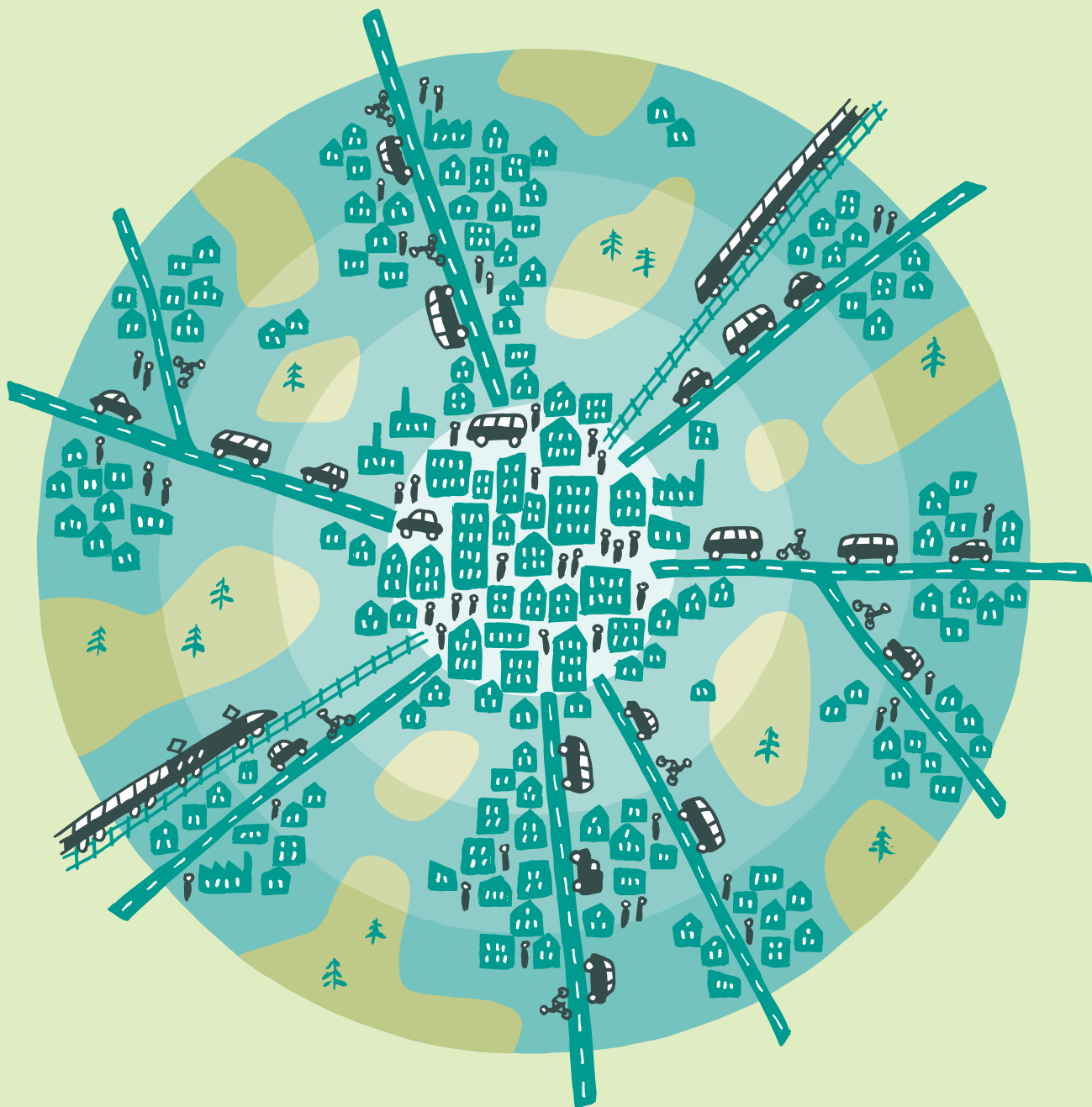


Pendlare utan gränser?

En studie om pendling och regionförstoring



Sveriges
Kommuner
och Landsting



Pendlare utan gränser?

En studie om pendling och regionförstoring



Sveriges
Kommuner
och Landsting



© Sveriges Kommuner och Landsting
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad, 118 82 Stockholm

Arena för Tillväxt
118 82 Stockholm

1:a upplagan, december 2008

ISBN 978-91-7164-418-3

Text: Jan Torége, Per Sandgren, Conny Olander och Christina Thulin

Tryck: Alfa Print, Stockholm

Grafisk form och produktion: Ordförrådet AB

Omslagsillustration: Jan Olsson

Omslag: Rives design 250 g, *Inlaga:* Maxioffset 100 g

Satt i AGaramond och Folio

Förord

I början av år 2003 kom dåvarande Svenska Kommunförbundet och Arena för Tillväxt ut med *På spåret – en studie om pendling och regionförstoring*. Den fick stor medial uppmärksamhet och myntade begrepp som ”boendependlare” och ”karriärpendlare”.

Sex år senare är frågan om pendling och regionförstoring än mer aktuell. Regionförstoring är ett regeringspolitiskt mål och regionförstoring ses generellt bland våra medlemmar som ett viktigt konkurrensmedel för att stärka en regions arbetsmarknad och attraktionskraft. Två av Sveriges Kommuner och Landstings prioriterade frågor år 2009 är klimat och infrastruktur – båda med nära koppling till ämnet pendling och regionförstoring.

Rapportens namn är *Pendlare utan gränser?*. Med den titeln vill vi fånga flera viktiga frågeställningar. Var går gränsen för regionförstoring? Det finns en stark tro på att allt modernare infrastruktur, transportsystem och kommunikationsteknik ska fortsätta krympa det geografiska rummet och skapa allt bättre förutsättningar för tillväxt. Men kan pendlingen öka så mycket mer? Går en ökad pendling att förena med regeringens miljömål och finns det fortfarande potential för att fler ska bedöma pendling som lönsamt?

Rapporten riktar sig främst till beslutsfattare och planerare i kommuner, regioner och näringsliv, men även till andra som på olika sätt påverkas av hur pendlingen förändras över tiden och hur detta påverkar ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Vi hoppas att rapporten ska bidra med kunskap om pendlingens orsaker, möjligheter och framtid samt dess betydelse för de lokala arbetsmarknadsregionerna. Den ska också utgöra ett stöd för kommunernas strategiska arbete för lokal och regional tillväxt.

Rapporten har utarbetats på Sveriges Kommuner och Landsting, avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad, av Jan Torége (projektledare och huvudskribent), Conny Olander och Christina Thulin samt Per Sandgren från Arena för Tillväxt. En referensgrupp bestående av Jessica Andersson, Roni Endam och Åsa Zetterberg från Sveriges Kommuner och Landsting har bidragit med sina erfarenheter.

Bengt Westman

Sektionschef

Sveriges Kommuner och Landsting

Roland Lexén

Projektchef

Arena för Tillväxt

Innehåll

5	Sammanfattning
9	En folkrörelse som ökar
17	In- och utpendling
27	Fyra pendlarkategorier
47	Koll på klockan
50	Tre perspektiv
57	Barnen i centrum
59	Från Pajala till Skåne – några lokala och regionala exempel
65	Två framtidsfrågor

Bilagor

	BILAGA A
74	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen
	BILAGA B
82	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen
	BILAGA C
90	Nya utpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier Antal och index (riket=100)
	BILAGA D
98	Nya inpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier Antal och index (riket=100)
	BILAGA E
106	Källor

Sammanfattning

Pendlingen i en kommun påverkas främst av följande fyra faktorer:

- Geografiska och demografiska förutsättningar
- Infrastruktur och kommunikationer
- Boendepriiser, lönenivåer samt efterfrågan och utbud på arbetskraft i närliggande kommuner
- Normer och värderingar

År 2006 pendlade 1,33 miljoner människor eller 31 procent av den förvärvs-arbetande befolkningen över en kommungräns. Detta är en ökning med 5,4 procentenheter sedan 1993. Pendlingen har ökat varje år under perioden 1993–2006, men under 2000-talet syns tecken på att ökningstakten håller på att avta. Endast en tredjedel av pendlingsökningen 1993–2006 har kommit under 2000-talet.

Hög inpendling var vanligast i storstadsområden. Högst utpendling hade förorts- och kranskommunerna runt de tre storstäderna samt ett antal populära boendekommuner i närheten av andra större städer. Kommuner med låg pendling återfanns främst i Norrland, i gränstrakterna kring Dalarna och Värmland samt i de mellersta delarna av Götaland.

Skåne var den större region där pendlingen ökade mest under perioden 2000–2006. En förbättrad arbetsmarknad, investeringar i kollektivtrafik, närheten till Danmark samt en ”mental regionförstoring” nämns som förklaringar.

Pendling och regionförstoring har visat sig öka det materiella välbefindandet bland människor och det ställs stora förhoppningar om att investeringar i infrastruktur och effektivare transportsystem ska möjliggöra en fortsatt snabb pendlingsutveckling. Inför dessa framtidsutsikter behöver vi ställa oss två frågor av helt olika karaktär:

- Lönsamhet för individen är en förutsättning för att pendling ska komma till stånd. Finns det potential för att fler kan bedöma pendling som lönsamt?
- Hur kan pendlingen öka samtidigt som regeringen satt som nationellt mål att minska koldioxidutsläppen med 20 procent fram till 2020?

Sverige har i jämförelse med andra västeuropeiska länder investerat förhållandevis lite i infrastruktur. Att infrastrukturen till vissa delar är föråldrad och att transportsystemen inte alltid fungerar tillfredsställande kan vara en bidragande orsak till att ökningstakten i pendlingen dämpats under 2000-talet. Endast en tredjedel av pendlingsökningen 1993–2006 har kommit under 2000-talet. Men sambandet mellan satsningar på nya vägar och järnvägar och en ökad pendling kan också ha försvagats. En del av de ökningarna vi sett under de senaste 15 åren beror sannolikt på effekter av närmast engångskaraktär.

Statistiken visar att en del kommuner med bra pendlingsutveckling under senare halvan av 1990-talet hade en svag utveckling på 2000-talet. Och tvärtom. Många kommuner med ökad pendling under 2000-talet hade en svag utveckling under perioden 1995–2000. En tolkning av detta är att kommuninvånarnas mer positiva inställning till pendling i mindre grad är en långsamt pågående process och i högre grad en tämligen snabb värderingsförskjutning som ägt rum vid olika tidpunkter i olika kommuner.

Pendlingen från de yttre områdena i storstädernas lokala arbetsmarknadsregioner in till storstädernas mer centrala delar har under lång tid ökat. Det är en utveckling som drivits på av ökade boendepriiser i storstäderna samtidigt som förbättrade kommunikationer möjliggjort en urban livsstil kombinerat med ett lantligt boende eller småstadsboende i storstädernas kranskommuner. Det har gett storstaden tillgång till arbetskraft och avlastat en överhettad bostadsmarknad, medan boendekommunen fått fler invånare och bättre skatteunderlag. Om boendepriiser i storstädernas ytterområden i allt vidare cirklar blir högre tvingas man dock flytta allt längre ut från storstaden för att boendet ska upplevas som billigt. Tillsammans med den kostnadsökning för bilkörning som förutspås kan det innebära att färre finner det ekonomiskt lönsamt att flytta från storstaden och pendla en längre sträcka in till arbetet.

Regionförstoring innebär inte bara att vi reser längre till arbetet, vi regionförstörar även våra övriga liv och rör oss över större geografiska ytor. Regionförstoring som har med arbetet att göra skapar materiellt välstånd till kommunen, till regionen och för Sverige. Om denna kan ske med hjälp av kollektivtrafik är det bra, men regionförstoring ökar också det totala resandet. Det innebär att regionförstoring inte är förenlig med hållbar tillväxt om vi inte i andra avseenden än arbetspendlingen samtidigt kan minska resbehovet genom att exempelvis skapa förtätade och mer funktionsblandade stads- och förortsmiljöer. Detta kräver i sin tur en bättre samhällsplanering samt en fördjupad samverkan mellan olika statliga myndigheter och mellan olika lokala och regionala aktörer.

Pendling ökar individens alternativ i val av boende och arbete. Den ger ökade möjligheter att kombinera en attraktiv boendemiljö med en bra karriär och hög lön eller möjliggör för individen att bo kvar i hemkommunen även om den lokala arbetsmarknaden har svårt att erbjuda ett lämpligt jobb.

En kritik som ofta riktas mot pendling och regionförstoring är att den inte kan betraktas som könsneutral. Det är vanligare att männen drar fördel av pendlingens positiva effekter i form av ökad sysselsättning och högre löner. När en part i en barnfamilj pendlar långt kräver det ofta att den andra parten (som ofta är kvinnan i familjen) tar ett större ansvar för hushåll och barn. Detta i sin tur innebär ofta att den personen måste gå ned i arbetstid och/eller ha ett arbete nära hemmet.

För nästan alla kommuner inverkar pendling och regionförstoring positivt på kommunernas tillväxt, arbetskraftsförsörjning och lönenivåer. Detta har gjort att allt fler kommuner anser att utvecklingen i storstäderna är av stor vikt för den egna kommunen även om den avståndsmässigt kan ligga 10–20 mil från storstaden. Detta bekräftas av statistiken där pendlingen har ökat i allt vidare cirklar in mot storstäderna.

För kommuner som varken är en del eller potentiell del av en större stads arbetsmarknad eller en glesbygdskommun med avståndshandikapp och begränsade möjligheter till ökad pendling är pendlingen främst en försäkring mot sämre tider. Om arbetstillfällena i den egna kommunen minskar möjliggör pendlingen att fler ändå kan bo kvar i kommunen. Kommunen blir också mindre sårbar vid strukturomvandlingar om det finns ett pendlingsutbyte med grannkommunerna.

Utifrån populationen nya pendlare 2005 och 2006 har fyra olika pendlarkategorier definierats; boendependlare, tidigare arbetslösa pendlare, karriärpendlare och pendlare nya i arbetskraften (se sida 12 för definitioner). Den största gruppen var karriärpendlare – över 35 procent tillhörde denna grupp. Boendependlare och tidigare arbetslösa pendlare utgjorde vardera 18 procent av de nya pendlarna 2005 och 2006, medan knappt 29 procent inte ingick i arbetskraften året innan de började pendla.

En hög andel boendeutpendlare är ett tecken på att kommunen är populär att bo i och att förutsättningarna för pendling är goda. Personer flyttar till den nya kommunen, men har kvar sitt arbete i den tidigare boendekommunen. Boendeutpendling är den pendlingskategori där det är störst skillnad mellan kommunerna. Solnas, Habos, Nykvarns och Nackas index på över 300 kan jämföras med 15 för Kiruna och 21 för Gällivare.

Flest boendeinpendlare återfanns i storstadskommunerna. En boendeinpendlare har både bott och arbetat i kommunen, men valt att bosätta sig i en annan kommun och pendla in till den tidigare boendekommunen. Som ensamstående bor många gärna i storstadsområdenas centrala delar. När de bildar familj och barnen kommer väljer många att flytta till radhus och villor i förortskommuner samtidigt som arbetet finns kvar i innerstaden. Hög andel boendeinpendlare kan emellertid också vara ett tecken på att kommunen, trots en bra lokal arbetsmarknad, inte är så populär som boendekommun.

Arbetslösa som börjar pendla för att de fått arbete i en annan kommun är vanligast i kommuner som har, eller har haft, hög arbetslöshet eller där förutsättningarna för pendling är goda.

Stor andel tidigare arbetslösa inpendlare är starkt förknippat med att kommunen har en bra lokal arbetsmarknad och att det finns arbetsgivare i kommunen som även anställer personer med lägre utbildning och kvalifikationer. Förutom en bra lokal arbetsmarknad verkar det finnas ett annat viktigt skäl till en hög andel tidigare arbetslösa inpendlare. Flera kommuner som hamnar högt har bland Sveriges högsta medelinkomster. En förklaring till den höga andelen arbetslösa inpendlare kan vara att personer med lägre utbildning och låg inkomst inte alltid har råd att bo i dessa kommuner. Behovet av personal till framförallt vissa delar av den offentliga och privata servicesektorn (till exempel äldreomsorg, detaljhandel och restauranger) måste därför ombesörjas genom inpendling av arbetskraft.

Karriärpendling är den viktigaste formen av pendling för arbetsmarknadens dynamik och funktionalitet. De ekonomiska teorier som ligger bakom regionförstoringsbegreppet har störst bäring för yrken som rymmer någon form av specialistkompetens. Andelen karriärutpendlare var störst i populära boendekommuner runt storstäderna, medan karriärinpendlarna främst återfanns i storstäderna eller i kommuner med en stark lokal arbetsmarknad. Störst andel karriärinpendlare hade Solna och Sundbyberg.

En folkrörelse som ökar

Pendlingen har under en lång period ökat i Sverige. Allt fler människor väljer idag boendeort utifrån andra aspekter än att det ligger nära arbetet. Människor är idag mer benägna att pendla långa sträckor för såväl arbetets som boendets skull.

För bara 20 år sedan var det inte alls lika vanligt att människor pendlade längre sträckor. Såväl politiker som medborgare ansåg det vara självklart att de som förvärvsarbetade i kommunen också borde arbeta där. Att människor pendlade in eller ut ansågs vara ett svaghetstecken – kommunen var inte självförsörjande på arbetskraft (inpendling) eller kommunens företag gick dåligt (utpendling). Runt storstadskommunerna, liksom i attraktiva boendekommuner som gränsar till en större stad har det alltid funnits en viss pendling, men att så många människor skulle vara beredda att offra flera timmar i bilköer och på försenade tåg för att kombinera ett önskat boende med ett dito arbete var det få som trodde.

Numera framhålls pendling och regionförstoring som svaret på många kommuners problem med minskad befolkning och svag arbetsmarknad. Sveriges näringslivschefer ansåg till exempel i en enkätundersökning¹ från december 2006 att regionförstoring och kommunikationer var kommunens viktigaste tillväxtfaktor. En regionförstoring uppstår när allt fler människor reser allt längre sträckor till sina arbetsplatser. Kommunernas lokala arbetsmarknader växer samman och bildar allt större funktionella arbetsmarknader.

Storleken på den lokala arbetsmarknadsregionen spelar en mycket viktig roll för en kommuns eller regions konkurrensförmåga och tillväxtmöjligheter.

¹ Sveriges Kommuner och Landsting: "Kommunernas arbete med näringslivsfrågor", dec 2006.

Orsaken till detta är främst att en alltmer kunskapsintensiv och specialiserad produktion kräver en högt utbildad arbetskraft. Utbud och efterfrågan av denna specialiserade arbetskraft kan lättare mötas på en stor lokal arbetsmarknadsregion. Dessutom ger en större lokal arbetsmarknadsregion ett större utrymme åt en rad branscher som sällan får plats på små lokala arbetsmarknader – allt från högt specialiserade företagstjänster till enklare tjänster som kräver ett stort lokalt kundunderlag. Små lokala arbetsmarknadsregioner är mer känsliga för strukturomvandlingar. Det är svårare för arbetslösa att hitta ett nytt arbete och den bristande mångfalden på näringar gör det svårare att överföra resurser från stagnerande till expansiva branscher.

Pendling och regionförstoring ökar regionens attraktivitet för människor och företag. Pendling och regionförstoring ger ett större utbud av specialiserade tjänster och en större mångfald, vilket främjar näringsbredden och stärker möjligheterna för branschkluster. Produktiviteten i företagen ökar, liksom lönenivån för den enskilde. Pendling och regionförstoring bidrar även till ett bättre kulturutbud och förstärker varumärket för regionen.

Vi har ändrat lite på svaren

De ekonomiska teorierna kring pendling och regionförstoring var inte allmänt kända i början på 2000-talet. En del kommuner som exempelvis Eskilstuna och Tierp, som vi lyfte fram i den förra rapporten, hade tidigt strategier för hur deras respektive kommuner skulle integreras med Stockholms och Uppsalas lokala arbetsmarknadsregioner. Något som sannolikt har bidraget till en bra befolkningsutveckling i dessa två kommuner. En del andra resonerade i termer av att vara självförsörjande på arbetskraft och att utpendling inte var något långsiktigt eftersträvänsvärt.

Idag vill nästan alla kommuner ”koppla upp sig” mot en större kommun. En sökning på ordet regionförstoring på Google ger 15 700 träffar² och regionförstoring är ett uttalat regeringspolitiskt mål (Prop. 2008/09:35). Men samtidigt har det kommit flera rapporter som även tagit upp nackdelar med pendling och regionförstoring och till och med ställt sig frågande till den idag utbredda idén om fortsatt regionförstoring som motor för tillväxt.

Vi gav en i huvudsak mycket positiv bild av pendling och regionförstoring i vår förra rapport³. Nya rön samt statistik från denna rapport ger oss nu skäl att moderera den bilden något.

När Albert Einstein undervisade som professor på universitetet i Bern lämnade han ett skriftligt prov till en sekreterare för kopiering. Hon återkommer snabbt till Einstein med andan i halsen:

² 2008-10-12

³ Svenska Kommunförbundet: "På spåret – en studie om pendling och regionförstoring", 2003

– *Men professorn, det är ju samma frågor som ni gav till studenterna förra veckan.*

– *Ja, jag vet, sa Einstein mycket lugnt, men jag har ändrat på svaren.*

Pendling och regionförstoring har haft en rad, framförallt ekonomiskt, positiva effekter för samhället. I denna rapport lyfter vi även fram problemen med pendling och regionförstoring. Särskild uppmärksamhet ges till följande två frågor:

- Lönsamhet för individen är en förutsättning för att pendling ska komma till stånd. Finns det potential för att fler kan bedöma pendling som lönsamt?
- Hur kan pendlingen öka samtidigt som regeringen satt som nationellt mål att minska koldioxidutsläppen med 20 procent fram till 2020?

Rapporten består av följande delar:

- En beskrivande del med statistik om pendling
- En intervjustudie med företrädare för en region och tre kommuner
- En redogörelse och diskussion baserad på aktuell forskning, statistik och intervjuer där vi bland annat resonerar kring de två frågeställningarna ovan.

Dessutom ingår två minikapitel som tar upp några sociala perspektiv på ämnet pendling och regionförstoring.

Metod

Statistiken avseende andel pendlare i olika kommuner åren 1995, 2000 och 2006 baseras på Statistiska centralbyråns (SCB) officiella registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS). Denna kompletteras med en fördjupad studie av nya pendlare som tillkommit åren 2005 och 2006. Denna studie är en specialbearbetning av RAMS. Genom att undersöka var en person bor, arbetar och om personen är arbetslös eller förvärvsarbetande under två på varandra följande år har vi kunna definiera fyra pendlarkategorier; boende-pendlare, tidigare arbetslösa pendlare, karriärpendlare och pendlare som är nya i arbetskraften (se definitioner nedan).

Den andra delen av studien bygger på intervjuer med ett antal representanter för en region och tre kommuner (Region Skåne, Skövde, Pajala och Nordanstig). Syftet är att få en bild av hur våra medlemmar arbetar med frågan och på vilket sätt de anser att pendling och regionförstoring påverkar dem. Regionen och kommunerna har valts ut därför att de av olika skäl är intressanta ur ett regionförstoringsperspektiv.

Statistikkällor

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

Definitioner och begrepp

Pendling

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

Regionförstoring

När pendlingen ökar sker det en regionförstoring. Genom att människor pendlar och rör sig över allt större geografiska områden knyts kommuner funktionellt samman i allt större lokala arbetsmarknadsregioner. Begreppet ska inte blandas ihop med att regioner administrativt går samman för att bilda en större region.

Fyra kategorier av pendlare

Vi har genom statistik från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS) identifierat fyra kategorier av pendlare. Grundpopulationen är nya pendlare 2005 (som fortfarande pendlar 2006) samt nya pendlare 2006.

1. *Boendependlare* = Förvärvsarbetande person som bytt boendekommun, men inte arbetsställe kommun
2. *Tidigare arbetslös pendlare* = Tidigare arbetslös person som fått arbete i en annan kommun än boendekommunen
3. *Karriärpendlare* = Förvärvsarbetande som bytt arbetsställe kommun, men inte boendekommun
4. *Pendlare som är nya i arbetskraften* (ofta ungdomar och utrikes födda)

Dessutom finns det två mindre grupper av pendlare som bytt både arbetskommun och boendekommun. De som haft arbete har förts till grupp 3 och de som tidigare varit arbetslösa har kategoriserats till grupp 2. Ett fåtal personer som tidigare varit arbetslösa har flyttat, men fått arbete i den tidigare boendekommunen. Dessa har förts till grupp 1.

Som *boendekommun* anges den kommun som pendlaren var mantalsskriven i den 31/12 det år då mätningen sker. Definitionen av *förvärvsarbetande* är

person som haft ett inkomstbringande arbete minst en timme under mätveckan i november. Som *tidigare arbetslös* definieras här den person som erhållit någon form av arbetslöshetsersättning över ett basbelopp året innan eller samma år som personen blev definierad som förvärvsarbetande. Denna definition medför dock en viss underskattning av antalet som varit utan arbete och som stått till arbetsmarknadens förfogande, exempelvis personer som levt på ekonomiskt bistånd (socialbidrag) en längre tid eller personer som fått avgångsvederlag. Personer med ekonomiskt bistånd som fått arbete och börjat pendla blir definierade som nya i arbetskraften och personer med avgångsvederlag som inte erhållit arbetslöshetsersättning blir definierade som karriärpendlare.

Dagbefolkning och nattbefolkning

Dagbefolkning

= antalet förvärvsarbetande personer som arbetar i kommunen

Nattbefolkning

= antalet förvärvsarbetande personer som bor i kommunen

Med dagbefolkning avses antalet förvärvsarbetande som arbetar i kommunen, inte antalet som bor där. Med nattbefolkning avses antalet förvärvsarbetande som bor i kommunen, inte antalet som arbetar där.

Dessa två begrepp är centrala i undersökningen och behöver förstås för att kunna ta del av resultaten.

I studien ställs ofta inpendling i relation till dagbefolkning och utpendling i relation till nattbefolkning. Det vi mäter är alltså i det första fallet andelen inpendlare av det totala antalet förvärvsarbetande som arbetar i kommunen. I det senare fallet mäter vi andelen utpendlare av det totala antalet förvärvsarbetande som bor i kommunen. Om exempelvis dagbefolkningen minskat kraftigt i en kommun (till exempel i en krisdrabbad kommun) kan den *andel* av dagbefolkningen som pendlar till kommunen öka trots att *antalet* inpendlare minskar.

Kommungrupper

Kommungrupper är en indelning av Sveriges kommuner i nio grupper baserade på vissa strukturella egenskaper som bland annat befolkningsstorlek, pendlingsmönster och näringslivsstruktur. Kommungruppsindelningen gäller från och med den 1 januari 2005.

1. *Storstäder* (3 kommuner). Kommun med en folkmängd som överstiger 200 000 invånare.
2. *Förortskommuner* (38 kommuner). Kommun där mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i någon annan kommun. Det vanliga utpendlingsmålet ska vara någon av storstäderna.
3. *Större städer* (27 kommuner). Kommun med 50 000–200 000 invånare samt en tätortsgrad som överstiger 70 procent.
4. *Pendlingskommuner* (41 kommuner). Kommun där mer än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i någon annan kommun.
5. *Glesbygdskommuner* (39 kommuner). Kommun med mindre än 7 invånare per kvadratkilometer och mindre än 20 000 invånare.
6. *Varuproducerande kommuner* (40 kommuner). Kommun med mer än 40 procent av nattbefolkningen mellan 16 och 64 år, anställda inom varutillverkning och industriell verksamhet.
7. *Övriga kommuner, över 25 000 invånare* (34 kommuner). Kommun som inte hör till någon av tidigare grupper och har mer än 25 000 invånare.
8. *Övriga kommuner, 12 500–25 000 invånare* (37 kommuner). Kommun som inte hör till någon av tidigare grupper och har 12 500–25 000 invånare.
9. *Övriga kommuner, mindre än 12 500 invånare* (31 kommuner). Kommun som inte hör till någon av tidigare grupper och har mindre än 12 500 invånare.

Hållbar tillväxt

Hållbar utveckling innebär att dagens behov skall tillgodoses utan att äventyra kommande generationers möjligheter. Hållbar tillväxt är vägen dit och innebär en tillväxt som tar hänsyn till hur såväl människor, miljö som ekonomi utvecklas. En verksamhet som bidrar till hållbar tillväxt stärker ekonomins långsiktiga utvecklingskraft, har avtagande miljöpåverkan och utvecklar humankapital och socialt kapital.⁴

Brister i statistiken

Åldersgruppen 16–24 år är överrepresenterad i den grupp vars pendling har ökat mest och är också den grupp där pendlingsavstånden ökat mest. Institutet för framtidsstudier menar i sin rapport *Regionen som vision* att det troligtvis rör sig om ungdomar som flyttat hemifrån, men som inte lyckats

⁴ Källa: Business Region Göteborg.

etablera sig på bostadsmarknaden. Så länge de flyttar runt mellan tidsbegränsade andrahandskontrakt och kompisars bäddsoffor är det många som väljer att inte mantalsskriva sig på sina nya hemorter. De antas istället vara skrivna i sina föräldrahem, inte sällan tiotals mil bort. Detta har sannolikt varit ett tilltagande fenomen eftersom bostadsmarknaderna i storstäderna, speciellt i Stockholm, blivit tuffare. Denna statistiska felkälla bidrar till att andelen pendlare, i framförallt storstäderna och universitetsstäderna, något överskattas.

En annan felkälla i den registerbaserade arbetsmarknadsstatistiken är arbetsställen som har anställda utan egentlig geografisk hemvist. I de flesta fall är omfattningen liten och påverkar inte statistiken i någon högre utsträckning, men det finns undantag. År 2005 anställdes ett stort antal personer av Skogsstyrelsen som har ett kontor i Höör kommun. Dessa var dock inte geografiskt knutna till Höör utan tillfälligt anställda för att röja i skogen efter stormen Gudrun. Eftersom detta fick så stort genomslag i statistiken har Höör kommun exkluderats i den del av studien som avser nya pendlare 2005 och 2006.

För år 2006 finns inga uppgifter om hur pendlingen ser ut över riksgänserna mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Däremot har SCB genom samverkan med sina kollegor i grannländerna sammanställt ett material för år 2005. På riksnivå i Sverige rör det sig om en underskattning av andelen utpendlare på knappt 0,6 procent av nattbefolkningen, men för enskilda kommuner kan det röra sig om underskattningar på över 10 procent av nattbefolkningen. Tyvärr finns det inga uppgifter om inpendlingen till Sverige på kommunnivå.

TABELL 1 Andel utpendlare till Danmark, Finland och Norge som överstiger 2 procent av nattbefolkningen år 2005

Kommun	Antal	Andel av natt-befolkningen	Kommun	Antal	Andel av natt-befolkningen
Eda	444	13,1%	Övertorneå	62	3,1%
Haparanda	470	12,8%	Tanum	151	2,7%
Årjäng	493	11,7%	Sunne	143	2,4%
Strömstad	498	9,6%	Vellinge	341	2,2%
Torsby	314	5,8%	Munkedal	100	2,1%
Malmö	5 549	4,9%	Arvika	244	2,1%
Dals-Ed	95	4,4%	Bengtsfors	84	2,0%

Källa: SCB

För att få en bättre uppfattning om utpendlingen från dessa kommuner bör siffrorna i ovanstående tabell adderas till de andelsuppgifter om utpendling som redovisas i rapporten.

