

Arbetsmarknadsregioner i och runt Västerbotten 2019 - SCB, bakgrundskarta LM.

# Pendling i Västerbotten 2021

Ett kunskapsunderlag om pendling  
och kartläggning av den riktade pendlingen i Västerbotten 2019

Författare:  
Christian Forsberg, Analytiker  
Gunnar Holmgren, Analytiker

## Sammanfattning

Denna rapport är en beställning från näringslivscheferna i Västernorrlands kommuner. Rapporten består i huvudsak av två delar, ett ”kunskapsunderlag” kring pendling och en ”kartläggning” av pendlingen i Västernorrland. Den första delen lyfter förutom nyttorna med pendling också ett antal viktiga begrepp, däribland *arbetsmarknadsregion* – som är en funktionellt integrerad region där en eller flera kommuner har en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Pendlingen (över kommungräns) bestämmer således storleken på en viss arbetsmarknadsregion. SCB använder begreppet *lokala arbetsmarknader* (LA) för detta och det är utifrån dess data (och definitioner) som resultat och analys för Västernorrland presenteras. Pendling som begreppet används i denna rapport innebär alltså arbetspendling över kommungräns, enda undantagen är sektionen ”Pendling mellan utvalda tätorter” – som också redovisar inomkommunal pendling för utvalda tätorter, samt sektionen ”Tillgängligheten och funktionaliteten inom de lokala arbetsmarknaderna är låg”.

Pendlingsresorna har blivit fler i landet och de avstånd man är beredd att acceptera har blivit större över tid, däremot är tidsåtgången för pendling nästan konstant. Det är därmed en ökad hastighet med vilket resorna utförs som möjliggjort längre res-avstånd (och ökat *tillgängligheten*). Pendlingsbenägenheten minskar betydligt när den sammanlagda restiden (dörr till dörr) överstiger 45-60 minuter.

Kunskapsammanställningen visar på en mängd positiva fördelar av ökad möjlighet till pendling både för individen, kommunerna och länet. Centralt för att pendling ska komma till stånd är dock att nyttorna överstiger kostnaderna för pendling.

Pendlingen har sen 2011 utvecklats svagt positivt i Västernorrland, om än från låga nivåer. Andelen pendlare var år 2019 16 procent, vilket är knappt hälften av andelen pendlingen i riket. Geografi spelar roll, men Västernorrland har en bristfällig infrastruktur i flera delar och saknar dessutom ett konkurrenskraftigt regionalt kollektivtrafiksysteem som stimulerar till en ökad pendling. Tidsserier över pendlingen per kommun, samt till vilken kommun in- och utpendling idag sker finns redovisat i kartläggningen. Här redovisas även utpendling per kommun till samtliga länets kommuner per bransch, för Ånge, Sundsvall och Sollefteå inkluderas Jämtland. För Sundsvall redovisas även pendling till Gävleborg och för Örnsköldsvik redovisas pendlingen till Västerbotten. För de två sistnämnda kommunerna inkluderas även pendlingen till Stockholms län, då över 10 procent av deras utpendling går dit.

Mycket goda möjligheter ses till mer funktionella arbetsmarknadsregioner och *regionförstoring* i Västernorrland. Troligen kommer Hudiksvalls och Nordanstigs-kommuner uppgå i Sundsvalls LA med Nya Ostkustbanan. Sannolikt kommer även Kramfors kommun uppgå i Sundsvalls LA, men det är möjligt att det också förutsätter ett mer konkurrenskraftigt kollektivtrafiksysteem. För att Sollefteå skall ingå i Sundsvalls LA krävs en markant ökad pendling om sju procent, det ses inte i närtid, men skall inte uteslutas i framtiden. I sammanhanget är det dock viktigt att betona att alla grepp för att sänka kostnaderna för pendling och öka denna, direkt ger effekter även i Sollefteå kommun – effekterna uppstår gradvis och är inte beroende av en viss nivå på pendlingen. För Örnsköldsvik ligger det närmast tillhands att uppgå i Umeås LA. Detta kräver ett mer konkurrenskraftigt kollektivtrafiksysteem och möjligheten för pendlare att resa med SJs kommande tåg för 250 km/t som kommer medföra kortare restider.

## Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Syfte och metod.....	4
Kunskapsunderlag .....	5
Centrala begrepp.....	5
Varför pendling - 3 perspektiv.....	6
Värdet tillräckligt högt av pendling, kostnaden tillräckligt låg.....	9
Typer av pendlare .....	12
Möjligheten till distansarbete och regionförstoring.....	14
Kartläggning .....	20
Pendling i Västernorrland – svag utveckling.....	20
Stor potential till ökad tillgänglighet och funktionell arbetsmarknad.....	60

Bilaga A – Fritidshus, ägarskapsandel per kommun

Bilaga B – Andel gästnätter i fritidshus

Bilaga C – Funktionella arbetsmarknadsregioner utifrån tätorter (2016 & 2000)

Bilaga D – In- och utpendling för Härnösand (till och från kommuner, agg.)

Bilaga E - In- och utpendling för Kramfors (till och från kommuner, agg.)

Bilaga F - In- och utpendling för Sollefteå (till och från kommuner, agg.)

Bilaga G - In- och utpendling för Sundsvall (till och från kommuner, agg.)

Bilaga H - In- och utpendling för Timrå (till och från kommuner, agg.)

Bilaga I - In- och utpendling för Ånge (till och från kommuner, agg.)

Bilaga J - In- och utpendling för Örnsköldsvik (till och från kommuner, agg.)

Bilaga K – Illustration Scenario 3 LA i Västernorrland

Bilaga L – Illustration Scenario 4 LA i Västernorrland

## Inledning

År 1950 var den genomsnittliga ressträckan per person och dag 10 kilometer i Sverige. Femtio år senare har den ökat till 40 kilometer. Tidsåtgången vid vardagsresandet var ungefär densamma vid de båda tidpunkterna. Det är därmed transporternas hastighet som har ökat och möjliggjort längre resor.<sup>1</sup> Genom en ökad *tillgänglighet*<sup>2</sup> (kortare restid) nås en större arbetsmarknad (vilket både kan innebära en ökad interaktion och rörlighet inom befintlig geografi som utvidgning av densamma – som då kallas *regionförstoring*), företagens kompetensförsörjning underlättas och sysselsättningen ökar. Det ger förutsättningar för ökad produktivitet, konkurrenskraft, specialisering<sup>3</sup> och för den enskilde även högre lön. I förlängningen leder detta till regional och nationell tillväxt.<sup>4</sup> Denna rapport söker dels lyfta fram dessa nyttor av pendling, vad som krävs för att pendlingen ska komma till och beskriva begreppsapparaten inom området i den första delen av rapporten – ”kunskapsunderlag”. Rapportens andra (och sista) del består av en ”kartläggning” av pendlingen i Västernorrland, hur den utvecklats över tid och en djupdykning i nuläget. En utblick görs även över vilken potential som arbetsmarknaderna i och runt Västernorrland har att utvecklas på sikt.

Pendling som begreppet används i denna rapport, innebär att man har sin folkbokföring (bostadsort) i en annan kommun än den inom vilket ens arbetsgivare står skriven. Oftast innebär detta en fysisk pendling i någon form, men formen kan naturligtvis variera – från dagspendling till veckopendling. Det kan också vara så att ingen fysisk pendling sker överhuvudtaget. I de fall då ungdomar flyttat ut från sin hemkommun och förvärvsarbetar i en annan kommun, men inte ändrat folkbokföring kommer de också att betraktas som pendlare.

## Syfte och metod

Syftet med rapporten är att ge en kort introduktion till nyttorna med en större arbetsmarknad och pendling samt beskriva den riktade pendlingen bland Västernorrlands kommuner, en beställning från kommunernas näringslivschefer.<sup>5</sup> Med anledning av coronapandemin och de möjligheter som den kan ha medfört beträffande ett ökat distansarbete, och därmed större flexibilitet mellan den boendemiljö man kan välja utifrån sin arbetssituation inkluderas en sektion om ”Möjligheten till distansarbete

---

<sup>1</sup> Trafikanalys (TRAFÄ), *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, Rapport 2013:5, Stockholm: Saxton, 2013, s.98. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2013/rapport\\_2013\\_5\\_arbetspendling\\_i\\_norrbottens\\_och\\_vaesterbottens\\_laen\\_-\\_en\\_nulaegesanalys\\_komp.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2013/rapport_2013_5_arbetspendling_i_norrbottens_och_vaesterbottens_laen_-_en_nulaegesanalys_komp.pdf) (Hämtad: 2021-05-26).

<sup>2</sup> Tillgänglighet definieras som möjligheten att minimera eller överbrygga geografiska avstånd för att skapa kontaktmöjligheter och närhet till nyttor och funktioner så att behoven hos både näringsliv, medborgare och offentlig verksamhet tillgodoses. (Regeringen 2009, Proposition 2008/09:93).

<sup>3</sup> Pendling och regionförstoring ger ett större utbud av specialiserade tjänster och en större mångfald, vilket främjar näringsbredden och stärker möjligheterna för branschkluster. (SKL, *Pendlare utan gränser?*, 2008, s.10)

<sup>4</sup> TRAFÄ, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.19.

<sup>5</sup> Näringslivschefsmöte, 2021-03-11

och regionförstoring” som lyfter fram potentialen för distansarbete. Till detta kopplas även en kort utblick över fritidshusbeståndet i Västernorrland för att visa på en (av flera) potentialer som omedelbart skulle kunna realiseras om fler verkade från sina fritidshus. Mer specifikt redovisas andelen fritidshus i länets kommuner som ägs av boende i annan kommun. Här kan det alltså handla om att man bor i Sundsvall men har ett fritidshus i Sollefteå (och kan välja att verka mer tid från Sollefteå framöver), men husen kan även ägas av en icke-Västernorrlänning, exempelvis en stockholmare som äger ett fritidshus i Kramfors – det senare exemplet utgör alltså en potential för fler människor (ej boendes i Västernorrland idag) att verka delar eller hela sin tid från Västernorrland i framtiden, oavsett vart arbetsstället ligger.

Kunskapsunderlaget är sammanställt efter en kortare inventering av publicerat material inom ämnet. Statistiken kommer från Statistiska centralbyrån (SCB), både via den öppna databasen *Statistikdatabasen*, och den ’stängda’ mikro-databasen *Västernorrlandsdatabasen* som regional utveckling på Region Västernorrland årligen betalar en licensavgift för tillgången till. Uppgifterna som är hämtade från de båda databaserna innehåller i sin tur olika detaljerade uppgifter från SCB:s interna RAMS<sup>6</sup>-databas<sup>7</sup>.

## Kunskapsunderlag

### Centrala begrepp

En *arbetsmarknadsregion* kan beskrivas som en funktionellt integrerad region där en eller flera kommuner har en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Integrationen gör att en omfattande pendling sker mellan regionens olika delar.<sup>8</sup> Pendling kan därför användas för att definiera storleken av en funktionell region och även för att följa förändringen i storlek över tid.<sup>9</sup> En indelning som gör detta årligen är Statistiska centralbyråns (SCB:s) *lokala arbetsmarknader* (LA), som kommer användas i denna rapport.<sup>10</sup> Ett närbesläktat begrepp är Tillväxtanalys *FA-regioner* (funktionell analysregion) som bygger på SCB:s lokala arbetsmarknader, men är en prognos över hur dessa (LA-områden) kommer utvecklas framåt. Senaste FA-indelningen togs fram 2015 och är en prognos för 2025. I dagsläget innehåller SCB:s LA-indelning 69 arbetsmarknadsregioner och TVA:s FA-indelning 60 arbetsmarknadsregioner för riket. I Västernorrland är LA-indelningen och FA-indelningen identiska – ingen breddad arbetsmarknadsregion (i geografisk mening - regionförstoring) ses med andra ord i 10-

---

<sup>6</sup> RAMS=Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik.

<sup>7</sup> RAMS hette tidigare ÅRSYS (Årlig regional sysselsättningsstatistik) - databasen innehåller uppgifter om sysselsättning, pendling och näringsstruktur.

<sup>8</sup> Pendlingsförhållanden är i sin tur starkt beroende av befolkningens storlek, täthet och kommunikationsmöjligheter. (SCB, *Lokala arbetsmarknader – egenskaper, struktur och utveckling*, s.84)

<sup>9</sup> TRAFÄ, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.19.

<sup>10</sup> ”Syftet med lokala arbetsmarknader (LA) är att kunna beskriva arbetsmarknadens funktionssätt för geografiska områden som är relativt oberoende av omvärlden med avseende på utbud och efterfrågan av arbetskraft.”. SCB:s LA-indelning revideras varje år.

årsprognosen från Tillväxtanalys med nuvarande tillstånd i infrastruktur och kollektivtrafiksystem.

Som konstaterades i ”inledningen”, har den tid som läggs på pendling i stort inte förändrats sen 50-talet. En förbättrad transportinfrastruktur som gör det möjligt att förlänga reslängden utan att restiden utökas tycks därför vara den enda framkomliga vägen för en breddad arbetsmarknadsregion – denna process brukar benämnas regionförstoring<sup>11</sup>.<sup>12</sup> I ”inledningen” introducerades också begreppet tillgänglighet och nyttorna en bra sådan medför. Det skall tilläggas att en ökad tillgänglighet faktiskt inte bara kan åstadkommas genom transportinfrastruktur, utan även genom användning av informationsteknologi eller genom en lokaliserings- och bebyggelsestruktur som gör det möjligt att nå olika målpunkter utan alltför många förflyttningar.<sup>13</sup> Att förbättra tillgängligheten är således en viktig fråga både för den lokala- som den regionala nivån.

## Varför pendling - 3 perspektiv

### Individen – fler alternativ i val av boende och arbete

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<sup>14</sup>. 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.<sup>15</sup>

### Kommunen – agglomerationseffekter, möjlighet att växa, reseliens

För det stora flertalet kommuner inverkar pendling och regionförstoring positivt på tillväxt, arbetskraftsförsörjning och lönenivåer.<sup>16</sup> Produktiviteten höjs och konkurrenskraften stärks.<sup>17</sup> Den lokala arbetsmarknadsregionen växer, utbud och efterfrågan av specialiserad arbetskraft kan lättare mötas och det finns utrymme för

---

<sup>11</sup> En regionförstoring uppstår när allt fler människor reser allt längre sträckor till sina arbetsplatser. De lokala arbetsmarknaderna växer samman och bildar allt större funktionella arbetsmarknader (en geografisk utvidgning sker). (SKL, *Pendlare utan gränser?*, 2008, s.9)

<sup>12</sup> TRAFÄ, *Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – mål och mått för tillgänglighet och tillväxt*, Rapport 2011:5, Stockholm: Saxton, 2011, s.20. [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2011/regional\\_tillvaext\\_genom\\_oked\\_tillgaenglighet\\_maal\\_och\\_maatt\\_foer\\_tillgaenglighet\\_och\\_tillvaext.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2011/regional_tillvaext_genom_oked_tillgaenglighet_maal_och_maatt_foer_tillgaenglighet_och_tillvaext.pdf) (Hämtad 2021-06-04).

<sup>13</sup> TRAFÄ, *Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – mål och mått för tillgänglighet och tillväxt*, s.8.

<sup>14</sup> Läs mer om lönepremien i Tillväxtanalys publikation, *Pendling, urbana lönepremier och regionala spridningseffekter*, PM 2020:21, s.11-12.

<sup>15</sup> Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), *Pendlare utan gränser?*, Stockholm, 2008, s.50. <https://skr.se/tjanster/merfranskr/rapporterochskrifter/publikationer/pendlareutangranserenstudieompendlingochregionforstoring.30754.html> (Hämtad: 2021-05-31).

<sup>16</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.51.

<sup>17</sup> TRAFÄ, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.19 & s.22.

såväl en mer diversifierad som specialiserad arbetsmarknad.<sup>18, 19, 20, 21</sup> Pendling och regionförstoring bidrar även till ett bättre kulturutbud och förstärker varumärket för regionen.<sup>22</sup> Ett utökat samarbete mellan städer är alltså en metod att öka konkurrenskraften gentemot andra regioner.<sup>23, 24</sup>

Sedan början av 1990-talet har andelen pendlare ökat i allt vidare kretsar runt storstäderna, även om Sverige i jämförelse med andra västeuropeiska länder har investerat förhållandevis lite i infrastruktur.<sup>25</sup> 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 boendepriiserna ökat i storstäderna samtidigt som den tätortsnära landsbygden lockat allt fler. 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.<sup>26, 27</sup> Även om pendlingen från mer perifert lokaliserade kommuner in till urbana centra är förhållandevis låg, har Tillväxtanalys funnit att den formen av pendling tenderar att ge den högsta lönepremien, särskilt bland personer med medel- till lång utbildningsbakgrund.<sup>28</sup> En svensk studie visar också att *agglomerationseffekterna*<sup>29</sup> sprids från centrum till omlandet genom denna pendling, där en positiv effekt ses på landsbygdskommunens tjänstesektor – effekten gäller vid

---

<sup>18</sup> En större lokal arbetsmarknadsregion ger 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. (SKL 2008, s.10)

<sup>19</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.5 & s.9-10.

<sup>20</sup> TRAFA, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.19.

<sup>21</sup> I en större arbetsmarknadsregion byter arbetskraften oftare arbete, något som dels ökar sannolikheten för högkvalitativa matchningar, samt leder till kunskapsspridning när den anställde byter jobb – detta är en agglomerationseffekt, läs mer om rörligheten i olika typer av arbetsmarknadsregioner: *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys* (TRAFA 2013, s.23).

<sup>22</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.10.

<sup>23</sup> TRAFA, *Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – mål och mått för tillgänglighet och tillväxt*, s.20.

<sup>24</sup> Tillväxtanalys (TVA), *Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier – forskningsöversikt och agenda*, PM 2017:08, s.45-46.

[https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1ffbd/1586366202737/pm\\_2017\\_08\\_N%C3%A4ringslivsdynamik,%20st%C3%A4der%20och%20agglomerationsekonomier.pdf](https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1ffbd/1586366202737/pm_2017_08_N%C3%A4ringslivsdynamik,%20st%C3%A4der%20och%20agglomerationsekonomier.pdf) (Hämtad 2021-06-10).

<sup>25</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.51.

<sup>26</sup> Institutet för framtidsstudier, *Regionen som vision – det politiska projektet Stockholm-Mälardalenregionen*, 2008.

<sup>27</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.51.

<sup>28</sup> TVA, *Pendling, urbana lönepremier och regionala spridningseffekter*, PM 2020:21, s.23-25.

[https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.4b802068175e123bec816eff/1606315850391/PM\\_2020\\_21\\_Pendling%20urbana%20%C3%B6nepremier%20och%20regionala%20spridningseffekter.pdf](https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.4b802068175e123bec816eff/1606315850391/PM_2020_21_Pendling%20urbana%20%C3%B6nepremier%20och%20regionala%20spridningseffekter.pdf) (Hämtad 2021-06-09).

<sup>29</sup> Agglomerationseffekter=ekonomiska fördelar av täta miljöer. De täta miljöerna ger ekonomiska fördelar då de är att betraktas som arenor för *delning* av investeringar med höga fasta kostnader, en *effektivare matchning* uppstår på en större arbetsmarknad, och *lärande* sker genom överspillnings-effekter av kunskap och information i urbana miljöer. Läs mer om agglomerationseffekterna: TVA, PM 2017:08, s.22-27.

restider under 55 minuter och oavsett pendlarens utbildningsbakgrund.<sup>30</sup> Den ekonomiska potentialen av ökad pendling in till urbana centra är alltså stor även i de mer avlägset belägna kommunerna.<sup>31, 32</sup>

Även om ökad möjlighet till pendling både kan gynna arbetslösa och helt nya i arbetskraften (ungdomar och utrikesfödda), så är det framförallt viktigt att efterfrågan och utbud av högt kvalificerad arbetskraft<sup>33</sup> kan mötas. Framgången för större städer och stora regioner påverkas starkt av den regionalakunskapsnivån, toleransen människor emellan samt impulser utifrån via inflöde av människor, kompetens och kapital.<sup>34</sup> Den lokala arbetsmarknadsregionens storlek bestämmer också i stor utsträckning i vilken omfattning kunskapsbaserad tillväxt är möjligt.<sup>35, 36</sup> Forskningen visar enligt Nuteks årsbok 2008 att regioner med hög tillgänglighet har en större innovationskapacitet. Att utöka interaktionen och rörligheten inom en viss geografi och på så sätt uppnå en större arbetsmarknadsregion kan alltså vara minst lika viktigt som en geografisk utvidgning av arbetsmarknadsregionen (regionförstoring) – särskilt så för en större region.<sup>37</sup>

Att skapa attraktiva och kreativa miljöer för såväl människor som företag blir därför 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<sup>38</sup> och att såväl in- som utpendlingen utvecklas positivt<sup>39</sup> - det kännetecknar en dynamisk arbetsmarknad.<sup>40</sup> Högteknologiska företag söker sig till platser där kreativa och/eller högt utbildade människor vill bo eller kan pendla in till. Den fysiska infrastrukturen och storleken på den lokala arbetsmarknadsregionen är därför två viktiga pusselbitar för att stärka de faktorer som i samverkan gör staden attraktiv för människor att bo och arbeta i.<sup>41</sup>

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

---

<sup>30</sup> TVA, *Pendling, urbana lönepremier och regionala spridningseffekter*, s.13.

<sup>31</sup> TVA, *Pendling, urbana lönepremier och regionala spridningseffekter*, försättsbladet.

<sup>32</sup> TVA, *Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier – forskningsöversikt och agenda*, s.45-46.

<sup>33</sup> De ekonomiska teorier som ligger bakom regionförstorings-begreppet har störst bäring för yrken som rymmer någon form av specialistkompetens. (SKL 2008, s.33)

<sup>34</sup> Institutet för framtidsstudier, *Regionen som vision – det politiska projektet Stockholm-Mälarenregionen*, 2008.

<sup>35</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.56.

<sup>36</sup> TRAFÄ, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.11.

<sup>37</sup> TRAFÄ, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.22.

<sup>38</sup> Ett minskande befolkningsunderlag är problematiskt då kompetensbredden generellt minskar. Det finns nämligen ett klart positivt samband mellan befolkningsstorlek och kompetensbredd. (TRAFÄ 2013:5, s.8)

<sup>39</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.56.

