442 Vårgårda	40,5%	44,0%	3,5
1443 Bollebygd	65,3%	65,3%	0,0
1444 Grästorp	56,4%	57,2%	0,8
1445 Essunga	48,4%	45,7%	-2,7
1446 Karlsborg	32,1%	32,1%	-0,1
1447 Gullspång	30,7%	32,3%	1,6
1452 Tranemo	27,7%	28,9%	1,1
1460 Bengtsfors	22,2%	21,2%	-1,1
1461 Mellerud	28,9%	30,1%	1,2
1462 Lilla Edet	52,9%	55,3%	2,4
1463 Mark	36,7%	39,1%	2,5
1465 Svenljunga	36,1%	40,9%	4,8
1466 Herrljunga	33,5%	35,5%	2,0
1470 Vara	28,1%	29,9%	1,8
1471 Götene	37,0%	40,7%	3,7
1472 Tibro	38,6%	42,5%	3,9
1473 Töreboda	38,0%	39,1%	1,1
1480 Göteborg	17,9%	19,1%	1,2
1481 Mölndal	62,3%	64,4%	2,1
1482 Kungälv	54,2%	55,2%	1,0

1484 Lysekil	24,0%	27,3%	3,3
1485 Uddevalla	26,1%	30,1%	4,0
1486 Strömstad	11,1%	9,8%	-1,3
1487 Vänersborg	43,4%	45,9%	2,5
1488 Trollhättan	22,2%	27,6%	5,5
1489 Alingsås	38,3%	41,6%	3,3
1490 Borås	14,9%	15,7%	0,8
1491 Ulricehamn	32,3%	33,5%	1,2
1492 Åmål	20,9%	26,8%	5,9
1493 Mariestad	27,2%	31,4%	4,2
1494 Lidköping	25,7%	27,0%	1,3
1495 Skara	34,1%	38,6%	4,5
1496 Skövde	18,2%	19,3%	1,2
1497 Hjo	41,3%	43,0%	1,7
1498 Tidaholm	27,5%	32,4%	4,9
1499 Falköping	24,9%	26,2%	1,3
1715 Kil	52,8%	53,8%	0,9
1730 Eda	23,9%	23,4%	-0,5
1737 Torsby	13,2%	14,0%	0,8
1760 Storfors	49,5%	50,1%	0,6
1761 Hammarö	63,5%	67,2%	3,7
1762 Munkfors	25,3%	26,1%	0,7
1763 Forshaga	57,5%	59,8%	2,3
1764 Grums	38,0%	40,1%	2,1
1765 Årjäng	11,1%	9,9%	-1,2
1766 Sunne	22,8%	24,5%	1,6
1780 Karlstad	18,0%	18,5%	0,6
1781 Kristinehamn	25,0%	30,1%	5,1
1782 Filipstad	17,5%	19,0%	1,5
1783 Hagfors	17,3%	18,0%	0,7
1784 Arvika	14,6%	18,2%	3,6
1785 Säffle	20,5%	22,3%	1,8
1814 Lekeberg	59,7%	60,4%	0,7
1860 Laxå	27,6%	30,8%	3,2
1861 Hallsberg	42,0%	45,7%	3,7
1862 Degerfors	45,2%	46,0%	0,8
1863 Hällefors	17,1%	19,3%	2,3
1864 Ljusnarsberg	31,5%	33,4%	1,9
1880 Örebro	15,1%	16,1%	1,0
1881 Kumla	52,3%	56,1%	3,8
1882 Askersund	37,9%	37,5%	-0,4
1883 Karlskoga	15,0%	19,0%	4,0
1884 Nora	41,6%	43,1%	1,5
1885 Lindesberg	23,4%	24,5%	1,1
1904 Skinnskatteberg	40,3%	39,1%	-1,2
1907 Surahammar	46,1%	48,7%	2,6