Det är fler som pendlar ut än in till Sverige. Norge har länge varit det populäraste grannlandet att pendla till. Höga lönenivåer och stark valuta i Norge samt att flera svenska kommuner gränsar till detta land är några förklaringar. Utpendlingen till Danmark har emellertid ökat markant under 2000-talet och var 2005 nästan lika stor som utpendlingen till Norge.

TABELL 2 **Antal in- och utpendlare mellan Sverige och våra grannländer 2001 och 2005**

	Inpendling till Sverige 2001	Utpendling från Sverige 2001	Inpendling till Sverige 2005	Utpendling från Sverige 2005
Danmark	1 410	4 578	1 838	10 463
Finland	2 525	1 599	2 305	2 050
Norge	1 300	13 343	1 987	13 240
Totalt	5 235	19 520	6 130	25 753

Källa: SCB

In- och utpendling

År 2006 pendlade 1,33 miljoner människor eller 31 procent av den förvärvs-arbetande befolkningen över en kommungräns⁵.

Pendlingen mellan olika kommuner varierar kraftigt beroende på hur den lokala arbetsmarknaden ser ut, befolkningstätheten, den geografiska storleken, hur kommunernas befolkningscentra ligger i förhållande till varandra, hur lönenivåer och boendepriiser förhåller sig till varandra i närliggande kommuner samt hur bra infrastrukturen och kommunikationerna är. Till ytan små kommuner har ofta en större andel pendlare än stora kommuner, eftersom människor generellt har närmare till kommungränsen i små kommuner. Ytterligare faktorer som inverkar på pendlingsbenägenheten är vilken inställning människor i kommunen har till pendling. Vilka avstånd upplevs som rimliga att pendla? Hur väger värdet av att ha ett arbete mot kostnaden för att pendla och förlusten av fritid? Hur ser befolkningen i kommunen på omvärlden och omgivande kommuner? Det är inte bara förutsättningar för att pendla – i form av geografi, infrastruktur och kollektivtrafik – som har betydelse. Även den ”mentala regionförstoringen” är viktig om människor ska kunna tänka sig att pendla en längre sträcka.

Analys och förklaringar till siffermaterialet avser de förhållanden som gällde under den studerade perioden 2000–2006. Uppgifter om en kommuns lokala arbetsmarknad gäller alltså för denna period, inte för hur arbetsmarknadsläget ser ut idag. Detta är viktigt att poängtera eftersom många kommuner som tidigare haft en bra arbetsmarknad drabbats av den rådande finansiella krisen och den lågkonjunktur som denna orsakat.

Statistik för samtliga kommuner finns redovisade i bilagorna A och B.

Högst inpendling i storstadsområdena

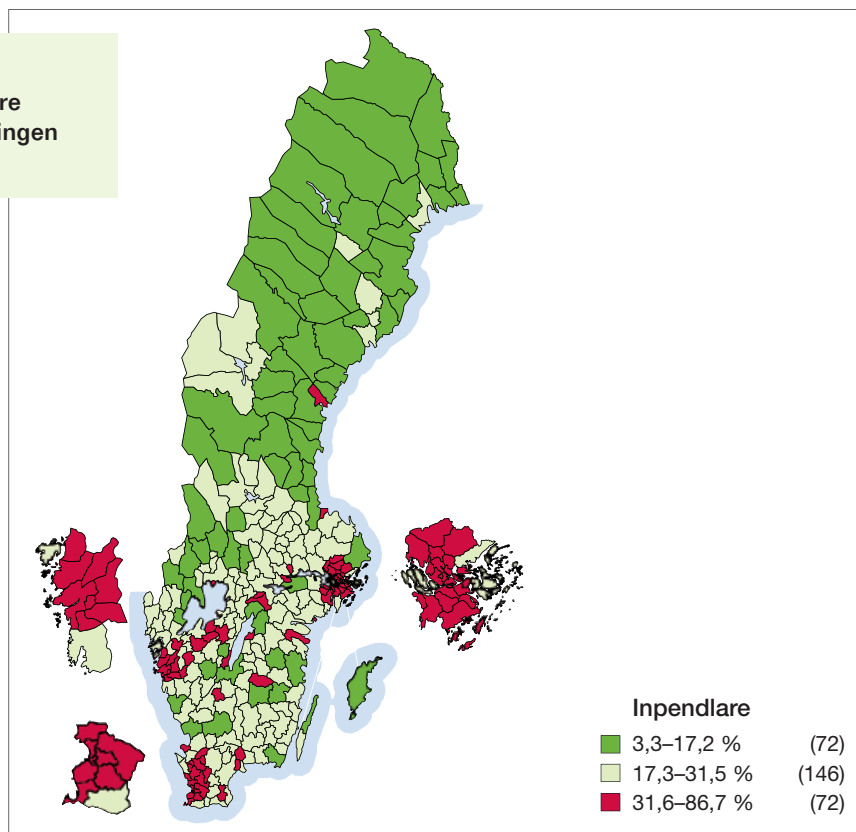
Störst andel inpendlare hade kommunerna i Stockholms län utom Nynäshamn och Norrtälje, Skåne samt ett stort antal kommuner runt Göteborg med ett

⁵ 1 331 000 pendlade ut från en kommun, 1 321 000 pendlade in till en kommun. Skillnaden mellan talen beror främst på sjömän, som saknar inpendlingskommun.

stråk upp mot Vänern och Vättern. I Solna stod inpendlingen för nästan 87 procent av dagbefolkningen. Det vill säga att endast 13 procent av dem som hade sitt arbetsställe i kommunen också bodde där. I 20 kommuner stod inpendlingen för mer än 50 procent av dagbefolkningen – samtliga i de tre storstadsområdena. Störst andel inpendlare som inte är från dessa områden hade tågknuten Hallsberg i Örebro län med 45 procent.

KARTA 1

**Andelen inpendlare
bland dagbefolkningen
år 2006; procent**

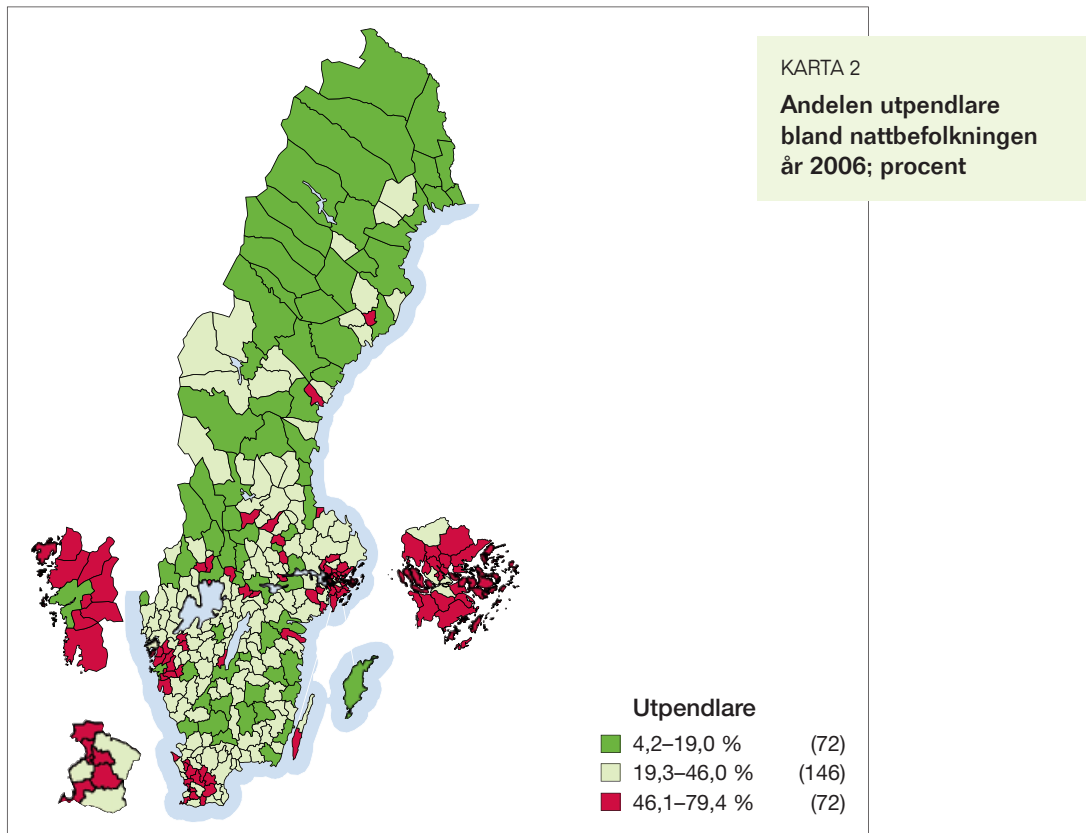


Liten andel inpendlare fanns främst i Norrland, men även bland kommunerna i västra och norra Värmland samt i ett antal kommuner i mellersta Götaland. Av norrlandskommunerna var det endast Timrå i Västernorrlands län som hade en inpendling (drygt 32 procent) som var större än riksnittets. Minst andel inpendlare hade av naturliga skäl Gotland med drygt 3 procent. De flesta kommuner med låg inpendling är små glesbygdskommuner i Norrland, men även befolkningsmässigt stora kommuner som Skellefteå och Örnsköldsvik hade endast runt 5 procent inpendlare. En förklaring är att de också är stora till ytan.

Förortskommuner har högst andel utpendlare

Utpendlingen var i särklass högst i förortskommunerna till Stockholm, Göteborg och Malmö. Högst andel utpendlare fanns i Sundbyberg och Salem med nästan 80 procent av den förvärvsarbetande nattbefolkningen. Hög utpendling i övrigt hittade man bland annat i Hammarö, Kil, Forshaga och Storfors som alla är grannkommuner till Karlstad samt i Lekeberg och Kumla som gränsar till Örebro. I övrigt utmärkte sig enstaka kommuner med gräns till en större stad eller till en kommun med bra arbetsmarknad.

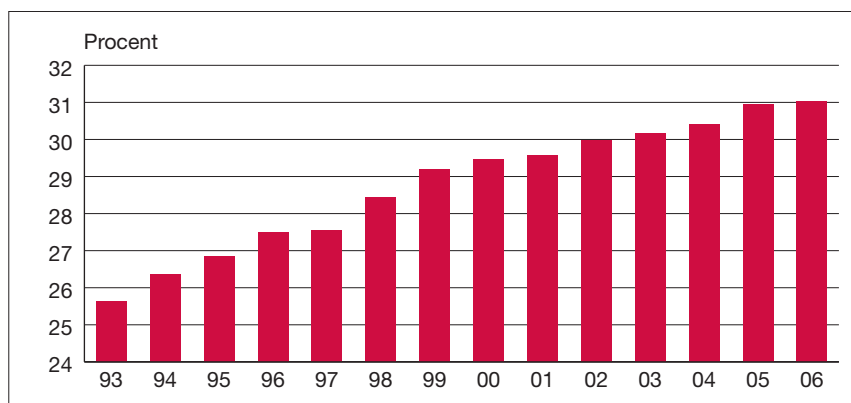
Andelen utpendlare var lägst i stora delar av Norrland, delar av Värmland och Dalarna samt i ett stråk rakt över Götaland från Halmstad i Halland till Västervik och Oskarshamn på den östra kusten. Allra lägst andel utpendlare fanns i Kiruna med 4 procent, samt i Skellefteå, Örnsköldsvik, Gällivare och Gotland med runt 6–7 procent.



Ökningstakten avtar

Pendlingen har ökat varje år sedan år 1993, men nu syns tecken på att ökningstakten håller på att avta. Mellan åren 1993 och 2006 ökade andelen pendlare från 25,6 procent till 31 procent, det vill säga med 5,4 procentenheter⁶. Men två tredjedelar av den ökningen skedde redan på 1990-talet. Under perioden 1999 till 2006 var ökningen endast 1,8 procentenheter.

DIAGRAM 1
**Andel pendlare
i Sverige åren
1993–2006;
procent**



Källa: SCB

Detta är intressant eftersom det är först på 2000-talet som de ekonomiska teorierna kring pendling och regionförstoring på allvar uppmärksammats utanför de akademiska institutionerna. Samtidigt har pendlingens och regionförstoringens ekonomiska fördelar blivit alltmer kända bland kommunerna. Regionförstoring och kommunikationer är enligt kommunernas näringslivschefer⁷, den viktigaste tillväxtfaktorn. Frågor som rör regionförstoring, infrastruktur och kommunikationer har numera en mycket hög prioritet i samtliga kommuner och regioner. Därför kan det synas märkligt att det inte gett ett större utslag i pendlingsstatistiken.

Är det rimligt att tro att en allt större andel av den förvärvsarbetande befolkningen kommer att pendla i framtiden? Börjar vi närma oss taket för vad som är rimligt? En grundförutsättning för att människor ska pendla är att man i något avseende tjänar på det. Ett karriärsteg, en högre lön, en väg ut ur arbetslöshet eller en möjlighet att kombinera ett önskat boende med ett bra jobb. Få kan emellertid tänka sig att pendla mer än två timmar per dag⁸. I takt med att lönenivåerna och boendepriiserna successivt ökar (relativt sett) i allt vidare cirklar runt storstäderna blir det sannolikt färre som bedömer det som lönsamt att flytta till en yttre kranskommun och långpendla in till storstaden.

⁶ Varav 0,4 procentenheter kan förklaras av att fyra nya kommuner tillkommit under den studerade perioden – Lekeberg, Bollebygd, Nykvarn och Knivsta.

⁷ Sveriges kommuner och landsting, enkät till ansvariga personer för näringslivsfrågor i alla kommuner, december 2006.

⁸ 13 procent kan tänka sig att pendla mer än två timmar per dag enligt en undersökning gjord 2008 av rekryterings- och bemanningsföretaget Kelly Services. Drygt 20 procent tycker att en timme är maxgränsen för daglig pendling tur och retur.

⁹ Källa: SCB, fastighetsprisstatistik, totalräknad inkomststatistik.

Bilen kommer sannolikt att bli dyrare att köra. Trängselskatter, höga oljepriser och ökad koldioxidskatt kan komma att ha en dämpande effekt på bilpendlingen. En ökad pendling i framtiden måste därför komma genom en utbyggd kollektivtrafik. Vi måste också ställa oss frågan om vi kan nå de positiva ekonomiska effekterna av regionförstoring på andra sätt. Vi återkommer till denna fråga i kapitlet *Två framtidsfrågor*.

Kraftigt ökad inpendling i Vadstena, Markaryd och Hallstahammar

Mellan åren 2000 och 2006 ökade inpendlingen som andel av dagbefolkningen i nästan alla kommuner. I flera kommuner har inpendlingen ökat kraftigt. Ofta har några kommuner i ett län en bra arbetsmarknad och ökad inpendling medan motsatsen med ökad utpendling kan gälla för grannkommunerna. Arbetskraften i regionen pendlar till de kommuner som har en bra arbetsmarknad. Som en konsekvens av detta dämpas inpendlingen till kommuner där efterfrågan på arbetskraft är lägre. För en del kommuner, som har haft en positiv pendlingsutveckling under en längre tid, kan en dämpad ökningstakt vara en konsekvens av en tidigare stark utveckling.

Flera kommuner där ökningen varit stor ligger i gränstrakterna mellan Skåne, Kronobergs och Kalmar län. Det har också skett en relativt stor ökning av inpendlingen i ett antal kommuner i Norrbotten, bland annat beroende på att gruvnäringen och verksamheten med fordonstester har expanderat.

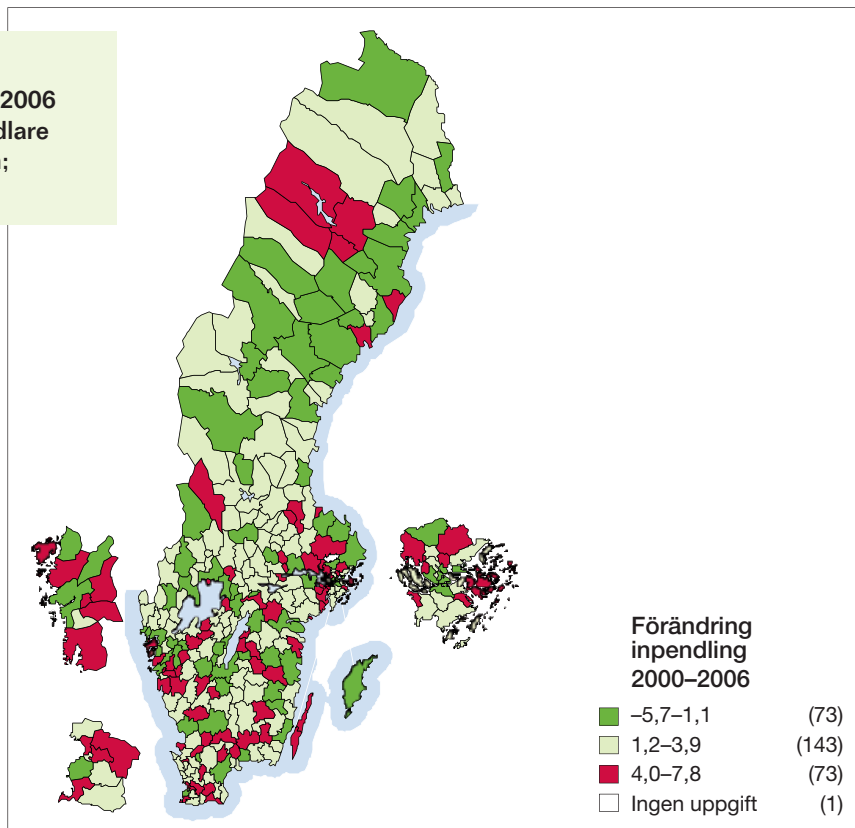
Störst har ökningen i inpendling varit i Vadstena, Markaryd och Hallstahammar med mer än 7,5 procentenheter. I Vadstena och Markaryd gav en kraftigt förbättrad arbetsmarknad en ökad inpendling. I Hallstahammar ökade både in- och utpendlingen på en svagt positiv arbetsmarknad. Bland de större kommunerna har ökningen av inpendling varit störst i Södertälje med nästan 6 procentenheter.

Andelen inpendlare minskade endast i 22 kommuner. Störst var minskningen i Strängnäs och Kumla med nästan 6 procentenheter. Dessa kommuner hade under slutet av 1990-talet såväl en stark arbetsmarknad som kraftigt ökad inpendling, men båda har drabbats av stora varsel – Ericsson i Kumla och militära förband i Strängnäs.

I storstadskommunerna har inpendlingen till Stockholm minskat med 1,1 procentenheter, varit oförändrad i Göteborg och ökat med 0,7 procentenheter i Malmö.

KARTA 3

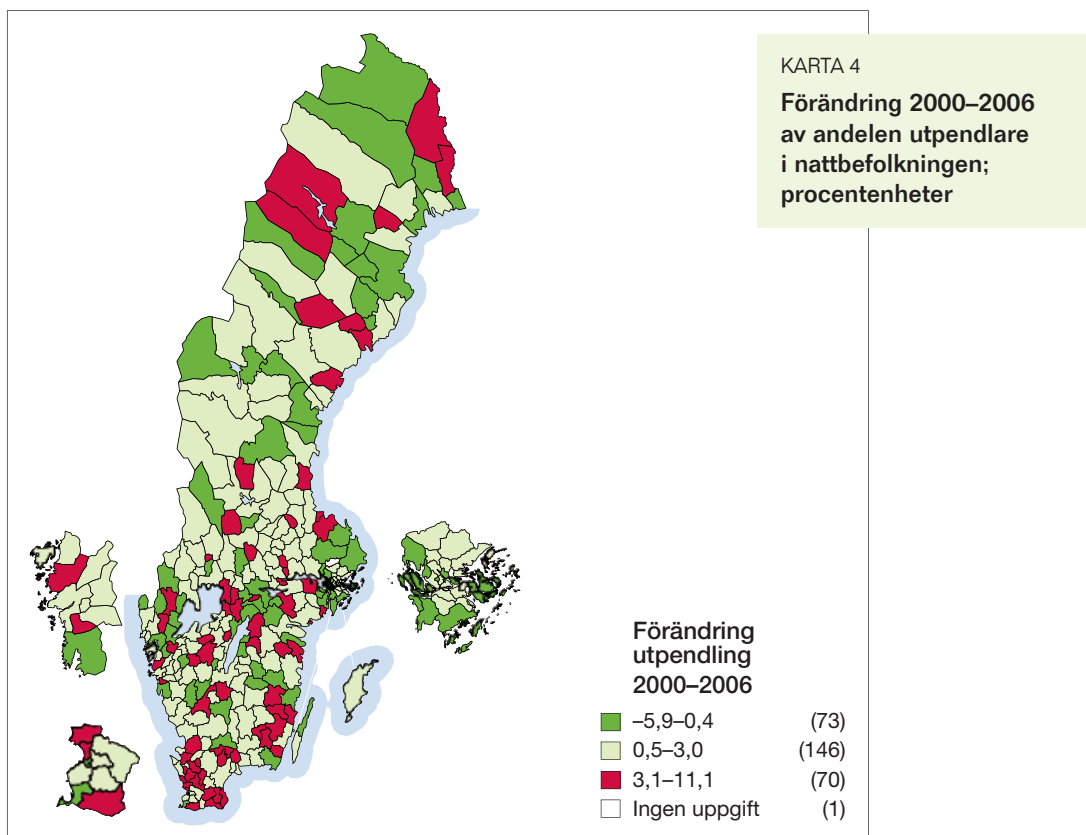
**Förändring 2000–2006
av andelen inpendlare
i dagbefolkningen;
procentenheter**



Utpendlingen har ökat i kommuner med försämrad arbetsmarknad

En ökad utpendling kan bero på att den lokala arbetsmarknaden försämrats under den period som studerats. Detta kombineras då ofta med en minskad andel inpendlare, som i till exempel Kumla, Perstorp, Degerfors och Bengtsfors. Men ökad utpendling kan också bero på att kommunen är populär som boendekommun eller, om även inpendlingen är hög, att kommunen har en dynamisk lokal arbetsmarknad. I vår förra studie¹⁰ lyfte vi fram Tierp som ett lyckat exempel. Kommunen var en av de första i Sverige som hade en tydlig strategi för regionförstoring. Den starka pendlingsutvecklingen från perioden 1995–2000 har delvis fortlevt med en ökad utpendling med 4,6 procentenheter. Däremot har andelen inpendlare minskat med 1,2 procentenheter. Den lokala arbetsmarknaden har försämrats något i Tierp, men det är fortfarande en förhållandevis populär boendekommun.

¹⁰ Svenska Kommunförbundet: "På spåret – en studie om pendling och regionförstoring", 2003



Skåne, sydöstra Sverige samt gränstrakterna kring Örebro, Värmland och Västra Götaland är de geografiskt samlade områden där utpendlingen ökat mest. Intressant är också att flera kommuner i norra Norrland, visserligen från en låg nivå, ökat utpendlingen kraftigt. Några exempel på detta är Övertorneå, Sorsele, Arjeplog, Åsele, Bjurholm och Älvsbyn. En gissning är att antalet säsongsarbetare och veckopendlare i dessa kommuner har ökat.

I Skåne beror pendlingsökningen på en generellt positiv utveckling där de lokala arbetsmarknaderna med några få undantag utvecklats på ett bra sätt. Sydöstra Sverige samt gränsområdet mellan Örebro, Värmland och Västra Götaland är intressanta eftersom dagbefolkningen (jobben) har minskat samtidigt som andelen förvärvsarbetande som bor i dessa kommuner varit i stort sett oförändrad eller till och med ökat något. Detta indikerar dels att tidigare arbetslösa fått arbete i en annan kommun och börjat pendla, dels att många sannolikt pendlar ganska långt till sina arbeten eftersom det är få kommuner i regionen som fungerat som draglok under den studerade perioden.

I 50 kommuner minskade andelen utpendlare. I fyra kommuner var minskningen större än två procentenheter; Norsjö, Ydre, Vadstena och Karlsborg. Alla fyra kommunerna har haft en starkt positiv sysselsättningsutveckling under 2000-talet, Norsjö och Ydre placerade sig också bra i tidningen Fokus undersökning¹¹ kring var det är bäst att bo. Även i flera av förortskommunerna i Stockholm har andelen utpendlare minskat. Några exempel är Lidingö, Salem, Sundbyberg, Botkyrka och Haninge.

Kommuner med både hög in- och utpendling

Både hög in- och utpendling vittnar om att kommunen befinner sig på en dynamisk lokal arbetsmarknad. Flertalet av dessa finns i de tre storstadslänen. Dessa siffror erbjuder i stort sett inga överraskningar. Studeras däremot vilka kommuner som har haft den största förändringen i såväl in- som utpendling under perioden 2000 till 2006 gör vi flera intressanta iakttagelser.

Tidskriften Fokus, nr 36/2008, har jämfört de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö och bland annat undersökt hur framgångsrikt de tre storstäderna regionförstorats. På tolv år har Malmöregionens arbetsmarknad vuxit med 600 000 invånare, Stockholmsregionen med 400 000, medan Göteborgsregionen bara ökat med 100 000 invånare.

Detta återspeglas i den markanta ökningen av pendlingen som skett i Skåne mellan åren 2000 och 2006. Utvecklingen i in- och utpendling mellan åren 2000 och 2006 har varit över genomsnittet i samtliga av Skånes 33 kommuner. I Lomma, Sjöbo, Landskrona, Bjuv, Ystad, Höör, Östra Göinge, Tomelilla och Trelleborg har både in- och utpendlingen ökat markant. Perstorp och Osby har haft en kraftig ökning av utpendlingen, medan inpendlingen ökat starkt i Båstad och Örkellunga. Pågatåg, bussar över hela regionen och Öresundsbron kan delvis förklara denna ökning, men det har troligtvis också skett en "mental regionförstoring". Regionaliseringen av Skåne i och med bildandet av Region Skåne 1997 samt Öresundsbron utgör viktiga pusselbitar i sammanhanget. Regionbyggnadsprocessen har inneburit att de konkurrensskänslor som funnits mellan såväl medborgarna som politikerna i olika Skånekommuner avsevärt dämpats¹².

"Jag tror egentligen inte att det är så många som har tvingats flytta, nej det tror jag inte. Men däremot finns det människor som tvingats att börja pendla det finns det. Men i början sa alla Eslövsbor att de inte tänkte pendla. De skulle ha jobb i Eslöv. Det är väl en mognadsprocess på något sätt."

¹¹ Fokus nr 24/2008: Artikel "Här är det bäst att bo".

¹² Strömbom, L.: "Identitet och identitetspolitik i Sveriges regioner", 2003.

Projektansvarig för Arbetsförmedlingens projekt i samband med Volvo Excavators nedläggning i Eslöv i slutet av 1990-talet

Den andra intressanta iakttagelsen är att många kommuner som hade en såväl ökad in- som utpendling under perioden 1995–2000 inte uppnår särskilt höga förändringsnivåer under perioden 2000–2006. Samtidigt hade flera av de kommuner som nu uppvisar höga pendlingstal en måttlig eller svag utveckling under perioden 1995–2000. Några exempel på detta är Hallstahammar, Emmaboda, Gullspång, Skara och Ljusnarsberg som gått från en svag till stark pendlingsutveckling. Medan Norrtälje, Ale, Vänersborg, Uddevalla och Mullsjö är exempel på motsatsen.

Detta stärker hypotesen om att andelen pendlare bland den förvärvsarbetande befolkningen till slut når ett tak där det krävs speciella incitament, till exempel i form av kraftigt förbättrad infrastruktur, för att andelen pendlare ska öka. Sedan början av 1990-talet har människors inställning till pendlande förändrats. Det ses idag inte som konstigt att pendla 1–2 timmar per dag. En del gör det för att kombinera ett bra jobb med bra boende, andra för att kunna bo kvar när hemkommunens arbetsmarknad försämrats. Den ”mentala regionförstoringen”, det vill säga att man överhuvudtaget kan tänka sig pendla en längre sträcka har successivt spridits bland befolkningen.

En annan orsak till att pendlingen har ökat kraftigt i en del kommuner som ligger lite utanför de större städerna och infrastrukturstråken kan vara att pendlingen är det enda vettiga alternativet om familjen vill bo kvar. Att lämna ”tryggheten” i en invand miljö där människor har skapat väl fungerande sociala nätverk kan kännas avskräckande. Likaså de kostnader som kan uppstå när man ska hitta ett likvärdigt boende i den nya orten och att eventuell medföljande partner också ska hitta ett jobb. Kostnaderna – såväl ekonomiska som sociala – kan upplevas som orimliga.

I Skåne har däremot många kommuner haft en god pendlingsutveckling under hela perioden 1995–2006. Bland de kommuner som haft en dålig pendlingsutveckling över hela perioden återfanns många norrlandskommuner med måttlig potential för pendling, en rad residensstäder med i huvudsak befolkningsmässigt små kommuner som grannar samt ett antal storstadskommuner som haft höga pendlingsnivåer sedan lång tid tillbaka.

Grannar emellan

I flertalet EU-länder bor cirka tre fjärdedelar av befolkningen i regioner av Stockholms storlek eller större. Detta är en tilltagande konkurrensnackdel för vårt land. Ur denna aspekt behöver våra tre största lokala arbetsmarknadsregioner integreras med fler omgivande kommuner och växa ytterligare. Som vi skrev tidigare i kapitlet har Skånes och Stockholms lokala arbetsmarknadsregioner ökat markant under de senaste tio åren, medan ökningstakten har varit långsammare i Göteborgsregionen.

Stort fokus ligger på storstäderna, men hur ser potentialen för regionförstoring ut om vi tittar på våra mellanstora städer? Tyvärr är avstånden mellan de mellanstora städerna generellt ganska stora.

Detta kan delvis skyllas på medeltidens skattesystem i Sverige. Flera svenska städers tillkomst beror på statens anspråk på skatt. Genom städerna kunde staten ta upp och kontrollera den skatt som handeln kunde inbringa och från medeltiden till 1800-talet hade Sverige ett förbud mot handel utanför städerna. Med anledning av detta bygger många städers lokalisering på principen att de geografiskt ska ligga så långt ifrån andra städer som möjligt.

Det finns sex geografiska områden där två större svenska städer ligger inom sex mils avstånd från varandra¹³. Här finns goda förutsättningar och möjlighet till god avkastning på de insatser som görs för att öka arbetskraftsutbytet. Frågan är om pendlingen och arbetskraftsutbytet ökat mellan städerna i dessa områden? Mellan Falun och Borlänge samt mellan Malmö och Lund är pendlingen relativt omfattande. Det har också skett en ökning under den studerade perioden. Inpendlingen från Varberg till Falkenberg har också ökat ganska mycket.

I Linköping och Norrköping pågår ett uttalat arbete med att integrera de två städerna med omgivande kommuner och skapa en fjärde storstadsregion i Sverige med över 400 000 invånare. Mellan 1995 och 2000 skedde det en ganska stor ökning av pendlingen, men ökningstakten har avstannat under perioden 2000–2006. Västerås och Eskilstuna har ett mycket litet arbetskraftsutbyte. Infrastruktur och kommunikationer mellan kommunerna är bristfällig och pendlarna är mer benägna att söka sig till Stockholm där lönenivåerna är högre. Trots längre avstånd har Luleå och Piteå ett större arbetskraftsutbyte dem emellan än vad Västerås och Eskilstuna har.