<sup>40</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.24.

<sup>41</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.65.

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.<sup>42</sup>

### **Nationellt – storstäderna i fokus, men av vikt för ”hela Sverige ska leva”**

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. Men utifrån ett socialt hållbarhetsperspektiv och en önskan om att ”hela Sverige ska leva” har det dock stor betydelse att de större residensstäderna och andra större städer i respektive län kan fungera som draglok åt omgivande kommuner. För mindre kommuner i regionerna är det inte minst viktigt att i den mån det går, att *koppla upp sig* mot en större arbetsmarknadsregion och dra fördel av vad det innebär.<sup>43</sup> Staten gynnas också när tidigare arbetslösa får arbete genom pendling, då kostnaderna för arbetslöshetsersättning minskar samtidigt som löneskatten ökar.<sup>44</sup>

### **Värdet tillräckligt högt av pendling, kostnaden tillräckligt låg**

Människor söker sig till attraktiva städer och nytto-maximerar kombinationen bra boende och bra arbete utifrån sin livssituation. En individs beslut angående arbetspendling är resultatet av avvägningar som görs mellan boendemiljö, boyta, tillfredsställelse med arbetet, färdmedlets bekvämlighet<sup>45</sup> m.m.<sup>46</sup> och olika restriktioner. De senare kan t.ex. avse bostadspriser, sysselsättningsmöjligheter och lön, men också kostnader och tidsåtgång för olika färdmedelsalternativ<sup>47</sup>, samt de tidsrestriktioner som är relevanta för individen och andra medlemmar av hushållet. Individers överväganden för arbetspendling påverkas således av en rad olika faktorer, även om transportsystemets utformning har en central roll.<sup>48, 49</sup>

Sannolikheten att börja pendla påverkas dock inte linjärt av restiden (figur 1), utan det finns ett *kritiskt intervall* inom vilket även små restidsförbättringar får stor effekt på resandet – restiden är därmed central eftersom den starkt påverkar viljan till pendling.

---

<sup>42</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.7 & s.52.

<sup>43</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.55.

<sup>44</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.38.

<sup>45</sup> Bekvämlighetsfaktorn för val av att pendla eller avstå bör inte underskattas. Vid sidan av restid, kostnad och pålitlighet är frånvaron av obehag av största vikt för pendlaren eftersom det är vardagstid som nyttjas. (SKL - *Pendling till och från arbetet*, s.24).

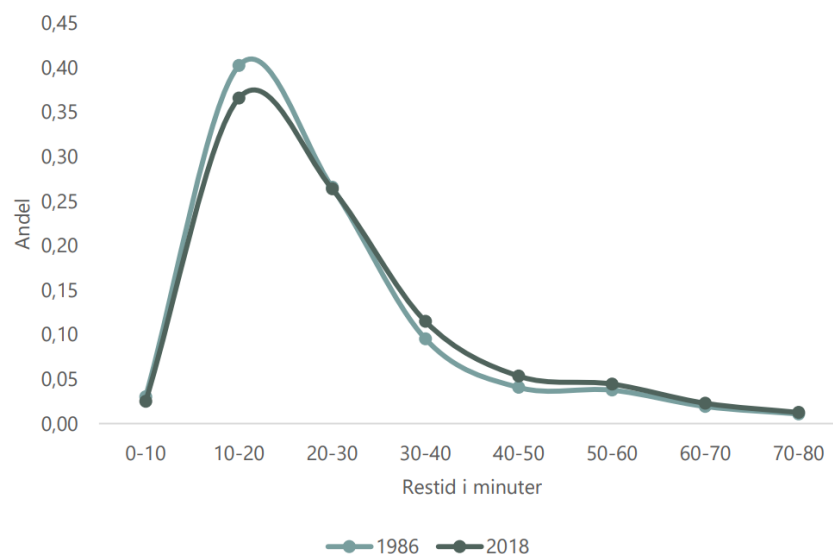
<sup>46</sup> Det kan exempelvis vara priset, turtätheten, komfort och möjligheten att arbeta på resan. (TRAFAs 2011:5, s.98.

<sup>47</sup> Färdmedelsvalet sker generellt sett genom att individen gör en sammanvägning mellan transportbehovet och reskostnaderna. Viktiga faktorer som bidrar till en positiv värdering av ett färdmedel är att det är bekvämt, snabbt, pålitligt samt lättillgängligt. Benägenheten att välja att resa med ett visst färdmedel beror på individens uppfattning om möjligheterna till minimerad spiltid och effektiv tidsplanering. (TRAFAs 2013:5, s.47)

<sup>48</sup> TRAFAs, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.11-12.

<sup>49</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.25.

För daglig pendling är det kritiska intervallet 20-45 minuter per enkel resa. Forskning visar även att agglomerationseffekterna sjunker kraftigt med ökad restid – effekterna är störts inom det restidsintervall som normalt accepteras som pendlingstid.<sup>50, 51</sup> Vid sidan av restiden är även priset av betydelse för resandeutvecklingen.<sup>52</sup> Sammanfattningsvis behöver pendlingen totalt sett bedömas lönsamt för att den ska komma till stånd.<sup>53</sup>



Figur 1. Pendlare över kommungräns fördelade efter olika avstånd 1986 och 2018.<sup>54</sup>

Källa: Tillväxtanalys, *Pendling, urbana lönepremier och regionala spridningseffekter*, 2020.

### Strukturella faktorer kan också påverka pendling

Pendling och regionförstoring handlar om att skapa goda förutsättningar för människor att pendla genom investeringar i infrastruktur<sup>55</sup>, kollektivtrafik och system som

<sup>50</sup> TVA *Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier – forskningsöversikt och agenda*, s.39.

<sup>51</sup> Olika effekter sprider sig dock olika långt i geografin. Medan somliga effekter breder ut sig över hela regioner, och ibland över flera regioner (dvs. de är extraregionala), förefaller andra avta mycket snabbt och kan endast observeras på kvartersnivå. (TVA PM 2017:08, s.39-40)

<sup>52</sup> TRAFAs, *Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet – mål och mått för tillgänglighet och tillväxt*, s.20.

<sup>53</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.11.

<sup>54</sup> Anmärkning: Figuren baseras på alla sysselsatta personer i åldern 25-64 år som pendlar över kommungräns respektive år. Avståndsmåttet är kortaste restid i vägnätet (enkel väg). Andelen pendlare med en restid över 80 minuter redovisas inte i figuren (denna andel uppgår till knappt 10 procent båda åren). En majoritet av dessa har en pendlingstid som överstiger 180 minuter. Eftersom det knappast mer än undantagsvis rör sig om daglig pendling i de fallen kommer vi att bortse från pendling över restider som är 80 minuter eller längre.

<sup>55</sup> Transportinvesteringar ökar tillgängligheten, därmed breddas arbetsmarknaden och agglomerationseffekter uppstår. Med tillgänglighet menas ibland storleken på en stad eller region (t.ex. antal sysselsatta eller befolkning), ibland tätheten (t.ex. anställda per ytenhet) och ibland hur lätt det är att nå olika platser. (En utförlig beskrivning av begreppet agglomerationseffekter finns t.ex. också i

underlättar transporter. Men som beskrivits tidigare måste människor känna att de har något att vinna på att börja pendla.<sup>56</sup> 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.<sup>57</sup> Tillväxtanalys har i en rapport funnit att på samma restid (20 minuter till ett urbant centrum), är det 40 procent av de förvärvsarbetande i Stockholm som pendlar in kontra 20 procent av de förvärvsarbetande som pendlar in i små urbana centrum<sup>58</sup>.<sup>59</sup> Detta har förmodligen mycket och göra med bostadsmarknaden, men det konstateras i samma rapport<sup>60</sup>, att lönen för en person som pendlar in till ett urbant centrum ökar, och den ökar dessutom också med inpendlingskommunens storlek. Vidare ses störst effekt på lönen för personer med medel- till lång utbildningsbakgrund<sup>61</sup>, för de med kortare utbildningsbakgrund (som innan pendling var sysselsatt) kan effekten vara negativ om de börjar pendla – i alla fall för de urbana centrum som gäller i vår geografi i Västernorrland.

En annan vanligt bakomliggande drivkraft för pendling är att det uppstår arbetslöshet i en kommun och efterfrågan på arbetskraft i en annan. Inom kommuner som har, eller har haft, en hög nivå på arbetslösheten är det vanligare att arbetslösa personer börjar arbetspendla från, och då till en annan kommun med en mer välmående arbetsmarknad. Detta förutsätter dock att det finns en infrastruktur och ett transportsystem som gör det möjligt att pendla.<sup>62</sup> Ett exempel där det pendlas väldigt lite är i Småland. Detta beror dels på att det är små skillnader i inkomster och boendepriiser och då arbetslösheten i de flesta kommuner är ganska låg. Det finns därför få incitament för människor att pendla.<sup>63</sup>

---

*Städer och tillväxt – Vad säger forskningen?*, Tillväxtanalys 2010 s.9-17). Transportinvesteringar kan öka agglomerationseffekterna på två sätt, dels direkt genom att förbättra kontakterna mellan en stads olika delar, dels indirekt genom att öka möjligheterna för en stad att växa. (PROP. 2013/14:100 Bilaga 3, s.10)

<sup>56</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.65.

<sup>57</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.56.

<sup>58</sup> Små urbana centrum=antalet sysselsatta i kommunen uppgår till minst 30 000 personer.

<sup>59</sup> TVA, *Pendling, urbana lönepremier och regionala spridningseffekter*, s.16.

<sup>60</sup> TVA, *Pendling, urbana lönepremier och regionala spridningseffekter*, s.23-25.

<sup>61</sup> Anmärkning: Klassificering av utbildningsgrupper: lång=tre år eftergymnasial utbildning eller mer, medel=gymnasial utbildning upp till två års eftergymnasial utbildning, kort=förgymnasial utbildning.

<sup>62</sup> TRAFÄ, *Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys*, s.65.

<sup>63</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.56.

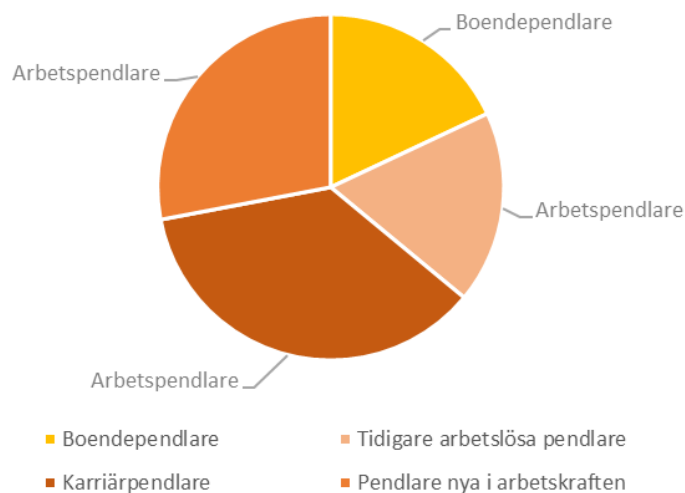
## Typer av pendlare

### Fyra kategorier av pendlare

De som pendlar kunde i en studie från SKL, *Pendlare utan gränser?*, kategoriseras enligt fyra olika pendlarkategorier (när man studerade populationen pendlare mellan 2005 och 2006 i riket):

- Boendependlare<sup>64</sup>
- Tidigare arbetslösa pendlare<sup>65</sup>
- Karriärpendlare<sup>66</sup>
- Pendlare nya i arbetskraften<sup>67</sup>

De tre sista kategorierna är alla exempel på *arbetspendlare*<sup>68</sup> – så grovt går det att alltså att dela in pendlarna i dem som pendlar för boendets skull och dem som pendlar för arbetets skull. Arbetspendlare utgör majoriteten, 82 procent. Bland dessa är den största gruppen karriärpendlare med en andel över 35 procent. Därefter kommer den grupp som inte ingick i arbetskraften innan de började pendla – dessa utgör 29 procent. Den sista kategorin bland arbetspendlarna, de tidigare arbetslösa, utgör lika stor andel som samtliga boendependlare, 18 procent - fördelning av pendlingskategorierna ses i figur 2 nedan.<sup>69</sup>



Figur 2. Pendlare uppdelat per kategori (andel).

Källa: SKL, *Pendlare utan gränser?*, 2008.

<sup>64</sup> Förvärvsarbetande person som bytt boendekommun, men inte arbetsställe kommun (SKL 2008, s.12). Skälen kan vara att man hittat ett bättre och mer attraktivt boende eller ny partner.

<sup>65</sup> Tidigare arbetslös person som fått arbete i en annan kommun än boendekommunen (SKL 2008, s.12)

<sup>66</sup> Förvärvsarbetande som bytt arbetsställe kommun, men inte boendekommun (SKL 2008, s.12)

<sup>67</sup> Pendlare som är nya i arbetskraften (ofta ungdomar och utrikes födda) (SKL 2008, s.12)

<sup>68</sup> Pendlar till en arbetsplats i en annan kommun än boendekommunen.

<sup>69</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.7.

Som ensamstående bor många gärna i storstadsområdenas centrala delar. När de bildar familj och barnen kommer väljer många att flytta till radhus och villor – endera inom samma kommun eller till intilliggande kommuner om behoven lättare kan mötas där, 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.<sup>70</sup> 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.<sup>71</sup> Andelen karriärutpendlare var störst i populära boendekommuner runt storstäderna i SKL:s studie, medan karriärinpendlarna främst återfanns i storstäderna eller i kommuner med en stark lokal arbetsmarknad.<sup>72</sup>

Tabell 1. För- och nackdelar utifrån ett kommun- och hållbarhetsperspektiv beroende på vilken pendlingskategori som dominerar i kommunen

Pendlingskategori	Utpendling	Inpendling	Hållbarhet
<b>Boendependling</b>	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.
<b>Tidigare arbetslösa pendlare</b>	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.
<b>Karriärpendlare</b>	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.

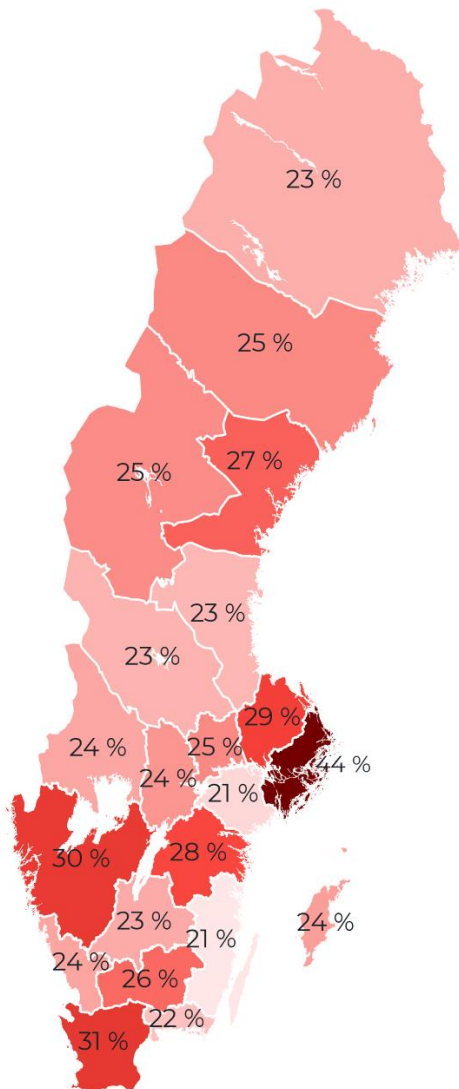
Källa: SKL, *Pendlare utan gränser?*, 2008.

<sup>70</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.8.

<sup>71</sup> Ibid.

<sup>72</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.8

## Möjligheten till distansarbete och regionförstoring



Figur 3. Andel av arbetsmarknaden per län som har möjlighet att arbeta hemifrån.

Källa: WSP.

Det senaste året har visat vilken potential som sen en tid tillbaka faktiskt funnits för distansarbete, men som inte nyttjats av olika anledningar. Många har i pandemins spår insett detta när man tvingats arbeta hemifrån och WSP har i en aktuell rapport studerat vad det kan få för effekter om ökat hemarbete blir bestående. WSP har bland annat titta på vilka yrken som har möjlighet att arbeta på distans och var de är lokaliserade.<sup>73</sup>

De yrken som helt går att utföra på distans finns främst inom kontorsyrken. Räknat i antal sysselsatta finns bulken av dessa yrken inom tjänstebranscher, men de återfinns också inom övriga delar av arbetsmarknaden. Lednings- och ekonomifunktioner, administratörer med mera är yrken som finns såväl inom tillverkningsindustri som offentlig förvaltning.<sup>74</sup>

På länsnivå är skillnaderna inte så stora, förutom i Stockholms län som tydligt utmärker sig med en andel om 44 som skulle kunna jobba hemifrån.

På kommunnivå blir det dock ett betydligt mer mångfacetterat landskap och de stora skillnaderna mellan olika delar av Sverige blir tydliga. Olika kommuner har olika karaktär på näringslivet vilket i sin tur påverkar förutsättningarna för distansarbete. En kommun med t.ex. en stor andel industri- och servicejobb kommer ha sämre

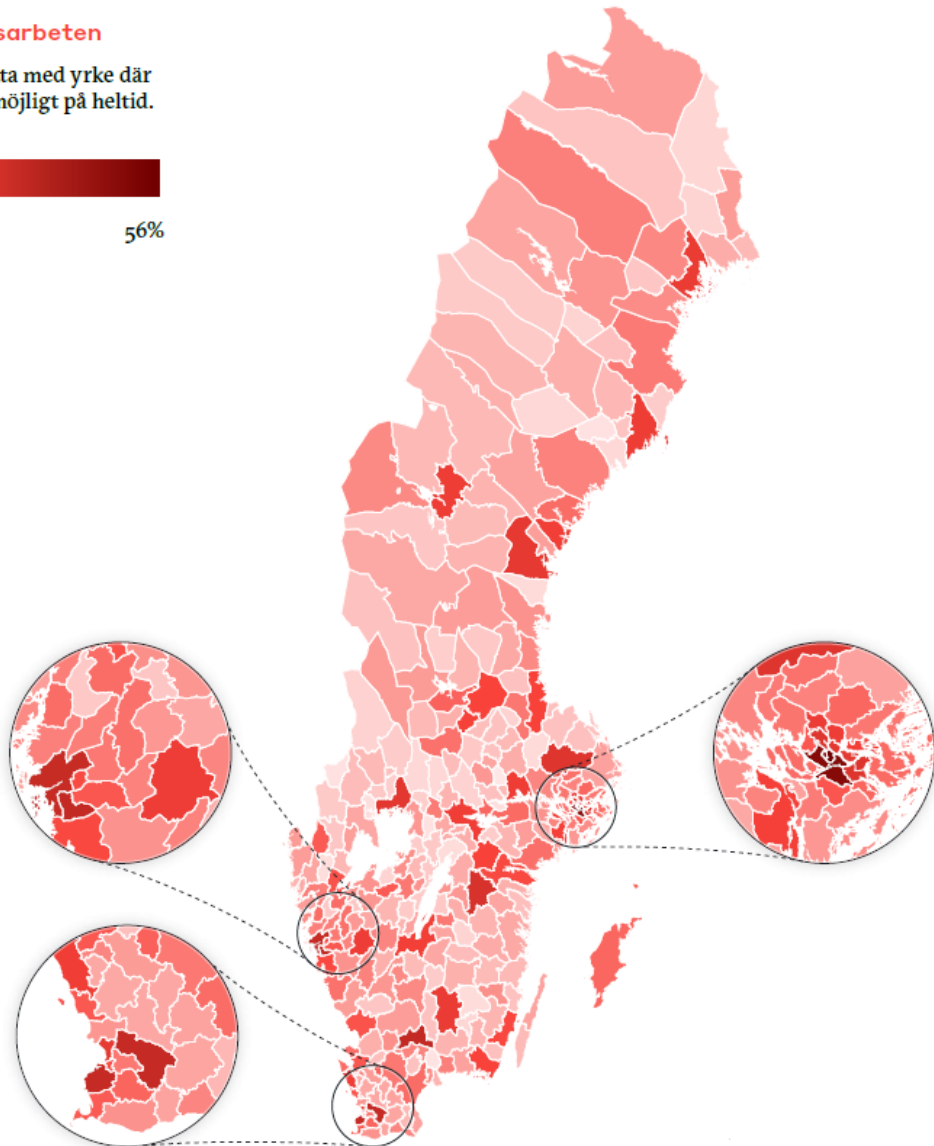
<sup>73</sup> WSP, *Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner*, 2021, Stockholm.  
<https://www.wsp.com/sv-SE/insikter/okat-distansarbete-sa-paverkas-svenska-stader-och-kommuner>  
(Hämtad: 2021-05-26).

<sup>74</sup> Ibid.

förutsättningar för distansarbete. En kommun med en hög andel kontors- och tjänstemannayrken har bättre förutsättningar för distansarbete.

### Möjliga distansarbeten

Andelen sysselsatta med yrke där distansarbete är möjligt på heltid.



Källa: SCB samt beräkningar av WSP

Figur 4. Andel av arbetsmarknaden per kommun som har möjlighet att arbeta hemifrån.

Källa: WSP.

Tabell 2. Sveriges 290 kommuner rankade utifrån andel distansarbete

Kommun	Plats	Andel distans
Sundsvall	16	31%
Härnösand	28	28%
Örnsköldsvik	91	21%
Kramfors	65	22%
Timrå	143	18%
Sollefteå	150	18%
Ånge	196	16%

Bland Västernorrlands kommuner Sundsvall och Härnösand relativt högt upp i listan över andel som kan arbeta på distans. Jämförs dock Sundsvalls andel om 31 procent i jämförelse med förorter till Stockholm där andelen ligger på 50 procent eller över, är det dock en bra bit till de nivåerna. Örnsköldsvik och Timrå ligger strax under rikssnittet.

Källa: WSP.