1960 Kungsör	48,1%	51,3%	3,3
1961 Hallstahammar	39,9%	46,6%	6,8
1962 Norberg	49,4%	52,1%	2,8
1980 Västerås	15,4%	15,9%	0,5
1981 Sala	35,6%	37,6%	2,0
1982 Fagersta	17,4%	18,8%	1,3
1983 Köping	22,7%	26,6%	3,8
1984 Arboga	36,9%	36,5%	-0,3
2021 Vansbro	16,2%	17,9%	1,7
2023 Malung-Sälen	10,3%	12,1%	1,8
2026 Gagnef	46,5%	51,1%	4,6
2029 Leksand	27,5%	29,4%	1,9
2031 Rättvik	31,7%	33,4%	1,7
2034 Orsa	42,9%	43,2%	0,3
2039 Älvdalen	20,4%	21,4%	1,1
2061 Smedjebacken	43,1%	45,7%	2,6
2062 Mora	13,6%	16,8%	3,2
2080 Falun	19,7%	22,8%	3,2
2081 Borlänge	21,1%	21,8%	0,7
2082 Säter	51,8%	53,0%	1,2
2083 Hedemora	25,8%	27,1%	1,3
2084 Avesta	15,4%	18,2%	2,8
2085 Ludvika	15,4%	15,8%	0,3
2101 Ockelbo	39,1%	37,7%	-1,4
2104 Hofors	20,1%	23,4%	3,4
2121 Ovanåker	19,3%	20,1%	0,8
2132 Nordanstig	36,2%	38,2%	2,0
2161 Ljusdal	12,5%	15,0%	2,4
2180 Gävle	16,1%	18,1%	2,0
2181 Sandviken	20,7%	23,7%	3,0
2182 Söderhamn	17,1%	18,7%	1,5
2183 Bollnäs	19,6%	22,3%	2,8
2184 Hudiksvall	12,6%	13,4%	0,9
2260 Ånge	13,8%	16,6%	2,8
2262 Timrå	53,3%	55,9%	2,5
2280 Härnösand	19,4%	21,0%	1,6
2281 Sundsvall	10,7%	11,1%	0,4
2282 Kramfors	16,4%	17,3%	1,0
2283 Sollefteå	12,7%	13,6%	0,9
2284 Örnsköldsvik	6,3%	7,0%	0,8
2303 Ragunda	19,4%	19,9%	0,5
2305 Bräcke	30,9%	33,3%	2,4
2309 Krokoms	44,9%	47,0%	2,1
2313 Strömsund	13,5%	15,0%	1,5
2321 Åre	20,4%	21,6%	1,2
2326 Berg	25,4%	27,2%	1,8

2361 Härjedalen	10,6%	10,7%	0,1
2380 Östersund	10,8%	11,2%	0,4
2401 Nordmaling	37,6%	37,3%	-0,3
2403 Bjurholm	35,6%	39,5%	3,8
2404 Vindeln	25,1%	26,1%	1,1
2409 Robertsfors	34,4%	36,9%	2,6
2417 Norsjö	16,2%	20,6%	4,4
2418 Malå	20,0%	22,2%	2,1
2421 Storuman	14,1%	13,9%	-0,2
2422 Sorsele	16,3%	19,4%	3,1
2425 Dorotea	16,2%	19,2%	3,0
2460 Vännäs	46,7%	49,4%	2,7
2462 Vilhelmina	15,6%	17,3%	1,6
2463 Åsele	16,8%	16,2%	-0,7
2480 Umeå	8,6%	9,0%	0,4
2481 Lycksele	11,6%	10,9%	-0,7
2482 Skellefteå	6,1%	6,6%	0,5
2505 Arvidsjaur	14,1%	14,8%	0,7
2506 Arjeplog	13,7%	13,7%	0,1
2510 Jokkmokk	12,0%	14,7%	2,7
2513 Överkalix	11,9%	15,8%	3,9
2514 Kalix	14,2%	15,9%	1,7
2518 Övertorneå	18,8%	18,8%	0,0
2521 Pajala	16,2%	18,5%	2,3
2523 Gällivare	6,9%	6,4%	-0,4
2560 Älvsbyn	24,4%	26,1%	1,7
2580 Luleå	9,6%	11,0%	1,4
2581 Piteå	17,0%	19,2%	2,2
2582 Boden	29,7%	30,1%	0,4
2583 Haparanda	14,6%	15,7%	1,2
2584 Kiruna	4,2%	4,2%	0,1
Hela riket	31,0%	32,5%	1,5