¹³ Med undantag för större städer som ligger nära Stockholm och Göteborg

TABELL 3 Olika större städers "arbetskraftsberoende" av varandra år 2006; procent

Kommun 1	Inpendling av arbetskraft från kommun 2			Avstånd i km mellan kommun 1 och 2 ¹	Inpendling av arbetskraft från kommun 1			Kommun 2
	1995	2000	2006		1995	2000	2006	
Falun	7,7	8,3	9,2	18 km	7,7	8,5	10,4	Borlänge
Malmö	5,1	5,5	5,7	21 km	8,4	10,6	12,8	Lund
Varberg	3,8	4,1	4,7	36 km	4,7	5,7	6,7	Falkenberg
Linköping	2,4	3,8	4,6	42 km	2,7	3,5	3,6	Norrköping
Västerås	1,0	1,1	1,4	47 km	1,5	1,7	2,2	Eskilstuna
Luleå	4,8	4,7	5,2	55 km	2,0	2,0	2,4	Piteå

Källa: SCB ¹ hem.passagen.se, avståndstabell för svenska städer version 3.1.



Fyra pendlar-kategorier

Grovt går det att dela in pendlarna i dem som pendlar för boendets skull och dem som pendlar för arbetets skull. I den första kategorin ingår de som arbetar kvar i den tidigare boendekommunen, men som börjat pendla på grund av att de bytt boendekommun. Skälen kan vara att man exempelvis hittat ett bättre och mer attraktivt boende eller en ny partner. I den andra kategorin ingår personer som börjat pendla till en arbetsplats i en annan kommun än boendekommunen. Denna grupp delar vi in i två undergrupper; de som tidigare varit arbetslösa och fått ett nytt arbete och de som börjat pendla för att de hittat ett annat och sannolikt bättre eller mer välbetalt arbete. Det finns också en ganska stor fjärde kategori nya pendlare som tidigare inte ingått i arbetskraften, främst yngre och utrikes födda som tidigare inte varit etablerade på arbetsmarknaden.

- Boendependlare
- Tidigare arbetslös pendlare
- Karriärpendlare
- Pendlare som är ny i arbetskraften

Sett ur ett kommunperspektiv kan en pendlare vara såväl in- som utpendlare. Därför redovisas respektive pendlarkategori på kommunnivå ur både ett inpendlar- och ett utpendlarperspektiv. Exempel: En person som bor i Lekeberg och pendlar till Örebro är en utpendlare i Lekeberg och en inpendlare i Örebro.

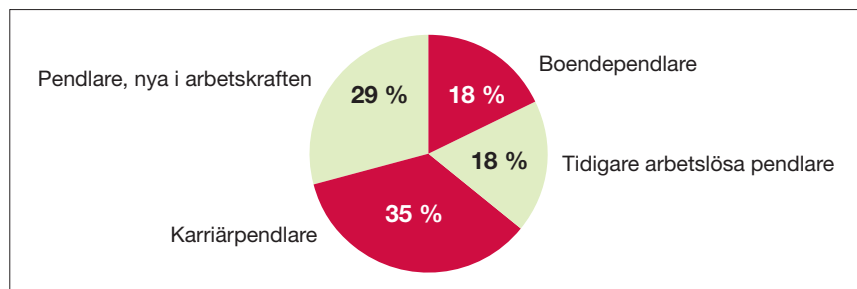
Nya pendlare 2005 och 2006

I detta kapitel baseras statistiken på egna specialbearbetningar av officiell pendlingsstatistik från SCB. För att kunna genomföra dessa bearbetningar har populationen avgränsats till att gälla nya pendlare 2005 (som fortfarande pendlar 2006) samt nya pendlare 2006. I populationen ingår 389 000 pendlare, vilket motsvarar knappt en tredjedel av det totala antalet pendlare 2006.

Det största gruppen av nya pendlare 2005 och 2006 var karriärpendlarna – över 35 procent tillhörde denna grupp. Boendependlare och tidigare arbetslösa pendlare utgjorde vardera 18 procent av de nya pendlarna, medan knappt 29 procent inte ingick i arbetskraften året innan de började pendla.

DIAGRAM 2

**Andelen
nya pendlare
2005 och 2006
fördelat på
pendlar-
kategorier**



Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Ut- och inpendling i olika pendlingskategorier

I detta avsnitt visar vi hur respektive kategori av nya pendlare 2005–2006 fördelar sig mellan olika kommuner och kommungrupper. Vi har jämfört varje pendlarkategori för sig och ställt antalet in- eller utpendlare i relation till dag- respektive nattbefolkningen. Därefter har vi jämfört siffran som vi fått fram för respektive kommun med motsvarande siffra för hela riket.

Statistik för samtliga kommuner finns redovisade i bilagorna C och D.

Ett exempel på hur vi har räknat

Lekeberg hade 153 nya boendeutpendlare. Nattbefolkningen uppgick år 2006 till 3 447 personer. För hela riket var motsvarande siffror 70 500 respektive 4 291 000. Detta ger $153/3447 = 4,44$ procent för Lekeberg och $70\,500/4\,291\,000 = 1,64$ procent för hela riket. Index för boendeutpendlingen i Lekeberg blir därmed 271 (4,44 dividerat med 1,64). Andelen nya boendeutpendlare i Lekeberg var alltså 2,71 gånger större än riksgenomsnittet. Många människor flyttar uppenbarligen dit, men har arbetet kvar i en annan kommun.

Stora skillnader i andelen boendeutpendlare

En hög andel boendeutpendlare är ett tecken på att kommunen är populär att bo i. Personer flyttar till den nya kommunen, men har kvar sitt arbete i sin tidigare boendekommun. I tätén handlar det nästan uteslutande om förortskommuner till Stockholm, Göteborg eller Malmö eller om populära boendekommuner som ligger nära en residensstad, till exempel Habo, Hammarö, Lekeberg, Älvkarleby, Krokomb och Söderköping.

Boendeutpendlingen är den pendlingskategori där det är störst skillnad mellan kommunerna. Solnas index på 360 kan jämföras med 15 för Kiruna och 21 för Gällivare.

TABELL 4 **Kommuner med högst andel nya boendeutpendlare 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Solna	360	16 Skurup	252
2 Habo	316	17 Älvkarleby	250
3 Nykvarn	314	18 Krokomb	247
4 Nacka	311	19 Lidingö	246
5 Mölndal	292	20 Söderköping	243
6 Sundbyberg	289	21 Kumla	243
7 Partille	289	22 Vaxholm	242
8 Hammarö	280	23 Värmdö	241
9 Lerum	275	24 Huddinge	229
10 Svedala	273	25 Mörbylånga	229
11 Lekeberg	270	26 Härryda	226
12 Lomma	269	27 Vellinge	226
13 Ale	266	28 Höganäs	225
14 Danderyd	260	29 Vännäs	225
15 Burlöv	258	30 Bollebygd	224

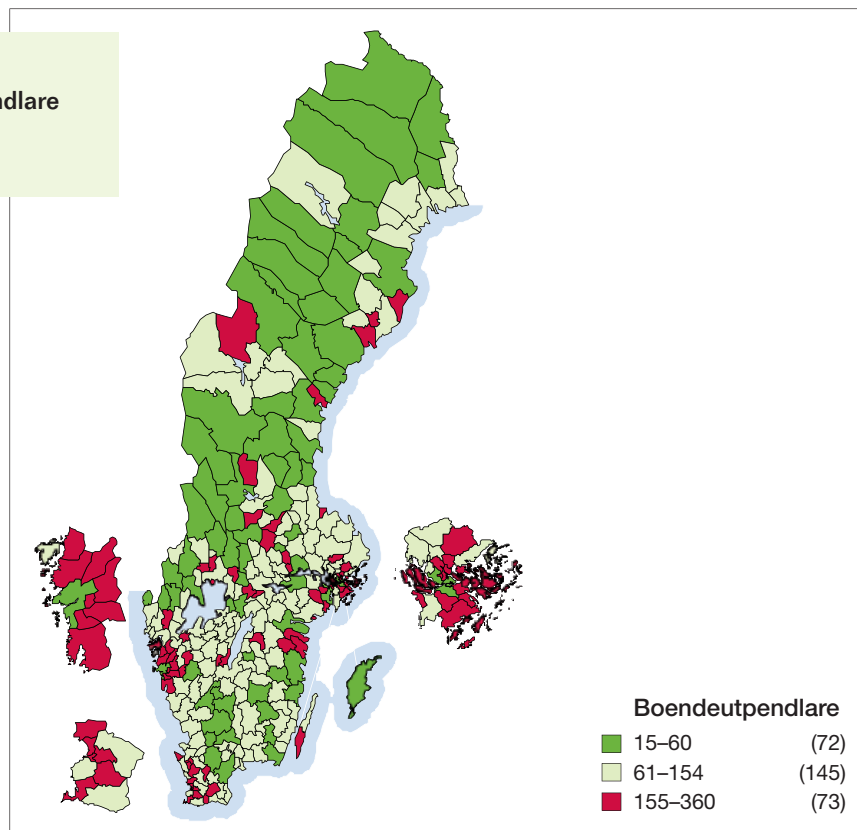
Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Sverigekartan visar att det, förutom runt storstäderna, finns ytterligare några geografiska områden där boendeutpendlingen är över genomsnittet. Kommunerna runt Umeå hade en hög andel boendeutpendlare, liksom en del kommuner i Östergötland, Värmland, Örebro och Västmanlands län.

Om en kommun har få boendeutpendlare kan det bero på att kommunen totalt sett har få pendlare (till exempel glesbygdskommuner), att kommunen är en större stad med många arbetsställen eller att kommunen är mindre attraktiv som boendekommun.

KARTA 5

**Nya boendeutpendlare
2005 och 2006;
index riket = 100**



Svag lokal arbetsmarknad ger hög andel tidigare arbetslösa utpendlare

Arbetslösa som börjar pendla för att de får arbete i en annan kommun är vanligast i kommuner som har, eller har haft, hög arbetslöshet eller där det finns bra förutsättningar för pendling.

Det större geografiska område där andelen tidigare arbetslösa utpendlare är högst är Skåne. I grunden har Skåne med sin relativa befolkningstäthet och de

korta avstånden mellan kommunerna bra förutsättningar för pendling. Tidigare har dock Malmös förflutna som industristad och en lägre utbildningsnivå bland befolkningen, medfört en ganska hög arbetslöshet i regionen. Under 2000-talet har det dock skett en rad positiva förändringar. Kommunikationerna har blivit bättre, varumärket Skåne/Öresundsregionen har förbättrats, fler (även danskar) vill bo i Skåne, sysselsättningen har ökat och det har blivit mer accepterat att pendla längre sträckor (mental regionförstoring).

TABELL 5 **Kommuner med högst andel nya tidigare arbetslösa utpendlare 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Älvkarleby	235	16 Sundbyberg	185
2 Orsa	234	17 Lekeberg	184
3 Burlöv	231	18 Bjuv	180
4 Timrå	229	19 Krokom	180
5 Norberg	228	20 Svedala	180
6 Storfors	206	21 Kumla	178
7 Övertorneå	199	22 Upplands Väsby	178
8 Munkfors	198	23 Svalöv	178
9 Kil	195	24 Perstorp	177
10 Laxå	192	25 Pajala	177
11 Bengtsfors	191	26 Tomelilla	176
12 Botkyrka	191	27 Vilhelmina	175
13 Säter	190	28 Töreboda	175
14 Skurup	187	29 Landskrona	175
15 Överkalix	187	30 Degerfors	174

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Andelen tidigare arbetslösa utpendlare var däremot lägre i landets två övriga storstadsområden. I Skåne hade 16 kommuner ett index som översteg 150. I Stockholmsregionen låg endast Botkyrka, Sundbyberg och Upplands-Väsby så högt. I Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion hade ingen kommun ett index över 150. Det ska dock poängteras att flertalet kommuner i Göteborgs- och Stockholmsområdet ändå hade en större andel tidigare arbetslösa utpendlare än genomsnittet i riket.

Bland övriga kommuner med stor andel tidigare arbetslösa utpendlare återfanns dels en rad mindre kommuner med hyfsad lokal arbetsmarknad

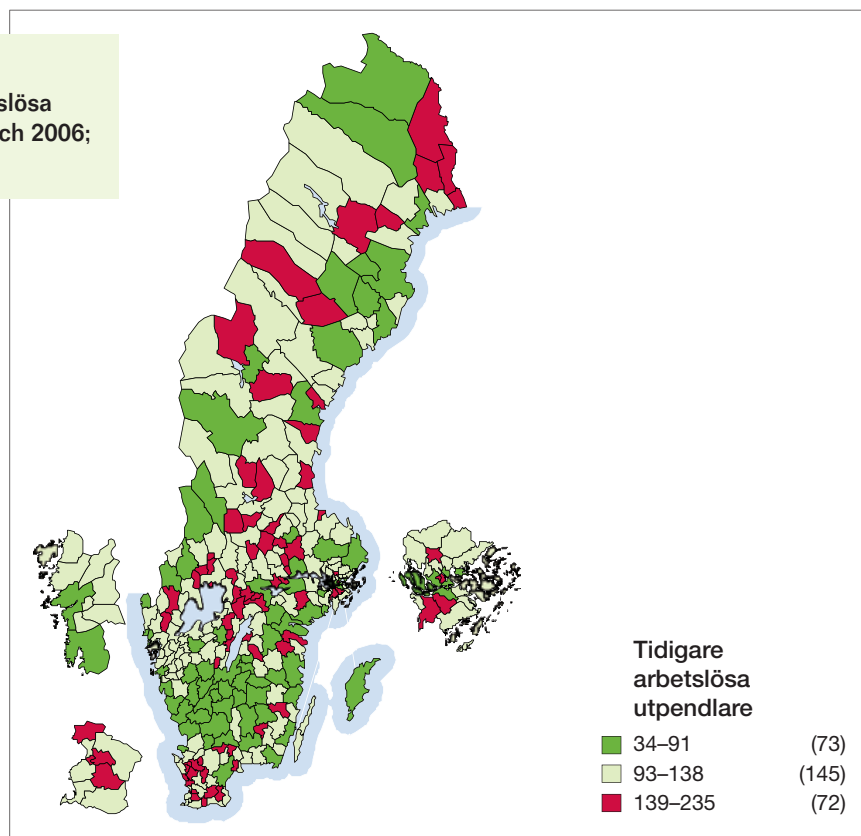
som ligger nära en större stad, dels kommuner som haft en sämre arbetsmarknad under den studerade perioden. Exempel på den första gruppen är Timrå (Sundsvall), Storfors och Kil (Karlstad), Säter (Borlänge), Lekeberg och Kumla (Örebro) samt Krokom (Östersund). Exempel på den senare är Älvkarleby, Munkfors, Laxå, Bengtsfors, Vilhelmina, Töreboda och Degerfors.

Dessutom hade ett antal glesbygdskommuner i Norrland, med låga pendlingssiffror totalt sett, en stor andel tidigare arbetslösa utpendlare. Till exempel Övertorneå, Pajala, Haparanda (med en bra lokal arbetsmarknad), Övertälj samt Vilhelmina, Åsele och Älvsbyn (med en sämre lokal arbetsmarknad). Flera av dessa kommuner hamnade högt även i studien från år 2003, vilket tyder på att arbetslösa verkar söka sig utanför kommunen för att hitta arbete. Sannolikt finns det en del inslag av veckopendling och säsongarbete i dessa kommuner.

De mellersta delarna av Götaland var det geografiskt sammanhängande område där andelen tidigare arbetslösa utpendlare var lägst. En viktig förklaring till detta är att arbetslösheten är förhållandevis låg i denna region.

KARTA 6

Nya tidigare arbetslösa utpendlare 2005 och 2006; index riket = 100



Förutom de kommuner som av naturliga skäl alltid hamnar lågt (till exempel Gotland) återfanns Ljungby, Jönköping, Värnamo, Umeå, Strömstad och Vetlanda bland de kommuner som hade lägst andel tidigare arbetslösa utpendlare.

Populära boendekommuner runt storstäderna har många karriärutpendlare

Att vara karriärutpendlande innebär att man har ett arbete, men hittat ett bättre jobb i en annan kommun. Karriärpendling är den viktigaste formen av pendling för arbetsmarknadens dynamik och funktionalitet. De ekonomiska teorier som ligger bakom regionförstoringsbegreppet har störst bäring för yrken som rymmer någon form av specialistkompetens.

TABELL 6 **Kommuner med högst andel nya karriärutpendlare 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Solna	167	16 Klippan	138
2 Mölndal	162	17 Enköping	132
3 Älvsbyn	162	18 Skinnskatteberg	132
4 Laxå	152	19 Sigtuna	132
5 Vaxholm	151	20 Simrishamn	131
6 Nynäshamn	150	21 Osby	130
7 Sundbyberg	149	22 Trosa	130
8 Nacka	145	23 Österåker	129
9 Huddinge	144	24 Ängelholm	128
10 Upplands Väsby	144	25 Upplands-Bro	127
11 Haninge	142	26 Lessebo	127
12 Stockholm	141	27 Danderyd	127
13 Strängnäs	139	28 Tyresö	125
14 Täby	139	29 Boden	125
15 Sollentuna	139	30 Bräcke	125

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

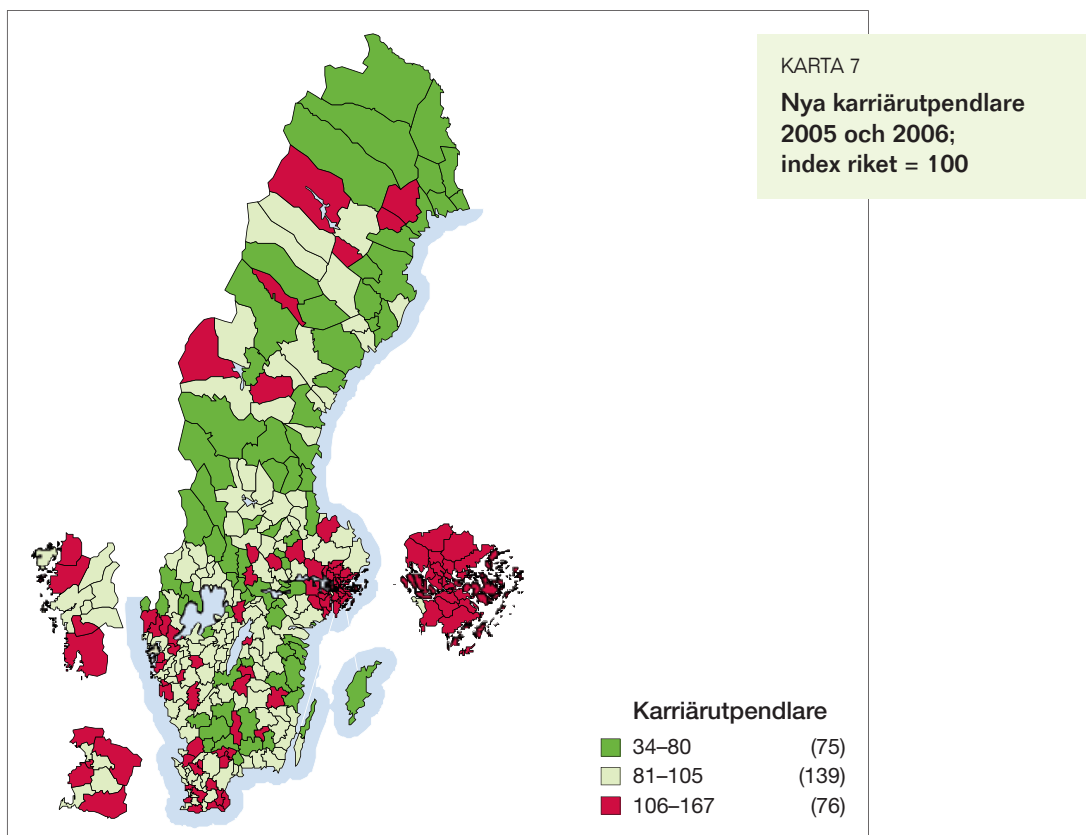
Andelen boendeutpendlare och tidigare arbetslösa utpendlare varierade ganska mycket mellan olika kommuner beroende på förutsättningar för pendling, hur attraktiv kommunen är som boendekommun eller hur kommunens arbetsmarknad ser ut. Andelen karriärutpendlare är i högre grad samlade

inom ett smalare intervall, från Solna med index 167 till Kiruna med index 34. Det var endast 54 kommuner som avvek med mer än 30 procent från riksgenomsnittet.

En majoritet av kommunerna som hade många karriärutpendlare är populära boendekommuner ofta i närheten av en större stad, till exempel Solna, Mölndal, Vaxholm, Nynäshamn, Nacka, Strängnäs, Simrishamn, Trosa, Ängelholm och Nykvarn. Men vi hittar också kommuner som haft en sämre arbetsmarknadssituation under den studerade perioden 2004–2006, till exempel Laxå, Skinnskatteberg och Bräcke. Att andelen tidigare arbetslösa utpendlare var hög i dessa kommuner (se bilaga C) var förväntat, men att andelen karriärutpendlare skulle vara hög rimmar illa med den sämre arbetsmarknaden.

Det finns ett visst stöd för att även karriärutpendlingen kan ha ökat något i dessa kommuner. Om utpendlingen snabbt ökar för en kategori pendlare finns en tendens att detta påverkar andra och att utpendlingen också ökar för andra kategorier av pendlare. Det finns dock brister i statistiken, som under vissa förutsättningar innebär en överskattning av andelen karriärutpendlare och en motsvarande underskattning av andelen tidigare arbetslösa utpendlare i en del kommuner. Ett exempel är att personer som varslats och/eller har inkomst från avgångsvederlag, och som snabbt hittar ett nytt arbete, inte blir definierade som arbetslösa eftersom dessa aldrig erhållit någon arbetslöshetsersättning.

Geografiskt sammanhängande områden med hög andel karriärutpendlare återfanns, förutom i relativt vida cirklar runt storstäderna, främst runt städerna Växjö, Västerås och Östersund samt i södra Norrbotten. Flera kommuner i Göteborgsregionen hade jämfört med Stockholmsregionen en relativt låg andel karriärutpendlare. Regionförstoringen i Västra Götaland begränsas bland annat av en besvärlig infrastruktursituation i Göteborg. Exempelvis skulle pendlingen gynnas av en flödeslösning av tågtrafiken genom Göteborg och inte, som nu, en centralstation som bygger på en säcklösning. Göteborgs stad hade ett index på endast 97 att jämföra med 141 för Stockholms stad och 106 för Malmö.



Utpendlare som var nya i arbetskraften finns främst i storstäderna

Denna kategori av utpendlare omfattar främst ungdomar som studerat eller utrikes födda som nyligen kommit till Sverige och som tidigare stått utanför arbetskraften. I denna kategori kan även finnas långvarigt föräldralediga som återvänt till arbetet samt svenskar som vistats en tid utomlands och som flyttat tillbaka till hemlandet.

Ungdomar och utrikes födda är överrepresenterade i storstäderna, vilket förklarar att denna kategori av nya pendlare främst finns i dessa områden. Sundbyberg, Solna och Botkyrka hamnade högst – tre kommuner med stor andel unga, där Botkyrka också har en stor andel utrikes födda. Första kommun utanför ett storstadsområde var Mullsjö i Jönköpings län på 41:a plats.

TABELL 7 **Kommuner med högst andel nya utpendlare som var nya i
arbetskraften 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Sundbyberg	316	16 Upplands Väsby	190
2 Solna	304	17 Vallentuna	188
3 Botkyrka	299	18 Täby	187
4 Danderyd	261	19 Lomma	185
5 Huddinge	246	20 Staffanstorps	184
6 Burlöv	231	21 Lund	183
7 Lidingö	230	22 Svalöv	183
8 Salem	227	23 Mölndal	182
9 Nacka	226	24 Bjur	182
10 Upplands-Bro	217	25 Svedala	168
11 Partille	215	26 Håbo	164
12 Sollentuna	213	27 Österåker	163
13 Haninge	210	28 Ale	163
14 Tyresö	209	29 Vaxholm	160
15 Järfälla	201	30 Lerum	160

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Flest boendeinpendlare i Stockholm, Göteborg och Malmö

En boendeinpendlare har både bott och arbetat i kommunen, men valt att bosätta sig i en annan kommun och pendla in till den tidigare boendekommunen. De tre storstadskommunerna har naturligtvis en stor andel boendeinpendlare. Som ensamstående bor många gärna i storstädernas centrala delar. När de bildar familj och barnen kommer väljer många att flytta ut till radhus och villor i förortskommunerna samtidigt som arbetet finns kvar i innerstaden.

TABELL 8 **Kommuner med högst andel nya boendeinpendlare 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Stockholm	171	16 Munkfors	117
2 Göteborg	164	17 Aneby	117
3 Malmö	155	18 Östersund	116
4 Södertälje	151	19 Surahammar	115
5 Gnosjö	134	20 Helsingborg	114
6 Oxelösund	133	21 Götene	113
7 Hallsberg	132	22 Alvesta	112
8 Lerum	130	23 Mörbylånga	112
9 Lilla Edet	129	24 Tranemo	112
10 Ekerö	124	25 Hofors	111
11 Vännäs	120	26 Fagersta	109
12 Hylte	119	27 Storfors	109
13 Karlstad	119	28 Bollebygd	109
14 Lund	119	29 Vingåker	108
15 Mullsjö	119	30 Lekeberg	108

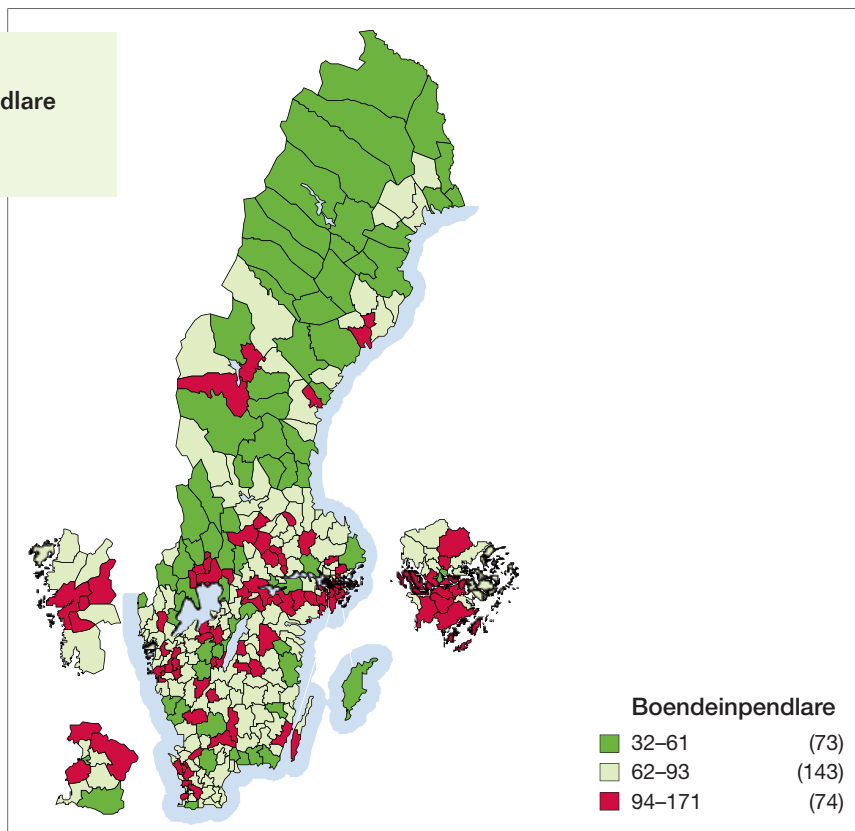
Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Fyra typer av kommuner hamnade högt; storstäder, andra lite större städer som exempelvis Karlstad, Östersund och Helsingborg, populära förorts- och pendlingskommuner med hög total pendling samt varuproducerande kommuner. I den senare gruppen rör det sig ofta om kommuner som har en bra arbetsmarknad, men som inte är lika attraktiva som boendekommuner, till exempel Gnosjö, Hylte, Surahammar, Alvesta, Tranemo, Hofors och Fagersta. Södertälje är ett exempel på större kommun med liknande problem. Trots en bra arbetsmarknad och ett behov av kvalificerad arbetskraft väljer många att bosätta sig på pendlingsavstånd i en annan kommun.

Låg andel boendeinpendlare fanns främst i lite större norrländska kommuner där pendlingsavstånden är stora. Några exempel är Örnsköldsvik, Haparanda, Skellefteå, Piteå och Ljusdal.

KARTA 8

Nya boendeinpendlare
2005 och 2006;
index riket = 100



Tidigare arbetslösa pendlar till välmående kommuner

Stor andel tidigare arbetslösa inpendlare är starkt förknippat med att kommunen haft en bra lokal arbetsmarknad och att arbetsgivare i kommunen anställt många under den studerade perioden. Som exempel på detta kan nämnas Botkyrka, Sundbyberg, Kungsör, Höör, Knivsta, Partille, Vadstena, Åstorp, Vellinge och Storfors. Kommuner med arbetsgivare som även anställer personer med lägre utbildning och kvalifikationer brukar särskilt attrahera tidigare arbetslösa inpendlare.

Att arbetslösa får arbete genom pendling gynnar inte bara individen och kommunen, utan i hög grad även staten. Pendlingen ger i dessa fall en dubbel effekt på stadsbudgeten eftersom kostnaderna för arbetslöshetsersättning minskar samtidigt som löneskatten ökar.

Förutom en bra lokal arbetsmarknad verkar det finnas ett annat viktigt skäl till att ha en hög andel tidigare arbetslösa inpendlare. Flera kommuner som hamnar i topp på listan har också Sveriges högsta medelinkomster, till exempel Danderyd, Täby, Nykvarn, Lomma, Salem, Vellinge, Härryda, Solna, Mölndal, Partille, Staffanstorps, Hammarö, Huddinge, Sundbyberg, Kävlinge och Svedala. Visserligen är pendlingen generellt hög i dessa kommuner. Men en annan förklaring kan vara att personer med lägre utbildning och låg inkomst inte alltid har råd att bo i dessa kommuner och att behovet av personal till framförallt vissa delar av den offentliga och privata servicesektorn (till exempel äldreomsorg, detaljhandel och restauranger) därför måste ombesörjas genom inpendling av arbetskraft.