Baserat på tabell 2 är det kanske primärt en risk att Sundsvall skulle kunna tappa ekonomisk aktivitet och/eller skattekraft till närliggande kommuner (endera i meningen att man arbetar delar av tiden från annan kommun, eller flyttar helt). Detta då man har högst andel ”distansyrken” samtidigt som bostadspriserna i kommunen är relativt höga och det finns relativt goda transportmöjligheter, främst längst kusten, men även inåt landet. Det finns dock ingen kausalitet mellan en hög andel potentiella arbeten på distans och en utflytt, utan det handlar mer om ett pågående förändringstryck, som kontinuerligt behöver hanteras för att en plats inte ska tappa i attraktivitet. WSP exemplifierar; för att stärka en plats fortsatta attraktivitet behöver fler aktörer involveras och nya perspektiv prövas. Platsers attraktivitet är inte bara att det finns lite handel och restauranger i gatuplan utan det gäller att förstå vilka drivkrafter som finns för att mötas. Det kan handla om mer fokus på utbildning, *co-working* och kultur liksom att öka tillgången till offentliga mötesplatser och grönytor.<sup>75</sup>

Sammanfattningsvis kan man säga att kommuner med få andel ”distansyrken” är relativa vinnare i detta perspektiv, då man har begränsad nedsida samtidigt som man har betydande möjligheter – särskilt om man är en attraktiv boendekommun och ligger nära ett regioncentra<sup>76</sup>.

<sup>75</sup> WSP, *Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner*.

<sup>76</sup> Största staden i en region.

### Finns en potential i att fler arbetar från fritidshusen?

I Västernorrland finns en väldigt stor variation bland andel fritidshus där ägaren är boende i en annan kommun enligt tabell 3 (för kartvisualisering se bilaga A).

Tabell 3. Fritidshus 2019

Kommun	Samtliga privatägda fritidshus	Antal fritidshus där ägare är boende i annan kommun	Andel fritidshus där ägaren är boende i annan kommun
Kramfors	4 650	3 045	65%
Timrå	1 297	814	63%
Ånge	1 850	1 104	60%
Sollefteå	3 497	1 774	51%
Härnösand	2 640	1 290	49%
Örnsköldsvik	5 543	1 867	34%
Sundsvall	5 546	1 461	26%

Källa: SCB.

Här utmärker sig Kramfors, Timrå och Ånge tydligt som alla ligger runt rikssnittet eller en bit över. Bland rikets alla kommuner är dock standardavvikelsen<sup>77</sup> relativt stor, hela 17 procentenheter, vilket betyder att det är stor variation bland kommunerna i riket.

Tabell 3 säger dock ingenting om vilken kommun de som äger fritidshus i en annan kommun bor i, om de är boende i en kommun i Västernorrlands län eller en kommun i Stockholms län. Med det sagt så behöver inte den potential som kan urskönjas för Kramfors, Timrå och Ånge innebära att det per automatik är Sundsvall eller Örnsköldsvik som skulle tappa ekonomisk aktivitet av att färre vistas och bor i dessa kommuner, det kan lika gärna vara presumtiva Västernorränningar som idag är arbetstagare i Stockholm, men som i högre grad framöver kan arbeta från Västernorrland givet att den digitala infrastrukturen finns på plats.

Enligt enkätdata (innan covid-19) nyttjas varje fritidshus som ägs av en individ boende utanför kommunen av 3 individer under totalt 60 dagar, detta summerar till 180 gästnätter per fritidshus. Visualiserat det kombinerat med data enligt tabell 3 erhålls figur 5, som kan sägas utgöra utgångsläget – ovanpå dessa gästnätter kommer alltså den potential som kan finnas i att fler kan arbeta från ett fritidshus i en kommun man inte är folkbokförd i och under längre perioder.

Som en parentes kan nämnas Nordanstigs kommun som har en än högre andel fritidshus ägda av en individ utanför kommunen än till och med Kramfors (65 procent), på hela 74

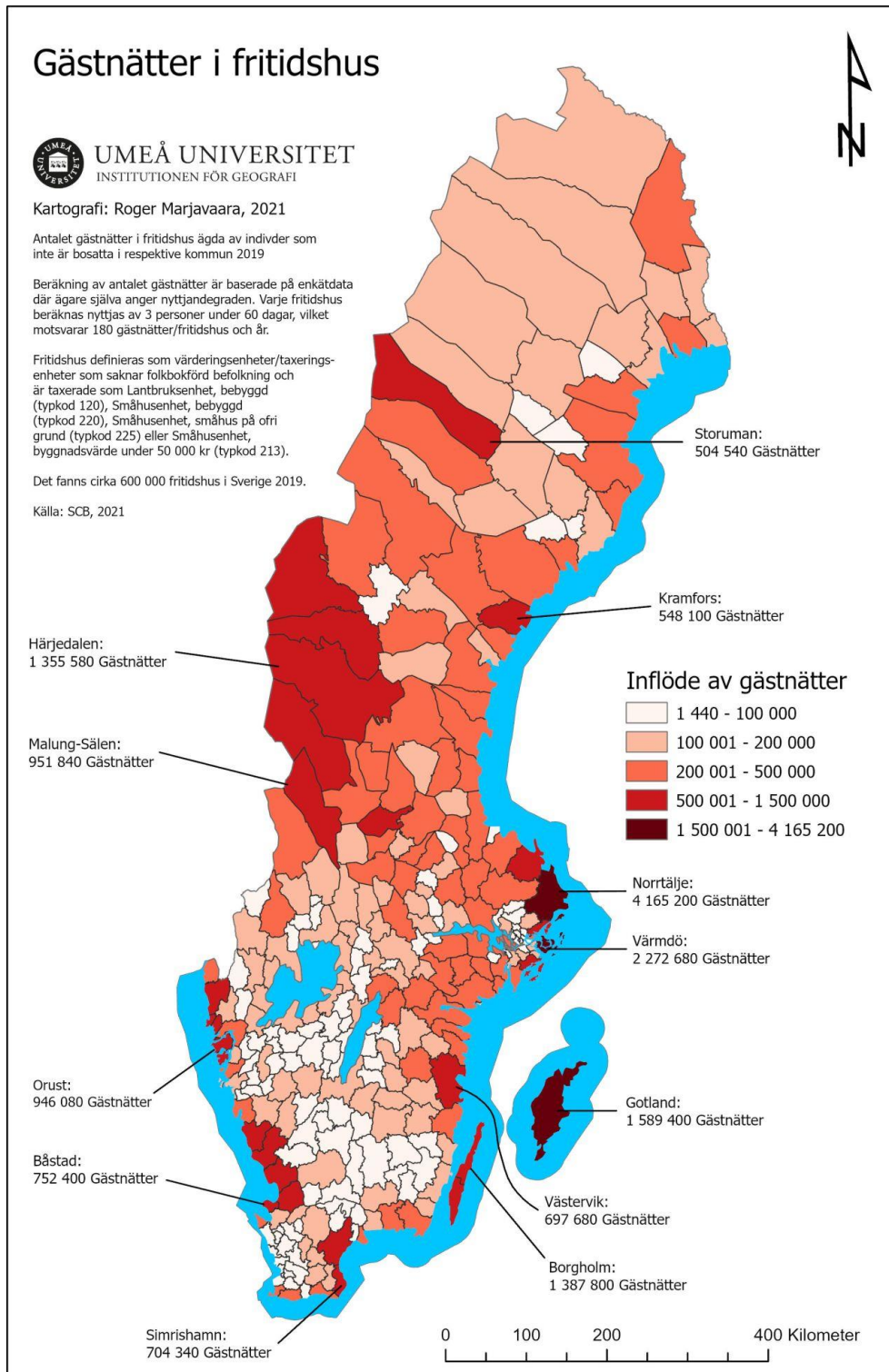
<sup>77</sup> Om de olika värdena ligger samlade nära medelvärdet blir standardavvikelsen låg, medan värden som är spridda långt över och under medelvärdet bidrar till en hög standardavvikelse.

procent. Nu kan säkert ett antal Sundsvallsbor ha fritidshus här, men för individer från annan kommun än Sundsvall så kan Sundsvall ha en fördel av att shopping och nöje förläggs till Sundsvall som närmsta regioncentra.

I bilaga B visualiseras andelen gästnätter från fritidshus (där ägaren bor i annan kommun) som andel av kommersiella gästnätter i hotell, stugbyar, vandrarhem, camping samt fritidshus. Här framkommer att denna 'turism' redan idag är en betydande andel i Kramfors, Timrå samt Ånge kommun – där som vi ovan sett, samtliga har en potential att öka denna redan höga andel. Bara för att man har få gästnätter på hotell betyder inte att platsen är oattraktiv. "*Second homes - the hidden giant of tourism*".<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> Roger Marjavaara, 2021.



Figur 5. Gästnätter i fritidshus av individ ej boende i kommunen.

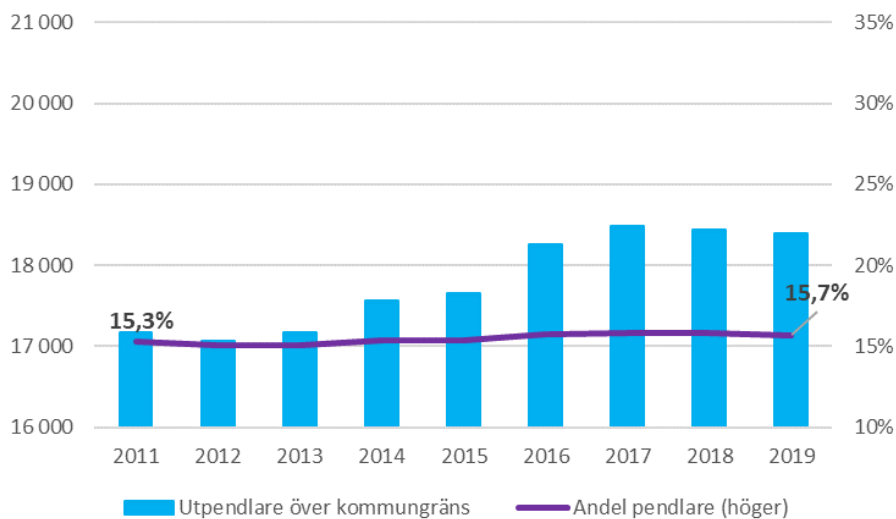
Källa: Umeå Universitet, Roger Marjavaara, 2021.

## Kartläggning

### Pendling i Västernorrland – svag utveckling

#### Aggregerade pendlingsströmmar

Pendlingen har sen 2011 utvecklats positivt i Västernorrland, om än väldigt försiktigt och från låga nivåer. Andelen pendlare (ut över kommungräns) var år 2019 15,7 procent, vilket är knappt hälften av andelen pendlingen i riket – som ligger runt en tredjedel (34 procent).<sup>79</sup>



Figur 6. Förvärsarbetande pendlare (16+) och andelen i Västernorrland.

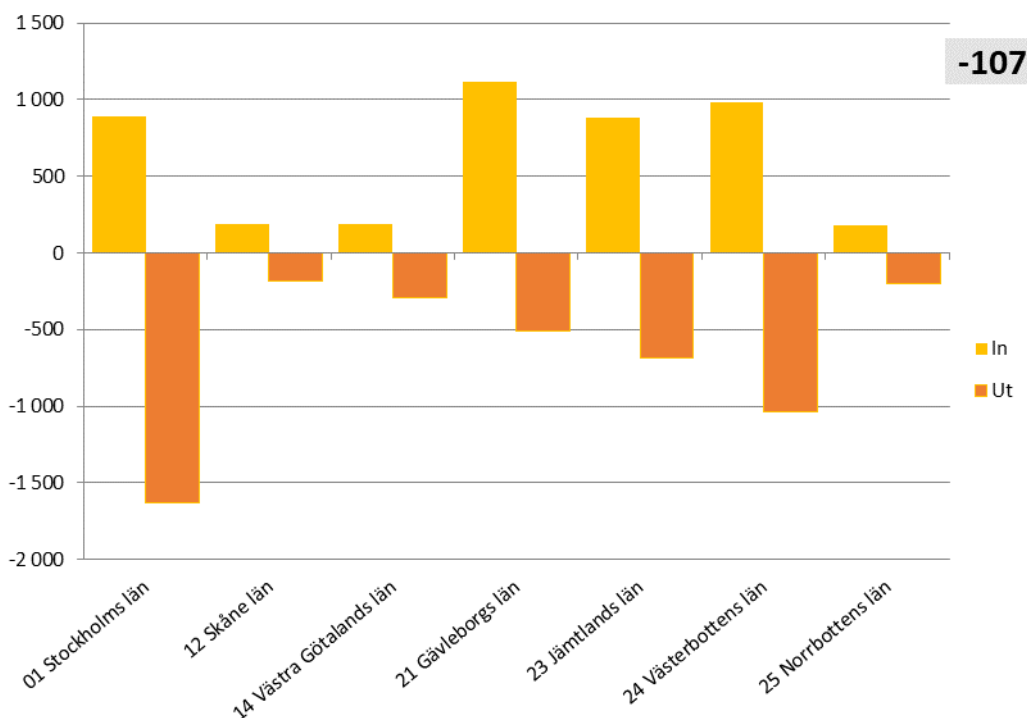
Källa: SCB (RAMS – öppna data), bearbetning Region Västernorrland.

Sen 2011 är det Timrå, Ånge och Härnösand som uppvisar de största ökningarna i andel pendlare, de har ökat med 2,6, 2,5 och 1,7 procentenheter respektive. Örnsköldsvik har en liten ökning om 0,2 procentenheter, medan Kramfors, Sollefteå och Sundsvall har små minskningar med -0,4, -0,3 och -0,0 procentenheter respektive.

Samtidigt är det så att man måste ta hänsyn till om det skett stora förändringar i antalet förvärsarbetande i kommunerna över tid (det påverkar andelen pendlare) och just i Sundsvall har ökningen varit 7 procent. Det innebär att trots att andelen som pendlar gått ner marginellt är det faktiskt ytterligare 339st som pendlar ut 2019 än 2011 i Sundsvall. Det är den näst största ökningen i antal efter Timrå som uppvisar en ökning om 506st personer. Kommuner som haft en förändring med mer än 4 procent av de förvärsarbetande (oavsett ökning eller minskning) utgörs utöver Sundsvall av Timrå med en ökning om 6 procent och Örnsköldsvik med en ökning om 4 procent.

<sup>79</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.20.

Antalsmässigt följer att Härnösand har ökat antalet pendlare med 245st personer, Örnsköldsvik med 132st personer, Ånge med 112st personer, medan Kramfors och Sollefteå har små minskningar om 58 och 50 stycken för respektive kommun.



Figur 7. Pendling över länsgräns (utvalda län) – Västernorrland.<sup>80</sup>

Källa: SCB (RAMS – öppna data), bearbetning Region Västernorrland.

Pendling sker inte bara inom Västernorrland utan såväl utpendling, som inpendling sker även mot övriga län. I figur 7 ses hur in- och utpendling förhåller sig mellan Västernorrland och de län till vilka det primära utbytet sker – ett krav om att minst 190st pendlare i någon av riktningarna sattes för att länet skulle inkluderas i översikten ovan.<sup>81</sup> Västernorrland har mot de redovisade länen ett underskott på 107 personer. Om samtliga län inkluderas i den riktade pendlingen över länsgräns växer underskottet ytterligare till 178 personer. Att ha ett underskott är i sig inget negativt, utan brukar tvärtom kunna vara en indikation på att en kommun, eller län i det här fallet är attraktivt ur ett boende perspektiv – men att vissa jobb möjligheter saknas. Den attraktivitet dessa pendlare satt på länet behöver emellertid upprätthållas, då risken alltid finns att dessa flyttar närmre sin arbetsställe kommun annars.

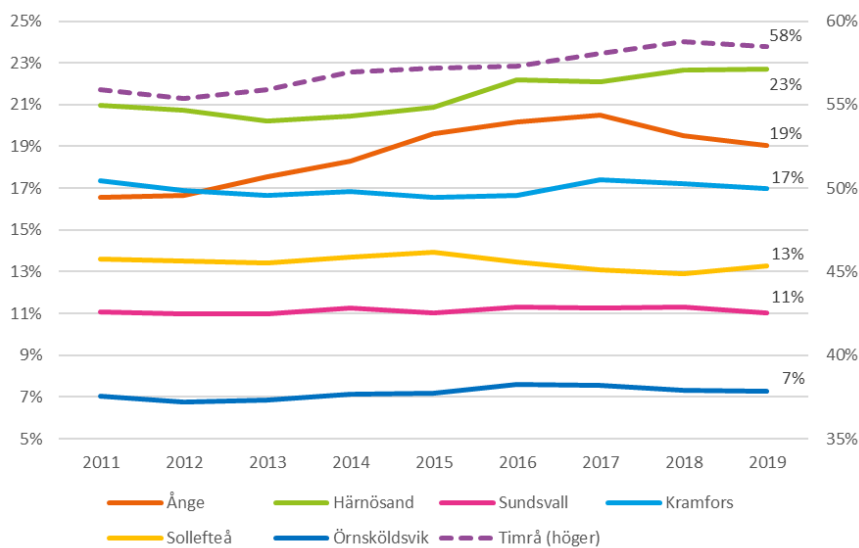
<sup>80</sup> In – inpendling, hur många från respektive län som pendlar in till Västernorrland. Ut – utpendling, hur många som pendlar ut från Västernorrland till respektive län.

<sup>81</sup> Antalet valdes approximativt utifrån paretprincipen – en princip som i strikt mening gör gällande att 20 procent av orsakerna ofta förklarar 80 procent av verkan (ibland kallad 80/20-reglen).

Det kan noteras att cirka hälften av all utpendling till Stockholms län kommer från Sundsvalls kommun, även om samtliga kommuner i länet har ett visst utbyte med Stockholms län. Vad gäller utpendlingen mot Västerbotten, där är det istället Örnsköldsviks kommun som enskilt har över 50 procent av pendlingen. Pendlingen till Jämtland kommer primärt från Sundsvall, Ånge och Sollefteå – där antalet ligger på ungefär samma nivå från de tre kommunerna.

### Pendling över kommungräns per kommun

Vad gäller nivån på pendlingen (andelen som pendlar) så är den högst ojämlig mellan kommunerna, detta är dels ett resultat av länets geografi (lokalisering och yta på kommunerna). Men den övergripande pendlingsutvecklingen hålls tillbaka av att Västernorrland dels lider av en bristfällig infrastruktur i vissa avseenden (som inte funktionellt överbryggat de geografiska avstånden) och därtill ett kollektivtrafiksystem som inte är tillräckligt konkurrenskraftigt. Den samlade funktionaliteten får alltså anses vara förhållandevis låg i förhållande till potentialen och därmed starkt bidra till överlag låga utfall för Västernorrlands vad gäller pendling.



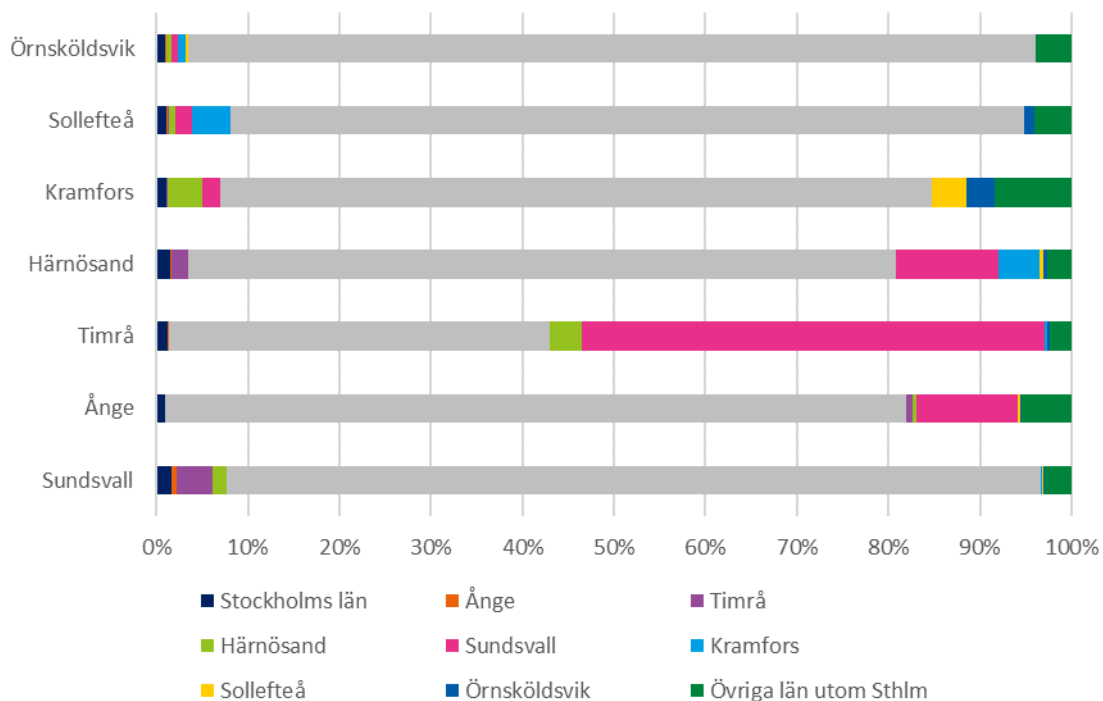
Figur 8. Förvärvsarbetande (ut)pendlare (16+) över kommungräns.

Källa: SCB (RAMS – öppna data), bearbetning Region Västernorrland.

I figur 8, ses den ojämna pendlingen i länet per kommun – Örnsköldsvik ligger lägst på 7 procent (avläses på vänstra axeln), medan Timrå ligger högst på hela 58 procentenheter (kommunens värde avläses på den högra axeln - då värdet avviker kraftigt från de övriga krävs en egen skala för att visualisera utvecklingen, för tydlighets skull har även Timrås serie streckats för att ytterligare markera detta). En intressant iakttagelse är att pendlingen ut från Sundsvall är högre än för Örnsköldsvik, detta trots att Sundsvall har en betydligt större arbetsmarknad – med andra ord är Sundsvall faktiskt också beroende av det går bra i de kommuner som dess befolkning pendlar till.

En hög både in- och utpendling är inget negativt, utan visar tvärtom på att en kommun befinner sig på en dynamisk lokal arbetsmarknad.<sup>82</sup>

Figur 9 visar samma sak som figur 8 men mindre tydligt (andelen som pendlar över kommungräns), vad som dock särredovisas i figur 8 är i vilken kommun den förvärvsarbetande befolkningen i respektive kommun arbetar i. Andelen som arbetar i samma kommun som man är folkbokförd i är grå-markerad för respektive kommun – med andra ord visar färgerna vilken kommun man arbetar i om man inte arbetar i hemkommunen.