Bilaga 2

Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen 2006-2011

Kommun	Andel inpendlare 2006	Andel inpendlare 2011	Förändring 2006-2011, procentenheter
0114 Upplands Väsby	54,8%	56,4%	1,7
0115 Vallentuna	41,1%	43,9%	2,7
0117 Österåker	24,7%	26,5%	1,9
0120 Värmdö	29,5%	31,9%	2,4
0123 Järfälla	56,4%	57,0%	0,6
0125 Ekerö	31,2%	39,8%	8,6
0126 Huddinge	66,1%	67,6%	1,5
0127 Botkyrka	48,5%	49,1%	0,6
0128 Salem	43,3%	47,9%	4,5
0136 Haninge	42,8%	45,0%	2,2
0138 Tyresö	41,3%	44,3%	3,0
0139 Upplands-Bro	50,8%	54,3%	3,4
0140 Nykvarn	43,7%	50,2%	6,6
0160 Täby	58,7%	60,3%	1,6
0162 Danderyd	79,0%	80,2%	1,2
0163 Sollentuna	64,9%	66,4%	1,5
0180 Stockholm	45,6%	45,1%	-0,5
0181 Södertälje	41,8%	43,5%	1,7
0182 Nacka	55,4%	58,4%	3,0
0183 Sundbyberg	80,9%	79,3%	-1,6
0184 Solna	86,7%	86,3%	-0,4
0186 Lidingö	43,5%	45,8%	2,3
0187 Vaxholm	35,6%	35,1%	-0,5
0188 Norrtälje	10,7%	11,5%	0,7
0191 Sigtuna	60,8%	62,0%	1,2
0192 Nynäshamn	17,4%	18,9%	1,5
0305 Håbo	32,9%	34,8%	1,9
0319 Älvkarleby	31,9%	35,9%	4,0
0330 Knivsta	37,2%	43,0%	5,8
0331 Heby	19,4%	22,9%	3,5
0360 Tierp	20,0%	21,2%	1,2

0380 Uppsala	20,6%	19,9%	-0,7
0381 Enköping	21,1%	23,4%	2,4
0382 Östhammar	17,4%	21,2%	3,7
0428 Vingåker	25,3%	27,2%	1,9
0461 Gnesta	24,6%	27,2%	2,6
0480 Nyköping	18,6%	20,7%	2,1
0481 Oxelösund	36,6%	41,2%	4,6
0482 Flen	23,6%	25,2%	1,6
0483 Katrineholm	21,4%	22,0%	0,6
0484 Eskilstuna	14,3%	14,9%	0,7
0486 Strängnäs	18,9%	21,1%	2,2
0488 Trosa	26,9%	27,7%	0,8
0509 Ödeshög	19,6%	19,9%	0,2
0512 Ydre	19,7%	19,8%	0,0
0513 Kinda	16,5%	17,5%	1,1
0560 Boxholm	27,7%	26,7%	-1,0
0561 Åtvidaberg	18,0%	20,6%	2,5
0562 Finspång	23,5%	28,2%	4,6
0563 Valdemarsvik	21,7%	21,3%	-0,4
0580 Linköping	21,3%	22,8%	1,5
0581 Norrköping	17,7%	19,2%	1,6
0582 Söderköping	31,6%	33,0%	1,4
0583 Motala	17,0%	17,1%	0,1
0584 Vadstena	34,2%	38,2%	4,1
0586 Mjölby	30,5%	35,2%	4,7
0604 Aneby	28,2%	31,0%	2,8
0617 Gnosjö	32,6%	35,5%	2,9
0642 Mullsjö	27,6%	33,8%	6,1
0643 Habo	35,8%	37,1%	1,3
0662 Gislaved	18,7%	21,2%	2,4
0665 Vaggeryd	20,8%	23,7%	2,9
0680 Jönköping	15,9%	17,4%	1,5
0682 Nässjö	22,9%	23,9%	1,1
0683 Värnamo	19,9%	20,7%	0,8
0684 Sävsjö	18,3%	18,8%	0,5
0685 Vetlanda	14,9%	15,9%	1,0
0686 Eksjö	32,8%	35,2%	2,4
0687 Tranås	20,8%	22,8%	2,0
0760 Uppvidinge	27,5%	28,8%	1,3
0761 Lessebo	24,0%	27,0%	3,0
0763 Tingsryd	23,0%	26,5%	3,5
0764 Alvesta	26,5%	29,6%	3,1
0765 Älmhult	30,0%	33,3%	3,3
0767 Markaryd	31,0%	34,0%	2,9
0780 Växjö	20,7%	21,1%	0,4
0781 Ljungby	12,7%	14,3%	1,6