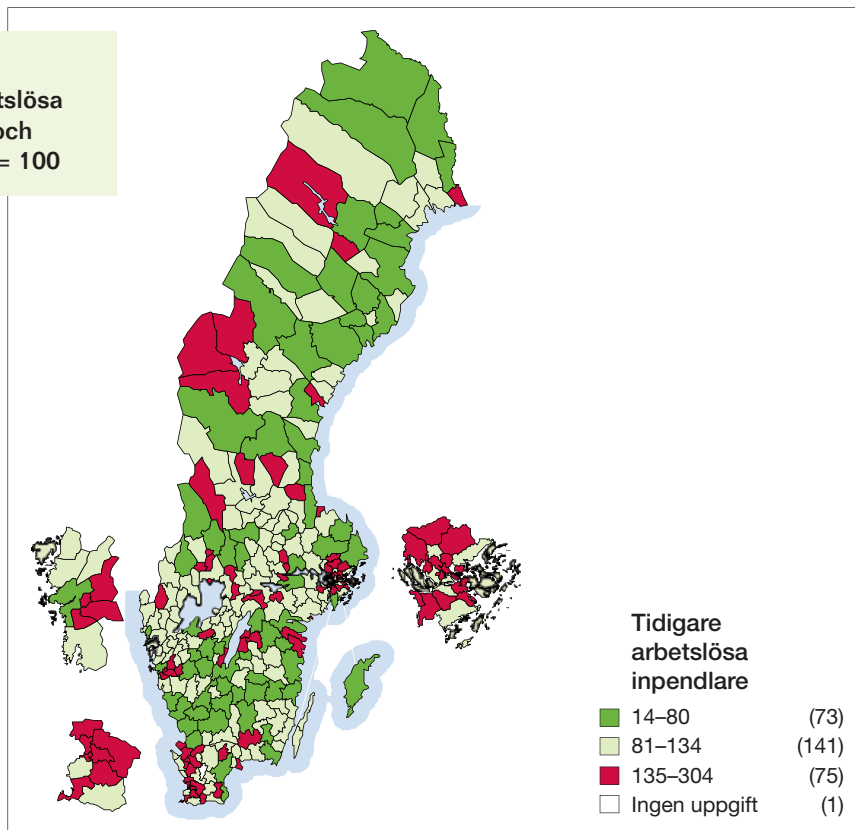
TABELL 9 **Kommuner med högst andel nya tidigare arbetslösa inpendlare 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Burlöv	304	16 Åstorp	187
2 Storfors	289	17 Kävlinge	184
3 Lomma	279	18 Arjeplog	182
4 Partille	225	19 Botkyrka	182
5 Älvkarleby	224	20 Kumla	181
6 Svedala	224	21 Nykvarn	180
7 Sundbyberg	222	22 Mölndal	180
8 Vellinge	212	23 Malå	176
9 Timrå	211	24 Hammarö	170
10 Vadstena	205	25 Hallstahammar	168
11 Kungsör	202	26 Solna	167
12 Danderyd	194	27 Huddinge	166
13 Forshaga	192	28 Söderköping	166
14 Staffanstorps	191	29 Härryda	165
15 Salem	187	30 Täby	165

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

KARTA 9

**Nya tidigare arbetslösa
inpendlare 2005 och
2006; index riket = 100**



Många karriärinpendlare till Solna och Sundbyberg

Karriärinpendlarna riktar ofta näsan mot storstäderna. Av de 30 kommuner som hade de största andelarna karriärinpendlare var det endast fyra som inte fanns i storstadsregionerna, nämligen Habo, Kungsör, Malung-Sälen och Arvidsjaur. Samtliga kommuner med mycket stark utveckling av sina lokala arbetsmarknader under perioden 2004–2006. Solna och Sundbyberg hade båda mer än tre gånger så många karriärinpendlare som genomsnittet för riket.

Många befolkningsmässigt små kommuner i Norrland har svårt att få tag på kvalificerad arbetskraft. Att öka karriärflyttningen eller karriärinpendling är väldigt viktigt för dessa kommuner. I Norrbottens fordonstestkommuner, de inre delarna av Dalarna samt kring Umeå och Östersund var karriärinpendlingen trots allt något högre än i andra delar av Norrland.

I kapitlet *Från Pajala till Skåne* har vi intervjuat representanter för ett antal kommuner. En av dessa kommuner är Pajala som haft ett stort uppsving i gruv- och mineralnäringen. Det har fört med sig ett stort behov av arbetskraft som flyttar eller pendlar in till kommunen. Pajala hade under åren 2005–2006 en förhållandevis stor andel nya inpendlare som tidigare var arbetslösa (index 73), men hade också lägst andel karriärinpendlare av samtliga kommuner (index 15). Dessa siffror kan dock vara något underskattade eftersom det förekommer en viss inpendling från Finland.

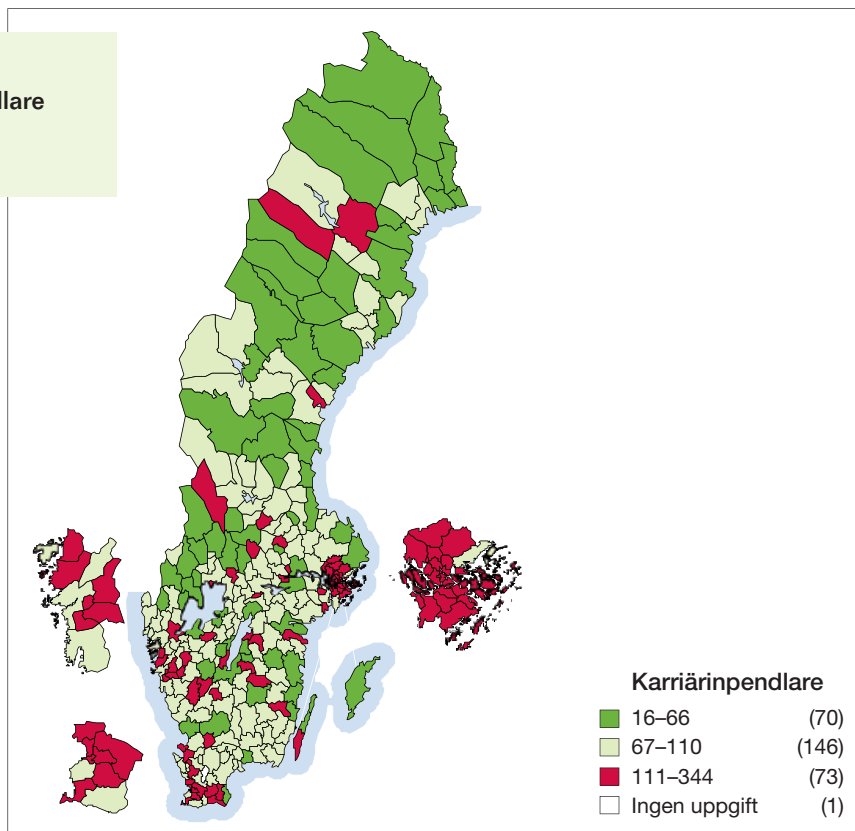
TABELL 10 **Kommuner med högst andel nya karriärinpendlare 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Solna	344	16 Haninge	170
2 Sundbyberg	342	17 Järfälla	170
3 Nacka	261	18 Åstorp	169
4 Mölndal	260	19 Upplands-Bro	166
5 Danderyd	258	20 Lomma	164
6 Partille	230	21 Kungsör	159
7 Sollentuna	227	22 Höör	159
8 Huddinge	214	23 Vellinge	159
9 Burlöv	210	24 Staffanstorps	155
10 Täby	186	25 Malung-Sälen	155
11 Upplands Väsby	184	26 Bollebygd	154
12 Botkyrka	183	27 Vallentuna	151
13 Hälaryda	179	28 Nykvarn	150
14 Lidingö	175	29 Tyresö	150
15 Habo	175	30 Arvidsjaur	148

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

KARTA 10

**Nya karriärinpendlare
2005 och 2006;
index riket = 100**



Sommar- och vinterturistkommuner attraherar inpendlande ungdomar som är nya i arbetskraften

Inpendlare som är nya i arbetskraften finns främst i kommuner där andelen ungdomar och utrikes födda är överrepresenterade och där det generellt är en hög pendling, det vill säga främst i storstadsområdena.

Det är intressant att notera vilka kommuner utanför storstadsområdena som har många inpendlare som är nya i arbetskraften samt vilka stora företag som finns där; Skara (Scan), Strömstad (gränshandel), Götene (flera livsmedelsföretag), Hofors (Ovako Steel), Kungsör (Transcom Callcenter) och Älmhult (IKEA) samt Mörbylånga, Åre, Sotenäs, Malung-Sälen och Borgholm som alla är populära vinter- eller sommarturistkommuner. Dessa kommuner har gemensamt att det finns arbetsgivare som anställer ungdomar och/eller utrikes födda utan höga krav på utbildning eller yrkeserfarenheter.

TABELL 11 **Kommuner med hög andel nya inpendlare som var nya i
arbetskraften 2005 och 2006; index riket = 100**

Kommun	Index	Kommun	Index
1 Danderyd	270	17 Sigtuna	190
2 Huddinge	260	18 Botkyrka	187
3 Sundbyberg	256	19 Kävlinge	185
4 Täby	246	20 Mölndal	180
5 Burlöv	239	28 Båstad	166
6 Nacka	238	37 Skara	137
7 Solna	235	38 Strömstad	132
8 Lomma	207	40 Götene	130
9 Järfälla	207	42 Mörbylånga	125
10 Vallentuna	200	43 Åre	125
11 Partille	200	47 Hofors	123
12 Lidingö	200	48 Sotenäs	121
13 Svedala	198	49 Malung-Sälen	120
14 Sollentuna	194	53 Kungsör	117
15 Vaxholm	193	54 Borgholm	117
16 Staffanstorps	192	55 Älmhult	116

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Högst utpendling från förorts- och pendlingskommuner

Med undantag från karriärutpendlingen, speciellt den i Stockholm, så är utpendlingen ganska låg från de tre *storstadskommunerna*. Många som bor i storstäder är högt utbildade och ofta mer benägna än andra grupper att byta arbete av karriärskäl. Boendeutpendlingen var däremot låg, eftersom det är ovanligt att flytta till ett dyrt boende i en storstad och samtidigt ha kvar sitt arbete i den gamla boendekommunen. I Stockholm och Göteborg var det relativt få utpendlare som tidigare varit arbetslösa. Index dras dock upp av Malmö som åren 2005–2006 hade en högre arbetslöshet.

TABELL 12 **Nya utpendlare 2005–2006 fördelat på pendlarkategorier och kommungrupper; vägt index, riket = 100**

Kommungrupp	Boende-utpendlare	Tidigare arbetslösa utpendlare	Karriär-utpendlare	Utpendlare nya i arbetskraften
Storstäder	55	87	122	97
Förortskommuner	218	127	126	202
Större städer	63	75	82	65
Pendlingskommuner	180	144	103	133
Glesbygdskommuner	66	116	80	59
Varuproducerande kommuner	82	88	87	75
Övriga kommuner >25 000 inv.	76	102	94	72
Övriga kommuner 12 500–25 000 inv.	82	112	91	75
Övriga kommuner <12 500 inv.	111	136	89	91

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Allra högst var boendeutpendlingen från *förortskommunerna*. Inte överraskande eftersom det är vanligt att familjer med barn flyttar från en lägenhet i en storstad till en villa i en förortskommun och därmed börjar pendla. Utpendlingen bland dem som var nya i arbetskraften var hög från förortskommuner. Detta beror på att många ungdomar och utrikes födda med tidigare svag anknytning till arbetsmarknaden bor där.

Från kommungruppen *större städer* var utpendlingen generellt låg. I kategorin ingår många residensstäder som exempelvis Jönköping, Karlstad, Örebro och Umeå som dominerar sina regioner befolkningsmässigt. Grannkommunerna är ofta befolkningsmässigt små och har få stora arbetsplatser. Det förekommer dock en viss spridning i resultaten vad gäller tidigare arbetslösa utpendlare och karriärutpendlare. De större städer som ligger på pendlingsavstånd till Stockholm, Göteborg eller Malmö uppvisar till exempel lite högre siffror vad gäller karriärutpendlingen

Pendlingskommuner har av naturliga skäl hög utpendling eftersom de definierats utifrån denna egenskap. Boendeutpendlingen var jämfört med andra kommuner väldigt hög i denna kommungrupp och för många av pendlingskommunerna var utpendlingen även hög i de tre andra pendlingskategorierna.

Bland *glesbygdskommuner* var utpendlingen av naturliga skäl låg med tidigare arbetslösa utpendlare som undantag. Från en låg nivå har det under 2000-talet skett en viss ökning av utpendlingen från glesbygdskommuner där kategorin tidigare arbetslösa pendlare dominerat. Några förhållandevis attraktiva glesbygdskommuner i närheten av en större stad hade också höga siffror vad gäller boendeutpendling, till exempel Ydre, Orsa, Ockelbo, Berg, Nordmaling, Vindeln och Robertsfors.

För *varuproducerande kommuner* och *övriga kommuner* finns inget mönster. Det är en stor spridning i samtliga utpendlingskategorier. Vad gäller boendeutpendling och utpendling av tidigare arbetslösa gäller; ju mindre kommun, desto större utpendling. Storleken på kommunen verkar dock ha mindre betydelse för hur stor andel karriärister det är som pendlar ut från kommunen. Andelen tidigare arbetslösa utpendlare tenderar också att vara lägre i varuproducerande kommuner där det i många fall varit god efterfrågan på arbetskraft under den studerade perioden.

Mycket stor boendeinpendling till storstäderna

Boendeinpendlingen är *hög i storstäderna*. Många som tidigare har bott och arbetat i innerstäderna flyttar till förorterna, men har kvar jobbet i centrum. Inpendlingen är, med Göteborg som undantag, även ganska hög i de tre andra pendlingskategorierna. Eftersom storstäderna har hög boendeinpendling och väger tungt när index beräknas, hamnar flertalet andra kommuner under genomsnittet.

Förortskommuner och *pendlingskommuner* har såväl en hög utpendling som inpendling. Men andelen boendeinpendlare är ofta relativt låg. Kommunerna är attraktiva och det är relativt få som flyttar från kommunen av boendskäl om de ändå arbetar i kommunen.

Inpendlingen till *större städer* är låg av samma skäl som utpendlingen. Undantagen utgörs av Lund, Södertälje och Helsingborg. Av samma skäl som boendeinpendlingen är hög i storstäderna, är denna kategori av pendlare även lite högre i större städer.

TABELL 13 Nya inpendlare 2005–2006 fördelat på pendlarkategorier och kommungrupper; vägt index, riket = 100

Kommungrupp	Boende- inpendlare	Tidigare arbetslösa inpendlare	Karriär- inpendlare	Inpendlare nya i arbets- kraften
Storstäder	166	93	102	134
Förortskommuner	84	162	208	196
Större städer	86	78	74	66
Pendlingskommuner	87	146	119	114
Glesbygdskommuner	60	98	66	54
Varuproducerande kommuner	86	88	84	75
Övriga kommuner >25 000 inv.	68	90	77	64
Övriga kommuner 12 500–25 000 inv.	73	101	78	68
Övriga kommuner <12 500 inv.	71	109	76	71

Källa: SCB och Sveriges Kommuner och Landsting

Inpendlingen är, förutom för kategorin tidigare arbetslösa inpendlare, mycket låg i *glesbygdskommuner*. Några kommuner har dock en hög inpendling av både arbetslösa, karriärister och nya i arbetskraften, till exempel Åre, Malung-Sälen, Berg och fordonstestkommunerna Arvidsjaur, Arjeplog, Malå och Sorsele.

Det är stor spridning i inpendlingen för de *varuproducerande kommunerna*. Gnosjö, Oxelösund, Hylte och Surahammar har stor andel boendeinpendlare. För de övriga tre kategorierna återkommer ungefär samma kommuner i toppen, nämligen Vårgårda, Örkelljunga, Götene, Oxelösund, Markaryd och Älmhult. Även *övriga kommuner* i olika befolkningsstorlekar har stor variation i inpendlingen.

Koll på klockan

I kommunen där jag växte upp fanns fyra klockslag som dominerade medvetandet. Tågen in mot stan gick på slaget 14 eller 44 och hemåt 22 och 52 varje timme. Trots att jag inte pendlat på 15 år finns de där i mitt undermedvetna, tågtiderna till och från. Att pendla med kollektivtrafik innebär att alltid ha en liten klocka tickande över axeln. Den talar om ifall jag måste skynda på barnen eller om vi den här morgonen kan ta det lite lugnare, vi ligger ju faktiskt fem minuter före avgång. Ska jag gå från jobbet exakt just nu och småspringa lite till tåget eller ska jag sortera de där pappershögarna och hinna byta några ord med kollegan och sikta på att gå om 25 minuter. En pendlare har alltid en strategi för att ta sig mellan hem och arbete. Strategin sitter i ryggmärgen och planeringen sker ofta omedvetet och utan större energiåtgång.

Christina Thulin, utredare, Sveriges Kommuner och Landsting

Regionförstoring och social hållbarhet

Regionförstoring har sedan 1990-talet framhållits som svaret på många kommuners problem med minskad befolkning och svaga arbetsmarknader. Genom att människor reser längre till sina arbetsplatser ökar de lokala arbetsmarknadsregionerna i termer av storlek och koncentration av företag och människor. Något som i sin tur spelar en avgörande roll för en regions konkurrensförmåga och tillväxtmöjligheter. Att tala om regionförstoring blir ofta till ett samtal om sysselsättning, lönesummor, pendlingsströmmar och tillväxt – men vad betyder det för människan?

Givetvis om alla positiva effekter av ökade valmöjligheter i form av högre lön, bättre karriär, att som tidigare arbetslös få ett arbete eller att kunna kombinera ett ”drömboende” med den arbetsplats man redan har. Men också om vardagliga ting som att stå och frysa på perrongen

en becksvalt januarikväll när tåget är försenat, stress och gräl över lämning och hämtning av barn och att behöva tacka nej till ett spännande men tidskrävande ideellt engagemang. Många pendlare kan dock också vittna om njutningen av att sjunka ner i sätet på tåget eller bussen och äntligen få lite tid att läsa eller att få ro att tänka igenom dagen.

Att diskutera regionförstoring utifrån social hållbarhet innebär bland annat att närma sig den mer vardagliga nivån. Detta innebär inte att i enskilda fall ta ställning för eller emot, utan snarare att med utgångspunkt i just det vardagliga uppmärksamma mönster och strukturer samt konsekvenser av pendlingen. Vi kommer i detta kapitel att kortfattat ta upp två infallsvinklar på regionförstoring ur ett socialt perspektiv. Dels hur könsrollerna påverkas av pendling, dels hur pendling påverkar viljan eller möjligheten att engagera sig i samhället.

Kvinnor förflyttar sig, män tar sig fram

”Årliga mätningar visar att det är ungdomar, kvinnor och pensionärer som åker kollektivt. Men trafiken hanteras av medelålders herrar – just den kategori medborgare som enligt samma mätningar själva helst åker bil”

Sven-Gunnar Johansson, journalist

Två tredjedelar av alla pendlare är män, en stor andel är dessutom höginkomsttagare och åker bil till jobbet. Kvinnor är i minoritet bland pendlarna, har lägre inkomster, reser kortare avstånd och nyttjar kollektivtrafiken i högre utsträckning¹⁴. Kollektivtrafiken är ofta ett komplement för män, medan kvinnor i högre utsträckning är hänvisade till kollektivtrafiken av till exempel ekonomiska skäl. Kvinnor anger också ofta miljön eller risken för bilolyckor som skäl till att inte använda bil. I de fall kvinnor pendlar med bil, är dessa bilar oftare äldre, mindre och mer trafikfarliga än männens bilar¹⁵. I barnfamiljer som bor en bit utanför de större städerna, och där mannen pendlar, är kvinnan ofta hänvisad till ett arbete nära hemmet och/eller att minska arbetstiden.

Ovanstående något hårddragna beskrivning har lagt grunden till en del av den kritik som riktats mot pendling. Kritiken handlar då främst om att regionförstoring inte kan betraktas som en könsneutral utveckling. Det är främst män som drar fördel av de positiva effekterna i form av ökad sysselsättning och högre löner, samtidigt som pendlingen förstärker en redan könssegraderad arbetsmarknad.

¹⁴ Källa: SIKA, Jämförda transporter? – så reser kvinnor och män, 2002

¹⁵ Källa: Bilprovningen, 1998

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Moderna transporter, Regeringens proposition 2005/06:160

Vem ska träna knatteflickorna i fotboll en ruggig oktoberkväll?

Att pendla tar onekligen tid och riskerar att minska utrymmet för andra aktiviteter. Frågan är hur viljan och möjligheten att engagera sig i samhället påverkas av att människor är på resande fot en allt större del av dygnet.

Den amerikanske forskaren Robert Putnam menar att det sociala kapitalet i USA kraftigt har minskat sedan en tid tillbaka. I boken *Den ensamme bowlaren* visar han hur deltagandet i och utövandet av en rad ideella aktiviteter minskat, medan betraktandet ökat. Putnam anger fyra orsaker; stress och tidsbrist, den elektroniska underhållningen (särskilt TV:n), att yngre generationer mer ser sig som konsumenter än medborgare samt *pendling* och bostadssegregation.

*The car and the commute ... are demonstrably bad for community life. In round numbers the evidence suggests that each additional ten minutes I daily commuting time cuts involvement in community affairs by 10 percent – fewer public meetings attended, fewer committees chaired, fewer petitions signed, fewer church services attended, less volunteering and so on*¹⁶

¹⁶ Robert Putnam: "Bowling alone – the collapse and revival of American community", 2000

I Sverige är det tunnssått med forskning inom detta område. Men Anders Lidström, professor i statsvetenskap vid Umeå Universitet, har gjort två studier kring vad pendlandet egentligen gör med människors förmåga och vilja att engagera sig i samhället. I den första studien från 2003 studeras in- och utpendlingen från Göteborg samt från de inre respektive yttre kranskommunerna till denna stad. De viktigaste resultaten kan sammanfattas i följande tre punkter:

1. Det finns inget negativt samband mellan pendling och medborgardeltagande. Sambanden för de testade indikatorerna är i huvudsak neutrala, men i flera fall också positiva.
2. Det finns ett påtagligt samband mellan att pendla och att ha försökt påverka någon fråga i andra kommuner än sin hemkommun.
3. Pendlingsriktning och pendlingsavstånd har betydelse. Det är framförallt för den korta inpendlingen till Göteborgs kommun från de inre kranskommunerna som ett positivt samband kan konstateras.

Den tolkning som Lidström gör av resultaten är att pendling på korta distanser har en positiv effekt på medborgardeltagande genom att den exponerar andras villkor. På riktigt långa avstånd är det sannolikt att tidsanvändningskonflikten slår till, vilket reducerar medborgardeltagandet. Då resorna sker på medellånga distanser tar positiva och negativa effekter ut varandra, vilket resulterar i ett nollsamband.

Lidström tolkar också varför resultaten från Sverige och USA skiljer sig åt. Han menar att tidsanvändningskonflikten sannolikt är mer påtaglig i det amerikanska samhället eftersom de tillbringar mer tid på sina arbetsplatser och mer tid framför TV:n. Den andra skillnaden har att göra med hur man transporterar sig till och från arbetet. Cirka 88 procent av resorna till och från arbetet i USA år 2000 skedde med bil. I Sverige och Göteborgsregionen var motsvarande siffror ett år senare 61 respektive 55 procent¹⁷.

*På vilket sätt skulle det transportmedel man använder vid sina dagliga pendlingsresor kunna inverka på benägenheten att delta i politik och föreningsliv? Att resa med buss, tunnelbana eller spårvagn inbjuder kanske inte i sig till sociala kontakter, men ett kollektivt transportmedel är ändå en social miljö som delas av dem som befinner sig i den. En förutsättning för att resa kollektivt är att man har någorlunda tillit till sina medpassagerare. Vidare kan kollektivresandet kombineras med att läsa tidningar vilket därmed möjligen också gör pendlaren mer informerad om samhällsföreteelser ... De som reser kollektivt är också mer exponerade för människor med olika social bakgrund, möjligen också genom att buss- eller spårvagnslinjen kanske passerar genom områden med olika social status. Att resa med bil, i synnerhet om resan företas på egen hand, kan ha motsatt effekt genom att isolera, individualisera och segregera.*¹⁸

¹⁷ Källor: US Department of Commerce 2004 och Statistiska centralbyrån 2002.

¹⁸ Lidström, A., Umeå universitet: "Pendling och medborgardeltagande i Göteborgsregionen". 2004.



Tre perspektiv

Pendling och regionförstoring ses i detta kapitel från tre perspektiv: individens, kommunens och hela rikets. Frågan om hållbarhet tas i huvudsak upp i kapitlet *Två framtidsfrågor*.

Individen – fler alternativ i val av boende och arbete

Det första perspektivet är individens. Genom ökade möjligheter för pendling får individen fler alternativ i sina val av boende och arbete. Genom pendlingen ökar möjligheten för individen att kombinera en attraktiv boendemiljö med en bra karriär och hög lön. Vi har tidigare visat att pendling exponerar människor för andra förhållanden än dem som präglar hemorten. Pendling kan därför också fungera som en perspektivöppnare, något som ger nya intryck och som vidgar vyerna för individen.

Eftersom pendling är något som individen själv väljer är det tveksamt att diskutera nackdelar utifrån ett individperspektiv. Även om det finns nackdelar i form av att det tar tid att pendla, att det kostar att pendla, att en del arbetslösa av ekonomiska skäl kan känna sig tvingade att pendla etc. så har individen ändå funnit att pendling är det bästa alternativet. Möjligtvis utgör den risk som pendlare utsätter sig för genom att befinna sig i ett trafikrum ett undantag eftersom få kalkylerar med att de ska råka ut för en olycka.

Problem som kan relateras till individen är oftast på en strukturell nivå. Sjukskrivningstalen har till exempel visat sig öka något för lågavlönade kvinnor som pendlar¹⁹. Det är sannolikt en återspeglingsbild av denna grupps brist på makt över sin vardag och låg flexibilitet vad gäller arbetstider. Det är fler män än kvinnor som drar privatekonomiska fördelar av regionförstoringen. Kvinnor i förhållanden där mannen pendlar tar ofta ett större ansvar för barn

¹⁹ Källa: Smålandsposten, "Stressande att pendla till jobbet", 2008-01-23. Artikeln är baserad på en studie från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

och hem, går ned i arbetstid och kanske därmed minskar framtida karriärmöjligheter. I kapitlet *Barnen i centrum* reflekterar vi också över hur barn kan påverkas av att föräldrarna pendlar.

Kommunen – en vinn-vinn-situation

Det andra perspektivet är kommunens. För det stora flertalet kommuner inverkar pendling och regionförstoring positivt på tillväxt, arbetskraftsför-sörjning och lönenivåer. Den lokala arbetsmarknadsregionen växer, utbud och efterfrågan på arbetskraft kan lättare mötas och det finns utrymme för såväl en mer diversifierad som specialiserad arbetsmarknad.

I *storstäderna* är det många som pendlar och här handlar det främst om att uppnå förbättringar för pendlare och andra resenärer genom stadsplanering samt investeringar i infrastruktur, kollektivtrafik och transportsystem. Åtgärder som i sin tur bör leda till minskade restider samt ökad bekvämlighet och säkerhet för resenärerna. Kollektivtrafiken måste här bli ett mer konkurrenskraftigt och attraktivt alternativ för pendlare som idag väljer bilen.

Sedan början av 1990-talet har andelen pendlare ökat i allt vidare kretsar runt storstäderna. Att människor flyttar ut från storstäderna drivs på av såväl *push-* som *pullfaktorer*. Det har varit en vinn-vinn-situation för både *storstäder* och *omgivande kommuner*. Utvecklingen har drivits på av att boendepriserna ökat i storstäderna samtidigt som den tätortsnära landsbygden lockat allt fler. Sedan början av 1990-talet har infrastruktur och kommunikationer förbättrats och därmed möjliggjort pendling från längre geografiska avstånd. Arbete i en storstad och boende på en annan ort har gett storstaden tillgång till arbetskraft och avlastat en överhettad bostadsmarknad. Samtidigt har boendekommunen fått fler invånare och bättre skatteunderlag.²⁰

Denna utveckling har gjort att allt fler kommuner anser att utvecklingen i storstäderna är av stor vikt för den egna kommunen även om den avståndsmässigt kan ligga 10–20 mil från storstaden. Exemplet Stockholm ses som ett primärt centrum, omgivet av *sekundära centrum* som Uppsala, Västerås, Eskilstuna och Örebro, vilka i sin tur fungerar som draglok för *tertiära centra* som Tierp, Skinnskatteberg och Lekeberg. Stockholms tillväxt har med detta synsätt betydelse för tillväxten även i små kommuner långt ifrån huvudstaden, vilket för med sig att motsättningarna mellan stad och land minskar. Ett exempel på detta är att flera kommuner och landsting utanför Stockholmsregionen är beredda att medfinansiera bygget av Citybanan²¹ i Stockholm. Fagersta, som ligger cirka 18 mil från Stockholm, har beslutat att betala 10,7 miljoner till projektet under en femårsperiod²².

²⁰ Källa: Institutet för framtidsstudier: "Regionen som vision – det politiska projektet Stockholm-Mälarenregionen", 2008.

²¹ Citybanan är en planerad pendeltågstunnel under centrala Stockholm.

²² Källa: Protokoll från Fagersta kommunstyrelse sammanträde den 4 december 2007.

Pendlingen har ökat väldigt snabbt runt storstäderna, men frågan är om det är rimligt att anta en fortsatt snabb ökning. Om boendepriiserna stiger i allt vidare cirklar ut från innerstäderna samtidigt som kostnaden för att köra bil ökar, minskar hushållens ekonomiska incitament för att pendla långa sträckor. Boverket visar i sin rapport *Är regionförstoring hållbar?* att pendling inte alltid är ekonomisk lönsam för barnfamiljer som bor i en mindre stad och där en familjemedlem pendlar in till Stockholm. Tre typhushåll med utgångspunkt i vår uppdelning i pendlarkategorier har studerats. Störst chans att tjäna på pendlingen har de familjer där pendlaren tidigare varit arbetslös. Karriärpendlaren måste däremot göra ett rejält löneyft för att det ska bli lönsamt för familjen. Eftersom de byter bostad är det ekonomiska utfallet svårast att schablonbestämma för boendependlarens familj, men i rapportens exempel blir resultatet ungefär plus minus noll.

För många *glesbygdskommuner* är avståndshandikappet för stort och det är inte rimligt att tro på en markant ökad pendling. Det är sällan ekonomiskt försvarbart att investera i en kraftigt förbättrad infrastruktur för att minska restiderna. Det måste finnas något att pendla till och människor måste lönmässigt tjäna en del på att pendla så långa sträckor som det kan röra sig om i dessa kommuner. I statistiken ser vi ändå att pendlingen, från en låg nivå, har ökat i vissa glesbygdskommuner. Veckopendling har sannolikt blivit vanligare. Det har till exempel skett en kraftig ökning av inpendlingen till de glesbygdskommuner som har fordonstestning.

Vad gäller för alla de kommuner som varken är en del eller potentiell del av en större stads arbetsmarknad eller en glesbygdskommun med stort avståndshandikapp? I viss mån gäller resonemangen om att pendlingen ökar utrymmet för såväl en mer diversifierad som specialiserad arbetsmarknad även där. Men pendlingen är också en försäkring mot sämre tider. Om arbetstillfällena i den egna kommunen minskar möjliggör pendlingen att fler ändå kan bo kvar i kommunen. *En liten kommun utanför storstadsområdena* blir också mindre sårbar vid strukturomvandlingar om det finns ett pendlingsutbyte med grannkommunerna. En stor företagsnedläggning innebär då att arbetslösheten fördelas mellan ett större antal kommuner än om kommunen varit självförsörjande på arbetskraft.