Figur 9. Utpendling för nattbefolkningen i Västernorrlands kommuner (2019).

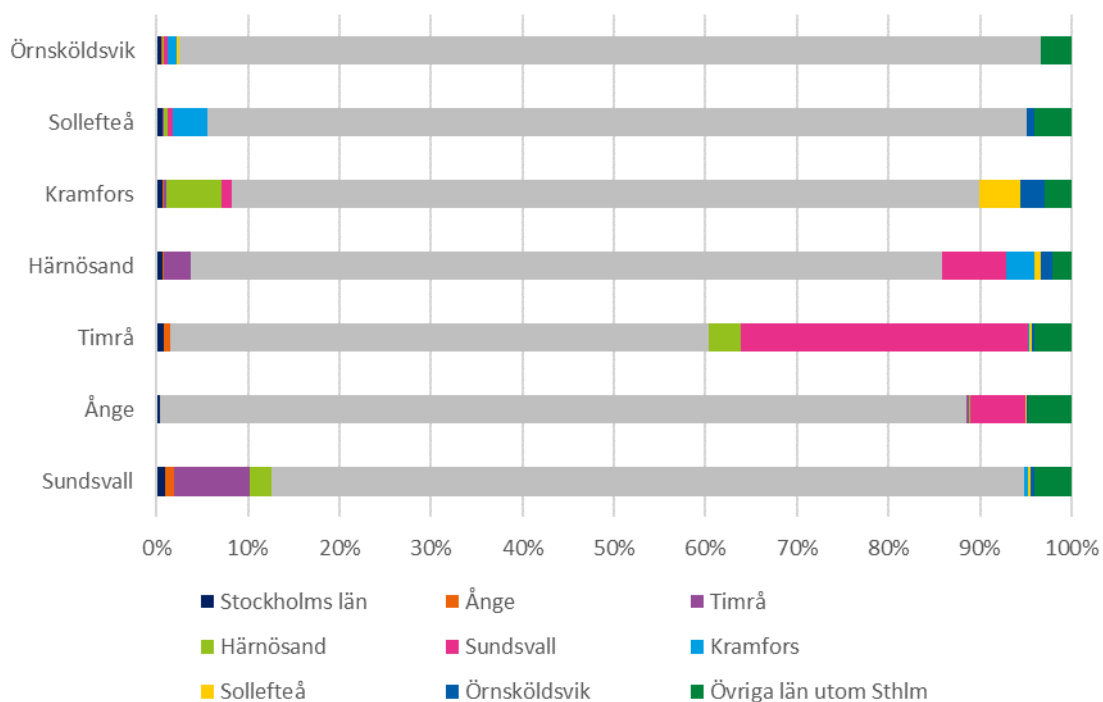
Källa: SCB (RAMS – öppna data), bearbetning Region Västernorrland.

Som kan utläsas av figur 9, pendlar majoriteten av Timrås förvärvsarbetande ut från kommunen, hälften av alla förvärvsarbetande pendlar till Sundsvall. Denna pendlingsström till Sundsvall utgör i sin tur 8,3 procent av *dagbefolkningen*<sup>83</sup> i Sundsvall (som kan utläsas av figur 10) – vilket innebär ett ömsesidigt beroende bland kommunerna. Sundsvall är beroende av arbetskraften från Timrå och Timrå är beroende av skatteintäkterna som genereras av arbetstillfällena i Sundsvall. Från de andra två

<sup>82</sup> SKL, *Pendlare utan gränser?*, s.24.

<sup>83</sup> *Dagbefolkning* = antalet förvärvsarbetande personer som arbetar i kommunen (inte antalet som bor där).

kommunerna som ingår i Sundsvalls lokala arbetsmarknad, Härnösand och Ånge sker även viss pendling till Sundsvall. En intressant observation rör Kramfors, där kommunens utpendling till Härnösand, Sollefteå och Örnsköldsvik alla är ungefär lika stora – pendlingen till Härnösand och Sollefteå är identiska, endast fem personer skiljer dem åt med fördel Härnösand på 325st. Till Örnsköldsvik är antalet som pendlar ut 266st. Bilagorna D-J innehåller stapeldiagram likt figur 7, men den riktade pendlingen uppdelad per kommun till kommuner i Västernorrland och dess angränsande kommuner. Ovan siffror rörande Kramfors finns exempelvis redovisade i bilaga E.



Figur 10. Inpendling för dagbefolkningen i Västernorrlands kommuner (2019).

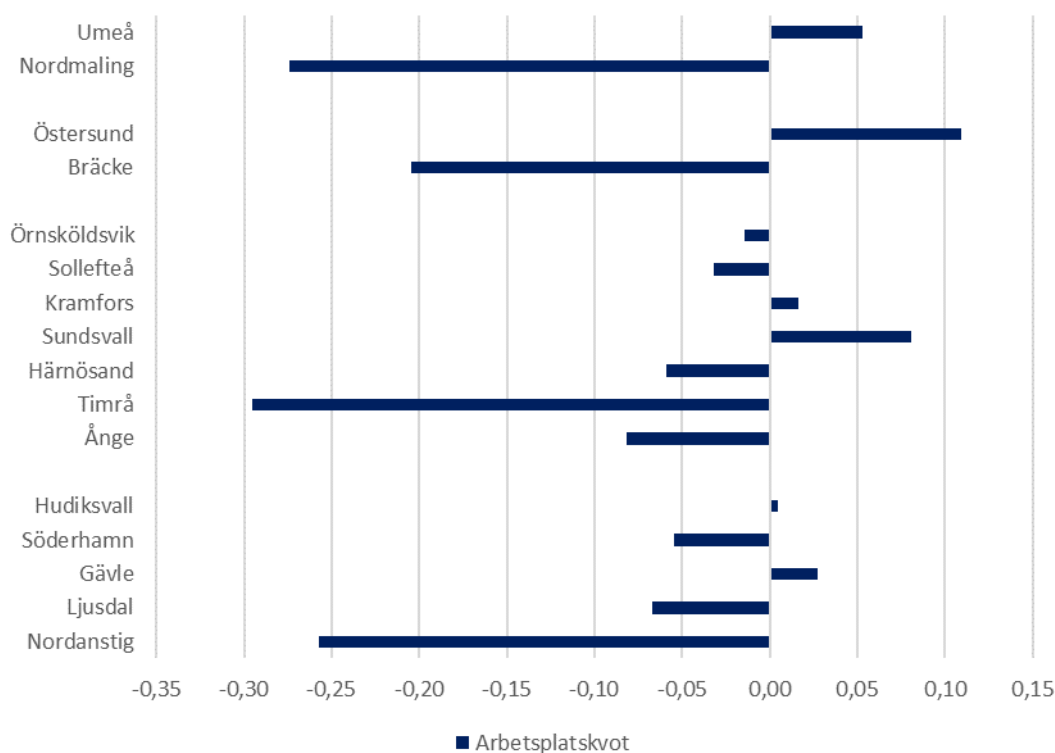
Källa: SCB (RAMS – öppna data), bearbetning Region Västernorrland.

Figur 10 visar alltså vart dagbefolkningen i respektive kommun bor, andelen som är grå-markerad är alltså de förvärvsarbetande i respektive kommun som också bor i kommunen.

Förhållandet mellan dagbefolkningen (boende i kommunen som också jobbar i kommunen och inpendlare) och *nattbefolkningen*<sup>84</sup> (alla förvärvsarbetande som är folkbokförda i kommunen) är ett nyckeltal som benämns *arbetsplatskvot*. Arbetsplatskvoten visar om det totalt sett sker ett flöde in eller ut av arbetskraft till ett

<sup>84</sup> *Nattbefolkning* = antalet förvärvsarbetande personer som bor i kommunen (inte antalet som arbetar där).

visst område. En arbetsplatskvot som är större än 1 för ett område innebär att det är fler som arbetar i detta område jämfört med hur många förvärvsarbetande som bor där. I figur 10 har dock värdet 1 subtraherats (dragits av) från respektive arbetsplatskvot för att få en visualisering som tydligt visar om nettot är negativt (egentligen  $<1$ ) – här tolkat som  $<0$ , eller positivt ( $>1$ ) – här visualiserat som  $>0$ .



Figur 11. Justerad arbetsplatskvot för utvalda kommuner runt Västernorrlands geografi (2019).

Källa: SCB (RAMS – öppna data), bearbetning Region Västernorrland.

Som tydligt framgår är det alltså en större dagbefolkning i länens regionala centrum (Umeå, Östersund, Sundsvall och Gävle). Men intressant nog har både Kramfors och Hudiksvall en svag positiv kvot. En grov tolkning är att ett större positivt tal innebär att i denna kommun tenderar man att arbeta i, medan ett starkt negativt tal innebär att kommunen mer ses som en attraktiv boendekommun och utpendlingskommun.

### Pendling uppdelat på branscher

Som vi sett finns ett stort utbyte av de förvärvsarbetande mellan speciellt Timrå och Sundsvall, men ett något större utbyte finns även för Härnösand och Kramfors. Därav kan det vara intressant för en boendekommun att se inom vilka branscher i andra kommuner som man är beroende av, och för arbetsställekommunen att se inom vilka branscher man är beroende av inpendlingen för arbetskraftsförsörjningen. Statistiken kommer redovisas utifrån boendekommunens perspektiv. Vill man som en viss kommun se inom vilka branscher man har inpendling, får man titta under respektive kommun, leta upp figuren för sin egen kommun och sedan summera dessa siffror om man önskar en total.

Pendlingen på bransch studeras utifrån den aktuella svenska näringsindelningen (SNI 2007) och den högsta nivån i denna, den så kallade *avdelningsnivån* som utgörs av bokstäver och kan benämnas SNI1-nivån. På denna nivå finns 21 olika branschaggregat eller så kallade avdelningar. När pendlingsströmmarna emellertid är låga blir det snabbt få pendlare per bransch (avdelning) och sekretess uppstår. Därför kommer vissa pendlingsströmmar mellan kommuner inom Västernorrland behöva aggregeras ytterligare från branschnivån (avdelningsnivå) till fyra primära inriktningar<sup>85</sup>. I vissa fall redovisas dock pendlingen på avdelningsnivå när det bara är enstaka branscher som faller inom sekretess, branscher med värdet "0" kan i praktiken vara "0", men även upp till och med "3" – "3" och nedåt är alltså ansatt som ett gränsvärde för om en redovisning på enskilda bransch går att göra eller ej.

För Ånge, Sundsvalls och Sollefteås del redovisas även pendlingen mot Jämtland, för Sundsvalls redovisas även pendling till Gävleborg. För Örnsköldsvik redovisas pendlingen till Västerbotten. Därtill redovisas pendlingen per bransch till Stockholms län för de kommuner där utpendlingen till Stockholms län utgör mer än 10 procent av pendlarna – detta är fallet för Sundsvalls och Örnsköldsviks kommuner.

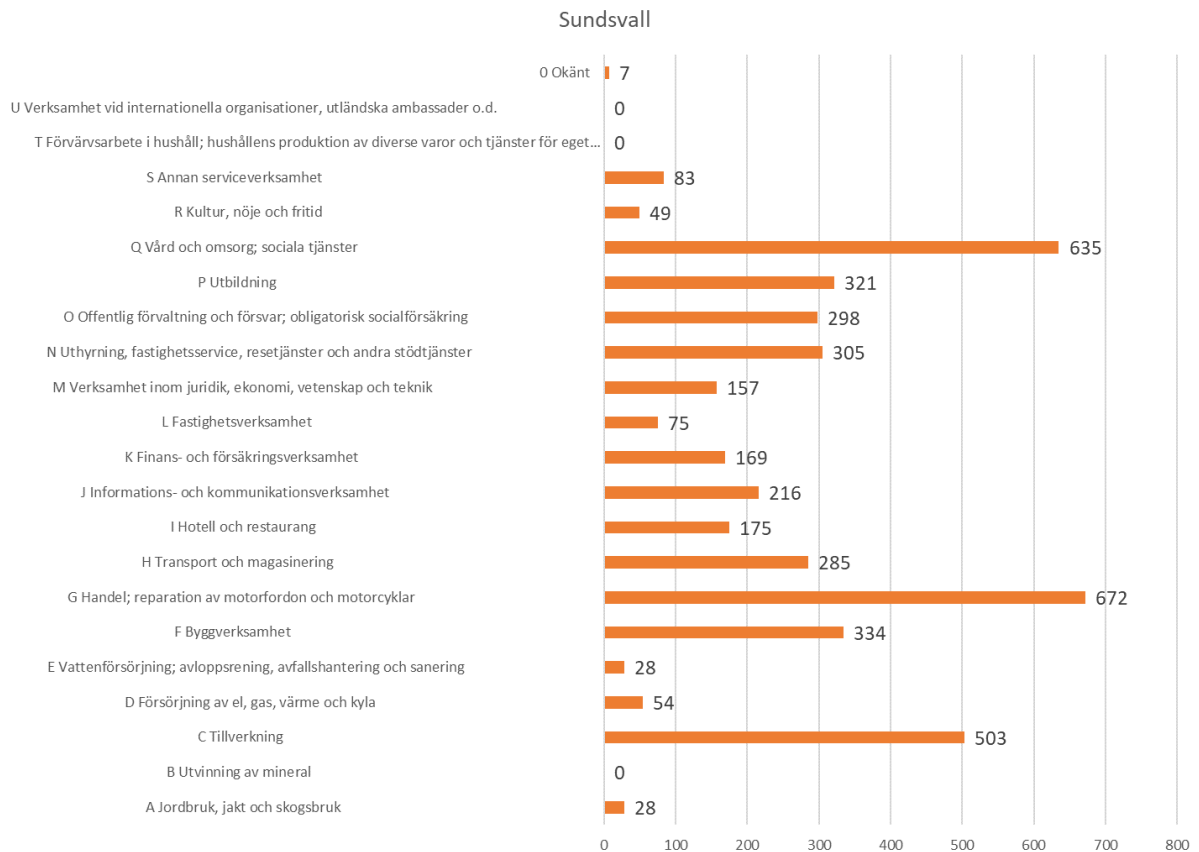
---

<sup>85</sup> **Privata tjänster** är ett aggregat av: G – Handel, H – Transport, I – Hotell och restaurang, J – Informations- och kommunikationsverksamhet, K – Finans- och försäkringsverksamhet, L – Fastighetsverksamhet, M – Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik, N – Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster, S – Annan serviceverksamhet, T – Förvärvsarbetande i hushåll och 0 – Okänt.

**Offentliga tjänster** är ett aggregat av: O – Offentlig förvaltning och försvar, P – Utbildning, Q – Vård och omsorg, sociala tjänster, R – Kultur, nöje, fritid och U – Verksamhet vid internationella organisationer.

**Industri** är ett aggregat av: B – Utvinning av mineral, C – Tillverkning, D – Försörjning av el, gas, värme och kyla, E – Vattenförsörjning, avloppsrening, avfallshantering och sanering, F – Byggverksamhet.

*Timrå kommun - Utpendling*



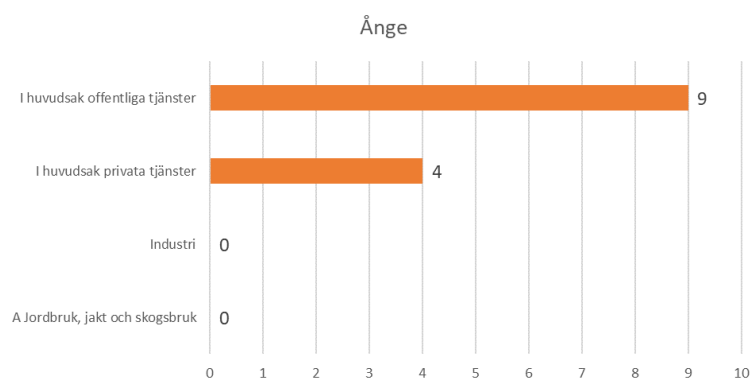
Figur 12. Nattbefolkning (utpendling) i Timrå som arbetar inom Sundsvalls kommun – redovisat per bransch (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



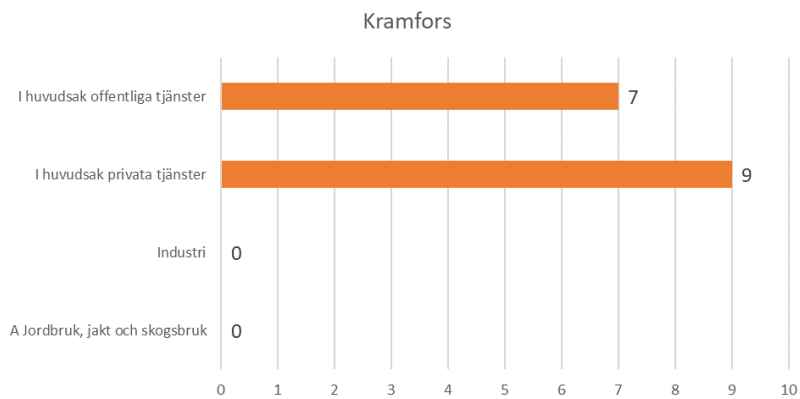
Figur 13. Nattbefolkning (utpendling) i Timrå som arbetar inom Härnösands kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



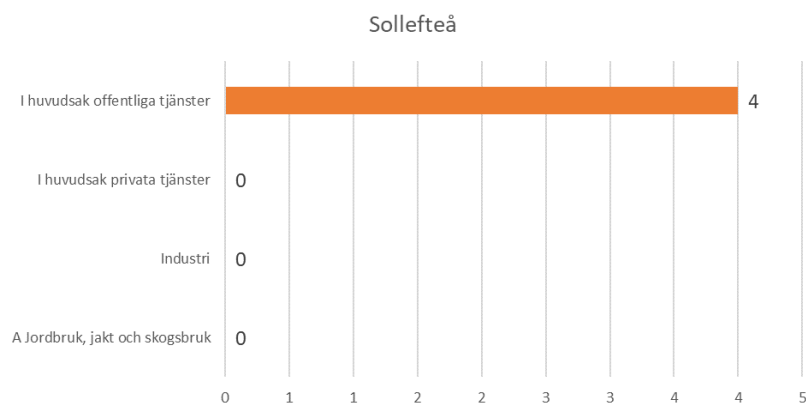
Figur 14. Nattbefolkning (utpendling) i Timrå som arbetar inom Ånge kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



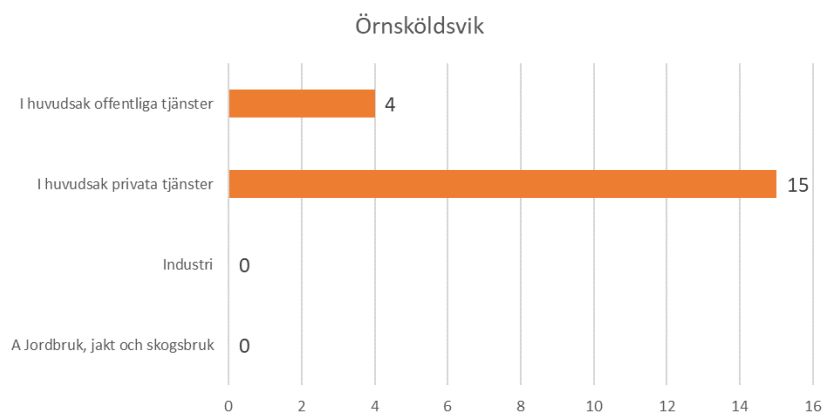
Figur 15. Nattbefolkning (utpendling) i Timrå som arbetar inom Kramfors kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 16. Nattbefolkning (utpendling) i Timrå som arbetar inom Sollefteå kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 17. Nattbefolkning (utpendling) i Timrå som arbetar inom Örnsköldsviks kommun (2019).

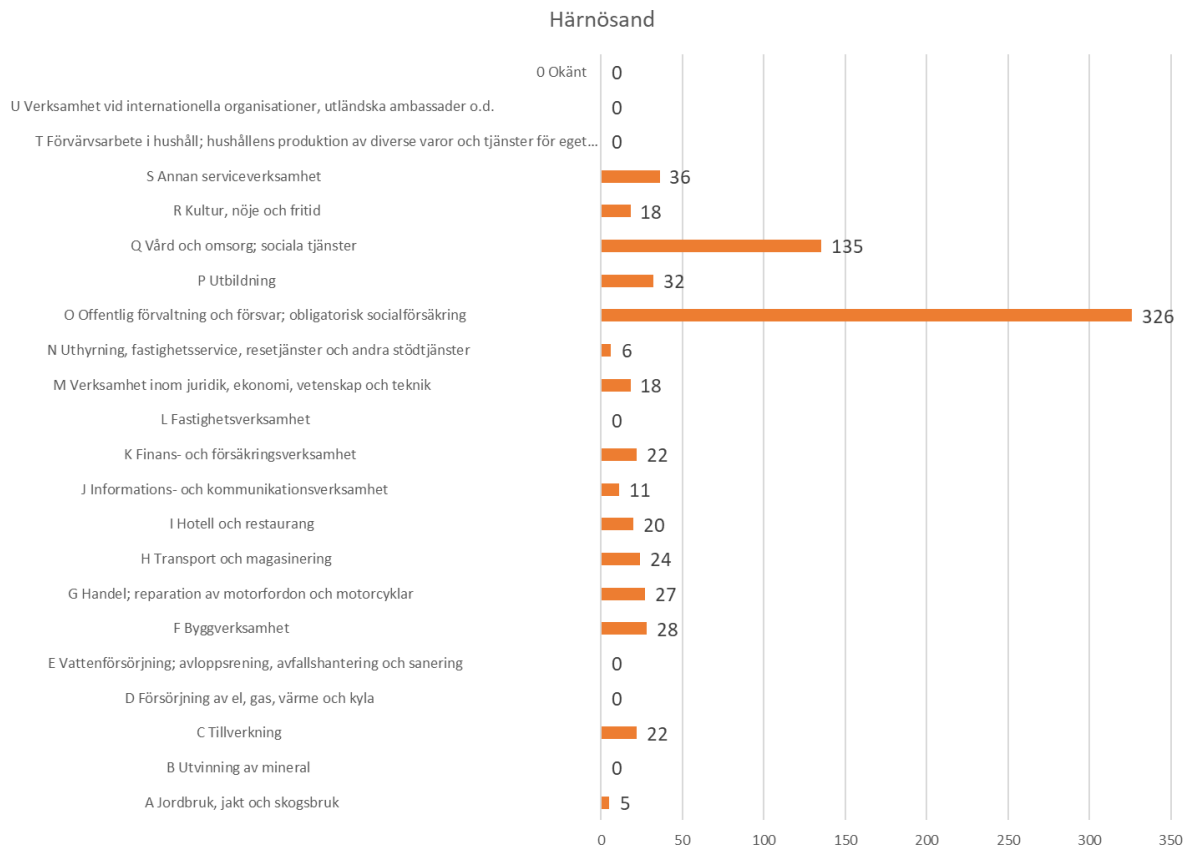
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

*Sundsvalls kommun – Utpendling*



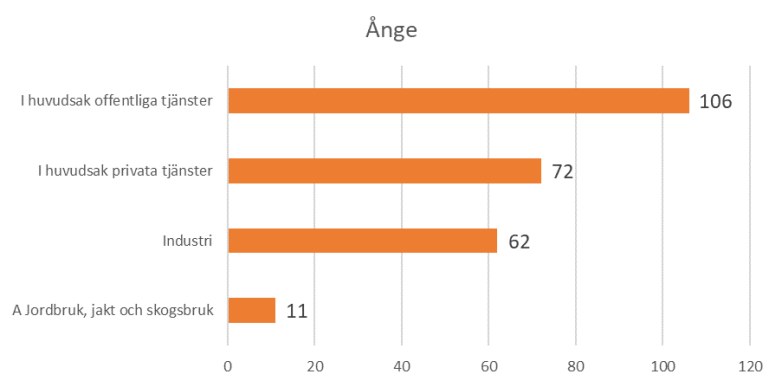
*Figur 18. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Timrå kommun (2019).*

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 19. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Härnösands kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 20. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Ånge kommun (2019).