0821 Högsby	24,1%	25,3%	1,2
0834 Torsås	25,4%	25,0%	-0,4
0840 Mörbylånga	27,7%	29,8%	2,2
0860 Hultsfred	16,6%	20,9%	4,3
0861 Mönsterås	19,3%	20,9%	1,7
0862 Emmaboda	26,9%	27,9%	1,0
0880 Kalmar	23,1%	24,4%	1,4
0881 Nybro	22,7%	24,7%	2,0
0882 Oskarshamn	19,2%	20,6%	1,5
0883 Västervik	6,5%	7,9%	1,4
0884 Vimmerby	19,7%	20,9%	1,2
0885 Borgholm	16,7%	18,6%	2,0
0980 Gotland	3,3%	3,6%	0,4
1060 Olofström	37,7%	35,1%	-2,6
1080 Karlskrona	16,6%	17,3%	0,6
1081 Ronneby	23,7%	23,2%	-0,5
1082 Karlshamn	17,9%	21,2%	3,3
1083 Sölvesborg	27,6%	28,5%	0,9
1214 Svalöv	37,5%	38,4%	0,9
1230 Staffanstorps	50,5%	56,0%	5,4
1231 Burlöv	73,1%	74,7%	1,6
1233 Vellinge	38,9%	39,7%	0,8
1256 Östra Göinge	28,5%	29,9%	1,4
1257 Örkelljunga	33,2%	33,3%	0,1
1260 Bjuv	44,4%	46,9%	2,5
1261 Kävlinge	40,9%	41,9%	1,0
1262 Lomma	54,6%	55,0%	0,4
1263 Svedala	53,3%	56,9%	3,5
1264 Skurup	29,6%	32,8%	3,2
1265 Sjöbo	31,0%	29,2%	-1,8
1266 Hörby	28,8%	30,7%	1,9
1267 Höör	37,9%	33,6%	-4,3
1270 Tomelilla	33,7%	35,4%	1,7
1272 Bromölla	37,6%	40,9%	3,3
1273 Osby	24,4%	28,8%	4,4
1275 Perstorp	42,9%	45,5%	2,5
1276 Klippan	34,4%	35,1%	0,7
1277 Åstorp	50,7%	54,1%	3,4
1278 Båstad	37,1%	39,0%	1,9
1280 Malmö	38,3%	39,1%	0,8
1281 Lund	50,1%	52,3%	2,3
1282 Landskrona	32,1%	34,3%	2,2
1283 Helsingborg	31,3%	33,6%	2,3
1284 Höganäs	25,2%	29,6%	4,4
1285 Eslöv	35,3%	37,3%	1,9
1286 Ystad	28,9%	32,6%	3,7

1287 Trelleborg	24,4%	24,7%	0,4
1290 Kristianstad	21,3%	23,3%	2,0
1291 Simrishamn	20,0%	21,5%	1,4
1292 Ängelholm	31,3%	34,0%	2,7
1293 Hässleholm	23,3%	22,2%	-1,1
1315 Hylte	23,3%	26,4%	3,1
1380 Halmstad	14,9%	17,4%	2,5
1381 Laholm	19,1%	19,9%	0,8
1382 Falkenberg	17,5%	19,2%	1,6
1383 Varberg	15,5%	18,1%	2,6
1384 Kungsbacka	26,5%	29,2%	2,7
1401 Härryda	56,5%	59,0%	2,6
1402 Partille	58,7%	62,6%	3,9
1407 Öckerö	16,0%	21,0%	5,0
1415 Stenungsund	45,4%	48,9%	3,6
1419 Tjörn	24,0%	27,8%	3,8
1421 Orust	25,3%	24,0%	-1,3
1427 Sotenäs	20,0%	24,7%	4,7
1430 Munkedal	27,5%	31,5%	4,0
1435 Tanum	20,2%	20,3%	0,1
1438 Dals-Ed	19,2%	23,1%	3,9
1439 Färgelanda	20,9%	24,3%	3,5
1440 Ale	34,4%	37,3%	2,8
1441 Lerum	33,4%	36,1%	2,7
1442 Vårgårda	37,1%	36,1%	-1,0
1443 Bollebygd	40,5%	42,1%	1,5
1444 Grästorp	28,2%	33,5%	5,3
1445 Essunga	29,0%	33,9%	4,9
1446 Karlsborg	20,3%	30,4%	10,1
1447 Gullspång	23,8%	26,0%	2,2
1452 Tranemo	28,9%	30,6%	1,7
1460 Bengtsfors	19,2%	20,6%	1,5
1461 Mellerud	16,3%	17,8%	1,5
1462 Lilla Edet	28,9%	32,9%	4,0
1463 Mark	19,5%	21,0%	1,4
1465 Svenljunga	25,6%	27,2%	1,6
1466 Herrljunga	27,2%	28,8%	1,6
1470 Vara	33,2%	35,3%	2,0
1471 Götene	38,3%	39,1%	0,9
1472 Tibro	27,9%	29,9%	2,0
1473 Töreboda	27,0%	28,6%	1,7
1480 Göteborg	34,3%	34,4%	0,2
1481 Mölndal	66,6%	69,7%	3,1
1482 Kungälv	41,0%	42,6%	1,6
1484 Lysekil	18,7%	22,1%	3,4
1485 Uddevalla	27,8%	29,2%	1,4