TABELL 14 **För- och nackdelar utifrån ett kommun- och hållbarhetsperspektiv beroende på vilken pendlingskategori som dominerar i kommunen**

Pendlingskategori	Utpendling	Inpendling	Hållbarhet
Boendependling	Kommunen är attraktiv som boendekommun.	Kommunen är mindre attraktiv som boendekommun.*	Sämst för hållbarheten. Ofta leder denna typ av pendling till ett ökat resbehov även av andra skäl än den jobbrelaterade. Liten inverkan på arbetsmarknadens funktionalitet eftersom pendlaren har kvar samma arbete som tidigare.
Tidigare arbetslös pendlare	Kommunen slipper eventuella kostnader för arbetslöshet samtidigt som de tidigare arbetslösa kan bo kvar i kommunen. Ett tecken på dålig lokal arbetsmarknad.	Bra för arbetsgivarna i kommunen och därmed indirekt för kommunen. Ett tecken på bra lokal arbetsmarknad, speciellt för personer som saknar hög utbildning. Potentiella inflyttare.	Bra ur ett ekonomiskt och socialt perspektiv (om inte pendlingen uppfattas som ett tvång). Dåligt ur ett miljöperspektiv om pendlingen sker med bil.
Karriärpendlare	Karriärpendling är bra för regionen och därmed också för den egna kommunen. Karriärutpendlare kan dock vara potentiella utflyttare.	Mycket bra för arbetsgivarna i kommunen och därmed indirekt för kommunen. Ett tecken på bra lokal arbetsmarknad. Potentiella inflyttare.	Bra ur ett ekonomiskt perspektiv. Det är främst karriärpendlaren som ökar den lokala arbetsmarknadsregionens funktionalitet. Bra ur ett socialt perspektiv om inte tidsanvändningskonflikten blir för stor. Dåligt ur ett miljöperspektiv om pendlingen sker med bil.

* Detta gäller endast om denna kategori är hög jämfört med andra kategorier.

En väg leder åt två håll

Vilken plats vill kommunen vara på en större marknad? Det är viktigt att formulera en vision för kommunen och mycket medvetet, i samverkan med andra aktörer lokalt och regionalt, arbeta för att nå uppsatta mål. Infrastrukturen är inte lösningen på en kommuns utveckling, den ger bara andra förutsättningar. Regionförstoringen ökar kraven på att man både på lokal och på regional nivå behöver ha en idé om vad kommunen vill uppnå. Regionförstoring kan annars också innebära att människor som arbetar i kommunen flyttar därifrån om boendattraktiviteten är större i en annan kommun i arbetsmarknadsregionen. Om kommunens popularitet som boendekommun ökar och därmed även lönenivåer samt mark- och fastighetspriser kan det också innebära att de varuproducerande företagen successivt försvinner från kommunen.

Genom att satsa på en väg åt ett håll betyder det också att det blir enklare att åka därifrån.

Lars Westin, professor i regionalekonomi, Umeå universitet

Alla branscher i en kommun där pendlingen ökar drar inte fördel av detta. Tvärtom kan vissa funktioner centraliseras och utsättas för konkurrens i och med att en region förstoras. Som exempel kan nämnas en affärsjuristfirma eller tatueringssalong. De kan i princip ha haft monopol på sina tjänster i en mindre lokal arbetsmarknadsregion, men om tillgängligheten ökar till andra större kommuner kanske kunderna hellre ser sig om efter alternativ i den större staden. Det som händer på global nivå, händer även i det lilla formatet. Standardiserade varor och tjänster, som till exempel lager, flyttar till den mindre kommunen, medan specialistdriven verksamhet söker sig till de större städerna.

Riket – storleken har betydelse

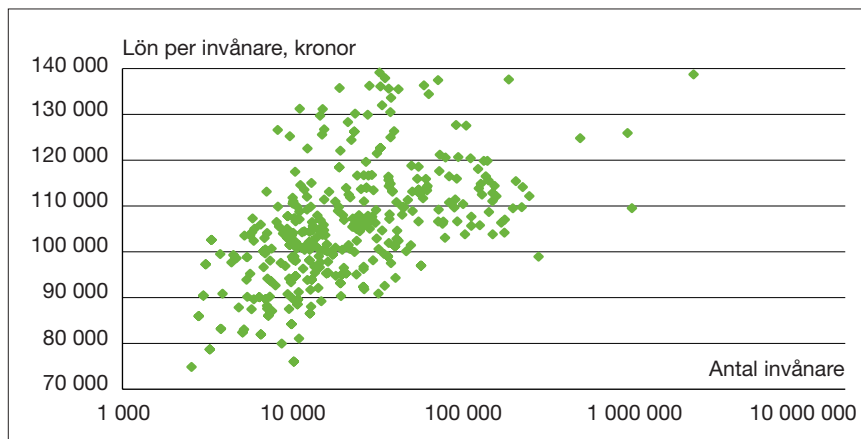
De flesta är idag överens om att det finns ett starkt samband mellan storleken på en regions arbetsmarknad, befolkningsstorlek och ekonomisk tillväxt. Det finns få exempel på samhällsekonomiska samband som är så stadiga. Det är detta som ligger till grund för att regionförstoring anses som eftersträvarvärt och viktigt.

Bo Wictorin, analytiker, Eskilstuna kommun

Detta påstående kan ledas i bevis på en mängd olika sätt genom att jämföra storleken på den lokala arbetsmarknadsregionen med sysselsättningsnivåer och med lönesummor eller bruttonationalprodukt per sysselsatt. Alla visar att

storleken har betydelse. I diagram 3 har vi valt att jämföra den lokala arbetsmarknadsregionens storlek med lönesumman per invånare år 2006.

DIAGRAM 3 **Lön per invånare år 2006 fördelat på lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner).**



Sambanden har dock minskat på senare år bland annat genom att flera kommuner nått framgång genom verksamheter som är platsbundna, till exempel gruvindustrin (Pajala, Kiruna och Gällivare), fordonstestning (Arvidsjaur), turism (Åre och Malung-Sälén), stark lokal anknytning (IKEA i Älmhult) och gränshandel (Strömstad och Haparanda). Även om storleken på den lokala arbetsmarknadsregionen är en viktig förutsättning för tillväxt gäller inte denna logik för alla typer av varor och tjänster.

Regionala motorer viktiga för tillväxten

Det är naturligtvis av intresse för en mindre kommun att dra fördelar av en större lokal arbetsmarknadsregion, men hur väl mindre kommuner kan "knyta upp sig" mot en större arbetsmarknadsregion har en mycket begränsad inverkan på landets totala tillväxt. Sett ur ett strikt nationellt tillväxtperspektiv är det i huvudsak funktionaliteten, tillgängligheten och storleken på arbetsmarknadsregionerna i Stockholm, Göteborg och Malmö som har betydelse och är avgörande för hur landet klarar den internationella konkurrensen. En ökad interaktion och rörlighet inom befintliga lokala arbetsmarknadsregioner är ofta viktigare än att regionerna blir större. Om vi ser till det totala antalet pendlare i Sverige är det hela två tredjedelar som pendlar inom eller in till de tre storstadsområdena.

Lägger man in andra värden som social hållbarhet och en önskan om att "hela Sverige ska leva" har det också stor betydelse att de större residensstäderna och andra större städer i respektive län kan fungera som draglok åt omgivande kommuner. Att skapa attraktiva och kreativa miljöer för såväl människor som företag är viktigt för alla kommuner, men kanske speciellt för dem som utgör eller kan utgöra en tillväxtmotor för regionen. Det är viktigt att dessa städer inte minskar befolkningsmässigt och att såväl in- som utpendlingen utvecklas positivt.

En viktig förklaring till att pendlingen är hög kring större städer är att skillnaderna i inkomster och boendepriiser mellan kommunerna i dessa arbetsmarknadsregioner kan vara mycket stora. Det är helt enkelt lönsamt för många att pendla. En annan vanligt bakomliggande drivkraft för pendling är att det uppstår arbetslöshet i en kommun och efterfrågan på arbetskraft i en annan. Det pendlas till exempel väldigt lite i Småland. Dels för att det är små skillnader i inkomster och boendepriiser, dels för att arbetslösheten i de flesta kommuner är ganska låg²³. Det finns därför få incitament för människor att pendla.

Samma resonemang kring lönsamhet kan föras kring mäns och kvinnors pendling. En bidragande orsak till att kvinnor inte pendlar i samma utsträckning som män är att kvinnor i högre grad arbetar i sektorer med planare lönestrukturer. Med rådande arbetsmarknad är det helt enkelt färre kvinnor än män som har något att vinna på att pendla.

Viktigt att högutbildade pendlar

Sverige är beroende av att ha ett brett och framgångsrikt näringsliv. För att detta ska vara möjligt krävs att våra tre storstadsregioners främsta branschkluster står sig i konkurrensen med andra länder. Platsbunden verksamhet har visserligen fått ett uppsving i en del mindre kommuner, men i övrigt har storstädernas betydelse för tillväxten blivit större och stora lokala arbetsmarknadsregioner ger konkurrensfördelar. Det är framförallt viktigt att efterfrågan och utbud av högt kvalificerad arbetskraft kan mötas. Forskningen visar enligt Nuteks årsbok 2008 att regioner med hög tillgänglighet har en större innovationskapacitet. Den lokala arbetsmarknadsregionens storlek bestämmer i stor utsträckning i vilken omfattning kunskapsbaserad tillväxt är möjligt.

Framgång för större städer och stora regioner påverkas starkt av den regionala kunskapsnivån, toleransen människor emellan samt impulser utifrån via inflöde av människor, kompetens och kapital²⁴. Människor söker sig till attraktiva städer och högteknologiska företag söker sig till platser där kreativa och/eller högt utbildade människor vill bo. Den fysiska infrastrukturen och storleken på den lokala arbetsmarknadsregionen är två viktiga pusselbitar för att stärka de faktorer som i samverkan gör staden attraktiv för människor att bo och arbeta i.

²³ Källa: SCB.

²⁴ Institutet för framtidsstudier: "Regionen som vision – det politiska projektet Stockholm-Mälarsregionen", 2008.

Barnen i centrum

*Hjulen på bussen,
de går runt, runt, runt,
runt, runt, runt,
runt, runt, runt.
Hjulen på bussen ...
genom hela staden*

Barnvisa av engelskt ursprung

Pendling och regionförstoring diskuteras ofta utifrån ett ekonomiskt perspektiv. Storleken på den lokala arbetsmarknaden lyfts fram som en av de viktigaste tillväxtfaktorerna för en kommun. Nyckelord i sammanhanget är infrastruktur, kollektivtrafik, kompetensförsörjning och större marknader. De som intar ett mer problematiserande förhållningssätt till pendling och regionförstoring hänvisar oftast till pendlingens negativa miljökonsekvenser eller att den leder till en försämrad jämställdhet.

Men ett perspektiv som mer sällan uppmärksammas är hur barnen påverkas av att föräldrar pendlar eller hur de påverkas av en alltmer urbaniserad livsstil på landsbygden.

I boken *Är regionförstoring hållbar?* lyfter Boverket frågan om vilka effekter föräldrars pendlande till och från arbetet kan ha för barnen. Bostadens storlek, konjunkturläge och barnens åldrar brukar anges som avgörande för barnfamiljers flyttningar. Idag talar man om två tydliga trender vad gäller bosättningsmönster för barnfamiljer som bor i en stad. Den ena är att allt fler barnfamiljer väljer att stanna kvar så länge de kan i innerstaden. Den andra är att många barnfamiljer flyttar till den tätortsnära

landsbygden eller till attraktiva mindre städer. Stadsboende har lite förenklat pekats ut som ett alternativ för dem som inte vill förändra sina gamla livsmönster när barnen kommer utan fortsätta ha stadens utbud i närheten. En annan förklaring är att det för många är enklare att förena jobb och mycket tid med barnen, det vill säga minimera pendlingstiden. Det här är en trend som inte bara gäller storstäderna utan för städer i hela landet. En tolkning är att det ökade intresset för stadsboende har drivits på av kvinnorna som menar att de genom att stanna kvar i staden har bättre möjligheter att kombinera ett utvecklande arbete med tid för barnen.

Föräldrar som väljer att flytta ut på landet önskar ge sina barn en trygg uppväxtmiljö med mycket natur. Men att bo på landsbygden utan att ha sitt arbete där betyder inte att livet blir särskilt lantligt i traditionell mening. Istället lever många det som forskarna kallar ett landsbygdsboende med en urban livsstil. En stor del av tiden tillbringas i bilen, på väg till eller från arbete, dagis, kompisar och fritidssysselsättningar. Ofta behöver familjen två bilar. Samtalen med barnen i bilen ersätter samtalen med barnen vid matbordet.

Barn ska veta sin plats

Den första plats som barnet känslomässigt relaterar till är där familjen bor. När barnet blir större behöver det successivt utöka detta revir. Genom att på egen hand, utan vuxna, skaffa sig erfarenheter läggs grunden för barnens kunskaper om omgivningen samtidigt som denna bidrar till barnens trygghet och självtillit. En viktig frågeställning är om denna process skiljer sig mellan barn i staden och barn på landsbygden.

Att den ökande biltrafiken och förtätningen av bebyggelsen i städerna minskar stadsbarnens möjligheter att vistas utomhus utan sina föräldrar är ett välkänt faktum. Å andra sidan ligger vanligtvis skola och andra fritidsaktiviteter i närområdet och de vuxna kan ofta gå eller cykla tillsammans med barnet till den plats de ska till²⁵. Att stadsbarnen rör sig i närmiljön tillsammans med sina föräldrar utan att använda bil gör att de tidigt vänjs vid att såväl hitta som att röra sig i stadsmiljön. När barnen blir äldre innebär detta att barnen själva kan cykla, gå eller åka kollektivt till sina fritidsaktiviteter i närområdet. Detta framgår i Karin Tillbergs rapport *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället* där hon studerat hur mycket tid barnfamiljer bosatta på tre olika orter – Gävle, Ockelbo och Hillevi-Utvalsås²⁶ – tillbringar med att resa till aktiviteter på fritiden och i vilken utsträckning barnen på de tre orterna har möjlighet att på egen hand ta sig till sina fritidsaktiviteter.

Landsbygden har en rad goda kvaliteter för barn, men i takt med att allt fler barnfamiljer på landsbygden lever ett urbant liv med stor rörlighet och barnen ofta deltar i organiserade fritidsaktiviteter på annan ort tillbringar såväl barn som föräldrar mycket tid i bilen. Det kan

tyckas motsägelsefullt att familjer som flyr biltrafiken i staden till förmån för ett tätortsnära landsbygdsboende ofta är de som använder bilen mest och att de som har störst möjlighet att ge barnen en trygg förankring till en plats ofta är de som uppehåller sig minst i sitt närområde.

Hur vi än vänder oss har vi ändå bak

Det verkar som barnfamiljers val av olika strategier för att få sina egna önskemål om boende och arbete att gå ihop med vad som kan vara bäst för barnen fylls av en rad motstridiga argument. Barns behov av rörelsefrihet och stimulerande utemiljöer ställs mot barns behov av tid med sina föräldrar. Arbete och boende väljs utifrån olika förväntningar på framtiden och mammor och pappor som vill ge sina barn "allt" står som åsnor mellan två höttappar.

Pendlingens effekter på barnen beror på hur föräldrarna väljer att ordna vardagslivet. Det beror också på hur föräldrarna anpassar sig efter barnens åldrar som i sin tur innebär olika förhållningssätt till såväl den fysiska miljön som umgänget med barnen.

För att ytterligare komplicera föräldrarnas val ska även frågan om jämställdhet läggas i vågskålen. Det är främst männen som pendlar längre sträckor och upprätthåller en lönemäsig god karriär, medan kvinnorna i familjer som bosätter sig i tätortsnära landsbygd oftare tar ett större ansvar för barn och hem. Man kanske går ned i arbetstid, har ett mindre kvalificerat arbete närmare hemmet och reser kollektivt till jobbet.

²⁵ Pia Björklid: "Trafikmiljöstress i föräldraperspektiv", 2002.

²⁶ Samtliga orter tillhör Gävle-regionen. Gävle är den största orten med drygt 70 000 invånare. På 50 kilometers avstånd till Gävle finns Ockelbo med 3 000 invånare, och på 20 kilometer från Gävle ligger Hillevi-Utvalsås som är en tätortsnära landsbygd.



Från Pajala till Skåne – några lokala och regionala exempel

Sverige är olikt. Inom landet ryms seder och bruk, lokala kulturer, stad och landsbygd samt olika klimat, topografi och näringsstrukturer. Olikheter som bidrar att berika landet och som skapar möjligheter till utveckling och förnyelse. Även vad gäller pendling och regionförstoring finns det olikheter, delvis betingade av ovan nämnda olikheter. Detta avsnitt speglar pendlingen och regionförstoringen med nedslag i Skåne, Pajala, Skövde och Nordmaling. Fyra platser med olika förutsättningar men med många gemensamma frågeställningar där samverkan och förnyelse spelar en viktig roll för att lyckas.

Skåne knyts samman

”– Jag har bott vid en landsväg i hela mitt liv och sett människor komma och gå” sjöng skånepågen Edvard Persson. Och människor kommer och går i allt större utsträckning i Region Skåne. Regionen har genomgått en stor omvandling vad gäller pendling inom Skåne och även mellan Danmark och Skåne. Från att kommunerna har varit relativt självförsörjande på arbetskraft har utbytet av arbetskraft ökat kraftigt under senare år. Skåne är den del av landet där pendlingen har ökat mest under perioden 2000–2006. Idag fungerar Skåne alltmer som en enda funktionell enhet istället för 33 kommunala pusselbitar. En satsning på bättre infrastruktur och kommunikationer har gett tydliga resultat där den Regionala Transportinfrastrukturplanen (RTI) tillsammans med den nationella planen och järnvägsplanen utgör navet för långsiktiga och

samordnade insatser inom Skåne. Inte minst den regionala järnvägstrafiken i Skåne har utvecklats och antalet resor har tiodubblats på 25 år.

- Vi tror på flerkärnigheten, där Region Skåne har bidragit till att förbättra samspelet mellan kärnorna, menar Kristoffer Levin, infrastrukturstrateg i Region Skåne.

- En annan framgångsfaktor till en ökad funktionalitet i våra lokala arbetsmarknader är att vi nu har en trafik huvudman, Skånetrafiken, som utökat, förbättrat och samordnat regionaltrafiken. En ökad samordning är också på gång fr.o.m. 2009 mellan trafik huvudmännen i fem sydsvenska län som handlar om trafikeringsrätt för Öresundstågen inom och mellan de fem länen, fortsätter han.

Jerker Swanstein är Regionstyrelsens ordförande i Skåne och menar att förbättrade pendlingsmöjligheter ska bidra till att skapa möjligheter för människor som bor och verkar i regionen, möjligheter till ett bra boende, möjligheter till arbete och inte minst möjligheter till ett bra liv.

- Skåne genomgår både en geografisk och mental regionförstoring. Den mentala regionförstoringen handlar om att framförallt yngre och medelålders vidgar sitt mentala omland. Det har blivit så att folk tänker i vidare cirklar. Den som bor i Kristianstad och vill gå på teater tittar lika mycket på teaterutbudet i Malmö och Helsingborg som i Kristianstad.

Integrationen av Öresundsområdet är ett annat viktigt utvecklingsområde för Region Skåne. År 2007 tåg- eller bilpendlade närmare 16 000 personer dagligen över Öresundsbron för att arbeta. Det är en fördubbling jämfört med tre år tidigare och om tio år beräknas siffran ha fördubblats jämfört med nuvarande nivå. Orsaker till de stora ökningarna är bland annat att många danskar flyttar till Malmöområdet, arbetskraftsbrist på Själland och skillnader i arbetslöshet och reallön. Något som bland annat innebär att framförallt yngre skåningar söker arbete i Köpenhamn.

Region Skåne verkar för att öka integrationen ytterligare med syfte att stärka konkurrenskraften och attraktiviteten. Framtiden handlar om att fortsätta väva samman Skåne med ett självklart mål om att Skåne blir en enda stor lokal arbetsmarknadsregion. Region Skåne tror på en fortsatt ökad pendling inom regionen och från angränsande områden, något som bygger på att man realiserar de planer som finns i transportinfrastrukturplanen.

- Förbättrade transportförbindelser mellan Danmark och Tyskland kommer att påverka Skåne i form av en ökad integration med Tyskland. Fler tyskar kommer till exempel att bosätta sig i Skåne och vi kommer att få en större integrering inom näringslivet, inte minst inom områdena forskning och utveckling, avslutar Jerker Swanstein.

Pendeln har svängt i Pajala

Syskonkärleken mellan Sverige och Finland tar sig inte bara uttryck i landskamper i form av bastubad och armbrytning, som skildras i boken *Populärmusik från Vittula* – ett samhälle i Pajala kommun. I praktiken uttrycks syskonkärleken i form av ett väl utvecklat samarbete mellan Pajala och grannkommunen Kolari på den finska sidan. Ett samarbete som båda vinner på.

Den geografiska belägenheten, den demografiska strukturen med många äldre och få i förvärvsaktiv ålder samt en befolkningsminskning på 17 procent de senaste tio åren skapar utmaningar för Pajala. Pendeln har dock börjat svänga till en mer positiv utveckling. Kommunen har ökat sin ut- och inpendling mycket mellan 2000 och 2006, både inom Sverige och till Finland. Ökningen sker från en låg nivå men det märks ett tydligt ökat flöde av förvärvsarbetande in och ut ur Pajala. Sysselsättning och lönesummor växer och framtiden för det lokala näringslivet ser ljus ut. IT-företagen har utvecklats bra i Pajala men framförallt är det en ökad efterfrågan på råvaror, främst från Asien, som har gett gruv- och mineralnäringen ett ordentligt uppsving. Viktiga frågor och utmaningar handlar om hur kommunen och näringslivet rustar sig för att klara kompetensförsörjningen utifrån en befolkningsstruktur med få i förvärvsaktiv ålder, liten lokal arbetsmarknad och geografisk placering längst upp i Sveriges nordöstra hörn?

Kurt Lind är chef för arbetsförmedlingen i Pajala och han ser en allmänt positiv utveckling i kommunen:

– Pendlingen är en viktig ingrediens för att stödja denna utveckling, framförallt inom gruvnäringen. Vi räknar inte pendlingen i kilometer utan i tid. Det tar en och en halv timme att ta sig till Pajala från Stockholm och genom att strategiskt jobba med marknadsföringsinsatser och visa på våra möjligheter kan vi locka en del människor att både flytta till och arbetspendla till Pajala.

Bengt Niska, kommunstyrelsens ordförande i Pajala, är mycket glad över att kommunen efter 50 år i skuggan äntligen hamnat i ljuset igen.

– Globaliseringen har bidragit till att Pajala ser en positiv utveckling med goda möjligheter att växa, men vi måste jobba strategiskt och långsiktigt. För att kunna klara kompetensförsörjningen är ökad samverkan, förbättrad infrastruktur och stärkt attraktionskraft viktiga.

I takt med den blomstrande gruvindustrin kommer arbetspendlingen till Pajala fortsätta att öka, vilket är en nödvändighet för att klara kompetensförsörjningen. Ett tänkbart scenario pekar på att antalet sysselsatta inom de närmaste åren kommer att öka med cirka 800 personer, bara inom gruvnäringen.

– Vi har till exempel ett nära och bra samarbete med vår finska grannkommun Kolari. Vi jobbar sida vid sida och vi sitter i samma båt. Finnarna bidrar till att klara vår personal- och kompetensförsörjningen genom att de pendlar till Pajala och jobbar inom framförallt vården och omsorgen, menar Bengt Niska och tillägger att vägar och kommunikationer behöver förbättras ytterligare för att stödja pendlingen och öka funktionaliteten på arbetsmarknaden.

Skövde vill närmare

En timme till Göteborg och två timmar till Stockholm. Skövde har ett strategiskt läge mellan storstäderna och järnvägen fungerar som pulsåder. Skövde är en viktig nod i Västra Götaland där staden fungerar dels som ett nav för den lokala arbetsmarknaden, dels som en länk till närliggande arbetsmarknader och de två storstäderna. Pendlingen till och från Skövde har ökat mellan 2000 och 2006, i synnerhet inpendlingen som ökade med 1 000 personer under perioden. Det lokala näringslivet har diversifierats men Volvo är ändå den klart dominerande privata arbetsgivaren i kommunen. Trots närheten till storstäderna och närheten till omkringliggande städer så vill Skövde komma ännu närmare.

– Vi vill bidra till att förenkla för människor i sin vardag genom att knyta samman det regionala rummet så att folk, tidsmässigt, får närmare till jobbet, närmare till skolan och närmare till olika aktiviteter menar Tord Gustavsson, kommunstyrelsens ordförande i Skövde.

– Genom en rundare Västra Götalandsregion och ökad närhet så ökar också dynamiken på den lokala arbetsmarknaden vilket gynnar såväl företagare som individ, fortsätter han.

– En framtidsbild är att knyta samman Skaraborg till en enda robust lokal arbetsmarknad genom att låta många blommor blomma. För detta krävs förbättrade vägstråk, funktionsanpassade kommunikationer och att den spärbundna trafiken får ett ökat utrymme i den regionala infrastrukturfloran.

– Vi utgör ett nav för den här delen av regionen och vi måste självklart bidra till att funktionaliteten på arbetsmarknaden är god, både för Skövdeborna och för de boende i kringliggande kommuner, menar Tord Gustavsson.

– En annan framtidsbild handlar om att närma sig Göteborg genom förbättringar av Västra Stambanan och utökad tågtrafik mellan Skaraborg och Göteborg. Västra Stambanan är idag hårt belastad och trafiken begränsas av flaskhalsar längs delar av banan, i synnerhet i närheten av Göteborg.

– Flaskhalsarna behöver lösas men det handlar också om att generellt förbättra flödet av trafiken och bli mer funktionsanpassad. Att Göteborgs centralstation idag är en ”säcklösning” känns förlegat, självklart borde det

utvecklas ett tågresecentrum i Göteborg som bygger på en genomflödeslösning i form av Västlänken, som även är till gagn för Skövde. Vi vill korta pendlingstiden mellan Skövde och Göteborg till under en timme och därigenom även korta tiden mellan Göteborg och Stockholm. Den spårbundna trafiken är det självklara alternativet för oss eftersom det gynnar företagare, förvärvsarbetande, studenter och inte minst miljön, avslutar Tord Gustavsson.

Nordmaling på nya spår

I augusti 2010 beräknas Botniabanan stå klar. Ett faktum som sannolikt får stora konsekvenser för Nordmalings kommun. Kommunen har 7 400 invånare och ligger strategiskt mitt emellan Umeå (5 mil) och Örnsköldsvik (6 mil). Idag fungerar E4 som kommunikationsstråk genom kommunen, men nya Botniabanan kommer att innebära fler möjligheter och bättre funktionalitet på den lokala arbetsmarknaden genom att folk får bättre möjligheter att resa till och från kommunen.

– Det kommer att ta 19 minuter till Umeå och 21 minuter till Örnsköldsvik, konstaterar Ingemar Sandström, kommunstyrelsens ordförande i Nordmaling. Han räknar med att fler kommer att vilja bosätta i Nordmaling. Inte minst barnfamiljer, som kan lockas av billigt boende och goda livsmiljöer.

– Fjorton mil naturskön kustrensa och ett småhuspris som är mer än tre gånger lägre än i Umeå. Det handlar om att våga satsa. Vi har påbörjat nybyggnationer trots kommunens i dagsläget låga huspriser, fortsätter Ingemar Sandström.

Utpendlingen ökar successivt och 27 av de 38 procent som pendlar ut och jobbar i annan kommun pendlar till Umeå. Inpendlingen till Nordmaling har ökat med drygt fem procentenheter under perioden 2000–2006 och av dem som arbetar i Nordmaling pendlar en sjättedel in från annan kommun.

Botniabanan kommer även att innebära förbättrade möjligheter för varutransporter. Nordmaling har flera större företag som är mycket beroende av bra varutransporter, bland annat SCA och Masonite AB. Kommunen har lyft in Botniabanan som en del i sitt näringslivsprogram, bland annat avseende marketableringar för företag som önskar närhet till järnvägen. Förhoppningen är att fler företag väljer att etablera sig i direkt närhet till den nya bansträckningen.

Kommunen ser också ett ökat arbetsflöde både till och från Örnsköldsvik när den nya banan blir klar, ett arbetsutbyte som tidigare varit litet.

– Örnsköldsvik hör till ett annat län och även om kommunikationerna nu fungerar mellan städerna så har det funnits mentala barriärer att pendla över länsgränsen, menar Ingemar Sandström.

Pendlingen spelar på många vis en viktig roll för Nordmaling och kommunen är ett bra exempel på hur man som mindre kommun bidrar som en pusselbit i ett större regionalt sammanhang. Nordmaling ingår som en del i Umeåregionen, en av de mest expansiva tillväxtregionerna i landet. Samarbetet mellan kommunerna i Umeåregionen handlar bland annat om att effektivisera de kommunala förvaltningarna, främja näringslivsutveckling och inte minst stödja funktionaliteten på den lokala arbetsmarknaden.

– Att ingå i en väl fungerande lokal arbetsmarknadsregion har många fördelar men det gäller att alla drar sitt strå till stacken och bidrar till helheten. Öppenheten att dela med sig, att slippa uppfinna hjulet på nytt och inrättandet av gemensamma servicefunktioner för de kommunala verksamheterna är bara några exempel på det lyckade och omfattande regionala samarbetet. Gott regionalt samarbete och Botniabanan bidrar till den ljusa framtidsbild vi ser i Nordmaling, avslutar Ingemar Sandström.

Två framtidsfrågor

Pendling och regionförstoring handlar till en del om att skapa goda förutsättningar för människor att pendla genom investeringar i infrastruktur, kollektivtrafik och system som underlättar transporter. Men det handlar också om att människor känner att de har något att vinna på att pendla. Hur människor ser på pendling hänger dessutom samman med normer och värderingar, vilka kan förändras över tiden. Allt fler människor kan idag tänka sig att pendla och det har blivit mer accepterat att pendla långa sträckor än för 15–20 år sedan. Pendling och regionförstoring har visat sig öka det materiella välståndet bland människor och det ställs stora förhoppningar på att investeringar i infrastruktur ska möjliggöra en fortsatt snabb pendlingsutveckling. Inför dessa framtidsutsikter behöver vi ställa oss två frågor av helt olika karaktär:

- Lönsamhet för individen är en förutsättning för att pendling ska komma till stånd. Finns det potential för att fler kan bedöma pendling som lönsamt?
- Hur kan pendlingen öka samtidigt som regeringen satt som nationellt mål att minska koldioxidutsläppen med 20 procent fram till 2020?

Minskad lönsamhet för individen?

Den framtidsbild som Nutek ger i sin rapport till Ansvarskommittén är att vi kommer att resa allt längre sträckor till våra arbeten²⁷. De lokala arbetsmarknadsregionerna behöver bli större (och därmed färre) och matchningen mellan utbud av och efterfrågan på arbetskraft måste fungera bättre. Nutek menar att Sverige skulle behöva göra stora satsningar på infrastruktur och kommunikationsnätverk och att framförallt tågtrafiken bör prioriteras.

En internationell jämförelse mellan 15 västeuropeiska länder visar att Sverige under de senaste 26 åren investerat förhållandevis lite i infrastruktur²⁸.

²⁷ Studien baseras på hur pendlingsmönstren sett ut under senare år och på näringslivsstruktur samt på planerade infrastruktursatsningar.

²⁸ Källa: Europeiska byggforskningsinstitutet Euroconstructs och Nutek. Statistiken omfattar underhålls- och nyinvesteringar i infrastruktur för 15 västeuropeiska länder under perioden 1980–2006.