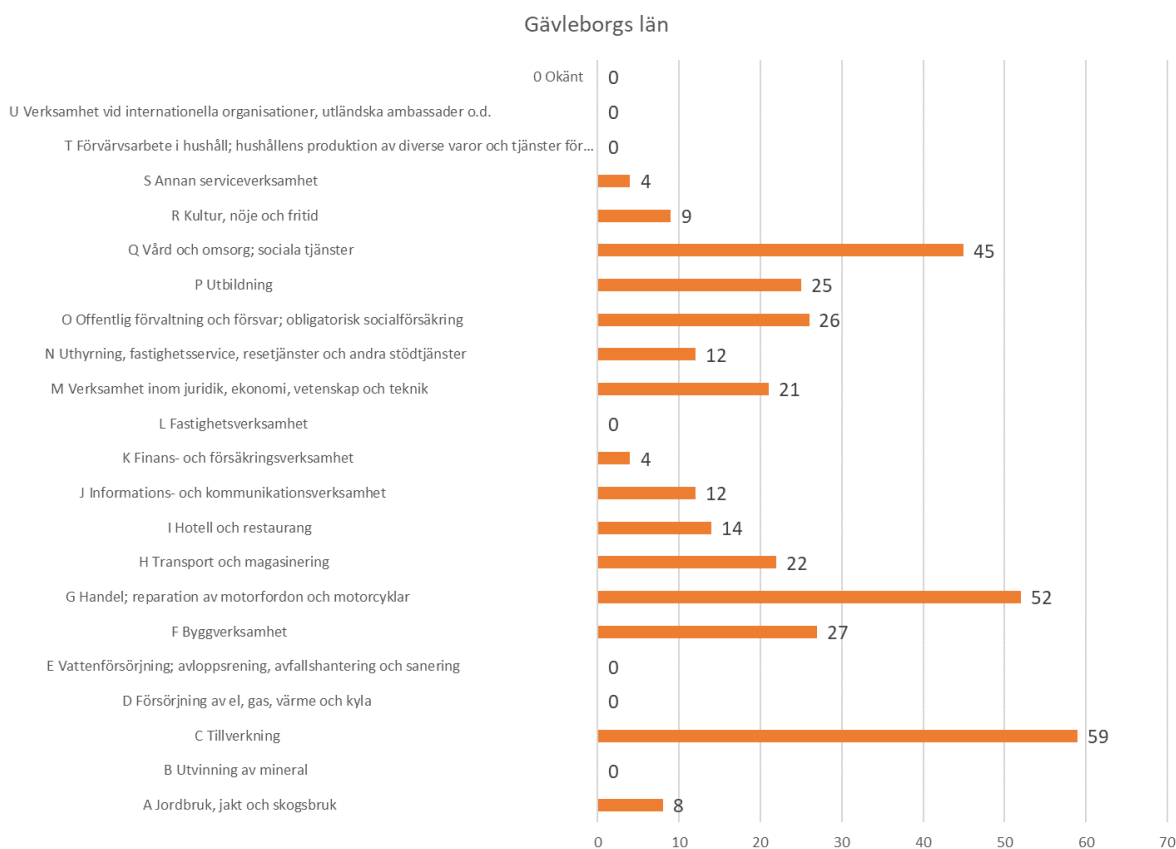
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 21. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Jämtlands län (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

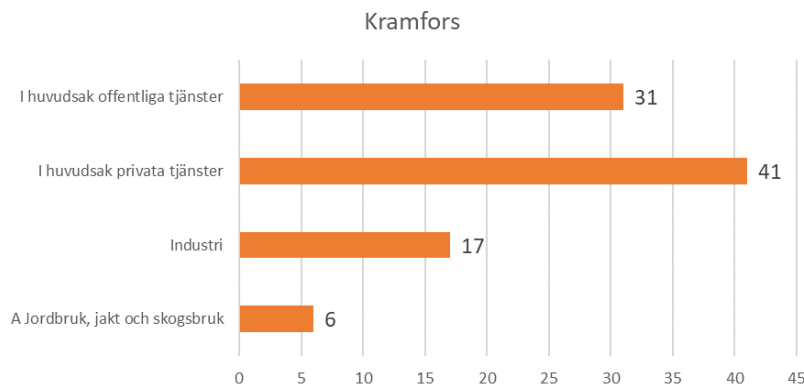
Till Jämtlands län går 50 procent av pendlingen till Östersunds kommun (100+). Resterande pendling är mer spridd, ett 20-tal går till Bräcke kommun.



Figur 22. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Gävleborgs län (2019).

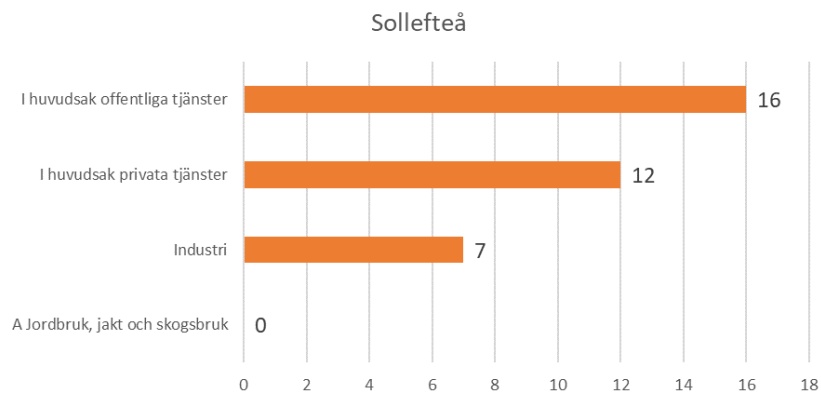
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Sundsvalls utpendling till Gävleborg är relativt spridd, cirka 30 procent pendlar till Hudiksvall, nästan lika stor andel pendlar till Nordanstig.



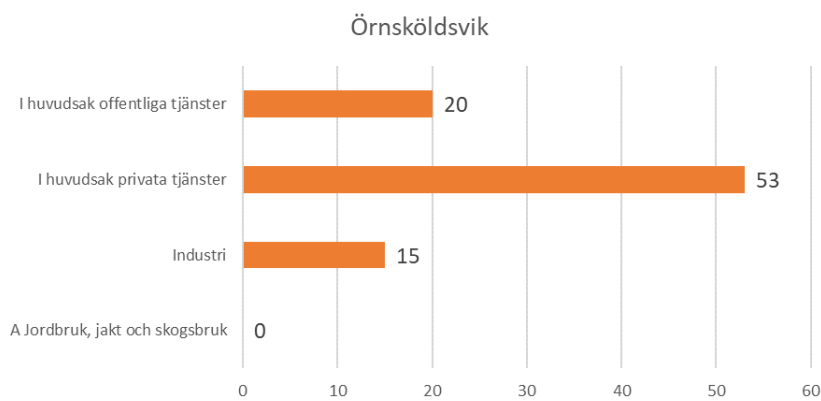
Figur 23. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Kramfors kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 24. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Sollefteås kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 25. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Örnsköldsviks kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 26. Nattbefolkning (utpendling) i Sundsvall som arbetar inom Stockholms län (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

*Ånge kommun – Utpendling*



*Figur 27. Nattbefolkning (utpendling) i Ånge som arbetar inom Sundsvalls kommun (2019).*

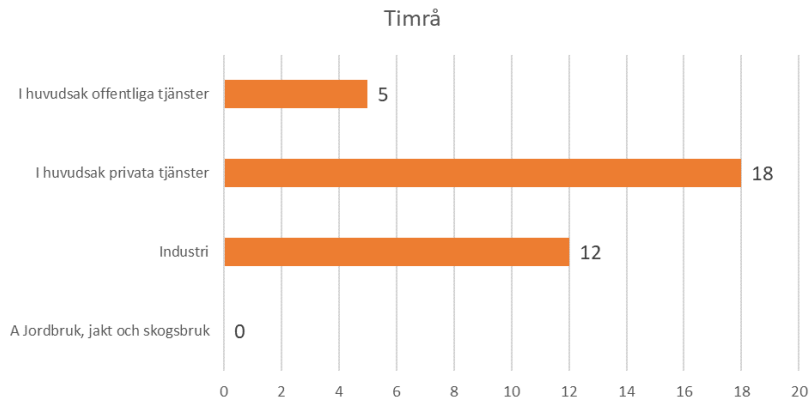
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 28. Nattbefolkning (utpendling) i Ånge som arbetar inom Jämtlands län (2019).

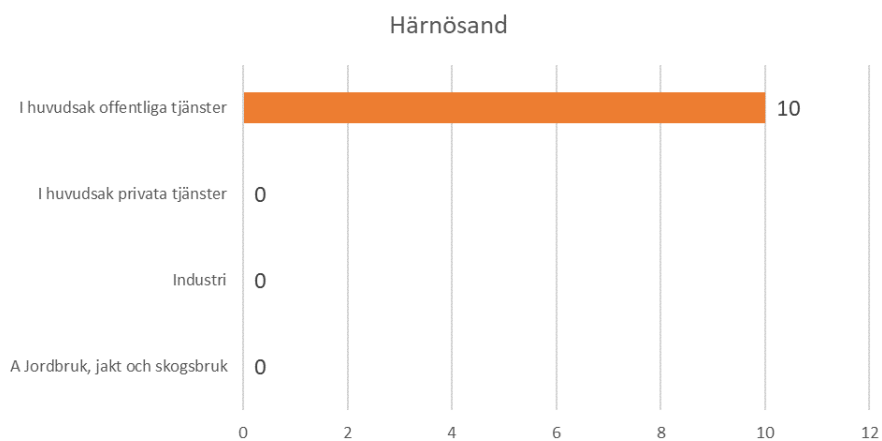
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Cirka 75 procent av pendlingen in i Jämtland går till Östersund och Bräcke, bland dessa kommuner är pendlingen i sin tur jämt fördelad i antal. Något fler arbetar dock inom offentlig förvaltning bland de som pendlar till Bräcke, till Östersund är det något fler som arbetar inom Industri och i huvudsak privata tjänster.



Figur 29. Nattbefolkning (utpendling) i Ånge som arbetar inom Timrå kommun (2019).

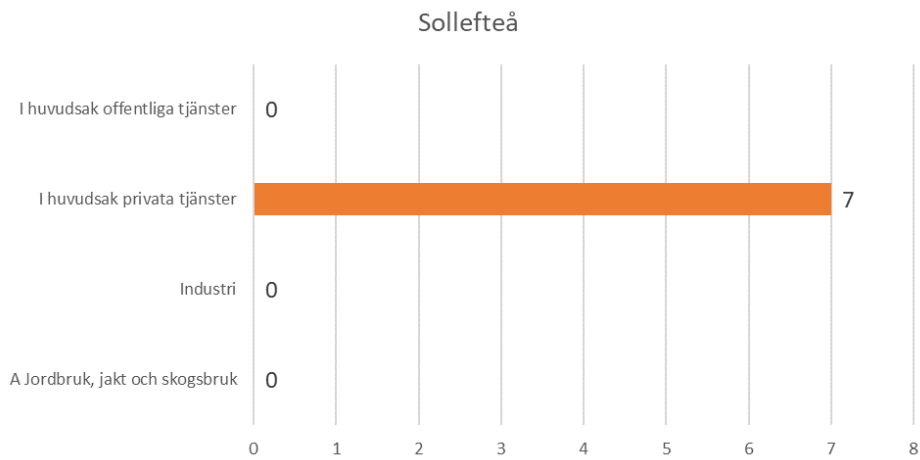
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 30. Nattbefolkning (utpendling) i Ånge som arbetar inom Härnösands kommun (2019).

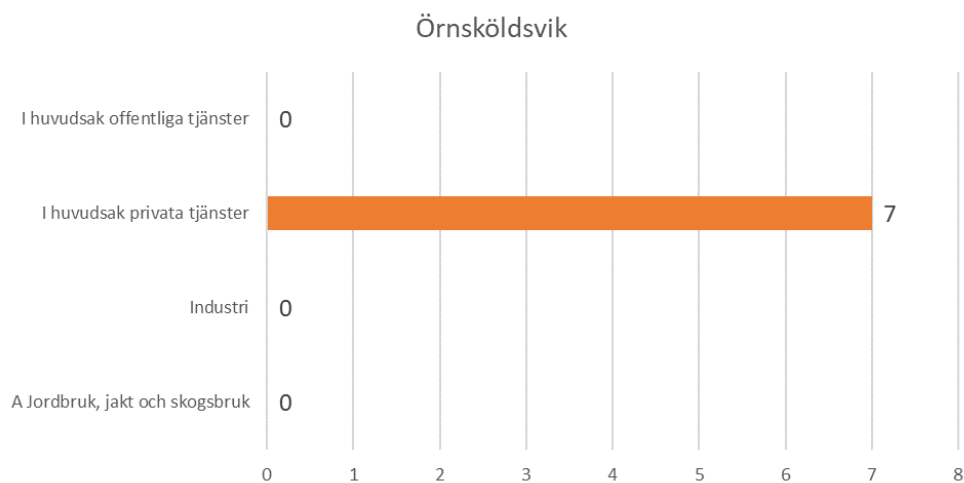
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Till Kramfors är det bara fem stycken som pendlar ut, då ingen kategori innehåller fler än tre stycken, presenteras ingen figur över pendlingen från Ånge till Kramfors.



Figur 31. Nattbefolkning (utpendling) i Ånge som arbetar inom Sollefteås kommun (2019).

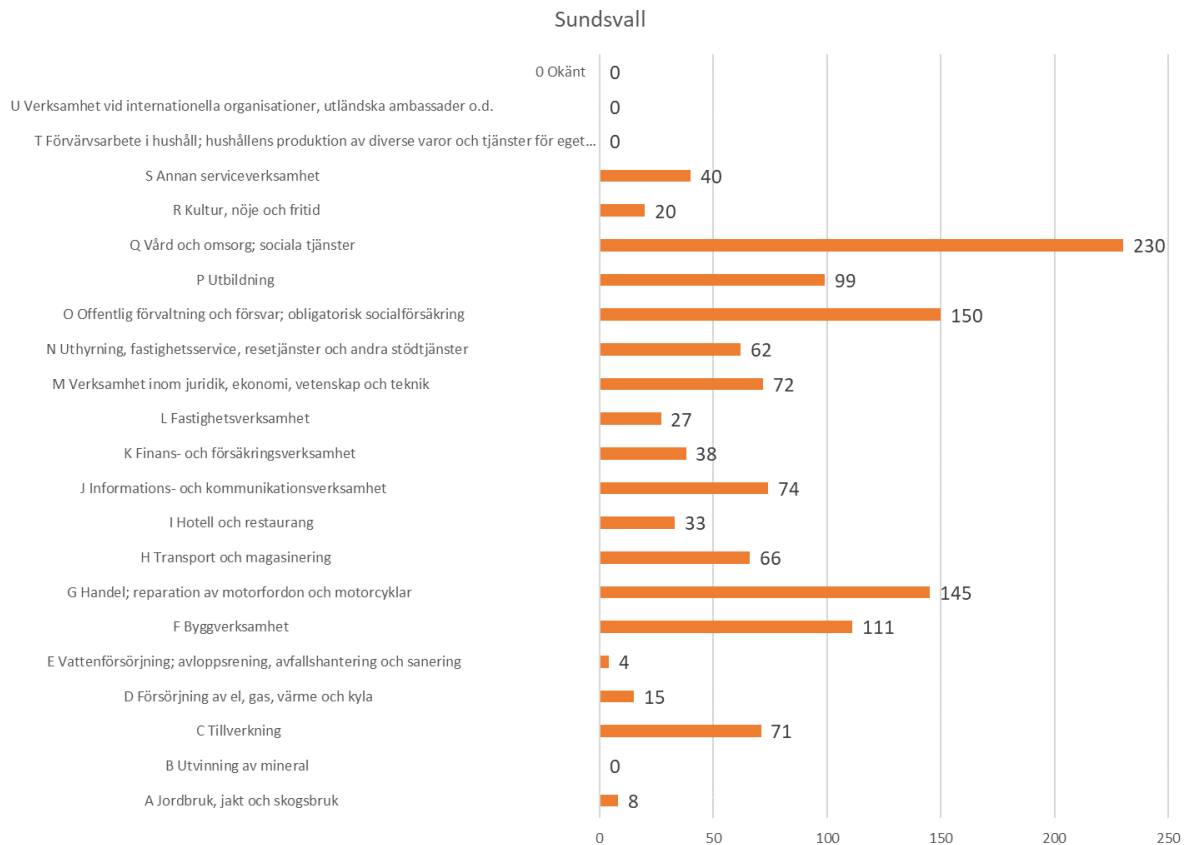
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 32. Nattbefolkning (utpendling) i Ånge som arbetar inom Örnsköldsviks kommun (2019).

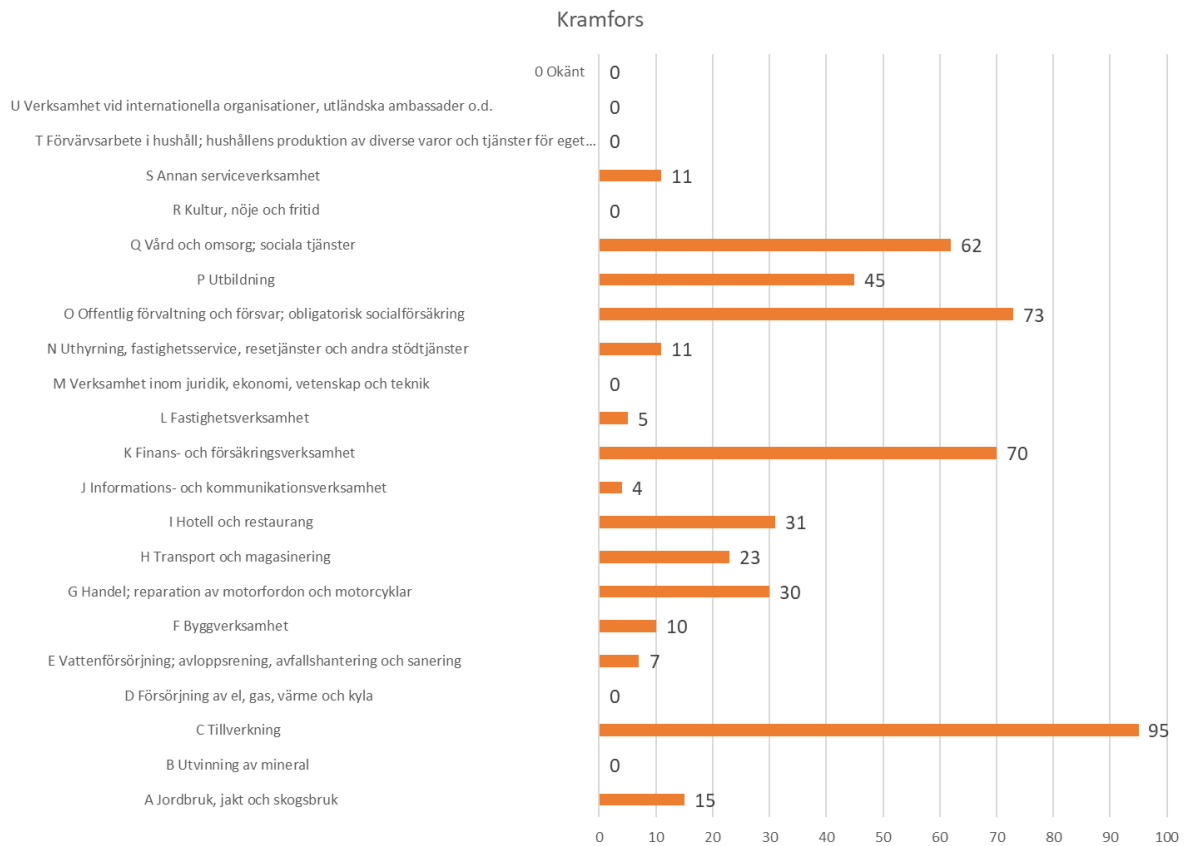
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

*Härnösands kommun – Utpendling*



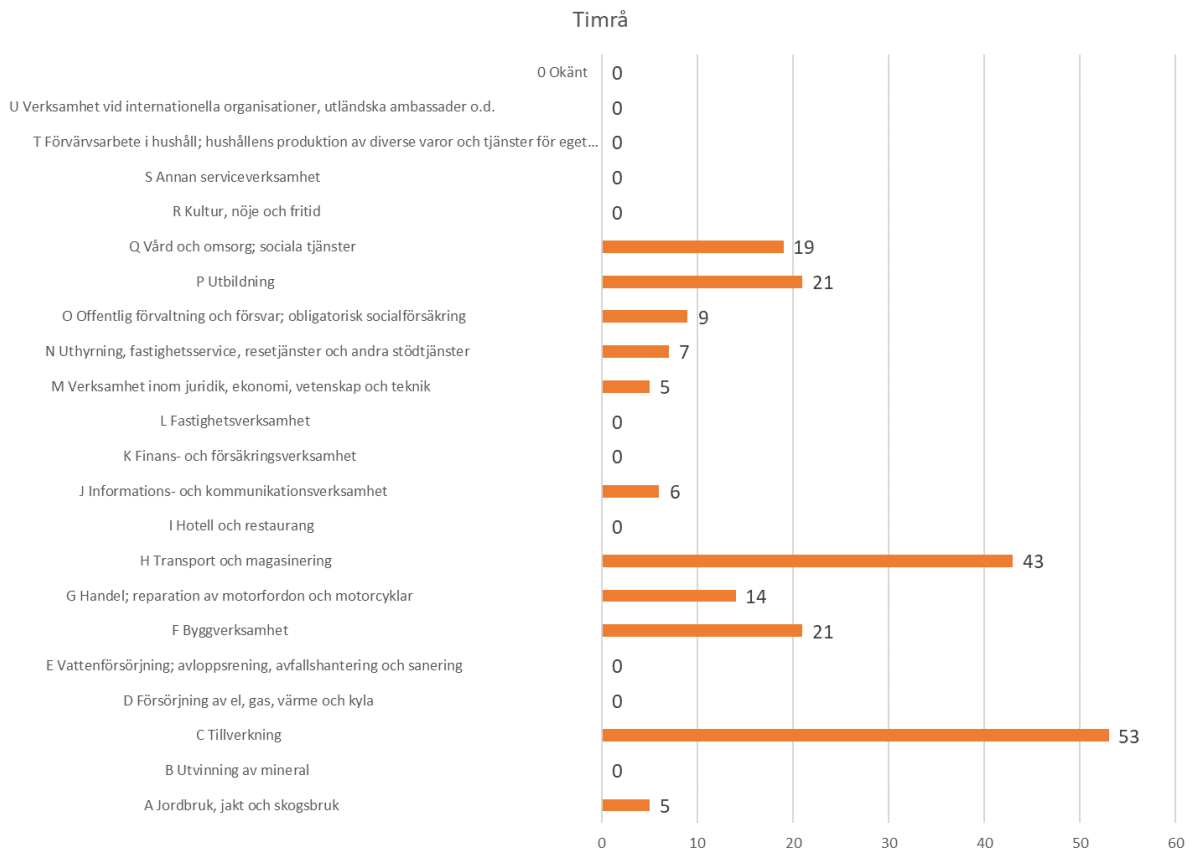
*Figur 33. Nattbefolkning (utpendling) i Härnösand som arbetar inom Sundsvalls kommun (2019).*

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 34. Nattbefolkning (utpendling) i Härnösand som arbetar inom Kramfors kommun (2019).