1486 Strömstad	18,1%	23,2%	5,1
1487 Vänersborg	31,5%	33,7%	2,2
1488 Trollhättan	36,2%	37,7%	1,4
1489 Alingsås	24,9%	26,9%	2,0
1490 Borås	20,3%	22,1%	1,8
1491 Ulricehamn	14,0%	16,2%	2,2
1492 Åmål	17,0%	20,0%	3,0
1493 Mariestad	20,5%	21,5%	1,0
1494 Lidköping	21,7%	22,6%	0,9
1495 Skara	35,9%	39,0%	3,2
1496 Skövde	32,0%	34,8%	2,7
1497 Hjo	19,1%	20,3%	1,2
1498 Tidaholm	15,9%	15,8%	-0,2
1499 Falköping	18,4%	19,7%	1,2
1715 Kil	27,0%	30,5%	3,6
1730 Eda	22,1%	27,3%	5,2
1737 Torsby	15,7%	17,9%	2,2
1760 Storfors	28,9%	32,1%	3,2
1761 Hammarö	41,7%	44,3%	2,5
1762 Munkfors	30,4%	29,6%	-0,8
1763 Forshaga	28,5%	28,5%	0,0
1764 Grums	29,2%	31,5%	2,2
1765 Årjäng	11,8%	13,4%	1,6
1766 Sunne	16,7%	16,4%	-0,3
1780 Karlstad	30,2%	31,2%	1,0
1781 Kristinehamn	18,5%	21,3%	2,8
1782 Filipstad	14,1%	15,2%	1,1
1783 Hagfors	9,3%	10,7%	1,4
1784 Arvika	12,1%	12,7%	0,6
1785 Säffle	16,0%	17,9%	1,9
1814 Lekeberg	25,1%	30,2%	5,1
1860 Laxå	29,4%	30,6%	1,2
1861 Hallsberg	45,4%	46,9%	1,5
1862 Degerfors	24,0%	26,9%	2,9
1863 Hällefors	13,0%	16,0%	2,9
1864 Ljusnarsberg	19,3%	21,2%	1,9
1880 Örebro	21,9%	22,8%	0,8
1881 Kumla	40,3%	41,9%	1,6
1882 Askersund	14,0%	18,9%	4,9
1883 Karlskoga	25,5%	26,9%	1,4
1884 Nora	19,5%	22,1%	2,6
1885 Lindesberg	19,0%	21,7%	2,7
1904 Skinnskatteberg	20,1%	24,5%	4,4
1907 Surahammar	25,3%	28,4%	3,0
1960 Kungsör	36,9%	29,6%	-7,3
1961 Hallstahammar	32,2%	33,5%	1,3