Nutek pekar på en rad orsaker till detta i sin årsbok för 2008. Planering och genomförande av infrastrukturprojekt i Sverige kantas till exempel av omfattande och långsamma prövningsprocesser samt många och komplicerade överklaganden. Detta är både tidskrävande och driver upp kostnaderna, vilket ytterligare belastar redan snäva investeringsramar. Det kan eventuellt också uppstå problem när en enskild kommuns intressen står i konflikt med en regional eller mellankommunal strategisk viktig infrastrukturens satsning.

En prövning av nya projekt mot miljö- och kulturvärden ska naturligtvis göras. Problemet är att det i Sverige i stor utsträckning sker i flera olika processer och med stora möjligheter för överklaganden och att den tid det tar att genomföra ett projekt därför kan bli orimlig. Om inte planering och genomförande av infrastrukturprojekten generellt kan effektiviseras kan det därför ta mycket lång tid innan det svenska järnvägsnätet är utbyggt till modern och internationell konkurrenskraftig standard.

Även busstrafiken har problem. Kostnaderna ökar i flera län utan att buss-trafiken ökar sin andel av det totala antalet resenärer. Samordningen mellan avgifter och biljettsystem är bristfällig²⁹ och det behövs bättre incitament för de upphandlade bussbolagen att själva föreslå förbättringar för att öka antalet passagerare³⁰.

Att infrastrukturen till vissa delar är föråldrad och att transportsystemen inte alltid fungerar tillfredsställande kan vara en bidragande orsak till att ökningstakten i pendlingen dämpats under 2000-talet. Mellan åren 1993 och 2006 ökade pendlingen med 5,4 procentenheter, men trots att medvetenheten om pendlingens fördelar blivit allt större har endast en tredjedel av denna ökning skett under 2000-talet.

Pendlingsökningen kan delvis bero på engångseffekter

Det är emellertid inte säkert att satsningar på nya vägar och järnvägar kommer att öka pendlingen lika mycket som på 1990-talet. En del av de ökningsar vi sett under de senaste 15 åren kan bero på effekter av närmast engångskaraktär. Sedan början av 1990-talet har människors inställning till pendlande förändrats. Människor påverkas av om någon i en umgängeskrets börjar pendla. När tanken om att själv börja pendla har fötts, behöver det inte vara långt till handling om förutsättningarna är de rätta och det finns något att vinna på pendlingen. Det ses idag inte som konstigt att pendla 1–2 timmar per dag och pendlingen har ökat även i kommuner där de faktiska förutsättningarna för pendling knappast har förbättrats.

Statistiken visar att en del kommuner med bra pendlingsutveckling under senare halvan av 1990-talet hade en svag utveckling på 2000-talet. Och tvärtom. Många kommuner med ökad pendling under 2000-talet hade en svag

²⁹ Sven-Gunnar Johansson, Dagens Samhälle: Artikel "Allt för ljusblå förhoppningar".

³⁰ SOU 2008:55: "Översyn av lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet".

utveckling under perioden 1995–2000. En tolkning av detta är att kommuninvånarnas mer positiva inställning till pendling i mindre grad är en långsamt pågående process och i högre grad en tämligen snabb värderingsförskjutning, som ägt rum vid olika tidpunkter i olika kommuner.

Det har också skett en stor ökning av pendlingen i många kommuner som har 30–60 minuters restid till en storstad. Denna utveckling har drivits på av ökade boendepriiser i storstäderna samtidigt som förbättrade kommunikationer möjliggjort en urban livsstil kombinerad med ett lantligt boende eller småstadsboende i storstädernas kranskommuner. Det har gett storstaden tillgång till arbetskraft och avlastat en överhettad bostadsmarknad, medan boendekommunen fått en ökad befolkning. Är det då rimligt att tro att det går att driva dessa *push*- och *pulleffekter* i allt vidare cirklar runt storstäderna? Med hjälp av investeringar i infrastruktur och transportsystem kan restider minska, fler kommuner införlivas i arbetsmarknadsregionen och redan inkluderade kommuner bli mer integrerade med storstäderna. Antalet pendlare kommer sannolikt att öka ytterligare en del. Men pudelns kärna är att det måste löna sig att pendla. En lönsamhet som minskar om inkomstnivåer och boendepriiser mellan till exempel Stockholms närförorter och yttre områden (till exempel Enköping, Strängnäs och Vaxholm) närmar sig varandra, samtidigt som kostnaden för bilresor sannolikt kommer att öka. Det kan bli allt svårare att ekonomiskt tjäna på att flytta från storstäderna och pendla ut från den nya boendekommunen till jobbet i storstaden. Särskilt om restiden inte får överstiga två timmar om dagen³¹.

Är regionförstoring möjlig utan att öka koldioxidutsläppen?

När hästanvändningen i de industrialiserade länderna ökade kraftigt under 1800-talet följde de första stora miljöproblemen i utvecklingens hovspår. Hästarna, som användes till alla former av transporter, arbetsfordon och även fasta maskiner, producerade inte bara stora mängder urin och dynga i städerna, utan gav även upphov till stort oljud. Dessutom var miljön oerhört påfrestande för hästarna, som ofta dog under arbetet eller skadades och tvingades avlivas på plats. Döda hästar på vägarna var ett vanligt problem, som tillsammans med hästdyngan utgjorde en betydande risk för sjukdomsspridning bland människor.

McShane, 1997

Bilen blev i början av 1900-talet lösningen på storstädernas ”hästproblem”. Det finns emellertid sällan några lösningar som med tiden inte för med sig nya problem. För att göra en parafras på ovanstående citat: Bilen producerar

³¹ Enligt undersökningen ”Att pendla eller flytta” från TCO år 2002 var det knappt 10 procent av befolkningen som var beredda att pendla mer än en timme enkel resväg till arbetet.

inte bara stora mängder koldioxid och kemikaliska luftpartiklar utan ger även upphov till buller och trängsel.

De flesta utvecklade länder i världen, och speciellt USA, har byggt ett samhälle anpassat till bilen. Den har gett människor geografisk rörelsefrihet och bidragit till tillväxten i världen, men bilberoende är knappast någon hållbar utveckling. Budskapet kring regionförstoring skulle kunna sammanfattas på följande vis: Pendling och regionförstoring är viktig för den ekonomiska tillväxten. Den har dock vissa negativa effekter. Därför måste den ske genom en utbyggd kollektivtrafik. En regionförstoring som bygger på en miljöbelastande biltrafik står, med dagens fordonsflotta, i stark konflikt med regeringens mål att minska koldioxidutsläppen med 20 procent fram till år 2020.

Dessutom får inte allt fokus hamna på pendlingsresorna. Genom regionförstoringen och människors önskan att leva ett urbant liv i tätortsnära landsbygder och i mindre orter blir det sannolikt även fler och längre resor till affärer, skolor, kultur- och fritidsaktiviteter och kanske också till vänner och kompisar som bor på andra platser i regionen. Även om själva arbetspendlingen sker kollektivt kan regionförstoringen innebära att bilen används för fler resor totalt sett.

Hur kan man regionförstora så hållbart som möjligt?

Det är möjligt att den tekniska utvecklingen av till exempel bränslen och fordon ger bättre förutsättningar för en hållbar regionförstoring i framtiden. Men det är inget vi kan ta för givet. Utveckling av IT och ökade möjligheter för distansarbete kan också bidra till en mer hållbar regionförstoring. En bilpendlare som arbetar hemma en dag i veckan minskar sina koldioxidutsläpp med hela 20 procent.

Det går också att förändra våra resmönster genom ekonomiska styrmedel. Trängselavgifter och höga parkeringsavgifter i centrala stadsdelar bidrar dels till att fler väljer att resa kollektivt, dels till att det totala antalet resor minskar. Att avdrag för resor till och från arbetet enbart bedöms utifrån avståndet och inte utifrån hur man åkt eller hur lång tid det tagit, är ett annat exempel på ekonomiskt styrmedel. Ett avståndsbaserat avdrag som gäller från första kilometern skulle gynna både kollektivtrafiken och samåkning i bil. Andra sätt att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken är att göra den bekväm, säker och pålitlig samt att människor inte upplever taxesystem som ologiska eller orättvisa.

Men om regionförstoring fortsätter bidra till att öka biltrafiken, måste det i andra avseenden än arbetspendlingen samtidigt ske en regionförminskning. Vi kan inte bygga ett samhälle som gör oss beroende av bilen, till exempel genom att placera stora shoppingcenter långt utanför stadskärnorna. Ofta

sätts likhetstecken mellan regionförstoring och ökad rörlighet. Det leder tanken fel. Ökad rörlighet behöver inte vara en förutsättning för ökad tillgänglighet. Målet är att skapa attraktiva stadsmiljöer och tätorter som tillgängliggör det människor idag efterfrågar utan att bilen upplevs som lika nödvändig.

Sedan 1945 har markförbrukningen per stadsbo ungefär fyrdubblats. Det är massbilismens genombrott och en stadsplanering baserad på biltrafiknät som gett denna kraftiga utglesning. Vi har byggt och fortsätter att bygga en gles och funktionsuppdelad stadsstruktur som genererar mer och mer biltrafik och därmed en ohållbar utveckling för miljön³². Den har också medfört en uppsplittring av vardagslivet, segregerade boendeområden och långa avstånd som försvårar gång- och cykeltrafik. Av samtliga resor som görs under en genomsnittlig dag i Sverige sker endast 10 procent med kollektivtrafik. Hälften av resorna sker med bil och en tredjedel till fots eller med cykel³³.

Istället behövs en förtätad³⁴ och mer funktionsblandad stads- och förortsmiljö där hållbarhet och människors livsmiljö står i centrum.

Kännetecken för en funktionsblandad stad anses vara att boende inom gång- eller cykelavstånd kan nå såväl åtskilliga arbetsplatser som andra viktiga funktioner, till exempel skolor, affärer samt kultur- och fritidsaktiviteter. I den funktionsintegrerade staden finns offentliga rum där alla enkelt kan uppehålla sig. Där finns liv och rörelse såväl dagar som kvällar. Staden erbjuder olika typer av näringslivsverksamhet, även av småskalig karaktär. Den ger närhet och möjlighet att bo och arbeta i samma område. Den funktionsblandade staden eller förorten anses minska bilberoendet, ge ökad mångfald och tolerans, ett ökat medborgerligt engagemang, tryggare närmiljö och ökad socialt tillit samt bidra till minskad stress, mer fysisk aktivitet och därmed en hälsosammare livsstil³⁵.

I samband med att infrastrukturen byggs ut i pendlingsstråk mellan städerna, som var och en strävar efter en varierad och attraktiv stadsmiljö, är det viktigt att utnyttja de förutsättningar som finns för förtätning. De olika städerna eller orterna bör var och en byggas och utvecklas "inåt" – mot stadskärnorna och mot pendlingsstationerna för kollektivtrafik.

Kommunens eller huvudortens attraktivitet har blivit en allt viktigare strategisk fråga för politiker på lokal och regional nivå. Att en plats uppfattas som attraktiv för både den egna befolkningen, näringslivet samt besökare är en central framgångsfaktor. Förr flyttade människor till de orter och städer där företagen etablerade sig. Idag söker sig människor till attraktiva platser och högproduktiva företag söker sig till platser där de högst utbildade och mest kreativa människorna vill bo. Den funktionsintegrerade staden eller stadsdelen anses av många vara en sådan plats.

³² Källa: Klas Brunnberg, Erlend Ullstad och Staffan Carenholm, debattinlägg på Svenska Arkitekters webbplats www.arkitekt.se: "Jakten på den goda staden", 2007.

³³ Källa: Sveriges Kommuner och Landsting: "Ekonomirapporten – om kommunernas och landstingens ekonomi", oktober 2008.

³⁴ En förtätning av staden är dock inte oproblematisk. Den sker bäst genom att omvandla gamla hamnområden eller industrimark till stadsbebyggelse. Att bygga på befintliga byggnader för att göra dem högre, förtäta på bekostnad av natur, parker, idrottsplatser etc. eller genom att minska säkerhetsavstånden till de stora vägarna kan däremot möta stark kritik.

³⁵ Källa: Gunilla Belander, Boverket, Miljödepartementet, Formas: "Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?", 2003.

Den funktionsblandade staden som den beskrivs ovan kan tyckas vara ouppnåelig förutom som öar i den totala stadsmiljön eller som ett idylliskt småstadsideal. En odelad integration av boende och arbetsställen är inte heller lämplig eller ens möjlig. Vissa verksamhetsområden bör inte integreras i den övriga stadsmiljön och långtifrån alla vill ha helt integrerade boendemiljöer. Det bör dock vara ett uttalat mål att söka lösningar som kan skapa förutsättningar för mer funktionsblandade och förtätade städer med ökad integration och minskat bilberoende.

Om ökad tillgänglighet och attraktionskraft är målet, så är samverkan medlet. För att göra staden mer funktionsblandad, och även i övrigt främja en hållbar regionförstoring, behövs bättre samordning mellan dels trafikslagen, dels mellan planeringsnivåerna inom kommunikationssektorn. Det behövs också en bättre samordning mellan kommunikationssektorn och övriga samhällssektorer. Något som i sin tur kräver en fördjupad samverkan mellan olika statliga myndigheter och mellan olika lokala och regionala aktörer³⁶.

Kan man uppnå de positiva effekterna av regionförstoring på andra sätt?

Om människor byter arbete oftare kan en bättre matchning av arbetskraften ske lokalt utan att pendlingen ökar. När det i början av 1950-talet rådde brist på arbetskraft drog SAF, LO och TCO igång en kampanj mot att hoppa mellan olika jobb. "Hoppjerka" blev en symbol för illojala arbetare som ofta byte jobb och som aldrig lärde sig sitt arbete ordentligt. Idag framhävs allt oftare istället fördelarna med en ökad lokal rörlighet av arbetskraften.

En ökad rörlighet underlättar för den enskilde att hitta ett nytt arbete och motverkar så kallad inlåsning. Denna uppstår om anställda känner att de arbetar inom fel yrke eller inte trivs på sin arbetsplats och upplever att de har svårt att få ett annat arbete. Inlåsning påverkar människors hälsa och det förefaller troligt att personer som anser att de befinner sig på fel plats i yrkeslivet intresserar sig mindre för lärande och kompetensutveckling. Genom ökad rörlighet (dock inte för stor) får också företagen ett högre resursutnyttjande och en bättre anpassning av personalstyrkan vid konjunktursvängningar³⁷.

Vi tror också att ökad rörlighet är viktigt för att sprida kunskap mellan företag. Det är bra att flytta runt och det gäller i synnerhet kunskap som inte är nedskriven, så kallad tyst kunskap. Ska man lära sig spela saxofon måste man spela med andra som spelar, det räcker inte att läsa läroböcker.

Bo Wictorin, analytiker, Eskilstuna kommun

En bättre matchning mellan kommunens eller regionens efterfrågan på arbetskraft och de gymnasie- och högskoleutbildningar som finns lokalt eller

³⁶ Källa: SIKA: "Samverkan kring regionförstoring – redovisning av ett regeringsuppdrag", 2007:1.

³⁷ Vinnova, Bo Wictorin: "Om rörlighet – DYNAMO program-mets seminarium 12–13 juni 2006, VR 2006:12

regionalt skulle ha en positiv inverkan på den lokala arbetsmarknadsregionens funktionalitet. Detta är också viktigt för glesbygds- och bruksortskommuner där unga med akademiska ambitioner flyttar från kommunen och sällan återvänder. Bra gymnasieutbildningar med praktisk inriktning och tydligt fokus på entreprenörskap och kunskap om hur man driver företag kan där stärka funktionaliteten på den lokala arbetsmarknaden.

Allt fokus får inte hamna på vägen. Infrastrukturen har stor betydelse för en regions utvecklingsmöjligheter, men en kommunledning gör sig själva och samhället en otjänst om den knyter hela kommunens framtida utveckling kring en statlig investering långt in i framtiden. Många kommuners framgång kan främst förklaras av ett skickligt ledarskap, en utvecklad entreprenörsanda och en god förmåga att samverka lokalt och regionalt³⁸. Det finns även en rad möjligheter i andra utvecklingsstrategier än regionförstoring.

Idag fungerar det så att det gäller för kommunerna att skrika så högt de kan för att få del av infrastrukturkakan. När man vet att någon annan, det vill säga staten, betalar kalaset blir det glädjekalkyler som underskattar de verkliga investeringskostnaderna. Och satsningarna på infrastruktur ställs inte mot andra angelägna ändamål i en region.

Jonas Eliasson, trafikprofessor vid Kungliga Tekniska Högskolan

Teknikföretagen har under projektet *Produktion för konkurrenskraft* träffat 1500 beslutfattare i kommuner och industriföretag. 90 möten med dessa beslutfattare åren 2006–2007 resulterade i en lista på framgångsfaktorer och aktiviteter för att stärka såväl företagens som kommunernas konkurrenskraft. Återigen bekräftades betydelsen av infrastruktur, transport och kommunikationer, men övriga faktorer handlade i stor utsträckning om sådant som kommunerna själva har tydligt eget eller delat ansvar för, till exempel lokalt företagsklimat, lokala utbildningars kvalitet och inriktning, tillgång till rätt utbildad personal och möjligheter till kompetensutveckling, kommunens attraktionskraft som plats att bo på samt inte minst en näringspolitisk utveckling genom lokal och regional samverkan.

Om inte annat kan det vara nyttigt att ”träna på samverkan” eftersom just regional samordning är A och O för att få gehör hos staten för önskemål om infrastruktursatsningar i regionen. Hoppas ni blivit inspirerade av denna bok och må den kraft som finns på lokal och regional nivå vara med er!

³⁸ Sveriges Kommuner och Landsting: ”Spela roll – en bok om lokal och regional utveckling”, 2005.

Bilagor

Läsanvisning för bilagorna C och D:

Jämförelsen av index mellan kommunerna sker kolumnvis inom respektive pendlarkategori. Index för boendeutpendlare var för hela riket 100 och för Ale kommun 266. Av nya pendlare 2005 och 2006 var det relativt sett 2,66 gånger fler boendeutpendlare i Ale kommun än i den genomsnittliga kommunen.

Det är olika stor spridning i de olika pendlarkategorierna mellan den kommunen med det högsta respektive lägsta indexvärdet. För att göra det lättare att se hur den egna kommunen placerar sig i förhållande till andra kommuner följer här nedan storleken på intervallen i respektive pendlarkategori:

Pendlarkategori	Lägsta värdet	Högsta värdet
Boendeutpendlare	15	360
Tidigare arbetslös utpendlare	34	235
Karriärutpendlare	34	167
Utpendlare nya i arbetskraften	18	316
Boendeinpendlare	32	171
Tidigare arbetslös inpendlare	14	304
Karriärinpendlare	16	344
Inpendlare nya i arbetskraften	21	270

Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Ale	60,2	63,6	65,7	3,4	2,1
Alingsås	33,7	35,9	38,3	2,2	2,3
Alvesta	33,5	35,8	38,6	2,3	2,7
Aneby	35,1	40,4	42,1	5,3	1,7
Arboga	22,9	34,5	36,9	11,5	2,4
Arjeplog	11,3	8,5	13,7	-2,7	5,1
Arvidsjaur	10,7	13,8	14,1	3,1	0,3
Arvika	11,2	13,3	14,6	2,0	1,3
Askersund	33,9	37,8	37,9	3,9	0,1
Avesta	12,9	14,9	15,4	2,0	0,5
Bengtsfors	8,4	16,6	22,2	8,2	5,6
Berg	21,9	24,4	25,4	2,5	1,0
Bjurholm	30,3	31,3	35,6	1,0	4,3
Bjuv	44,3	49,9	54,6	5,6	4,8
Boden	16,7	29,1	29,7	12,4	0,6
Bollebygd	62,5	63,2	65,3	0,7	2,1
Bollnäs	15,5	18,9	19,6	3,4	0,7
Borgholm	24,1	29,3	27,7	5,2	-1,6
Borlänge	17,7	19,7	21,1	2,0	1,4
Borås	10,3	12,8	14,9	2,4	2,1
Botkyrka	67,5	67,7	67,4	0,2	-0,3
Boxholm	35,4	42,6	44,8	7,2	2,2
Bromölla	42,0	43,5	46,0	1,6	2,5
Bräcke	25,5	28,4	30,9	2,9	2,5
Burlöv	67,2	70,0	69,5	2,9	-0,5
Båstad	34,2	35,9	37,4	1,7	1,5
Dals-Ed	26,1	23,2	22,0	-2,9	-1,2
Danderyd	71,4	75,2	75,5	3,8	0,3
Degerfors	38,1	39,4	45,2	1,4	5,7
Dorotea	14,9	17,7	16,2	2,8	-1,6
Eda	20,3	21,8	23,9	1,5	2,1
Ekerö	63,7	63,5	63,3	-0,3	-0,2
Eksjö	19,1	22,5	21,8	3,4	-0,7
Emmaboda	14,5	15,2	20,7	0,7	5,5
Enköping	30,2	36,3	38,3	6,0	2,0
Eskilstuna	9,9	13,7	14,8	3,8	1,1
Eslöv	37,8	44,4	49,3	6,6	4,9
Essunga	39,5	46,4	48,4	6,9	2,0

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Fagersta	13,0	15,1	17,4	2,2	2,3
Falkenberg	15,9	18,8	20,6	2,8	1,9
Falköping	20,1	21,8	24,9	1,6	3,1
Falun	14,3	17,0	19,7	2,7	2,7
Filipstad	11,6	14,7	17,5	3,1	2,8
Finspång	18,5	20,5	20,8	2,0	0,3
Flen	24,7	31,3	33,6	6,7	2,3
Forshaga	54,4	57,4	57,5	3,0	0,1
Färgelanda	31,3	35,6	42,5	4,3	6,9
Gagnef	44,1	46,7	46,5	2,5	-0,2
Gislaved	12,8	13,7	17,1	0,9	3,4
Gnesta	52,7	53,9	54,6	1,1	0,7
Gnosjö	15,8	17,9	20,7	2,1	2,8
Gotland	4,9	5,9	7,1	1,0	1,2
Grums	30,9	36,4	38,0	5,5	1,6
Grästorp	47,8	55,8	56,4	8,0	0,6
Gullspång	21,2	25,5	30,7	4,2	5,2
Gällivare	6,8	7,5	6,9	0,7	-0,7
Gävle	10,7	13,3	16,1	2,6	2,8
Göteborg	15,6	16,9	17,9	1,3	1,0
Götene	32,4	36,5	37,0	4,1	0,5
Habo	49,4	52,8	55,0	3,4	2,3
Hagfors	15,4	16,1	17,3	0,7	1,2
Hallsberg	38,6	41,7	42,0	3,1	0,2
Hallstahammar	33,6	34,3	39,9	0,6	5,6
Halmstad	10,3	12,0	13,9	1,7	1,9
Hammarö	56,5	61,4	63,5	4,8	2,1
Haninge	62,1	61,8	61,5	-0,3	-0,2
Haparanda	12,7	15,6	14,6	2,9	-1,0
Heby	37,0	40,9	42,8	3,9	1,9
Hedemora	21,1	23,6	25,8	2,4	2,2
Helsingborg	18,6	21,4	23,6	2,8	2,2
Herrljunga	25,5	30,3	33,5	4,9	3,2
Hjo	33,8	38,6	41,3	4,8	2,8
Hofors	12,1	14,7	20,1	2,6	5,4
Huddinge	67,3	68,5	69,6	1,2	1,2
Hudiksvall	8,0	11,5	12,6	3,5	1,1
Hultsfred	14,3	18,6	24,2	4,3	5,6

Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Hylte	18,5	21,6	22,9	3,1	1,3
Håbo	63,6	66,8	66,9	3,1	0,1
Hällefors	14,7	17,2	17,1	2,5	-0,1
Härjedalen	7,8	8,1	10,6	0,3	2,5
Härnösand	20,8	18,3	19,4	-2,5	1,1
Härbyda	64,2	64,5	66,0	0,3	1,5
Hässleholm	22,9	24,2	25,3	1,3	1,2
Höganäs	43,2	46,2	48,4	3,0	2,2
Högsby	28,8	36,0	40,7	7,2	4,7
Hörby	44,2	48,5	49,8	4,3	1,3
Höör	47,4	51,7	54,7	4,2	3,1
Jokkmokk	9,2	11,3	12,0	2,0	0,7
Järfälla	65,9	67,7	67,5	1,7	-0,2
Jönköping	8,2	10,4	11,4	2,2	1,0
Kalix	10,7	12,9	14,2	2,2	1,3
Kalmar	13,7	16,4	19,0	2,7	2,5
Karlsborg	25,0	38,0	32,1	13,0	-5,9
Karlshamn	18,5	23,6	26,3	5,1	2,7
Karlskoga	12,0	13,4	15,0	1,4	1,6
Karlskrona	9,6	13,2	13,5	3,6	0,3
Karlstad	14,4	16,2	18,0	1,8	1,8
Katrineholm	15,0	16,8	23,5	1,8	6,6
Kil	47,4	51,8	52,8	4,4	1,0
Kinda	28,7	33,5	35,0	4,8	1,5
Kiruna	4,4	5,2	4,2	0,9	-1,1
Klippan	36,3	41,4	44,5	5,1	3,1
Knivsta	*	*	71,0	*	*
Kramfors	15,3	13,0	16,4	-2,3	3,4
Kristianstad	13,5	17,2	19,9	3,7	2,7
Kristinehamn	17,0	20,9	25,0	3,9	4,1
Krokom	40,1	43,5	44,9	3,4	1,4
Kumla	42,6	41,1	52,3	-1,4	11,1
Kungsbacka	55,4	55,4	54,4	0,1	-1,1
Kungsör	47,0	43,7	48,1	-3,3	4,3
Kungälv	50,3	51,0	54,2	0,7	3,2
Kävlinge	61,6	64,2	67,4	2,6	3,2
Köping	17,5	20,9	22,7	3,4	1,9

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Laholm	30,3	33,0	36,3	2,8	3,3
Landskrona	25,8	30,3	36,6	4,5	6,3
Laxå	14,9	18,7	27,6	3,8	8,9
Lekeberg	58,0	61,5	59,7	3,5	-1,8
Leksand	24,2	26,4	27,5	2,3	1,1
Lerum	66,3	65,9	66,4	-0,4	0,5
Lessebo	30,7	34,3	40,1	3,6	5,8
Lidingö	64,6	67,8	67,0	3,3	-0,8
Lidköping	19,6	23,5	25,7	3,9	2,2
Lilla Edet	49,1	52,7	52,9	3,7	0,2
Lindesberg	17,5	20,9	23,4	3,4	2,4
Linköping	10,6	12,9	13,9	2,3	1,0
Ljungby	9,7	11,2	12,1	1,5	0,9
Ljusdal	10,8	12,5	12,5	1,8	0,0
Ljusnarsberg	22,7	24,9	31,5	2,2	6,6
Lomma	72,2	73,0	76,7	0,8	3,6
Ludvika	12,9	13,6	15,4	0,7	1,9
Luleå	9,8	9,8	9,6	-0,1	-0,1
Lund	31,2	33,7	35,6	2,5	2,0
Lycksele	8,9	9,1	11,6	0,3	2,5
Lysekil	19,7	21,8	24,0	2,2	2,1
Malmö	16,5	19,5	22,1	2,9	2,7
Malung-Sälen	8,1	10,9	10,3	2,9	-0,6
Malå	21,8	19,9	20,0	-1,8	0,1
Mariestad	21,4	25,7	27,2	4,3	1,6
Mark	29,5	34,2	36,7	4,7	2,5
Markaryd	17,5	18,5	20,2	1,0	1,7
Mellerud	24,6	29,9	28,9	5,2	-1,0
Mjölby	31,5	35,3	38,8	3,8	3,5
Mora	10,4	12,9	13,6	2,5	0,7
Motala	18,1	19,9	24,2	1,7	4,3
Mullsjö	38,9	44,4	44,2	5,5	-0,2
Munkedal	36,8	41,3	42,5	4,4	1,2
Munkfors	15,0	21,8	25,3	6,7	3,6
Möln dal	55,7	57,8	62,3	2,1	4,4
Mönsterås	29,4	30,1	33,5	0,7	3,4
Mörbylånga	43,8	46,4	47,8	2,5	1,5

Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Nacka	64,1	66,9	68,3	2,7	1,4
Nora	35,1	39,1	41,6	3,9	2,6
Norberg	43,0	46,5	49,4	3,5	2,8
Nordanstig	34,9	36,0	36,2	1,1	0,2
Nordmaling	31,3	34,4	37,6	3,0	3,2
Norrköping	9,6	14,1	16,8	4,6	2,7
Norrtälje	26,3	29,7	29,9	3,4	0,2
Norsjö	17,8	19,0	16,2	1,2	-2,8
Nybro	17,6	20,1	25,2	2,4	5,2
Nykvarn	*	75,0	74,8	*	-0,2
Nyköping	20,1	22,7	24,1	2,5	1,4
Nynäshamn	42,9	49,4	49,9	6,6	0,4
Nässjö	19,1	23,9	25,6	4,8	1,7
Ockelbo	30,4	38,6	39,1	8,2	0,5
Olofström	12,3	15,9	19,5	3,6	3,7
Orsa	36,5	39,8	42,9	3,3	3,1
Orust	44,7	44,4	45,0	-0,2	0,5
Osby	31,8	35,8	42,3	3,9	6,6
Oskarshamn	8,9	10,5	10,4	1,6	-0,1
Ovanåker	13,0	16,8	19,3	3,8	2,6
Oxelösund	26,8	30,1	34,3	3,2	4,3
Pajala	12,6	12,9	16,2	0,3	3,3
Partille	70,9	72,7	73,9	1,8	1,2
Perstorp	17,5	24,4	33,8	6,9	9,4
Piteå	14,9	15,9	17,0	1,0	1,1
Ragunda	17,5	19,6	19,4	2,0	-0,1
Robertsfors	29,3	32,0	34,4	2,7	2,4
Ronneby	24,3	25,1	27,0	0,8	2,0
Rättvik	25,5	29,2	31,7	3,7	2,5
Sala	27,8	34,0	35,6	6,1	1,6
Salem	80,6	79,7	79,2	-0,8	-0,5
Sandviken	14,4	19,4	20,7	5,0	1,3
Sigtuna	39,6	42,2	44,6	2,5	2,4
Simrishamn	20,7	24,3	28,6	3,6	4,3
Sjöbo	42,4	46,2	49,5	3,8	3,3
Skara	27,5	28,5	34,1	1,0	5,6
Skelefteå	5,0	5,8	6,1	0,8	0,2