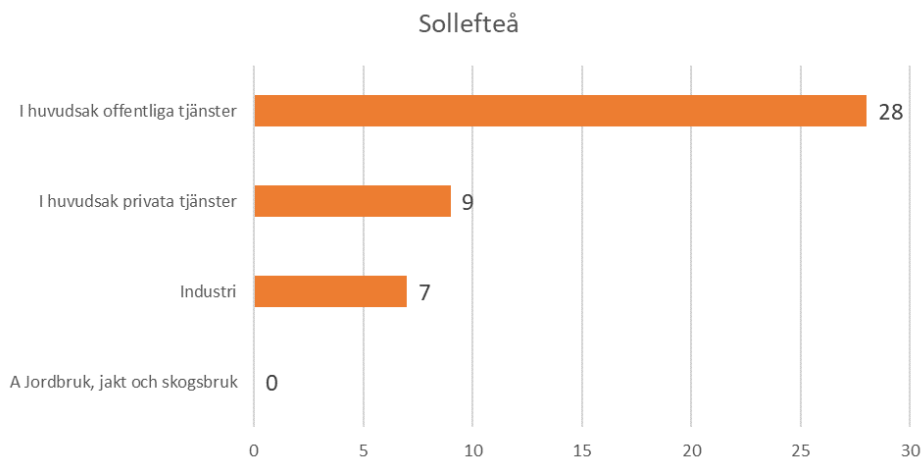
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 35. Nattbefolkning (utpendling) i Härnösand som arbetar inom Timrå kommun (2019).

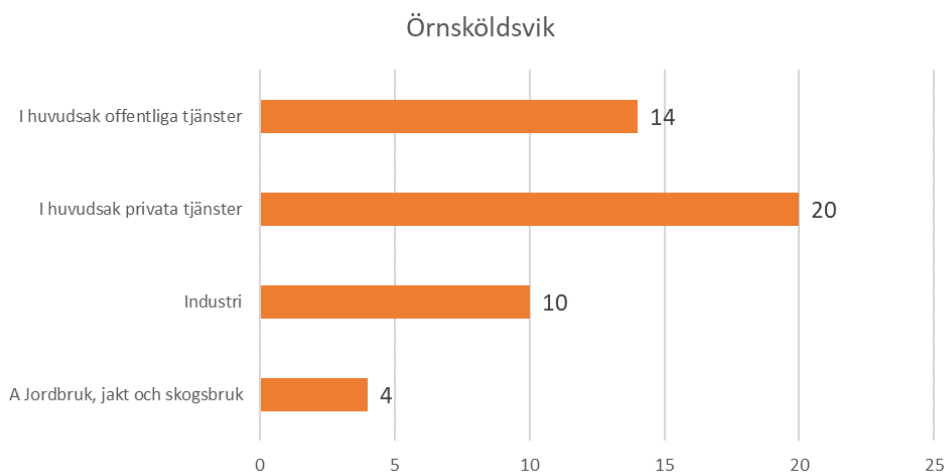
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Till Ånge är det bara sex stycken som pendlar ut, då ingen kategori innehåller fler än tre stycken, presenteras ingen figur över pendlingen från Härnösand till Ånge.



Figur 36. Nattbefolkning (utpendling) i Härnösand som arbetar inom Sollefteå kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 37. Nattbefolkning (utpendling) i Härnösand som arbetar inom Örnsköldsviks kommun (2019).

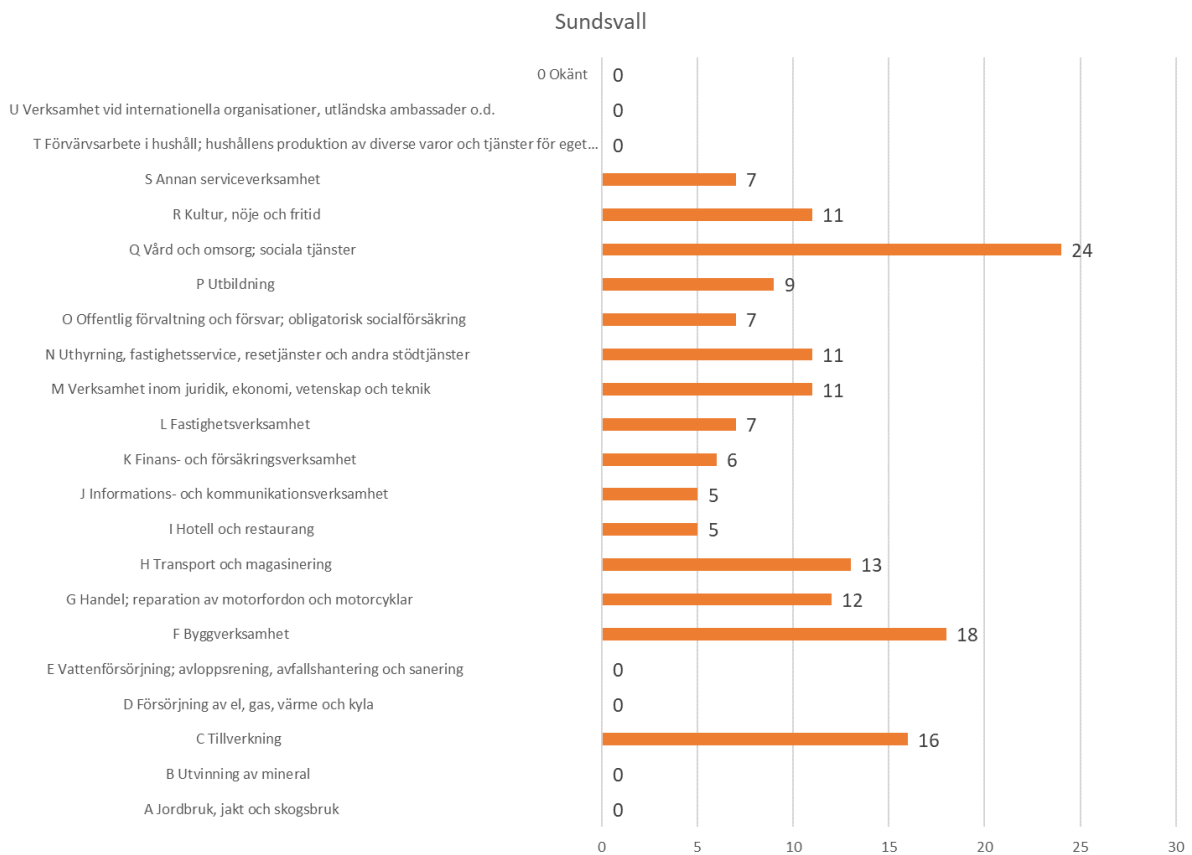
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

*Kramfors kommun – Utpendling*



Figur 38. Nattbefolkning (utpendling) i Kramfors som arbetar inom Härnösands kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



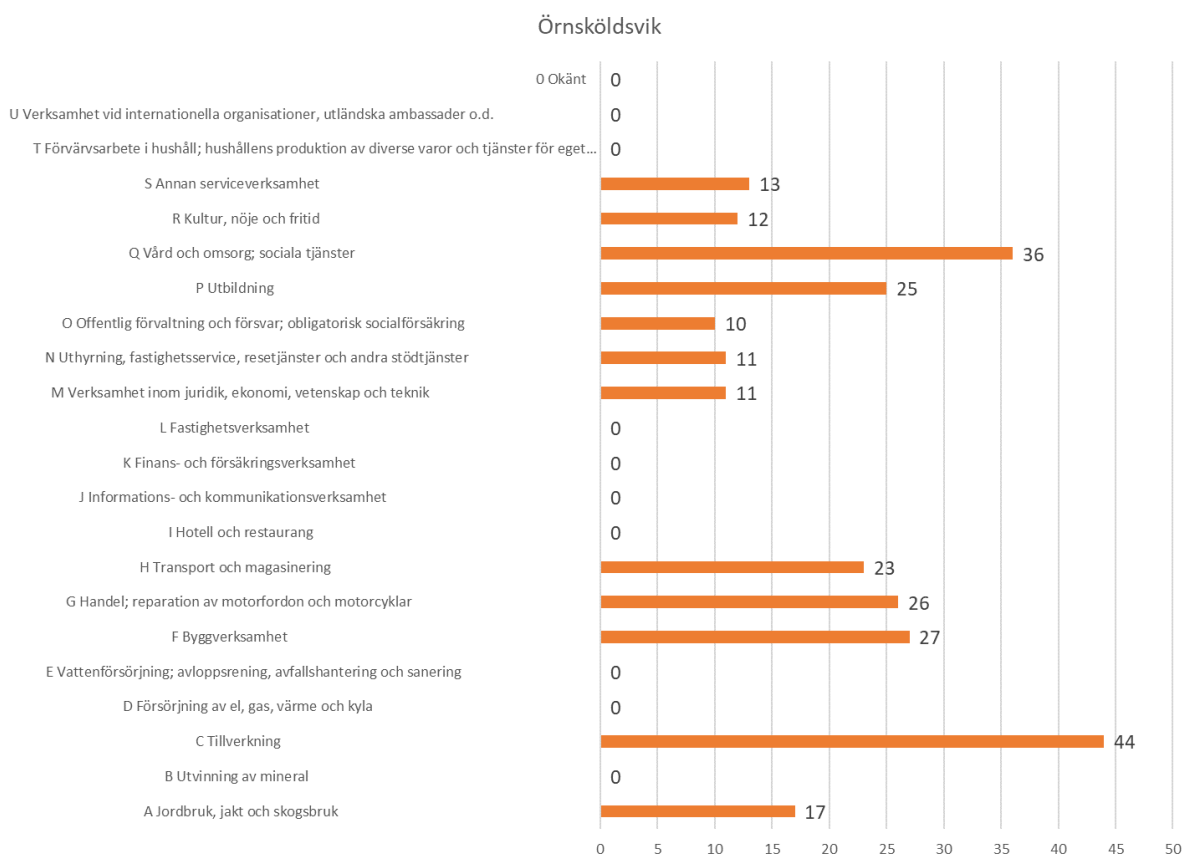
Figur 39. Nattbefolkning (utpendling) i Kramfors som arbetar inom Sundsvalls kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 40. Nattbefolkning (utpendling) i Kranfors som arbetar inom Sollefteå kommun (2019).

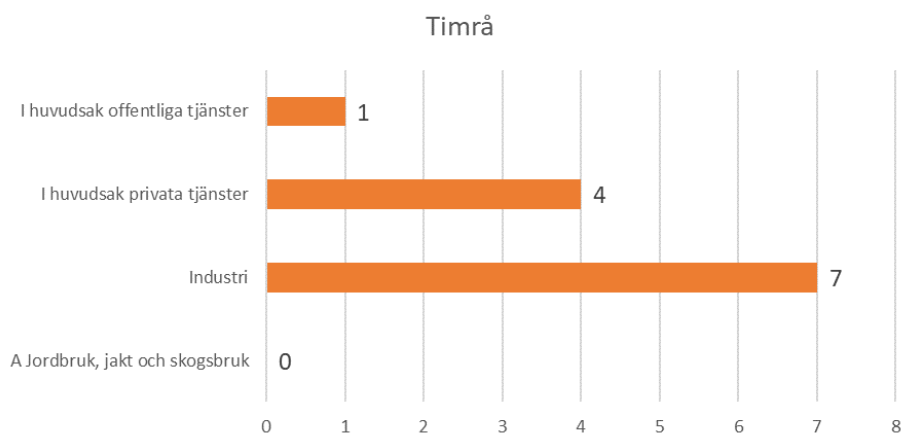
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 41. Nattbefolkning (utpendling) i Kramfors som arbetar inom Örnsköldsviks kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Till Ånge är det bara två stycken som pendlar ut, då därmed ingen kategori innehåller fler än tre stycken, presenteras ingen figur över pendlingen från Kramfors till Ånge.



Figur 42. Nattbefolkning (utpendling) i Kramfors som arbetar inom Timrå kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

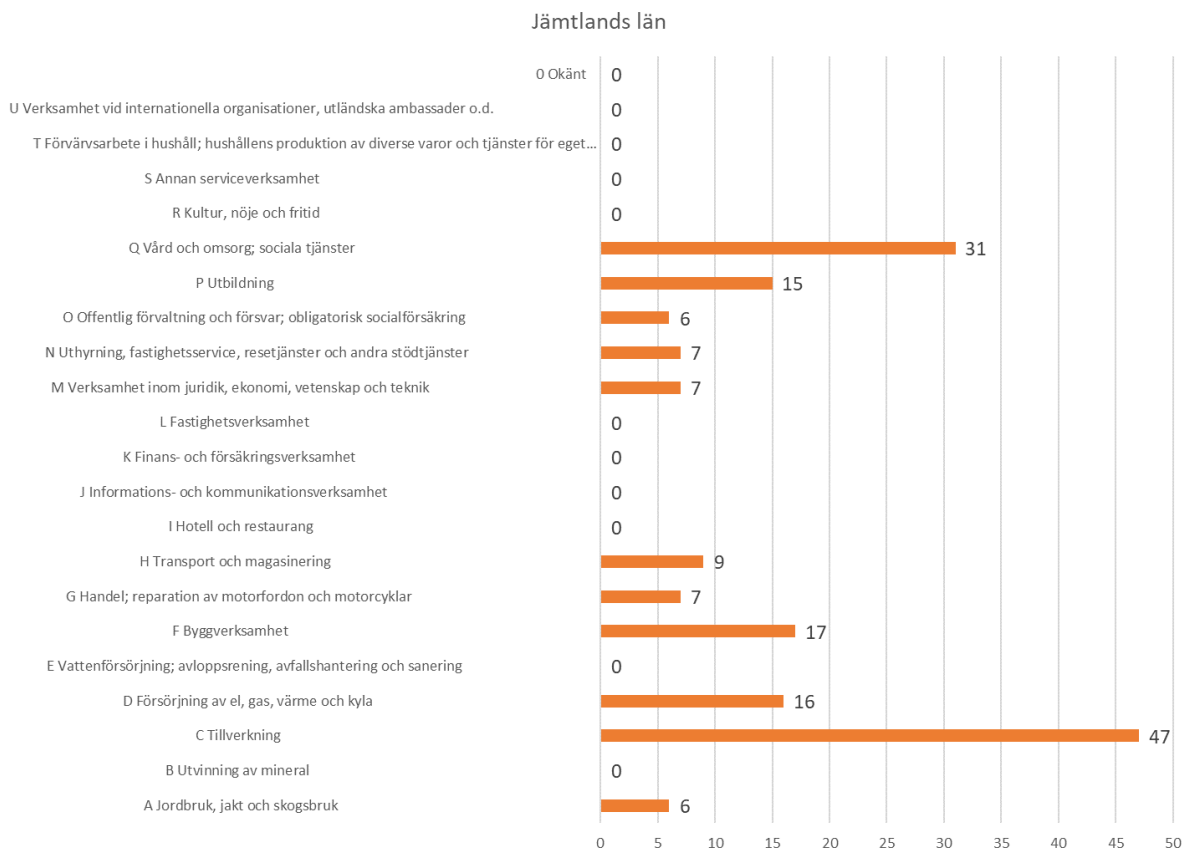
*Sollefteå kommun – Utpendling*



Figur 43. Nattbefolkning (utpendling) i Sollefteå som arbetar inom Kramfors kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodatab), bearbetning Region Västernorrland.

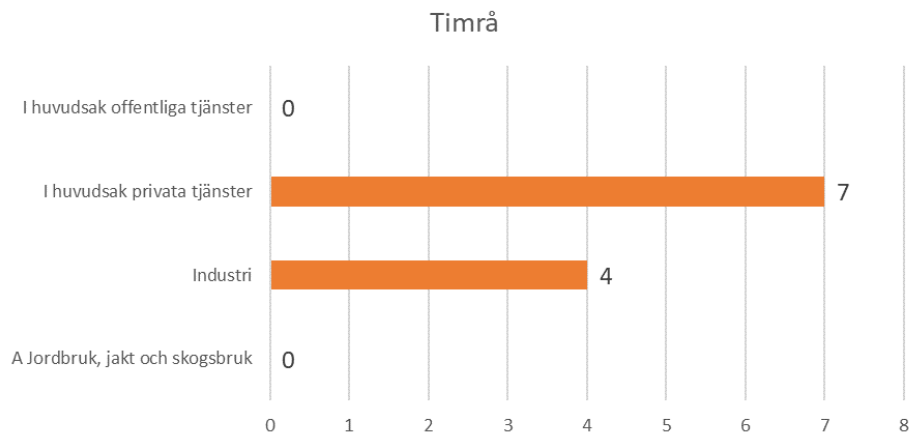
Till Ånge är det bara fyra stycken som pendlar ut, ingen kategori innehåller fler än tre stycken, därför presenteras ingen figur över pendlingen från Kramfors till Ånge.



Figur 44. Nattbefolkning (utpendling) i Sollefteå som arbetar inom Jämtlands län (2019).

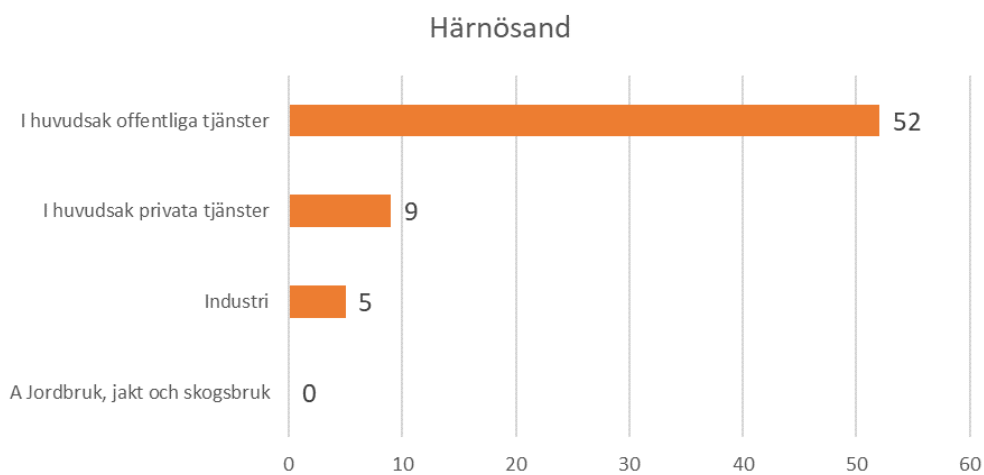
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Pendlingen till Jämtland är relativt jämt spridd till tre kommuner, störst del går till Ragunda, följt av Strömsund och Östersund, fem stycken pendlar till Åre. Nästan 60 procent av pendlingen till Ragunda och Strömsund går till vårt aggregerade "Industri"-begrepp.