1962 Norberg	24,1%	26,8%	2,8
1980 Västerås	17,8%	19,6%	1,7
1981 Sala	18,8%	21,6%	2,8
1982 Fagersta	31,5%	32,7%	1,2
1983 Köping	27,0%	26,9%	-0,1
1984 Arboga	27,4%	32,1%	4,8
2021 Vansbro	13,6%	12,1%	-1,5
2023 Malung-Sälen	20,1%	19,1%	-1,0
2026 Gagnef	19,8%	22,0%	2,2
2029 Leksand	20,3%	25,3%	4,9
2031 Rättvik	17,5%	18,9%	1,4
2034 Orsa	18,7%	23,8%	5,2
2039 Älvdalen	12,8%	14,4%	1,7
2061 Smedjebacken	20,8%	22,2%	1,5
2062 Mora	22,4%	22,0%	-0,4
2080 Falun	22,2%	23,2%	1,0
2081 Borlänge	31,4%	34,1%	2,8
2082 Säter	24,6%	30,1%	5,5
2083 Hedemora	22,1%	24,6%	2,5
2084 Avesta	17,9%	19,5%	1,6
2085 Ludvika	18,9%	20,9%	2,1
2101 Ockelbo	15,5%	20,0%	4,6
2104 Hofors	19,9%	21,0%	1,0
2121 Ovanåker	15,3%	17,5%	2,1
2132 Nordanstig	15,5%	17,9%	2,4
2161 Ljusdal	10,5%	11,6%	1,1
2180 Gävle	17,2%	19,4%	2,2
2181 Sandviken	24,6%	28,1%	3,5
2182 Söderhamn	12,8%	14,7%	1,9
2183 Bollnäs	16,4%	18,3%	1,9
2184 Hudiksvall	12,9%	14,4%	1,5
2260 Ånge	14,7%	13,8%	-0,9
2262 Timrå	32,4%	36,4%	4,1
2280 Härnösand	17,2%	18,1%	0,9
2281 Sundsvall	16,2%	16,5%	0,3
2282 Kramfors	13,5%	14,6%	1,1
2283 Sollefteå	10,2%	10,4%	0,2
2284 Örnsköldsvik	5,3%	5,6%	0,3
2303 Ragunda	17,1%	17,9%	0,8
2305 Bräcke	12,5%	15,2%	2,7
2309 Krokom	22,7%	23,4%	0,7
2313 Strömsund	6,9%	9,1%	2,2
2321 Åre	17,6%	18,3%	0,7
2326 Berg	19,5%	16,1%	-3,3
2361 Härjedalen	9,0%	11,1%	2,2
2380 Östersund	18,8%	19,6%	0,8

2401 Nordmaling	17,3%	19,8%	2,5
2403 Bjurholm	17,1%	17,3%	0,2
2404 Vindeln	17,3%	19,5%	2,3
2409 Robertsfors	15,4%	15,3%	-0,1
2417 Norsjö	14,7%	14,5%	-0,2
2418 Malå	17,3%	15,8%	-1,5
2421 Storuman	9,5%	10,5%	1,0
2422 Sorsele	14,0%	13,0%	-1,0
2425 Dorotea	14,0%	14,5%	0,5
2460 Vännäs	28,6%	29,2%	0,6
2462 Vilhelmina	7,3%	7,7%	0,4
2463 Åsele	7,9%	9,8%	1,8
2480 Umeå	11,7%	12,2%	0,5
2481 Lycksele	14,2%	13,4%	-0,8
2482 Skellefteå	5,0%	5,5%	0,5
2505 Arvidsjaur	12,6%	15,5%	2,8
2506 Arjeplog	16,0%	18,2%	2,2
2510 Jokkmokk	10,3%	12,6%	2,3
2513 Överkalix	11,2%	12,9%	1,7
2514 Kalix	11,5%	11,8%	0,3
2518 Övertorneå	8,2%	10,9%	2,7
2521 Pajala	6,4%	9,1%	2,7
2523 Gällivare	6,8%	11,1%	4,3
2560 Älvsbyn	14,5%	16,2%	1,6
2580 Luleå	19,6%	20,3%	0,7
2581 Piteå	7,9%	8,4%	0,5
2582 Boden	15,2%	18,6%	3,4
2583 Haparanda	9,5%	10,4%	0,9
2584 Kiruna	7,6%	10,3%	2,7
Hela riket	30,9%	32,4%	1,5

Pendling till och från arbetet

Med inriktning på perioden 2006-2011

I slutet av år 2008 kom rapporten ”Pendlare utan gränser?” från Sveriges Kommuner och Landsting och Arena för tillväxt. Den handlade om pendling och regionförstoring utifrån ett lokalt och regionalt perspektiv. Mäniskor har blivit allt mer benägna att pendla långa sträckor för såväl arbetets som boendets skull. Frågan är om denna utveckling är i avtagande, eller om pendlingen fortsätter att öka i samma takt som tidigare?

Denna rapport är i första hand en uppdatering av delar av det siffermaterial som presenterades i ”Pendlare utan gränser?”. Fokus är på perioden 2006-2011.

Upplysningar om innehållet:
Torége, Jan, jan.torege@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2013
ISBN/Beställningsnummer: 978-91-7164-931-7
Text: Björn Stångberg och Jan Torége

Beställ eller ladda ner på www.skl.se/publikationer. ISBN/Beställningsnummer: 978-91-7164-931-7