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Skinnskatteberg	39,7	38,6	40,3	-1,1	1,7
Skurup	52,3	55,2	57,9	2,9	2,7
Skövde	13,7	17,3	18,2	3,7	0,8
Smedjebacken	33,7	40,2	43,1	6,5	2,9
Sollefteå	9,1	11,3	12,7	2,3	1,4
Sollentuna	69,4	70,8	72,8	1,4	2,0
Solna	67,3	70,7	72,5	3,4	1,8
Sorsele	10,0	11,0	16,3	1,0	5,3
Sotenäs	21,8	22,6	25,7	0,8	3,0
Staffanstorp	73,3	73,7	74,5	0,3	0,8
Stenungsund	43,7	46,7	49,5	3,0	2,7
Stockholm	22,9	23,6	25,8	0,7	2,2
Storfors	42,9	48,7	49,5	5,8	0,8
Storuman	13,2	14,6	14,1	1,4	-0,5
Strängnäs	33,8	37,4	41,7	3,6	4,4
Strömstad	14,0	12,5	11,1	-1,6	-1,4
Strömsund	9,5	11,7	13,5	2,2	1,8
Sundbyberg	77,8	79,9	79,4	2,1	-0,5
Sundsvall	9,7	10,5	10,7	0,7	0,2
Sunne	19,2	21,7	22,8	2,5	1,1
Surahammar	38,6	41,5	46,1	2,8	4,6
Svalöv	52,7	57,3	60,5	4,6	3,2
Svedala	65,2	66,9	68,9	1,8	1,9
Svenljunga	33,8	35,6	36,1	1,8	0,4
Säffle	14,2	17,5	20,5	3,3	3,0
Säter	44,9	49,8	51,8	4,9	2,0
Sävsjö	19,6	26,5	27,3	6,9	0,8
Söderhamn	10,4	13,3	17,1	2,9	3,8
Söderköping	53,3	56,8	56,7	3,5	-0,2
Södertälje	27,0	29,5	29,7	2,4	0,2
Sölvesborg	32,1	33,7	35,1	1,6	1,4
Tanum	21,5	25,1	27,7	3,6	2,7
Tibro	28,5	31,8	38,6	3,3	6,8
Tidaholm	19,5	26,6	27,5	7,2	0,9
Tierp	25,6	29,8	34,2	4,1	4,5
Timrå	49,3	50,9	53,3	1,6	2,4
Tingsryd	23,1	25,5	26,0	2,4	0,6
Tjörn	51,8	52,8	54,9	1,0	2,1

Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Tomelilla	39,0	41,0	45,4	2,1	4,3
Torsby	10,1	12,0	13,2	2,0	1,1
Torsås	26,9	27,9	32,5	0,9	4,6
Tranemo	23,6	27,5	27,7	3,9	0,3
Tranås	13,9	15,5	17,4	1,7	1,8
Trelleborg	31,4	37,4	41,8	6,1	4,4
Trollhättan	15,6	18,6	22,2	3,0	3,5
Trosa	49,6	47,5	51,2	-2,1	3,7
Tyresö	71,9	70,2	71,2	-1,7	1,0
Täby	68,5	68,0	69,0	-0,5	1,0
Töreboda	32,8	35,1	38,0	2,3	2,9
Uddevalla	20,1	25,8	26,1	5,8	0,3
Ulricehamn	26,7	29,3	32,3	2,6	3,0
Umeå	7,0	8,1	8,6	1,1	0,5
Upplands-Bro	66,3	67,5	67,5	1,2	0,0
Upplands-Väsby	60,4	64,4	65,5	3,9	1,1
Uppsala	19,8	23,0	22,3	3,1	-0,7
Uppvidinge	16,7	17,2	18,8	0,6	1,6
Vadstena	33,6	42,3	38,4	8,7	-3,9
Vaggeryd	25,0	22,5	29,3	-2,6	6,9
Valdemarsvik	26,7	27,0	30,2	0,2	3,2
Vallentuna	68,5	68,9	70,2	0,4	1,3
Vansbro	12,7	12,8	16,2	0,1	3,4
Vara	22,7	26,6	28,1	3,9	1,5
Varberg	15,3	18,7	20,1	3,5	1,4
Vaxholm	63,0	65,1	68,1	2,1	3,0
Vellinge	69,5	70,1	69,3	0,6	-0,7
Vetlanda	12,9	15,0	16,3	2,0	1,3
Vilhelmina	11,1	12,9	15,6	1,8	2,8
Vimmerby	17,3	18,9	17,2	1,7	-1,7
Vindeln	22,8	25,4	25,1	2,6	-0,3
Vingåker	36,4	39,7	38,8	3,3	-0,9
Vårgårda	42,7	41,9	40,5	-0,8	-1,3
Vänersborg	37,7	44,5	43,4	6,8	-1,0
Vännäs	40,0	47,1	46,7	7,1	-0,4
Värmdö	62,7	63,1	63,1	0,4	0,0
Värnamo	13,0	15,3	15,7	2,3	0,4
Västervik	8,2	9,7	11,4	1,6	1,6

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Västerås	10,3	13,0	15,4	2,7	2,3
Växjö	12,4	14,7	15,2	2,3	0,5
Ydre	43,3	46,2	42,7	2,9	-3,4
Ystad	24,3	30,2	34,1	5,9	3,9
Åmål	20,9	21,1	20,9	0,2	-0,2
Ånge	12,7	12,0	13,8	-0,8	1,8
Åre	16,9	21,6	20,4	4,7	-1,2
Årjäng	11,3	11,4	11,1	0,1	-0,3
Åsele	10,9	12,4	16,8	1,5	4,4
Åstorp	50,0	52,0	54,1	2,0	2,1
Åtvidaberg	35,2	37,5	41,0	2,3	3,4
Älmhult	13,5	15,0	15,3	1,6	0,3
Älvdalen	14,6	19,0	20,4	4,4	1,4
Älvkarleby	43,2	48,2	52,0	5,1	3,8
Älvsbyn	18,4	20,7	24,4	2,2	3,7
Ängelholm	33,8	37,4	41,7	3,6	4,3
Öckerö	58,3	57,3	58,0	-1,1	0,8
Ödeshög	34,1	38,5	38,0	4,4	-0,5
Örebro	12,1	15,3	15,1	3,2	-0,3
Örkelljunga	31,5	34,2	35,5	2,8	1,2
Örnsköldsvik	5,0	5,4	6,3	0,4	0,9
Östersund	8,6	11,2	10,8	2,6	-0,4
Österåker	61,7	62,0	64,1	0,4	2,1
Östhammar	24,1	28,1	27,9	4,1	-0,2
Östra Göinge	34,5	36,9	40,6	2,5	3,7
Överkalix	10,2	11,8	11,9	1,6	0,1
Övertorneå	12,0	13,2	18,8	1,2	5,6
Riket	26,8	29,5	31,0	2,7	1,5

Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Ale	29,1	36,4	34,4	7,3	-1,9
Alingsås	22,3	25,4	24,9	3,1	-0,5
Alvesta	23,2	23,8	26,5	0,6	2,7
Aneby	20,1	24,9	28,2	4,9	3,2
Arboga	24,1	25,9	27,4	1,8	1,4
Arjeplog	9,0	11,9	16,0	2,8	4,1
Arvidsjaur	5,7	7,7	12,6	2,0	5,0
Arvika	10,6	11,2	12,1	0,6	1,0
Askersund	11,9	11,9	14,0	0,0	2,1
Avesta	14,6	16,0	17,9	1,4	2,0
Bengtsfors	18,7	19,5	19,2	0,8	-0,3
Berg	11,3	17,1	19,5	5,8	2,3
Bjurholm	13,8	17,0	17,1	3,3	0,1
Bjuv	40,4	40,5	44,4	0,0	3,9
Boden	16,9	19,5	15,2	2,6	-4,3
Bollebygd	31,4	34,8	40,5	3,4	5,7
Bollnäs	11,5	14,4	16,4	2,9	2,0
Borgholm	11,9	12,7	16,7	0,7	4,0
Borlänge	26,2	28,3	31,4	2,0	3,1
Borås	16,6	19,0	20,3	2,5	1,2
Botkyrka	46,4	45,5	48,5	-0,9	3,0
Boxholm	22,9	23,4	27,7	0,5	4,3
Bromölla	31,0	34,4	37,6	3,4	3,2
Bräcke	11,4	15,8	12,5	4,3	-3,3
Burlöv	66,6	70,9	73,1	4,3	2,2
Båstad	26,0	29,7	37,1	3,7	7,4
Dals-Ed	10,7	17,0	19,2	6,3	2,1
Danderyd	75,4	77,8	79,0	2,5	1,1
Degerfors	19,9	24,4	24,0	4,5	-0,5
Dorotea	7,7	10,7	14,0	3,1	3,2
Eda	14,4	19,4	22,1	5,0	2,7
Ekerö	28,8	28,7	31,2	-0,1	2,5
Eksjö	26,2	30,5	32,8	4,3	2,3
Emmaboda	18,1	20,9	26,9	2,8	6,0
Enköping	16,5	15,8	21,1	-0,7	5,2
Eskilstuna	10,1	12,1	14,3	1,9	2,2
Eslöv	31,3	34,0	35,3	2,7	1,3
Essunga	24,9	29,7	29,0	4,8	-0,7

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Fagersta	28,0	28,7	31,5	0,7	2,8
Falkenberg	12,2	14,4	17,5	2,2	3,2
Falköping	13,2	15,9	18,4	2,7	2,5
Falun	18,8	20,6	22,2	1,8	1,5
Filipstad	11,7	12,3	14,1	0,6	1,7
Finspång	13,6	16,8	23,5	3,2	6,7
Flen	20,1	20,3	23,6	0,3	3,3
Forshaga	24,5	25,2	28,5	0,7	3,3
Färgelanda	14,5	18,7	20,9	4,2	2,2
Gagnef	17,5	18,4	19,8	0,9	1,4
Gislaved	13,8	17,1	18,7	3,3	1,6
Gnesta	20,0	22,3	24,6	2,3	2,3
Gnosjö	24,6	28,5	32,6	3,9	4,1
Gotland	2,8	3,1	3,3	0,3	0,2
Grums	22,8	25,4	29,2	2,5	3,8
Grästorps	20,5	25,7	28,2	5,2	2,4
Gullspång	19,7	17,6	23,8	-2,1	6,1
Gällivare	5,1	5,2	6,8	0,1	1,6
Gävle	13,7	15,6	17,2	1,9	1,6
Göteborg	34,3	34,3	34,3	0,0	0,0
Götene	26,7	32,2	38,3	5,5	6,1
Habo	23,2	33,3	35,8	10,1	2,5
Hagfors	6,3	8,0	9,3	1,7	1,3
Hallsberg	37,5	40,5	45,4	3,1	4,9
Hallstahammar	22,9	24,7	32,2	1,8	7,5
Halmstad	12,0	14,2	14,9	2,1	0,8
Hammarö	33,8	35,8	41,7	2,0	6,0
Haninge	37,4	40,1	42,8	2,8	2,7
Haparanda	9,5	7,6	9,5	-1,9	1,9
Heby	14,3	16,3	19,4	2,0	3,0
Hedemora	18,2	20,0	22,1	1,8	2,2
Helsingborg	26,5	29,6	31,3	3,2	1,7
Herrljunga	23,2	23,5	27,2	0,3	3,8
Hjo	13,2	18,6	19,1	5,4	0,4
Hofors	13,8	16,0	19,9	2,2	4,0
Huddinge	61,5	62,9	66,1	1,4	3,2
Hudiksvall	10,7	11,6	12,9	0,9	1,4
Hultsfred	14,6	16,1	16,6	1,5	0,5

Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Hylte	17,4	19,0	23,3	1,6	4,3
Håbo	21,7	28,4	32,9	6,7	4,5
Hällefors	9,8	10,9	13,0	1,2	2,1
Härjedalen	7,3	8,0	9,0	0,6	1,0
Härnösand	19,7	13,9	17,2	-5,7	3,3
Härbyda	46,6	51,9	56,5	5,2	4,6
Hässleholm	15,3	19,7	23,3	4,4	3,6
Höganäs	20,1	22,6	25,2	2,4	2,7
Högsby	18,0	24,0	24,1	5,9	0,2
Hörby	21,3	27,2	28,8	5,9	1,6
Höör	30,3	32,8	37,9	2,5	5,1
Jokkmokk	9,6	8,0	10,3	-1,6	2,3
Järfälla	49,0	50,7	56,4	1,7	5,7
Jönköping	13,5	15,2	15,9	1,7	0,7
Kalix	8,0	9,2	11,5	1,3	2,2
Kalmar	21,7	22,3	23,1	0,5	0,8
Karlsborg	15,5	17,4	20,3	1,9	2,9
Karlshamn	16,4	17,8	17,9	1,4	0,1
Karlskoga	19,6	22,2	25,5	2,6	3,3
Karlskrona	12,1	14,6	16,6	2,5	2,0
Karlstad	28,6	30,0	30,2	1,4	0,2
Katrineholm	16,7	20,2	21,4	3,5	1,2
Kil	20,2	23,5	27,0	3,2	3,5
Kinda	11,7	16,6	16,5	4,9	-0,1
Kiruna	6,7	6,6	7,6	-0,1	1,0
Klippan	31,2	32,5	34,4	1,3	1,9
Knivsta	*	*	37,2	*	*
Kramfors	9,6	12,4	13,5	2,8	1,1
Kristianstad	20,6	22,8	21,3	2,3	-1,5
Kristinehamn	15,5	17,8	18,5	2,3	0,7
Krokom	19,0	19,2	22,7	0,2	3,5
Kumla	37,2	45,7	40,3	8,5	-5,5
Kungsbacka	20,3	21,7	26,5	1,4	4,8
Kungsör	23,4	30,0	36,9	6,7	6,9
Kungälv	31,5	37,1	41,0	5,6	4,0
Kävlinge	33,9	37,4	40,9	3,5	3,5
Köping	23,1	23,6	27,0	0,5	3,4

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Laholm	13,7	15,8	19,1	2,1	3,3
Landskrona	26,9	29,4	32,1	2,5	2,7
Laxå	25,6	28,5	29,4	2,9	0,9
Lekeberg	21,7	22,4	25,1	0,7	2,7
Leksand	13,3	16,6	20,3	3,3	3,7
Lerum	23,3	28,3	33,4	5,0	5,1
Lessebo	19,8	21,1	24,0	1,4	2,9
Lidingö	41,1	41,8	43,5	0,7	1,8
Lidköping	16,9	18,5	21,7	1,6	3,2
Lilla Edet	20,5	26,9	28,9	6,4	2,0
Lindesberg	14,2	15,1	19,0	0,8	3,9
Linköping	16,8	19,5	21,3	2,7	1,8
Ljungby	10,2	11,8	12,7	1,7	0,9
Ljusdal	6,8	8,1	10,5	1,3	2,5
Ljusnarsberg	15,8	16,0	19,3	0,2	3,3
Lomma	41,2	48,0	54,6	6,8	6,6
Ludvika	16,5	20,6	18,9	4,2	-1,8
Luleå	17,2	19,2	19,6	2,1	0,3
Lund	42,7	46,0	50,1	3,3	4,1
Lycksele	14,0	13,3	14,2	-0,7	1,0
Lysekil	14,5	17,6	18,7	3,0	1,1
Malmö	36,5	37,7	38,3	1,2	0,7
Malung-Sälen	14,2	15,5	20,1	1,3	4,6
Malå	9,9	13,3	17,3	3,4	4,0
Mariestad	16,7	19,0	20,5	2,3	1,5
Mark	12,8	14,3	19,5	1,4	5,3
Markaryd	20,2	23,4	31,0	3,3	7,6
Mellerud	10,2	13,4	16,3	3,2	2,9
Mjölby	24,5	26,7	30,5	2,2	3,8
Mora	17,7	19,0	22,4	1,4	3,4
Motala	13,7	16,8	17,0	3,1	0,2
Mullsjö	22,2	26,6	27,6	4,4	1,1
Munkedal	20,8	24,7	27,5	4,0	2,8
Munkfors	25,1	27,7	30,4	2,5	2,7
Möln dal	60,9	63,2	66,6	2,3	3,4
Mönsterås	12,6	18,1	19,3	5,5	1,2
Mörbylånga	16,7	21,7	27,7	5,1	6,0

Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Nacka	47,1	52,8	55,4	5,7	2,6
Nora	14,1	15,8	19,5	1,7	3,7
Norberg	19,3	21,3	24,1	1,9	2,8
Nordanstig	11,4	12,9	15,5	1,5	2,6
Nordmaling	12,0	12,3	17,3	0,3	5,1
Norrköping	15,3	17,2	17,7	2,0	0,5
Norrtälje	8,2	11,0	10,7	2,7	-0,2
Norsjö	16,9	13,8	14,7	-3,1	0,9
Nybro	16,7	20,4	22,7	3,8	2,2
Nykvarn	*	39,2	43,7	*	4,4
Nyköping	14,8	15,4	18,6	0,6	3,2
Nynäshamn	12,8	13,6	17,4	0,8	3,9
Nässjö	17,4	19,0	22,9	1,6	3,9
Ockelbo	9,9	13,3	15,5	3,4	2,2
Olofström	32,0	32,8	37,7	0,8	4,9
Orsa	19,3	18,0	18,7	-1,2	0,6
Orust	13,7	21,3	25,3	7,6	4,0
Osby	20,6	22,9	24,4	2,3	1,5
Oskarshamn	16,4	17,4	19,2	1,0	1,7
Ovanåker	11,2	13,9	15,3	2,7	1,4
Oxelösund	28,5	31,3	36,6	2,8	5,3
Pajala	5,2	5,2	6,4	0,0	1,2
Partille	52,4	54,6	58,7	2,2	4,1
Perstorp	39,3	43,3	42,9	4,0	-0,4
Piteå	5,8	7,6	7,9	1,8	0,3
Ragunda	13,5	14,9	17,1	1,4	2,1
Robertsfors	13,3	11,3	15,4	-2,0	4,2
Ronneby	16,5	19,9	23,7	3,5	3,7
Rättvik	12,1	15,9	17,5	3,8	1,6
Sala	15,5	15,5	18,8	0,0	3,3
Salem	36,4	38,9	43,3	2,4	4,5
Sandviken	15,6	19,0	24,6	3,4	5,6
Sigtuna	55,3	59,7	60,8	4,4	1,1
Simrishamn	17,4	18,0	20,0	0,6	2,0
Sjöbo	20,3	24,8	31,0	4,6	6,2
Skara	30,2	31,4	35,9	1,2	4,5
Skelefteå	4,6	4,4	5,0	-0,2	0,6

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Skinnskatteberg	12,8	19,0	20,1	6,3	1,0
Skurup	21,0	26,7	29,6	5,7	2,9
Skövde	26,5	29,6	32,0	3,1	2,4
Smedjebacken	20,3	19,4	20,8	-0,8	1,4
Sollefteå	9,3	9,5	10,2	0,2	0,7
Sollentuna	59,9	61,3	64,9	1,4	3,5
Solna	84,0	85,9	86,7	1,9	0,7
Sorsele	7,9	9,6	14,0	1,8	4,4
Sotenäs	17,4	19,2	20,0	1,8	0,8
Staffanstorp	40,9	44,8	50,5	3,9	5,8
Stenungsund	43,2	44,8	45,4	1,6	0,6
Stockholm	46,0	46,7	45,6	0,7	-1,1
Storfors	20,4	23,6	28,9	3,2	5,3
Storuman	6,7	8,0	9,5	1,3	1,5
Strängnäs	17,6	24,6	18,9	7,1	-5,7
Strömstad	9,3	15,6	18,1	6,3	2,4
Strömsund	6,4	6,2	6,9	-0,2	0,7
Sundbyberg	77,6	79,3	80,9	1,7	1,6
Sundsvall	16,4	15,6	16,2	-0,9	0,6
Sunne	11,5	14,7	16,7	3,2	2,1
Surahammar	16,2	18,8	25,3	2,6	6,5
Svalöv	31,0	35,4	37,5	4,4	2,1
Svedala	45,8	51,9	53,3	6,1	1,4
Svenljunga	20,1	22,4	25,6	2,3	3,2
Säffle	15,4	15,0	16,0	-0,4	1,0
Säter	17,7	21,3	24,6	3,6	3,3
Sävsjö	14,3	15,8	18,3	1,5	2,5
Söderhamn	9,9	13,0	12,8	3,1	-0,2
Söderköping	23,1	28,3	31,6	5,2	3,3
Södertälje	26,5	35,9	41,8	9,4	5,9
Sölvesborg	19,8	23,7	27,6	3,8	3,9
Tanum	15,4	17,6	20,2	2,2	2,6
Tibro	22,6	26,1	27,9	3,5	1,8
Tidaholm	14,8	15,2	15,9	0,5	0,7
Tierp	15,2	21,2	20,0	5,9	-1,2
Timrå	27,0	29,5	32,4	2,5	2,9
Tingsryd	14,8	18,7	23,0	3,9	4,3
Tjörn	16,5	19,8	24,0	3,3	4,2

Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Tomelilla	24,9	30,2	33,7	5,3	3,5
Torsby	15,4	15,1	15,7	-0,4	0,6
Torsås	16,0	24,2	25,4	8,1	1,2
Tranemo	22,3	23,8	28,9	1,5	5,2
Tranås	17,4	20,6	20,8	3,2	0,2
Trelleborg	19,5	21,2	24,4	1,7	3,2
Trollhättan	32,7	36,6	36,2	3,9	-0,4
Trosa	21,2	22,3	26,9	1,0	4,7
Tyresö	32,1	35,9	41,3	3,8	5,4
Täby	49,0	54,5	58,7	5,5	4,1
Töreboda	20,3	24,1	27,0	3,8	2,8
Uddevalla	23,2	27,5	27,8	4,3	0,3
Ulricehamn	11,1	13,4	14,0	2,4	0,6
Umeå	11,1	12,1	11,7	0,9	-0,3
Upplands-Bro	39,6	46,5	50,8	6,8	4,4
Upplands-Väsby	46,2	52,4	54,8	6,2	2,4
Uppsala	13,7	15,6	20,6	1,9	5,0
Uppvidinge	18,2	21,9	27,5	3,7	5,6
Vadstena	25,3	26,3	34,2	1,1	7,8
Vaggeryd	13,0	22,2	20,8	9,2	-1,4
Valdemarsvik	13,9	17,0	21,7	3,0	4,7
Vallentuna	29,1	35,4	41,1	6,3	5,8
Vansbro	6,8	10,7	13,6	3,9	2,9
Vara	25,1	28,5	33,2	3,5	4,7
Varberg	11,3	13,1	15,5	1,8	2,4
Vaxholm	38,5	34,8	35,6	-3,6	0,8
Vellinge	27,5	31,9	38,9	4,3	7,0
Vetlanda	10,1	12,3	14,9	2,2	2,6
Vilhelmina	10,1	7,2	7,3	-2,9	0,1
Vimmerby	12,1	15,3	19,7	3,2	4,4
Vindeln	11,3	13,8	17,3	2,5	3,4
Vingåker	20,5	23,3	25,3	2,8	2,0
Vårgårda	25,8	32,9	37,1	7,2	4,1
Vänersborg	24,5	30,1	31,5	5,6	1,4
Vännäs	21,5	25,7	28,6	4,2	2,9
Värmdö	23,2	24,7	29,5	1,6	4,8
Värnamo	15,6	16,9	19,9	1,3	3,0
Västervik	5,1	5,9	6,5	0,8	0,6

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, procent			Förändring, procentenheter	
	År 1995	År 2000	År 2006	1995–2000	2000–2006
Västerås	15,9	18,1	17,8	2,2	-0,2
Växjö	18,5	19,4	20,7	0,9	1,4
Ydre	13,5	13,4	19,7	-0,1	6,3
Ystad	23,9	24,6	28,9	0,6	4,4
Åmål	10,8	13,5	17,0	2,7	3,5
Ånge	11,2	11,5	14,7	0,3	3,2
Åre	14,0	13,9	17,6	-0,1	3,7
Årjäng	7,0	9,7	11,8	2,7	2,0
Åsele	5,7	8,1	7,9	2,4	-0,2
Åstorp	42,2	45,8	50,7	3,6	4,9
Åtvidaberg	12,0	16,1	18,0	4,1	2,0
Älmhult	18,9	23,7	30,0	4,8	6,3
Älvdalen	11,4	10,8	12,8	-0,6	2,0
Älvkarleby	25,9	26,4	31,9	0,4	5,6
Älvsbyn	9,7	11,6	14,5	1,9	2,9
Ängelholm	27,0	29,2	31,3	2,3	2,1
Öckerö	11,3	12,5	16,0	1,3	3,4
Ödeshög	14,9	15,0	19,6	0,2	4,6
Örebro	18,8	20,5	21,9	1,7	1,4
Örkelljunga	24,4	26,8	33,2	2,4	6,4
Örnsköldsvik	3,7	4,5	5,3	0,7	0,9
Östersund	16,7	18,2	18,8	1,5	0,6
Österåker	20,0	21,7	24,7	1,7	3,0
Östhammar	15,0	16,8	17,4	1,8	0,7
Östra Göinge	23,7	24,3	28,5	0,6	4,2
Överkalix	6,7	9,5	11,2	2,8	1,7
Övertorneå	7,8	7,1	8,2	-0,7	1,1
Riket	26,6	29,3	30,9	2,7	1,6

Nya utpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Ale	577	266	291	137	425	100	558	163
Alingsås	331	114	270	95	588	103	448	98
Alvesta	193	127	173	116	349	117	257	107
Aneby	78	150	45	88	114	112	107	131
Arboga	83	84	159	164	188	97	144	92
Arjeplog	18	75	30	128	52	111	17	45
Arvidsjaur	28	55	69	139	80	81	37	46
Arvika	78	41	132	71	315	84	172	57
Askersund	104	120	108	127	148	87	107	78
Avesta	61	37	137	84	246	76	126	48
Bengtsfors	30	44	129	191	125	93	85	78
Berg	71	126	71	128	98	89	90	101
Bjurholm	18	107	20	121	33	100	22	83
Bjuv	178	174	181	180	204	102	294	182
Boden	162	77	227	109	517	125	224	67
Bollebygd	155	224	88	129	151	111	144	132
Bollnäs	102	54	243	130	287	77	176	58
Borgholm	103	132	91	119	113	74	122	99
Borlänge	242	67	415	117	684	97	351	61
Borås	409	53	439	58	1 230	81	578	47
Botkyrka	848	151	1 053	191	1 342	122	2 652	299
Boxholm	52	132	58	150	66	86	68	109
Bromölla	90	97	139	152	166	91	161	110
Bräcke	60	119	82	166	123	125	65	82
Burlöv	287	258	252	231	233	107	405	231
Båstad	135	128	91	88	210	102	206	124
Dals-Ed	16	45	36	104	52	76	43	77
Danderyd	584	260	195	89	557	127	924	261
Degerfors	94	131	123	174	143	102	125	110
Dorotea	6	29	27	134	45	112	12	37
Eda	39	70	74	136	95	87	85	97
Ekerö	436	217	153	77	481	122	506	159
Eksjö	96	74	85	67	228	90	130	64
Emmaboda	42	60	70	101	104	76	99	89
Enköping	256	85	312	105	780	132	463	97
Eskilstuna	308	45	518	77	1 021	76	490	45
Eslöv	326	141	292	128	478	105	541	148
Essunga	68	152	50	114	91	104	103	146

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Fagersta	51	57	83	95	138	79	89	63
Falkenberg	217	70	244	80	584	96	267	54
Falköping	157	66	225	96	390	83	283	75
Falun	255	59	420	98	801	94	455	66
Filipstad	38	51	100	138	100	69	74	63
Finspång	124	79	117	76	221	72	140	56
Flen	106	92	163	145	231	103	163	90
Forshaga	166	201	141	174	147	91	176	135
Färgelanda	83	163	82	164	114	115	102	127
Gagnef	123	158	115	151	116	76	137	111
Gislaved	104	43	157	66	443	93	207	54
Gnesta	159	201	78	101	171	111	168	135
Gnosjö	49	59	61	74	136	83	84	64
Gotland	124	28	145	34	418	49	232	34
Grums	78	116	114	172	108	82	127	119
Grästorp	76	164	51	112	91	100	110	150
Gullspång	19	49	50	131	59	78	60	98
Gällivare	30	21	57	40	130	46	54	23
Gävle	454	64	733	105	1 069	77	564	50
Göteborg	2 064	54	2 868	76	7 307	97	4 610	76
Götene	149	143	98	96	135	66	138	84
Habo	275	316	105	123	149	87	184	134
Hagfors	40	45	114	130	94	54	68	48
Hallsberg	167	145	182	161	206	92	211	116
Hallstahammar	185	169	160	149	219	102	192	111
Halmstad	512	74	388	57	1 119	82	598	55
Hammarö	321	280	189	168	185	83	244	135
Haninge	906	155	794	138	1 629	142	1 942	210
Haparanda	41	68	94	158	65	55	61	64
Heby	113	112	130	131	189	96	212	133
Hedemora	74	65	142	127	206	93	126	70
Helsingborg	615	67	973	108	1 865	104	1 107	77
Herrljunga	69	93	72	98	156	107	92	78
Hjo	102	148	104	154	118	88	112	103
Hofors	47	64	73	101	118	82	53	46
Huddinge	1 630	229	990	142	2 008	144	2 761	246
Hudiksvall	140	51	266	99	314	59	178	41

Nya utpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Hultsfred	68	68	104	106	225	115	108	68
Hylte	67	83	51	64	126	80	87	68
Håbo	194	124	181	118	352	115	406	164
Hällefors	24	47	60	120	69	69	59	73
Härjedalen	29	37	67	86	98	63	59	47
Härnösand	109	59	186	103	367	102	161	55
Härryda	602	226	250	96	479	92	640	152
Hässleholm	215	58	377	104	678	94	489	84
Höganäs	402	225	216	123	323	92	336	119
Högsby	47	113	62	151	78	95	73	111
Hörby	142	129	148	136	238	110	262	150
Höör	174	155	177	161	231	105	266	150
Jokkmokk	18	44	47	117	52	65	42	65
Järfälla	715	145	642	133	1 152	119	1 564	201
Jönköping	597	61	396	41	1 321	69	715	46
Kalix	81	65	155	127	135	55	80	41
Kalmar	419	88	360	77	809	87	575	76
Karlsborg	48	94	62	124	100	100	63	78
Karlshamn	149	64	285	124	406	89	277	75
Karlskoga	89	40	222	101	289	66	183	52
Karlskrona	165	35	297	64	761	82	327	44
Karlstad	562	87	636	100	1 044	82	721	70
Katrineholm	179	78	253	112	462	103	282	78
Kil	152	171	170	195	142	82	171	122
Kinda	111	147	91	123	143	97	98	82
Kiruna	28	15	86	47	124	34	52	18
Klippan	130	112	172	151	313	138	235	128
Knivsta	257	223	122	108	238	106	282	155
Kramfors	79	56	159	115	205	74	101	45
Kristianstad	317	55	504	89	1 045	93	586	64
Kristinehamn	134	78	218	129	312	93	186	69
Krokom	278	247	199	180	215	98	230	129
Kumla	368	243	265	178	303	102	287	120
Kungsbacka	1 169	201	456	80	1 214	107	1 086	118
Kungsör	98	154	96	153	95	76	123	122
Kungälv	607	191	300	96	675	109	577	115
Kävlinge	481	210	341	152	511	114	507	140
Köping	124	67	171	94	356	98	196	67