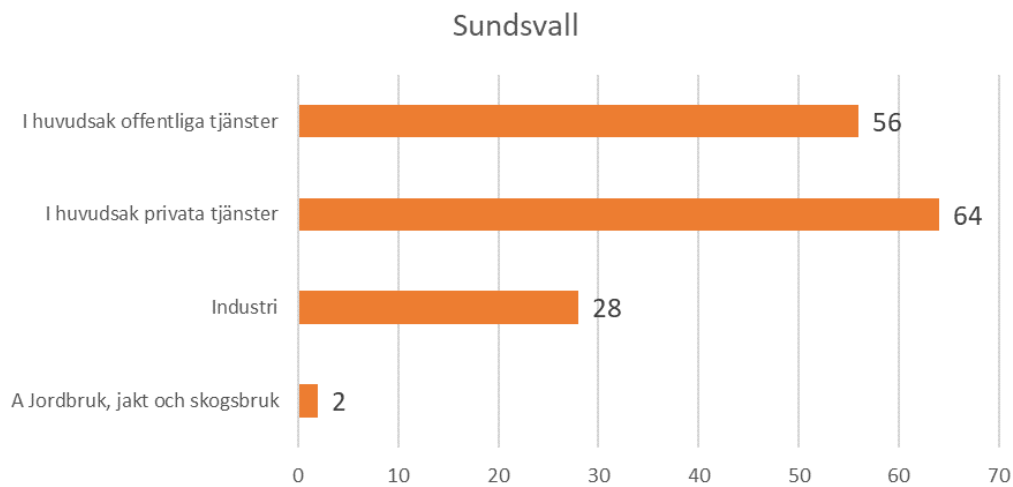
Figur 45. Nattbefolkning (utpendling) i Sollefteå som arbetar inom Timrå kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



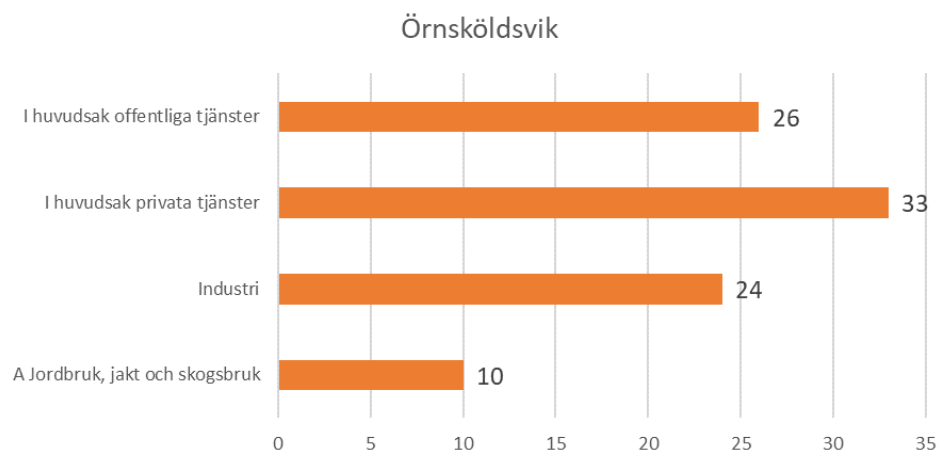
Figur 46. Nattbefolkning (utpendling) i Sollefteå som arbetar inom Härnösands kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 47. Nattbefolkning (utpendling) i Sollefteå som arbetar inom Sundsvalls kommun (2019).

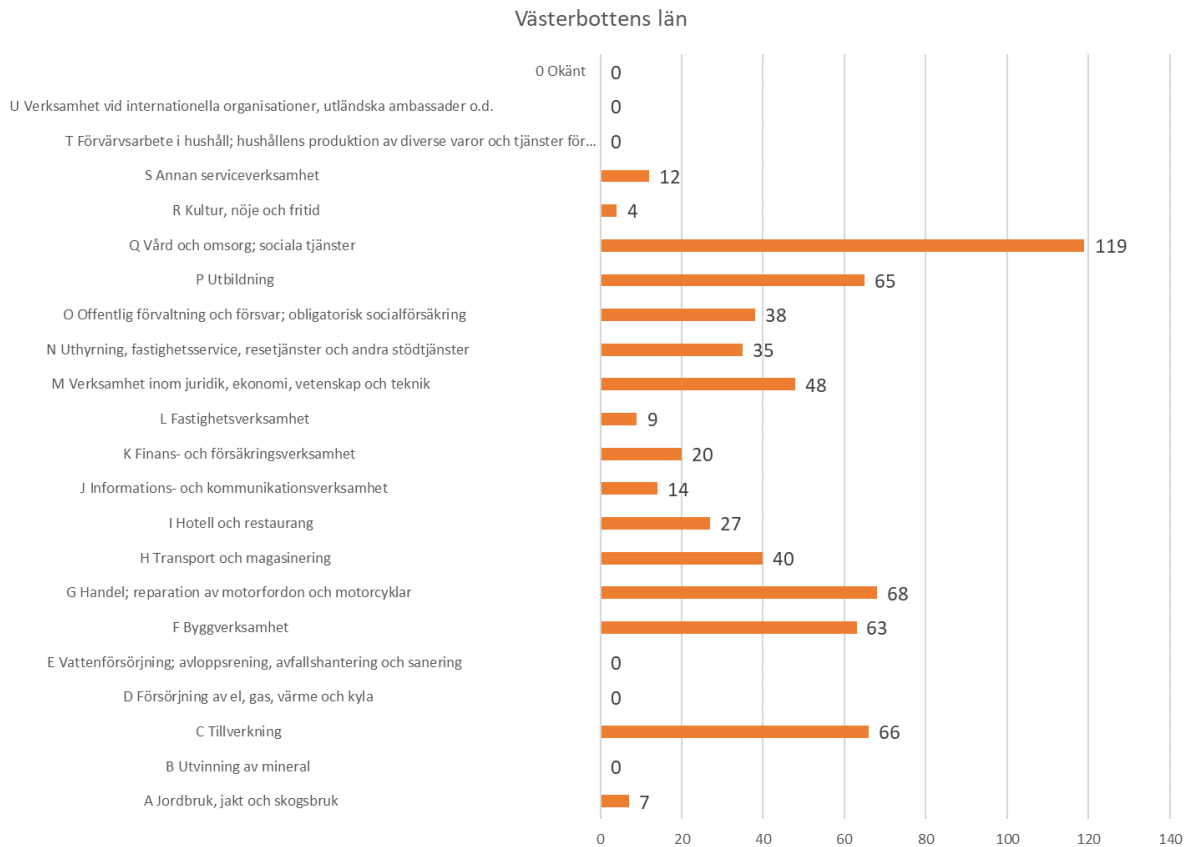
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 48. Nattbefolkning (utpendling) i Sollefteå som arbetar inom Örnsköldsviks kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

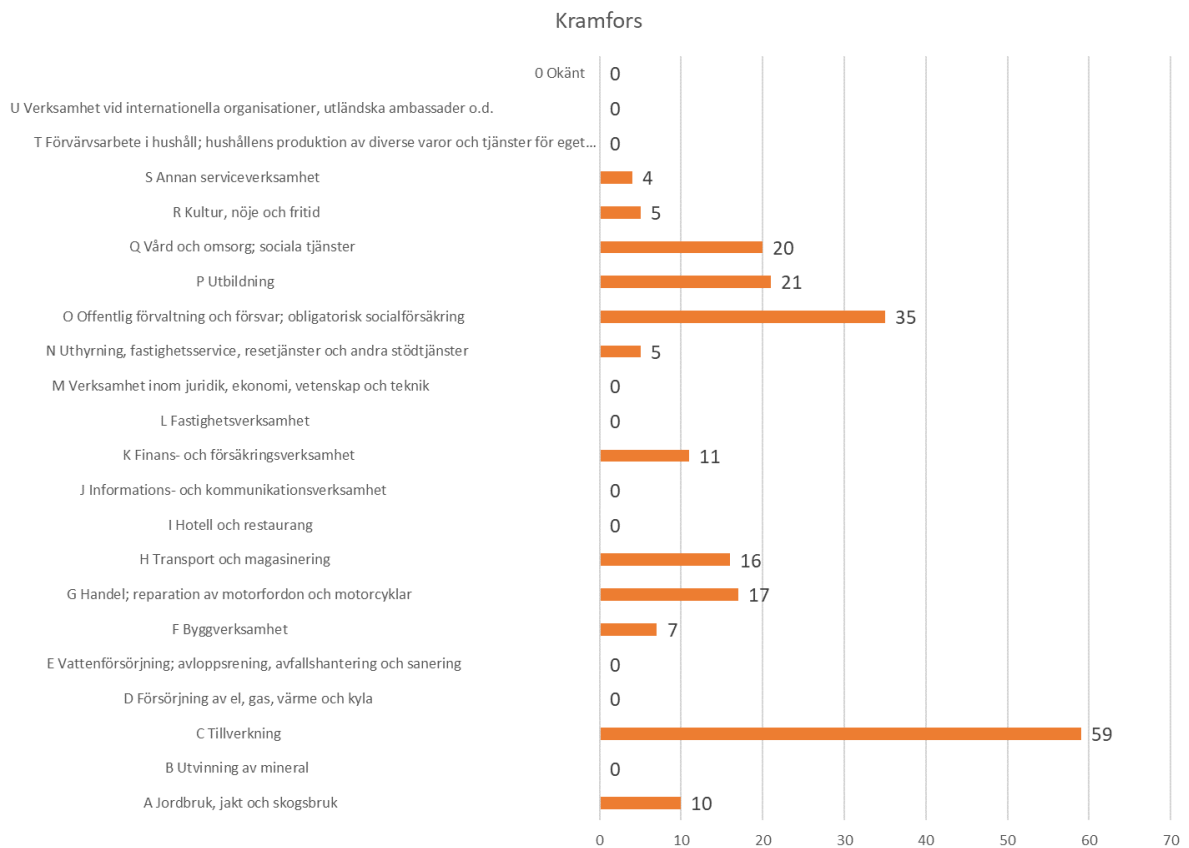
**Örnsköldsviks kommun – Utpendling**



Figur 49. Nattbefolkning (utpendling) i Örnsköldsvik som arbetar inom Västerbottens län (2019).

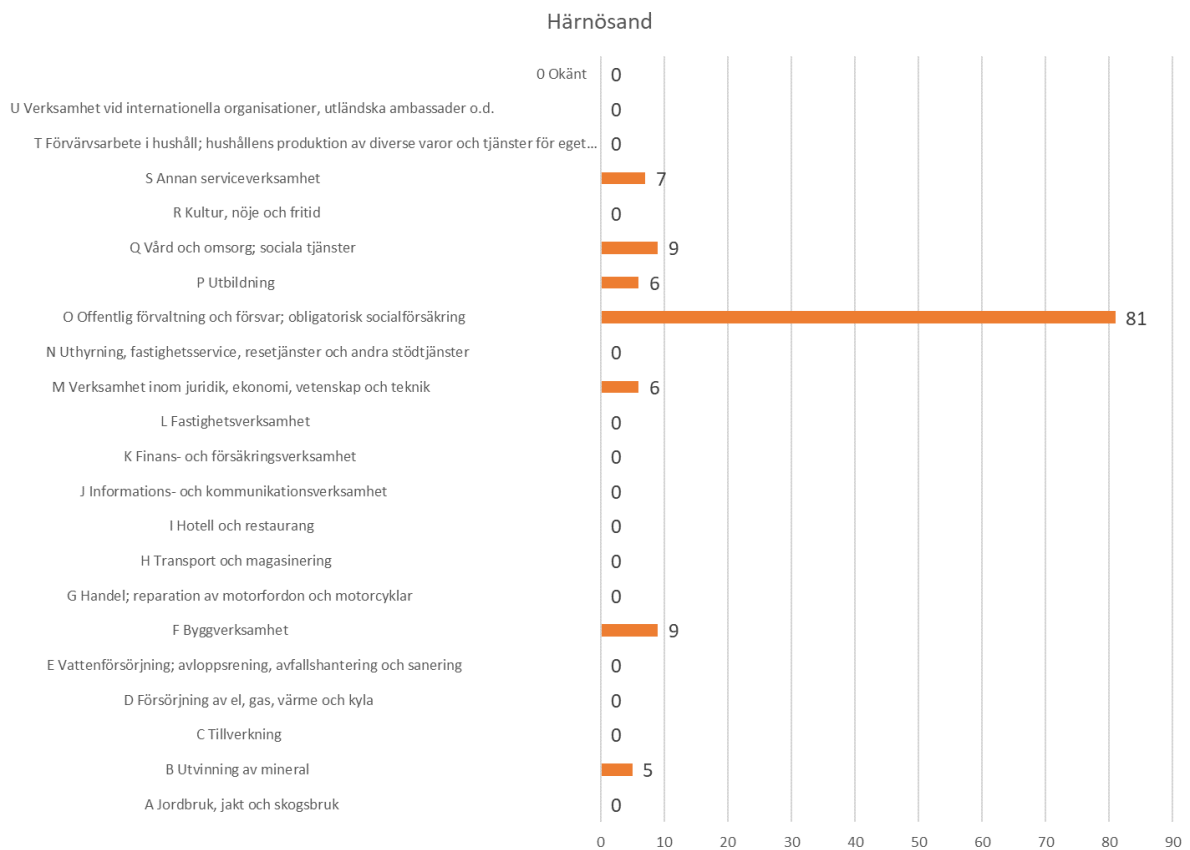
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Av pendlingen till Västerbotten, utgör pendlingen till Umeå kommun cirka 75 procent.



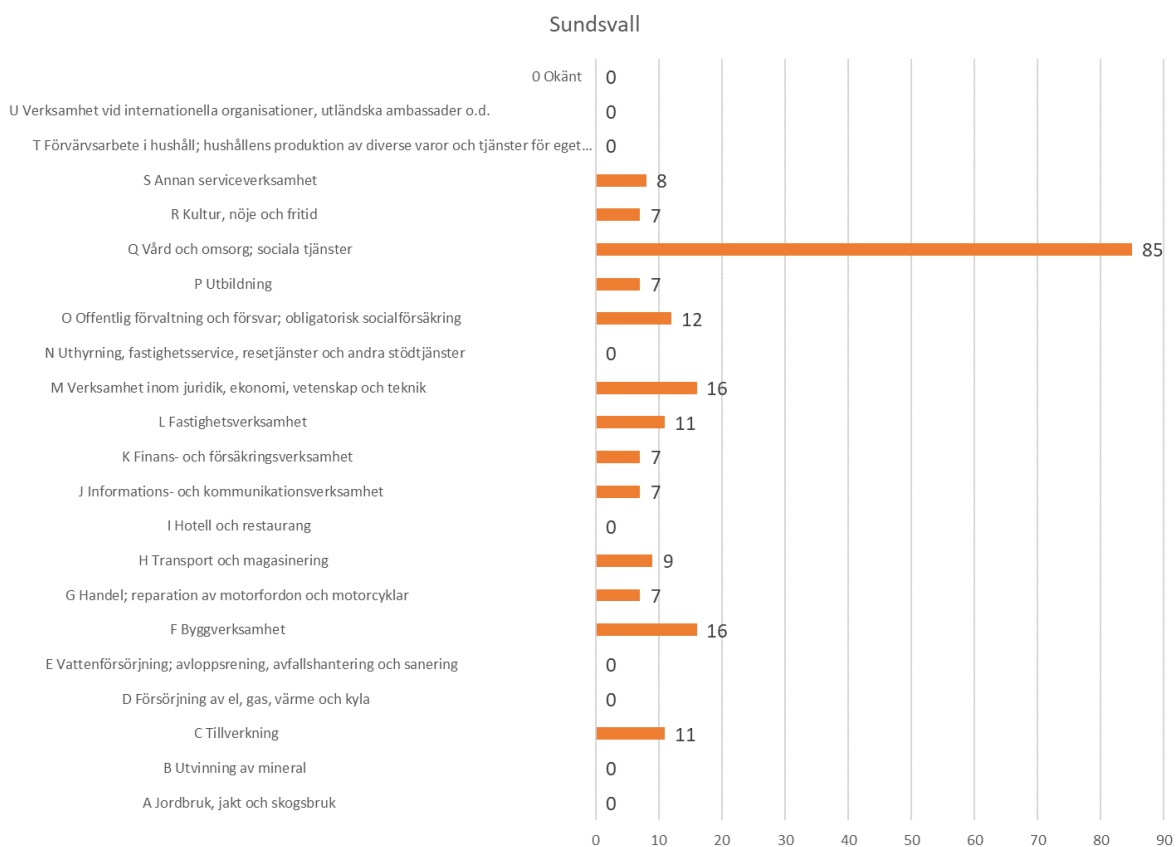
Figur 50. Nattbefolkning (utpendling) i Örnsköldsvik som arbetar inom Kramfors kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 51. Nattbefolkning (utpendling) i Örnköldsvik som arbetar inom Härnösands kommun (2019).

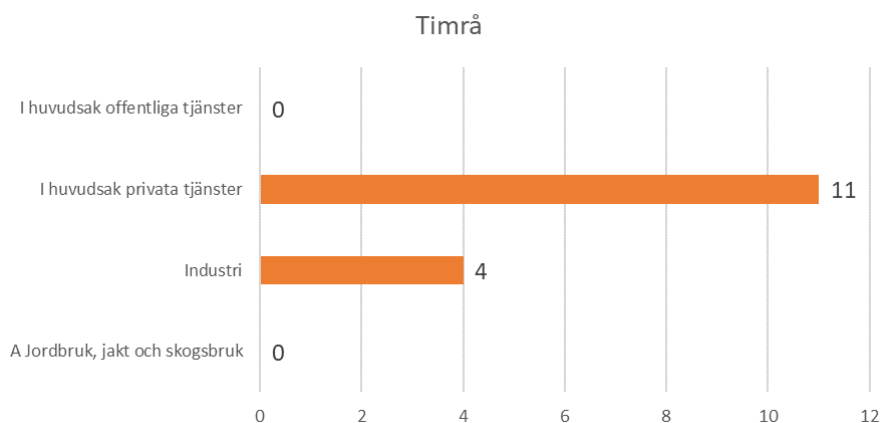
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 52. Nattbefolkning (utpendling) i Örnsköldsvik som arbetar inom Sundsvalls kommun (2019).

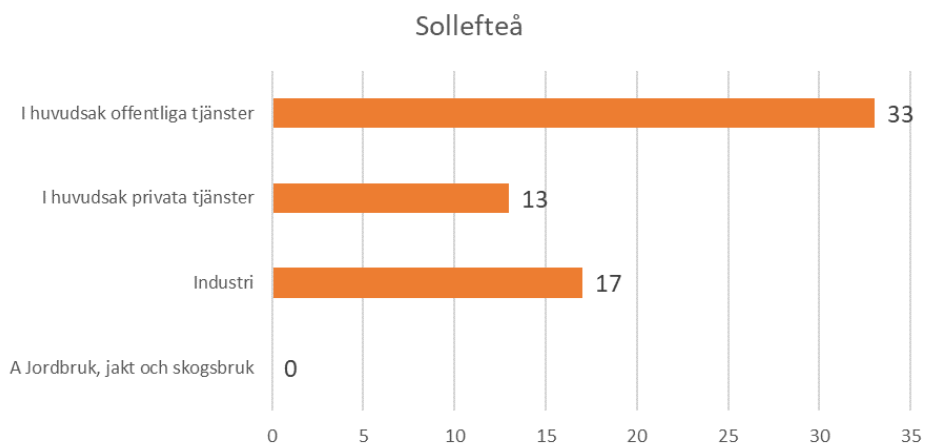
Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

Till Ånge är det bara tre stycken som pendlar ut, då därmed ingen kategori innehåller fler än tre stycken, presenteras ingen figur över pendlingen från Kramfors till Ånge.



Figur 53. Nattbefolkning (utpendling) i Örnsköldsvik som arbetar inom Timrå kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 54. Nattbefolkning (utpendling) i Örnköldsvik som arbetar inom Sollefteå kommun (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.



Figur 55. Nattbefolkning (utpendling) i Örnköldsvik som arbetar inom Stockholms län (2019).

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

### Pendling mellan utvalda tätorter

Tätorterna är utvalda utifrån att de är de tätorter där mest pendling sker till- och från. I vissa fall har tätorterna aggregerats. Så är fallet för Vi och Ankarsvik på Alnön i Sundsvall. I Örnsköldsvik har Bjästa, Köpmanholmen och Åmynnet aggregerats i söder, i inlandet har Bredbyn, Mellansel och Moliden summerats.

För Bollstabruk och Njurundabommen med omnejd är centralorter i andra kommuner medtagna, då dessa är särskilt intressanta att undersöka ur ett tågtrafikeringsupplägg.

Redovisas ingen siffra är antalet ”0” eller sekretess (dvs. ”3” eller färre).

#### Timrå kommun

Tabell 4. Timrå - Pendling till och från utvalda tätorter

	Till Timrå centralort	Från Timrå centralort	Till Härnösands centralort	Från Härnösands centralort	Till Sundsvalls centralort	Från Sundsvalls centralort
Bergeforsen	201	61	22		409	24
Söråker	170	83	54	24	444	69

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

#### Sundsvalls kommun

Tabell 5. Sundsvall - Pendling till och från utvalda tätorter

	Till Sundsvalls centralort	Från Sundsvalls centralort	Till Timrå centralort	Från Timrå centralort	Till Härnösands centralort	Från Härnösands centralort
Vi/Ankarsvik	2 231	269				
Stockvik	574	279	27	25	9	9
Kvissleby	1 252	194	64	9	21	4
Njurundabommen	800	121	23	13	9	
Matfors	848	156				

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

#### Ånge kommun

Tabell 6. Ånge - Pendling till och från utvalda tätorter

	Till Ånge centralort	Från Ånge centralort	Till Sundsvalls centralort	Från Sundsvalls centralort
Ljungaverk/Fränsta	154	49	127	28

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

**Härnösands kommun**
*Tabell 7. Härnösand - Pendling till och från utvalda tätorter*

	<b>Till Härnösands centralort</b>	<b>Från Härnösands centralort</b>
Älandsbro	203	91

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

**Kramfors kommun**

För Kramfors är tabellen annorlunda än för de övriga kommunerna, detta då det skulle bli 13 kolumner om den redovisats på samma sätt. Tabellen avser Bollstabruk, utpendling från Bollstabruk redovisas i andra kolumnen och respektive rad avser till vilken kommun. Tredje och sista kolumnen avser inpendling till Bollstabruk och respektive rad visar antalet inpendlare till Bollstabruk per kommun.