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Laholm	240	133	211	119	372	106	303	107
Landskrona	254	95	458	175	551	105	558	132
Laxå	22	51	81	192	128	152	44	65
Lekeberg	153	270	102	184	89	80	104	116
Leksand	86	73	131	114	236	103	125	67
Lerum	828	275	334	113	562	96	759	160
Lessebo	95	153	86	141	154	127	117	119
Lidingö	802	246	332	104	776	122	1 182	230
Lidköping	208	69	279	94	508	86	373	78
Lilla Edet	185	188	125	130	188	98	201	129
Lindesberg	121	70	202	118	313	92	182	66
Linköping	720	69	673	66	1 656	81	1 090	66
Ljungby	91	41	87	40	289	66	135	38
Ljusdal	61	43	154	111	174	63	61	27
Ljusnarsberg	31	93	56	171	81	124	49	93
Lomma	408	269	170	114	294	99	444	185
Ludvika	100	54	189	104	317	87	130	44
Luleå	366	64	405	72	586	53	396	44
Lund	857	108	881	113	1 880	121	2 296	183
Lycksele	34	36	71	77	149	81	67	45
Lysekil	70	64	89	84	203	96	129	75
Malmö	1 226	66	2 199	121	3 842	106	3 153	107
Malung-Sälen	29	36	63	79	86	54	52	41
Malå	10	39	26	103	56	111	29	72
Mariestad	134	74	179	101	299	85	212	74
Mark	285	109	270	106	531	104	390	95
Markaryd	42	57	66	91	111	77	91	78
Mellerud	48	72	68	104	124	95	98	93
Mjölby	317	166	260	138	380	101	299	99
Mora	67	42	157	100	258	83	94	37
Motala	252	82	377	125	537	90	255	53
Mullsjö	94	166	88	158	93	84	134	149
Munkedal	119	153	87	114	162	107	146	119
Munkfors	16	61	51	198	46	90	28	68
Mölnådal	1 420	292	643	134	1 543	162	1 402	182
Mönsterås	117	120	104	108	161	84	119	77
Mörbylånga	237	229	133	131	177	87	187	114

Nya utpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Nacka	2 099	311	761	115	1 913	145	2 406	226
Nora	97	125	100	132	161	106	117	96
Norberg	54	129	94	228	78	95	66	99
Nordanstig	99	137	122	172	129	91	89	78
Nordmaling	96	178	71	134	95	90	53	62
Norrköping	505	55	789	88	1 641	92	858	59
Norrtälje	302	72	259	63	795	96	571	86
Norsjö	21	63	22	67	51	78	26	49
Nybro	117	80	175	122	273	95	185	80
Nykvarn	234	314	64	88	175	120	177	150
Nyköping	308	80	301	79	728	96	380	62
Nynäshamn	277	146	204	109	558	150	425	141
Nässjö	192	84	178	79	501	111	243	67
Ockelbo	72	153	63	136	77	83	72	97
Olofström	64	66	117	123	131	69	121	79
Orsa	84	169	114	234	86	88	89	113
Orust	196	162	132	111	217	92	238	124
Osby	77	80	147	156	244	130	179	118
Oskarshamn	76	37	112	55	247	61	105	32
Ovanåker	54	59	96	107	136	76	94	65
Oxelösund	145	172	108	130	128	77	160	120
Pajala	20	47	73	177	45	55	67	101
Partille	774	289	351	134	486	93	910	215
Perstorp	38	79	84	177	102	108	109	143
Piteå	232	74	309	100	472	77	227	46
Ragunda	37	90	41	102	77	96	40	62
Robertsfors	96	180	51	97	90	86	66	78
Ronneby	167	79	242	117	356	86	244	73
Rättvik	65	83	124	161	132	86	115	93
Sala	177	110	222	140	340	108	273	107
Salem	255	215	109	94	238	103	426	227
Sandviken	195	70	275	100	449	82	253	57
Sigtuna	266	91	322	112	753	132	687	149
Simrishamn	114	84	168	127	348	131	170	80
Sjöbo	231	171	222	167	263	99	290	136
Skara	155	105	164	113	290	101	203	87

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Skellefteå	158	29	236	44	440	41	171	20
Skinnskatteberg	47	139	43	130	87	132	58	109
Skurup	280	252	204	187	222	102	244	139
Skövde	265	66	301	76	719	92	441	70
Smedjebacken	137	169	125	157	132	83	128	100
Sollefteå	74	49	138	94	246	84	100	42
Sollentuna	937	194	617	130	1 317	139	1 625	213
Solna	1 896	360	766	148	1 718	167	2 527	304
Sorsele	9	44	24	119	40	100	24	74
Sotenäs	84	121	48	70	123	90	78	71
Staffanstorps	329	196	252	153	334	102	487	184
Stenungsund	306	161	197	106	406	109	354	118
Stockholm	3 353	52	5 365	84		141		107
Storfors	62	193	65	206	48	76	75	147
Storuman	19	42	58	131	73	83	43	60
Strängnäs	326	135	264	112	658	139	361	95
Strömstad	40	47	43	51	91	55	65	48
Strömsund	40	44	104	115	126	70	74	51
Sundbyberg	853	289	536	185	858	149	1 471	316
Sundsvall	291	39	487	67	935	64	421	36
Sunne	67	67	104	106	178	91	100	63
Surahammar	134	176	104	139	98	66	141	117
Svalöv	178	179	174	178	203	104	287	183
Svedala	426	273	275	180	281	92	414	168
Svenljunga	121	147	68	84	175	108	124	95
Säffle	53	46	128	113	168	75	96	53
Säter	149	173	161	190	131	78	166	122
Sävsjö	54	64	73	89	139	85	122	92
Söderhamn	72	41	277	161	257	75	122	44
Söderköping	263	243	174	164	168	79	250	146
Södertälje	346	57	597	100	1 278	107	1 227	127
Sölvesborg	134	108	154	126	224	92	116	59
Tanum	73	79	93	102	193	106	136	93
Tibro	94	119	113	146	133	86	141	113
Tidaholm	90	92	98	102	188	98	117	76
Tierp	184	127	194	136	312	110	228	99
Timrå	280	203	309	229	246	91	270	124
Tingsryd	64	66	73	77	137	73	107	70

Nya utpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Tjörn	178	147	116	98	236	100	280	147
Tomelilla	137	145	164	176	229	123	223	149
Torsby	30	34	70	80	131	76	73	52
Torsås	59	113	63	122	85	83	88	106
Tranemo	67	69	63	66	159	84	120	78
Tranås	79	60	88	68	180	70	105	50
Trelleborg	411	137	390	133	702	120	527	111
Trollhättan	267	65	457	114	863	108	431	67
Trosa	176	194	63	71	230	130	141	98
Tyresö	660	199	380	117	812	125	1 094	209
Täby	781	158	453	93	1 347	139	1 462	187
Töreboda	63	94	115	175	117	89	129	122
Uddevalla	253	66	358	95	773	103	473	78
Ulricehamn	185	104	159	91	327	94	272	97
Umeå	684	76	381	43	856	49	745	52
Upplands Väsby	302	97	546	178	879	144	938	190
Upplands-Bro	225	128	219	127	438	127	603	217
Uppsala	954	65	1 012	70	3 013	104	2 376	102
Uppvidinge	34	47	39	55	141	100	68	60
Vadstena	61	110	87	160	120	111	77	88
Vaggeryd	151	141	89	85	194	93	136	80
Valdemarsvik	96	162	59	101	90	77	92	98
Vallentuna	398	170	235	102	534	116	696	188
Vansbro	19	37	76	151	92	92	39	48
Vara	95	76	97	79	214	87	176	89
Varberg	317	71	312	71	739	84	423	60
Vaxholm	208	242	71	84	254	151	218	160
Vellinge	570	226	333	134	509	103	627	157
Vetlanda	80	38	108	52	351	85	161	48
Vilhelmina	15	30	87	175	78	79	32	40
Vimmerby	70	58	68	57	154	65	90	47
Vindeln	53	128	27	66	59	73	54	82
Vingåker	94	142	90	138	104	80	96	92
Vårgårda	152	169	98	111	155	88	149	105
Vänersborg	262	91	373	132	598	106	490	108
Vännäs	143	225	63	101	100	80	84	83
Värmdö	723	241	293	100	669	114	756	160

Kommun	Boendeutpendlare		Tidigare arbetslösa utpendlare		Karriärutpendlare		Utpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Värnamo	162	59	112	41	385	71	198	45
Västervik	104	40	195	76	246	48	143	34
Västerås	510	51	819	83	1739	89	803	51
Växjö	616	96	359	57	916	73	678	67
Ydre	41	136	28	95	54	92	50	105
Ystad	241	116	256	125	497	122	309	94
Åmål	62	69	113	128	131	74	77	54
Ånge	32	42	76	101	138	92	47	39
Åre	79	96	111	137	171	106	104	80
Årjäng	18	26	47	69	85	63	49	45
Åsele	10	47	36	172	23	55	27	80
Åstorp	196	193	166	166	198	99	240	149
Åtvidaberg	171	198	136	160	114	67	125	92
Älmhult	48	38	70	57	139	56	119	60
Älvdalen	31	56	74	137	79	73	62	71
Älvkarleby	163	250	150	235	125	98	124	120
Älvsbyn	39	63	103	170	195	162	55	57
Ängelholm	323	107	385	130	755	128	532	112
Öckerö	175	176	88	90	167	86	238	152
Ödeshög	39	98	39	99	68	87	63	100
Örebro	634	64	684	70	1500	77	886	56
Örkelljunga	55	79	67	98	128	94	132	120
Örnsköldsvik	157	37	186	44	409	49	174	26
Östersund	289	61	340	74	674	73	298	40
Österåker	445	140	332	106	801	129	818	163
Östhammar	146	87	153	93	284	86	222	83
Östra Göinge	103	99	139	137	238	117	179	109
Överkalix	9	35	47	187	21	42	14	35
Övertorneå	26	78	65	199	52	80	30	57
Riket	70 455	100	69 183	100	137 905	100	111 346	100

Nya inpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Ale	102	90	114	102	224	101	168	94
Alingsås	236	99	204	87	363	78	310	82
Alvesta	143	112	115	92	233	93	188	93
Aneby	49	117	36	87	94	115	46	69
Arboga	40	47	81	96	180	107	66	49
Arjeplog	12	49	44	182	34	71	33	85
Arvidsjaur	27	54	39	80	144	148	29	37
Arvika	92	50	133	73	143	39	142	48
Askersund	34	54	61	99	47	38	41	41
Avesta	114	66	121	72	237	71	127	47
Bengtsfors	53	80	67	103	90	69	44	42
Berg	52	99	79	154	90	88	67	81
Bjurholm	10	77	6	47	22	86	14	68
Bjuv	82	98	111	135	177	108	147	111
Boden	126	72	166	96	249	72	160	58
Bollebygd	44	109	60	151	122	154	75	117
Bollnäs	98	53	196	109	277	77	154	53
Borgholm	45	66	79	119	80	60	125	117
Borlänge	419	101	506	124	908	111	481	73
Borås	617	75	514	63	1 190	73	793	61
Botkyrka	345	97	636	182	1 274	183	1 052	187
Boxholm	19	63	31	105	43	73	35	73
Bromölla	66	82	95	120	148	94	89	70
Bräcke	23	58	37	94	52	67	36	57
Burlöv	66	52	376	304	517	210	475	239
Båstad	92	88	144	140	265	129	276	166
Dals-Ed	28	82	50	150	33	50	43	80
Danderyd	140	54	498	194	1 320	258	1 118	270
Degerfors	39	75	71	139	69	68	48	59
Dorotea	8	40	22	112	26	66	12	38
Eda	35	64	59	110	111	104	100	116
Ekerö	134	124	132	125	254	121	253	149
Eksjö	132	88	115	78	362	123	213	89
Emmaboda	69	90	60	80	133	89	85	70
Enköping	140	59	201	87	510	110	268	72
Eskilstuna	378	55	358	53	877	66	480	44
Eslöv	155	85	229	128	353	99	312	108
Essunga	21	64	26	81	45	71	38	74

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Fagersta	118	109	133	126	136	64	124	73
Falkenberg	181	61	223	76	521	89	336	71
Falköping	134	61	155	71	299	69	194	56
Falun	307	68	494	112	847	96	408	57
Filipstad	33	46	50	72	54	39	54	48
Finspång	138	85	180	112	317	99	216	84
Flen	101	101	118	120	166	85	121	77
Forshaga	51	104	93	192	86	89	54	69
Färgelanda	40	108	34	94	64	88	29	50
Gagnef	33	63	59	115	71	70	45	55
Gislaved	229	92	124	51	325	67	252	64
Gnesta	50	105	46	98	102	109	93	124
Gnosjö	132	134	96	99	242	126	158	102
Gotland	136	32	60	14	138	17	165	25
Grums	58	98	66	114	64	55	92	98
Grästorps	26	92	32	116	50	91	26	58
Gullspång	26	74	28	81	56	81	43	77
Gällivare	85	58	110	77	86	30	88	38
Gävle	590	82	549	78	842	60	529	47
Göteborg	7 862	164	3 307	70	7 505	80	7 298	96
Götene	120	113	113	108	228	110	218	130
Habo	63	103	92	153	209	175	99	103
Hagfors	37	45	50	62	52	32	33	26
Hallsberg	162	132	185	154	253	106	183	95
Hallstahammar	94	97	160	168	212	111	150	98
Halmstad	497	71	372	54	763	55	570	51
Hammarö	77	107	120	170	180	128	120	106
Haninge	396	101	509	132	1 310	170	1 007	162
Haparanda	20	35	83	148	39	35	41	45
Heby	71	99	78	111	104	74	83	73
Hedemora	72	66	106	99	143	67	98	57
Helsingborg	1 160	114	1 108	111	1 761	88	1 677	104
Herrljunga	55	81	41	61	101	76	92	85
Hjo	30	60	39	79	56	57	53	67
Hofors	81	111	79	110	71	49	142	123
Huddinge	602	94	1 041	166	2 669	214	2 620	260
Hudiksvall	159	58	217	80	272	50	137	31

Nya inpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Hultsfred	57	63	63	70	119	67	54	38
Hylte	97	119	44	55	122	77	106	82
Håbo	62	80	96	126	201	133	141	115
Hällefors	26	53	34	71	48	50	42	54
Härjedalen	32	41	46	60	77	51	57	46
Härnösand	84	47	191	108	322	91	146	51
Härryda	181	87	338	165	730	179	519	158
Hässleholm	197	55	314	89	663	94	362	63
Höganäs	103	83	125	103	215	89	192	98
Högsby	19	58	36	112	87	136	37	72
Hörby	49	63	94	123	129	84	113	92
Höör	74	90	336	418	254	159	154	119
Jokkmokk	23	57	43	109	45	57	30	47
Järfälla	330	90	575	159	1 225	170	1 203	207
Jönköping	938	91	515	51	1 167	58	863	53
Kalix	69	57	104	88	113	48	83	43
Kalmar	516	102	429	87	739	75	597	75
Karlsborg	23	53	39	91	73	86	47	68
Karlshamn	96	46	177	86	246	60	141	42
Karlskoga	227	89	263	105	366	73	268	66
Karlskrona	294	60	350	72	690	72	421	54
Karlstad	909	119	852	113	1 235	83	952	79
Katrineholm	212	95	213	97	296	67	232	65
Kil	57	99	88	156	110	98	74	81
Kinda	37	63	56	97	72	63	44	47
Kiruna	96	50	115	61	128	34	123	40
Klippan	77	78	142	147	174	90	144	93
Knivsta	56	105	86	164	151	145	131	156
Kramfors	91	66	115	86	149	56	100	46
Kristianstad	425	72	445	77	828	72	615	66
Kristinehamn	87	55	134	86	244	79	144	58
Krokom	48	60	113	143	171	109	91	72
Kumla	110	91	216	181	275	116	223	116
Kungsbacka	303	84	376	106	779	110	623	109
Kungsör	40	76	104	202	164	159	97	117
Kungälv	224	91	315	130	643	133	586	150
Kävlinge	120	95	229	184	308	124	370	185
Köping	179	91	216	111	305	79	225	72

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Laholm	88	62	106	76	263	95	148	66
Landskrona	195	78	277	113	435	89	411	104
Laxå	41	93	43	99	61	71	46	66
Lekeberg	33	108	27	90	60	100	41	85
Leksand	68	63	119	113	182	87	141	83
Lerum	197	130	206	138	348	117	307	128
Lessebo	40	82	45	93	101	105	56	72
Lidingö	187	98	274	146	654	175	603	200
Lidköping	192	67	184	65	365	65	259	57
Lilla Edet	84	129	68	106	106	83	110	107
Lindesberg	121	73	134	83	249	77	147	56
Linköping	1 188	104	843	75	1 740	78	970	54
Ljungby	124	55	102	46	244	55	157	44
Ljusdal	58	42	107	79	145	54	61	28
Ljusnarsberg	24	85	36	129	69	124	23	51
Lomma	60	77	214	279	251	164	256	207
Ludvika	185	96	140	74	175	46	159	52
Luleå	454	71	588	93	1 062	85	484	48
Lund	1 214	119	1 521	151	2 712	135	2 607	161
Lycksele	58	60	62	65	107	56	90	59
Lysekil	84	83	71	71	135	68	119	74
Malmö	3 630	155	2 444	106	4 495	98	4 121	111
Malung-Sälen	43	47	135	151	276	155	172	120
Malå	13	52	43	176	42	86	28	71
Mariestad	108	65	201	123	206	63	181	69
Mark	141	69	173	86	315	78	186	57
Markaryd	66	77	89	106	202	121	154	114
Mellerud	28	49	46	83	80	72	46	51
Mjölby	141	84	244	147	394	119	215	81
Mora	146	82	208	119	265	76	157	56
Motala	175	62	208	76	396	72	264	60
Mullsjö	52	119	38	88	89	104	63	91
Munkedal	46	75	78	129	113	94	94	96
Munkfors	33	117	45	163	48	87	25	56
Mölnådal	535	97	973	180	2 802	260	1 572	180
Mönsterås	59	73	67	84	95	60	56	44
Mörbylånga	84	112	92	125	183	125	148	125

Nya inpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Nacka	452	94	771	164	2 452	261	1 807	238
Nora	44	78	72	130	76	69	63	71
Norberg	23	82	35	127	61	111	23	52
Nordanstig	42	77	63	117	65	61	41	47
Nordmaling	41	100	31	77	56	70	43	66
Norrköping	722	78	572	63	1 134	63	807	55
Norrtälje	185	56	135	41	263	41	297	57
Norsjö	20	61	31	96	59	92	21	40
Nybro	98	69	121	87	292	105	132	59
Nykvarn	31	93	59	180	98	150	91	173
Nyköping	312	86	325	92	522	74	392	69
Nynäshamn	125	108	67	59	153	67	134	73
Nässjö	167	75	176	81	435	100	227	65
Ockelbo	24	70	46	138	47	71	29	54
Olofström	76	61	101	82	178	73	127	64
Orsa	19	54	47	137	58	85	23	42
Orust	62	69	95	108	185	106	155	110
Osby	53	72	72	100	106	74	83	72
Oskarshamn	172	75	169	75	245	54	177	49
Ovanåker	49	56	119	138	98	57	51	37
Oxelösund	117	133	116	135	182	106	123	89
Pajala	17	45	27	73	12	16	20	34
Partille	175	103	375	225	762	230	537	200
Perstorp	50	89	61	111	92	84	102	115
Piteå	102	36	174	62	241	43	147	33
Ragunda	28	70	39	100	54	69	22	35
Robertsfors	33	80	34	83	59	73	35	53
Ronneby	108	53	209	105	420	106	227	71
Rättvik	43	66	65	102	92	72	75	73
Sala	82	64	122	97	243	97	124	61
Salem	39	89	80	187	109	128	122	177
Sandviken	221	75	358	124	597	103	299	64
Sigtuna	330	80	591	145	1 160	143	1 244	190
Simrishamn	96	79	78	66	141	60	167	87
Sjöbo	77	78	130	133	280	144	162	103
Skara	154	102	235	158	339	114	329	137

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Skellefteå	188	35	167	32	294	28	181	21
Skinnskatteberg	26	103	32	129	44	89	28	70
Skurup	54	81	94	144	102	78	129	123
Skövde	488	101	506	106	907	96	603	79
Smedjebacken	57	98	66	115	84	74	47	51
Sollefteå	79	54	99	69	147	51	92	40
Sollentuna	265	71	566	154	1 667	227	1 151	194
Solna	563	52	1 782	167	7 317	344	4 037	235
Sorsele	11	55	21	107	44	113	15	48
Sotenäs	53	82	53	83	101	80	124	121
Staffanstorps	76	87	163	191	264	155	264	192
Stenungsund	153	87	200	116	438	127	361	130
Stockholm	15 111	171	8 939	103	19 860	115	22 388	160
Storfors	25	109	65	289	52	116	23	63
Storuman	16	37	48	114	49	58	26	38
Strängnäs	135	78	170	100	257	76	173	63
Strömstad	50	54	98	108	159	88	193	132
Strömsund	58	68	46	55	62	37	31	23
Sundbyberg	156	49	696	222	2 137	342	1 293	256
Sundsvall	585	73	522	67	1 054	68	508	40
Sunne	54	58	96	105	115	63	89	61
Surahammar	63	115	73	135	83	77	59	68
Svalöv	63	100	86	139	146	118	115	116
Svedala	92	88	229	224	267	131	326	198
Svenljunga	61	86	76	109	165	119	80	71
Säffle	59	54	98	92	119	56	95	55
Säter	42	76	62	114	113	104	67	77
Sävsjö	57	76	50	68	109	75	54	46
Söderhamn	84	51	127	78	167	51	112	43
Söderköping	62	90	112	166	158	117	122	112
Södertälje	1 114	151	681	94	1 471	102	1 280	110
Sölvesborg	84	75	162	148	187	86	180	102
Tanum	61	72	67	81	143	87	117	88
Tibro	42	62	77	116	107	81	90	84
Tidaholm	43	51	57	69	73	44	56	42
Tierp	79	66	128	109	170	73	90	48
Timrå	94	99	197	211	229	123	116	77
Tingsryd	78	84	123	135	156	86	137	93

Nya inpendlare 2005 och 2006 fördelat på pendlingskategorier

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Tjörn	65	90	79	112	119	85	129	113
Tomelilla	63	80	124	161	217	142	131	106
Torsby	44	48	64	71	87	49	69	48
Torsås	32	67	41	88	86	92	43	57
Tranemo	110	112	98	101	234	121	134	86
Tranås	117	85	93	68	169	62	122	56
Trelleborg	132	57	212	94	416	92	307	84
Trollhättan	462	92	485	98	773	79	768	97
Trosa	63	104	65	109	137	115	100	104
Tyresö	145	89	234	146	477	150	434	169
Täby	399	107	601	165	1 353	186	1 447	246
Töreboda	44	77	56	100	82	73	75	83
Uddevalla	307	78	500	129	822	106	539	86
Ulricehamn	78	56	67	49	182	66	109	49
Umeå	714	76	389	42	820	45	501	34
Upplands Väsby	204	86	314	134	859	184	650	172
Upplands-Bro	101	86	165	144	379	166	312	169
Uppsala	1 168	81	983	69	2 506	89	1 728	76
Uppvidinge	73	90	80	101	134	84	90	70
Vadstena	44	85	104	205	132	130	86	105
Vaggeryd	75	78	75	80	177	94	103	68
Valdemarsvik	37	70	79	151	88	85	69	82
Vallentuna	118	99	180	154	352	151	377	200
Vansbro	26	52	40	82	54	55	43	55
Vara	125	92	173	130	221	84	212	99
Varberg	195	46	253	61	629	76	320	48
Vaxholm	29	68	62	148	117	140	130	193
Vellinge	102	80	264	212	394	159	319	159
Vetlanda	132	63	141	69	258	63	176	53
Vilhelmina	21	46	28	62	40	44	18	25
Vimmerby	92	73	121	98	199	81	120	60
Vindeln	35	93	26	70	56	76	47	79
Vingåker	59	108	72	135	81	76	78	91
Vårgårda	79	93	106	127	233	140	151	112
Vänersborg	176	74	298	128	653	140	311	83
Vännäs	57	120	61	130	72	77	54	72
Värmdö	120	76	162	105	377	122	423	170

Kommun	Boendeinpendlare		Tidigare arbetslösa inpendlare		Karriärinpendlare		Inpendlare nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Värnamo	225	77	199	70	508	89	271	59
Västervik	98	39	91	37	135	28	121	31
Västerås	801	77	689	68	1 269	63	904	55
Växjö	586	85	500	74	1 092	81	737	68
Ydre	21	98	24	114	35	83	20	59
Ystad	123	64	230	121	442	117	309	101
Åmål	48	56	77	91	97	58	57	42
Ånge	47	60	83	109	92	60	76	62
Åre	66	83	117	149	165	106	157	125
Årjäng	36	52	65	95	70	51	71	64
Åsele	11	57	18	95	19	50	7	23
Åstorp	89	94	174	187	315	169	252	168
Åtvidaberg	38	61	39	64	88	72	58	59
Älmhult	158	103	160	107	314	105	281	116
Älvdalen	33	65	48	97	66	67	48	60
Älvkarleby	34	74	101	224	88	98	53	73
Älvsbyn	46	84	43	80	65	61	33	38
Ängelholm	204	80	360	144	580	116	436	108
Öckerö	35	71	36	74	82	84	48	61
Ödeshög	29	94	43	142	33	55	29	59
Örebro	1 080	100	961	90	1 535	72	1 157	67
Örkelljunga	65	96	97	146	120	91	126	118
Örnsköldsvik	145	34	144	34	228	27	155	23
Östersund	603	116	461	91	646	64	552	67
Österåker	130	86	132	89	280	94	295	123
Östhammar	108	73	93	64	186	65	115	49
Östra Göinge	77	89	118	139	132	78	90	66
Överkalix	18	71	27	108	16	32	20	50
Övertorneå	14	47	23	79	21	36	15	32
Riket	70 455	100	69 183	100	137 905	100	111 346	100

Barnombudsmannen rapporterar BR2007:04: "Upp till 18 – fakta om barn och ungdom"

Bellander, G., Boverket, Miljödepartementet, Forskningsrådet Formas: "Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?", 2003

Björklid, P.: "Trafikmiljöstress i föräldraperspektiv", 2002. Institutionen för samhälle, kultur och lärande. Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik. Lärarhögskolan i Stockholm

Boverket: "Är regionförstoring hållbart?", 2005

Dagens Nyheter, debattartikel 2007-08-16: "Bygg tätare i storstäderna så minskar växthusgaserna"

Fokus nr 24/2008: Artikel: "Här är det bäst att bo"

Fokus nr 36/2008: Artikel "Guld till Malmö"

Friberg, Brusman, Nilsson. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet: "Persontransporternas vita fläckar. Om arbetspendling med kollektivtrafik ur ett jämställdhetsperspektiv", 2004

Gullberg, A., Höjer, M., Pettersson, R.: "Bilder av framtidsstaden – tid och rum för hållbar utveckling", 2007

Institutet för framtidsstudier: "Regionen som vision – det politiska projektet Stockholm-Mälardalen", 2008.

Jansson, T., Stockholms universitet: "Vad är jämställdhet? En innehållsanalys av den svenska politiska och forskningsbaserade debatten om regionförstoring". D-uppsats 10 poäng, fördjupningskurs i kulturgeografi, 2007

Jensen, E., Södertörns högskola: "Hållbar stadsutveckling – en utopisk vision eller realistisk framtid?", D-uppsats i kulturgeografi 2006

Lidström, A., Umeå universitet: "Pendling och medborgardeltagande i Göteborgsregionen", 2004

Nutek: "Nuteks årsbok 2008"

Nutek och Ansvarskommittén: R 2006:18: "Framtidens arbetsmarknadsregioner"

Putnam, R.: "Bowling alone – the collapse and revival of American community", 2000

SIKA: "Infrastruktur för tillväxt – analys av infrastrukturinvesteringarnas betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring", 2004:1

SIKA: "Jämställda transporter? – så reser kvinnor och män", 2002

SIKA: "Samverkan kring regionförstoring", 2007:1

Smålandsposten 2008-01-23: "Stressande att pendla till jobbet". Artikeln är baserad på en studie från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut

SOU 2008:55: "Översyn av lagstiftningen inom kollektivtrafikområdet"

Stadsmiljörådet: "Barn i stan? – om barns tillgång till stadsbygden", 2001

Statistiska Centralbyrån: "Långpendlande män och kvinnor oväntat lika", Valfärdsbuletinen nr 1, 2008

Strömbom, L.: "Identitet och identitetspolitik i Sveriges regioner", 2003

Sveriges Arkitekter: "Hållbar stadsutveckling – en politisk handbok från Sveriges Arkitekter", 2008

Sveriges Kommuner och Landsting: "Fyrastegsprincipen för planering – för hållbara åtgärder i transportsystemet", 2007

Sveriges Kommuner och Landsting: "Kommunernas arbete med näringslivsfrågor", december 2006

Sveriges Kommuner och Landsting: "Om kommunernas och landstingens ekonomi – oktober 2008"

Svenska Kommunförbundet och Arena för Tillväxt: "På spåret – en studie om pendling och regionförstoring", 2003

Sveriges Kommuner och Landsting och Arena för Tillväxt: "Spela roll – en bok om lokal och regional utveckling", 2005

Tillberg, K.: "Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället – ett tidspussel med geografiska och könsmässiga variationer", 2001. Geografiska regionstudier nr 43, Uppsala universitet

Vinnova: "Rörlighet för ett dynamiskt arbetsliv – lärdomar från Dynamoprogrammet", 2007:9

Wickbom, U., Teknikföretagen: "Hur man flyttar 20 ton död älg – och andra perspektiv på svensk framgång", 2008

Wictorin, B.: "Tillväxt och utveckling i Sundsvallsregionen – betydelsen av regionförstoring", 2004

Pendlare utan gränser?

En studie om pendling och regionförstoring

Rapporten *Pendlare utan gränser?* belyser i första hand pendlingen utifrån ett lokalt och regionalt perspektiv med individen i fokus. Pendlingen har under lång period ökat i Sverige. Människor är mer benägna att pendla långa sträckor för såväl arbetets som boendets skull. Det finns en stark tro på att allt modernare infrastruktur, transportsystem och kommunikationsteknik ska fortsätta krympa det geografiska rummet och skapa allt bättre förutsättningar för tillväxt. Men kan pendlingen öka så mycket mer? Går en ökad pendling att förena med regeringens miljömål och finns det fortfarande potential för att fler kan bedöma pendling som lönsamt. Rapporten lyfter fram vilka möjligheter och utmaningar pendlingen medför. Särskild uppmärksamhet ges till följande två frågor:

- Lönsamhet för individen är en förutsättning för att pendling ska komma till stånd. Finns det potential för att fler kan bedöma pendling som lönsamt?
- Hur kan pendlingen öka samtidigt som regeringen satt som nationellt mål att minska koldioxidutsläppen med 20 procent fram till 2020?

Rapporten består av följande delar:

- En beskrivande del med statistik om pendling
- En intervjustudie med företrädare för en region och tre kommuner
- En redogörelse och diskussion baserad på aktuell forskning, statistik och intervjuer

Pendlare utan gränser? är en uppföljning av rapporten *På Spåret* som utkom år 2003 och som var ett samarbete mellan Svenska Kommunförbundet och Arena för Tillväxt. Denna rapport är gjord i samarbete mellan Sveriges Kommuner och Landsting samt Arena för Tillväxt och kan beställas på tfn 020-31 32 30 eller via www.skl.se alternativt www.arenafortillvaxt.com

Priset är 200 kr plus moms och porto.

ISBN 978-91-7164-418-3

Sveriges Kommuner och Landsting och Arena för Tillväxt
Hornsgatan 20, 118 82 Stockholm, tel 08-452 70 00