*Tabell 8. Kramfors - Pendling till och från utvalda tätorter*

	<b>Till (utpendling från Bollstabruk till nedan tätort)</b>	<b>Från (inpendling till Bollstabruk från nedan tätort)</b>
Kramfors tätort	233	167
Sollefteå tätort	34	52
Örnsköldsviks tätort	12	
Härnösands tätort	15	23
Timrå tätort		
Sundsvalls tätort	14	

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

**Sollefteå kommun**
*Tabell 9. Sollefteå - Pendling till och från utvalda tätorter*

	<b>Till Sollefteå tätort</b>	<b>Från Sollefteå tätort</b>
Långsele	202	102

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

**Örnsköldsviks kommun***Tabell 10. Örnsköldsvik - Pendling till och från utvalda tätorter*

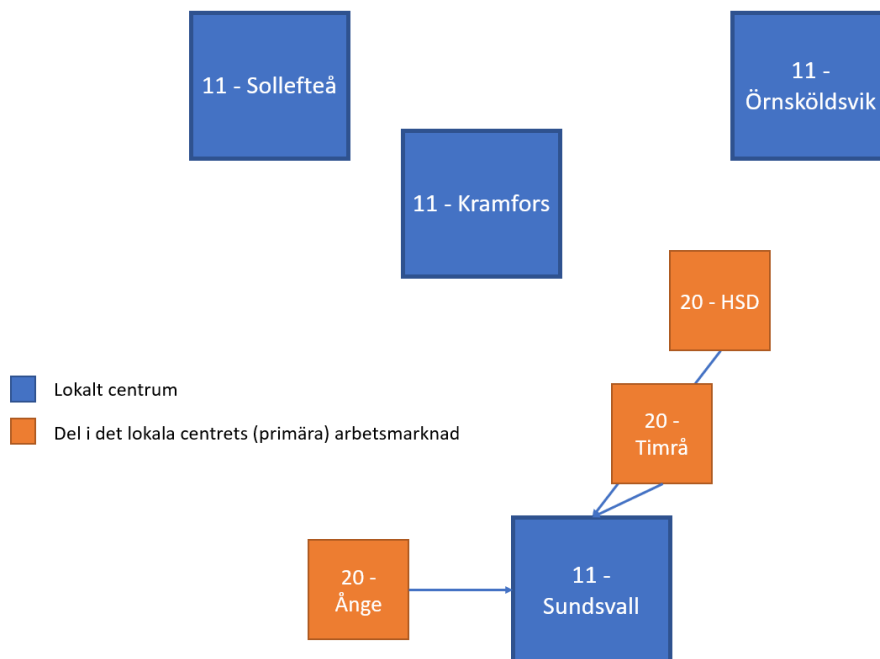
	<b>Till Örnsköldsviks tätort</b>	<b>Från Örnsköldsviks tätort</b>
Bjästa/Köpmanholmen/Åmynnet	698	40
Bredbyn/Mellansel/Moliden	283	220
Husum	182	323

Källa: SCB (RAMS – mikrodata), bearbetning Region Västernorrland.

## Stor potential till ökad tillgänglighet och funktionell arbetsmarknad

Västernorrland innehåller fyra lokala arbetsmarknadsregioner enligt SCB:s senaste indelning från 2019. De är Kramfors kommun, Sollefteå kommun, Örnsköldsviks kommun och Sundsvall (som inkluderar Sundsvalls kommun, Härnösands kommun, Timrå kommun och Ånge kommun).

Att Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik bildar egna lokala arbetsmarknadsregioner beror dels på att utpendlingen är låg – vilket innebär att man definieras som ett *lokalt centrum*<sup>86</sup>, liksom Sundsvall. Den andra anledningen är att ingen annan kommun som inte är ett lokalt centrum (i riket) har sin primära utpendling till någon av de kommunerna. Det faktum att Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik är *lokala centrum* medför att de inte kan 'bidra' till att någon av dem bildar en ny större lokal arbetsmarknad – för det krävs alltså att någon av dem bryter ett av de två kriterierna för lokalt centrum. I Sundsvalls lokala arbetsmarknad har idag både Härnösand, Timrå och Ånge sin primära pendling till Sundsvall och man uppfyller inte kriterierna för ett lokalt centrum (pendlingen är för stor), därför ingår kommunerna i Sundsvalls lokala arbetsmarknad.



Figur 56. Illustration över lokala arbetsmarknader i Västernorrland 2019.

Källa: SCB, illustration Region Västernorrland.

<sup>86</sup> Två villkor gäller för att definieras som lokalt centrum: villkor 1 - under 20% av de förvärvsarbetande pendlar ut, villkor 2 - under 7.5% av de förvärvsarbetande pendlar till en specifik kommun. Läs mer om de fullständiga kriterierna och dess inbördes beroenden här:

<https://www.scb.se/contentassets/c2d754bc964bcca33ac7cc2510c765/metoden-att-skapa-lokala-arbetsmarknader.pdf> (Hämtad: 2021-06-07).

Tyvär har regionens lokala arbetsmarknader inte vuxit sen 2006, då Ånge uppgick i Sundsvalls lokala arbetsmarknad. I riket däremot har 10 lokala arbetsmarknadsregioner växt sig större under denna tid, och enligt prognosen för FA-regionerna (som bekant tog sikte på 2025) är det ytterligare hela 9 lokala arbetsmarknadsregioner som växer sig till större arbetsmarknadsregioner i riket. Som konstaterades i början av denna rapport är nuvarande LA-indelning och FA-indelning för Västernorrland densamma – faller prognosen ut innebär det alltså att ingen regionförstoring (geografiskt) skett i Västernorrland på minst 19 år.

Sannolikt dröjer det tills *Nya Ostkustbanan* är utbyggd i sin helhet innan en regionförstoring sker. Vilket, i bästa fall, kan ske 2033 om banan prioriteras i sin helhet i kommande *nationell plan*<sup>87</sup>. Ytterligare åtta år tar det då innan en regionförstoring sker, vilket summerar den totala tiden från den senaste regionförstoringen till minst 27 år!

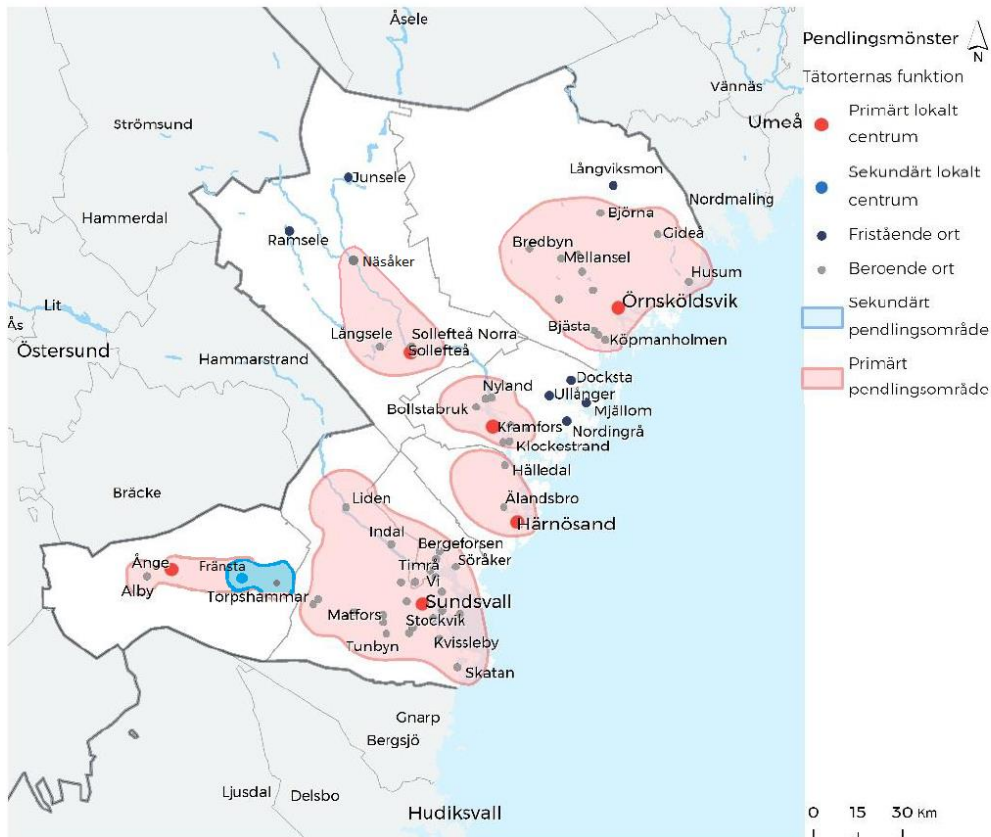
### **Tillgängligheten och funktionaliteten inom de lokala arbetsmarknaderna är låg**

Även om Härnösand och Ånge ingår i Sundsvalls lokala arbetsmarknad, så är tillgängligheten för låg och kostnaderna associerad med pendling för stor för att arbetsmarknadsregionen ska betraktas som funktionell<sup>88</sup>. Detta syns tydligt när pendling studeras utifrån tätorter. Inför arbetet med ny *regional utvecklingsstrategi* (RUS), togs ett antal strukturbilder fram av WSP, bland annat två bilder över funktionella arbetsmarknadsregioner utifrån tätortspendling (avseende åren 2016 och 2000). I arbetet med denna rapport har en uppdaterad bild tagits fram utifrån tätortspendlingen 2019.

---

<sup>87</sup> Regeringen beslutar 2022 om nationell plan avseende 2022-2033. Planen revideras vart 4:e år.

<sup>88</sup> En funktionell region kan beskrivas som: ”/---/ en sammanhållen marknadsplats inom vars gränser de geografiska transaktionskostnaderna hålls på en låg nivå både när det gäller direkta kostnader för varuleveranser och personkontakter och när det gäller tidsåtgången för dessa leveranser och kontakter.” (Johansson 2003, s.23). Läs mer: Börje Johansson, *EUROPAKORRIDOREN – Resvolym, pendling och regionförstoring* (Institutet för Näringslivsanalys vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping), WP No. 2004-1, Jönköping: Karlsson, 2003, s.18-26. <http://hj.diva-portal.org/smash/get/diva2:4240/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 2011-11-06)



Figur 57. Funktionella arbetsmarknadsregioner utifrån tätortspendling - 2019.

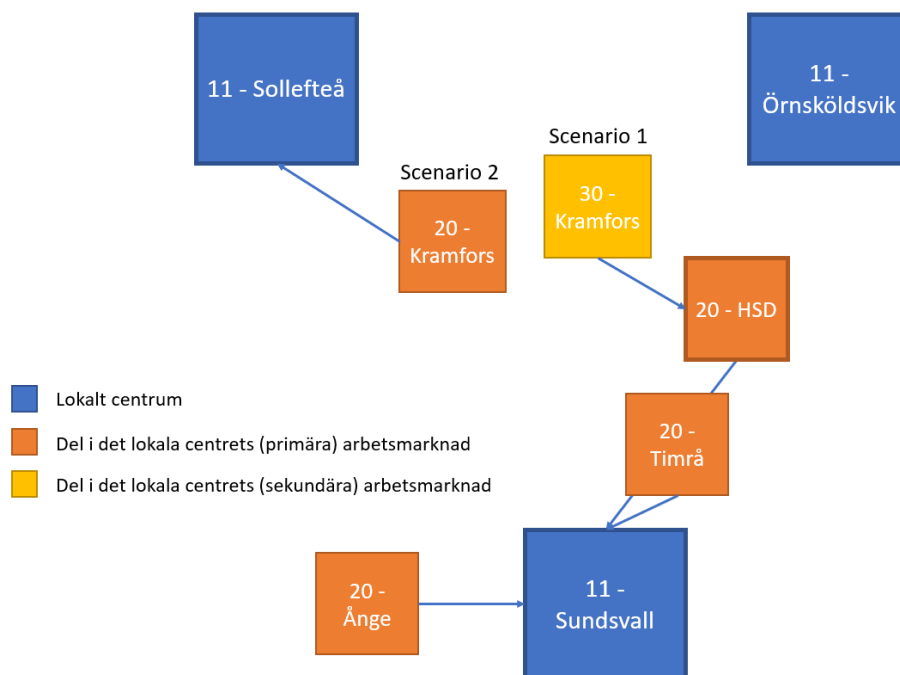
Källa: WSP, uppdaterad av Region Västernorrland.

Som framgår av figur 57 finns det inget pendlingsområde som korsar kommungräns förutom Timrå-Sundsvall. Trots att Härnösand och Ånge tillhör Sundsvalls LA-område är integrationen alltför bristfällig och inte funktionell.

Förändringar sedan 2016 inkluderar att Fränsta-Torpshammar, som tidigare var ett eget *primärt pendlingsområde*, utan koppling till Ånge, nu sitter ihop med Ånge. Fränsta tillhör Ånges primära pendlingsområde och Torpshammar tillhör Fränsta (vilket bildar det *sekundära pendlingsområdet*). Faktum är att Torpshammar stärkt sin koppling till Sundsvalls tätort, 25 procent av den förvärvsarbetande nattbefolkningen pendlar dit – man hade kunnat varit en del i Sundsvalls primära pendlingsområde om inte koppling till Fränsta varit ännu starkare, dit 33 procent pendlar. I Sollefteå har Näsåker inkluderats i Sollefteå tätorts primära pendlingsområde, då nu 16 procent pendlar in och man därmed passerar gränsen för att tillhöra ett primärt pendlingsområde som är 15 procent. I Kramfors fanns tidigare en koppling mellan Docksta och Örnsköldsviks tätorts primära pendlingsområde, denna har nu försvunnit då pendling nu ligger 1 procent under gränsen. I norra Örnsköldsvik har även Långviksmon tappat sin koppling till Örnsköldsviks tätorts primära pendlingsområde då pendlingen 2019 låg 2 procent under kriteriet. De tidigare kartorna över funktionella arbetsmarknadsregioner utifrån tätortspendling bifogas i bilaga C.

### Stora möjligheter till ökad tillgänglighet med regionförstoring

Närmast tillhands vad gäller framtida regionförstoring ligger att Kramfors kommun troligen kommer uppgå i endera Sollefteås lokala arbetsmarknad (via en primärkoppling) eller till Sundsvalls lokala arbetsmarknad via en primärpendling till Härnösand (och därmed en sekundärkoppling till Sundsvalls kommun) – det senare skulle skapa vad som kallas en flerkärnig lokal arbetsmarknad med två kärnor, Sundsvall och Härnösand (scenario 1). För att något av alternativen ska bli aktuellt krävs en ytterligare utpendling om 3 procent av de förvärvsarbetande i Kramfors kommun - vilket kommer medföra att kommunen inte längre uppfyller kriteriet för ett lokalt centrum.<sup>89</sup> Till vilken kommun det primära pendlingstråket då går styr i vilken lokal arbetsmarknad som Kramfors kommer gå upp i – för 2019 var det en övervikt mot Härnösand med endast fem personer.



Figur 58. Illustration över två scenarion för framtida lokala arbetsmarknader i Västernorrland.

Källa: SCB, illustration Region Västernorrland.

Ett ytterligare möjligt framtida scenario 3 (illustrerat i bilaga K), är att Kramfors går upp i Sollefteås lokala arbetsmarknad<sup>90</sup> samtidigt som Sollefteå kommuns utpendling växer<sup>91</sup> och man inte fortsatt uppfyller kriteriet för ett lokalt centrum, då kommer de två

<sup>89</sup> Samt att det största pendlingsstråket går mot Härnösand – som idag utgör 4% av de förvärvsarbetande.

<sup>90</sup> Exempelvis utpendling över 20% av de förvärvsarbetande och största pendlingsströmmen till Sollefteå.

<sup>91</sup> Endera att totalutpendling överstiger 20% (2019 – 13.3%) eller att pendling till Kramfors ökar till över 7.5% (2019 – 4.3%).

kommunerna att bilda ett gemensamt lokalt centrum – ”Kramfors/Sollefteå”. Några få sådana kombinationer existerar idag i Sverige, exempelvis ”Stockholm/Solna”. Ett sista scenario 4 (illustrerat i bilaga L), är att Kramfors uppgår i Sundsvalls lokala arbetsmarknad via en primärpendling till Härnösand, samt att Sollefteå kommuns utpendling växer så man inte längre uppfyller kriteriet för ett lokalt centrum. Förmodligen kommer fortsatt den primära pendlingen gå till Kramfors, vilket innebär att man blir en osjälvständig kommun av typ 50 med en tertiärkoppling till Sundsvall.

I tabell 11 visas de nuvarande lokala arbetsmarknaderna i Västernorrland samt angränsandes kommuners lokala arbetsmarknader. Som kan utläsas har Nordmaling i norr en omfattande utpendling och utgör därmed inte ett lokalt centrum. Hela 30 procent av de förvärvsarbetande pendlar till Umeå, medan endast 4 procent<sup>92</sup> pendlar till Örnsköldsvik – därför uppgår Nordmaling i Umeås lokala arbetsmarknad och inte Örnsköldsviks. Ett sätt för Örnsköldsvik att däremot vara en del i en större lokal arbetsmarknad är om man skulle tillhöra Umeås lokala arbetsmarknad. För att detta skulle ske behöver pendlingen dit överstiga 7.5 procent, en pendling som idag bara utgör 2 procent av de förvärvsarbetande i Örnsköldsviks kommun – detta är förmodligen inte omöjligt på sikt, men det är en bit dit.

I de södra delarna ses heller inga förändringar i närtid. I Nordanstig sker visserligen en viss pendling till Sundsvall, 9 procent<sup>93</sup> av de förvärvsarbetande pendlar till Sundsvall. Varför Nordanstig dock inte tillhör Sundsvalls lokala arbetsmarknad är för att hela 22 procent pendlar till Hudiksvall – därför tillhör Nordanstig istället Hudiksvalls lokala arbetsmarknad. Ytterligare runt 500 personer skulle behöva pendla till Sundsvall från Nordanstig för att kommunen skulle byta lokal arbetsmarknad.

Nordanstig skulle dock kunna ingå i Sundsvalls lokala arbetsmarknad genom att Hudiksvall istället knyts som primär pendlingskommun till Sundsvall (då knyts Nordanstig till Sundsvalls lokala arbetsmarknad via en sekundärkoppling<sup>94</sup> – ett exempel på en sådan koppling visades ovan för Kramfors i scenario 1, figur 58), och även här skulle då analogt en flerkärnig arbetsmarknad skapas i Sundsvalls lokala arbetsmarknad (inträffar de båda skapas en tre-kärnig lokal arbetsmarknad). Detta är långt ifrån en omöjlighet, då Hudiksvalls primära pendling idag går till Ljusdal med bara 2 procent av de förvärvsarbetande, även Nordanstig ligger på 2 procent, medan Sundsvall ligger på 1 procent. Vad som krävs för detta är att endera den totala utpendlingen från Hudiksvall överstiger 20 procent (vilket kanske är det mest troliga scenariot) och att Sundsvalls andel ökar upp till att vara den primära pendlingsströmmen (vilket skulle kräva ytterligare cirka 200st pendlare till Sundsvall), en annan möjlighet är att pendlingsströmmen till Sundsvall enskilt överstiger 7.5

---

<sup>92</sup> SCB (2019). Förvärvsarbetande pendlare 16-74 år över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställekommun och kön, ny tidsserie. År 2019. Matris: 00000551.  
[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_AM\\_AM0207\\_AM0207Z/AM0207PendIKomA04N/?rxid=b35f95f1-24cc-47fc-9b75-6766f812ab99#](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0207_AM0207Z/AM0207PendIKomA04N/?rxid=b35f95f1-24cc-47fc-9b75-6766f812ab99#) (Hämtad 2021-06-08).

<sup>93</sup> Ibid.

<sup>94</sup> Kommunen klassas som typ 30.

procent - vilket skulle motsvara en ökning om cirka 1000 personer ytterligare från dagens nivåer.

För Ljusdal som idag är en egen lokal arbetsmarknad, ligger det närmast tillhands att kommunen uppgår i Hudiksvalls lokala arbetsmarknadsregion, då i princip ingen pendling sker till Sundsvall idag. För detta krävs endera att den totala utpendlingen överstiger 20 procent (då pendlingen till Hudiksvall är överlägset störst) eller att pendlingsströmmen till Hudiksvall ökar med drygt 2 procent. Ljusdal skulle då likt Nordanstig bli en del av Sundsvall lokala arbetsmarknad om Hudiksvall knyts till Sundsvall enligt ovan.

Tabell 11. SCB:s lokala arbetsmarknader 2019 – urval

Lokal arbetsmarknad	Kommun	Typ av kommun <sup>95</sup>	Total pendling (P1) <sup>96</sup>	Den enskilt största pendlingsströmmen	
				Av P1 pendlingen (P2) <sup>97</sup>	Till kommun
Ljusdal	Ljusdal	11	17%	5%	Hudiksvall
Hudiksvall	Nordanstig	20	39%	22%	Hudiksvall
Hudiksvall	Hudiksvall	11	14%	2%	Ljusdal
Sundsvall	Ånge	20	19%	11%	Sundsvall
Sundsvall	Timrå	20	58%	51%	Sundsvall
Sundsvall	Härnösand	20	23%	11%	Sundsvall
Sundsvall	Sundsvall	11	11%	4%	Timrå
Kramfors	Kramfors	11	17%	4%	Härnösand
Sollefteå	Sollefteå	11	13%	4%	Kramfors
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	11	7%	2%	Umeå
Östersund	Ragunda	20	23%	11%	Östersund
Östersund	Bräcke	20	35%	21%	Östersund
Dorotea	Dorotea	11	18%	4%	Strömsund
Åsele	Åsele	11	16%	3%	Umeå
Umeå	Nordmaling	20	41%	30%	Umeå
Umeå	Bjurholm	20	40%	20%	Umeå

Källa: SCB, bearbetning Region Västernorrland.

<sup>95</sup> Typ 11 - kommun som utgör lokalt centrum.

Typ 20 - kommun som har sin största utpendling till typ 11-kommun.

Typ 30 - kommun som har sin största utpendling till en typ 20-kommun.

Typ 50 - kommun som har sin största utpendling till en typ 30-kommun.

<sup>96</sup> Andelen utpendlare av nattbefolkningen.

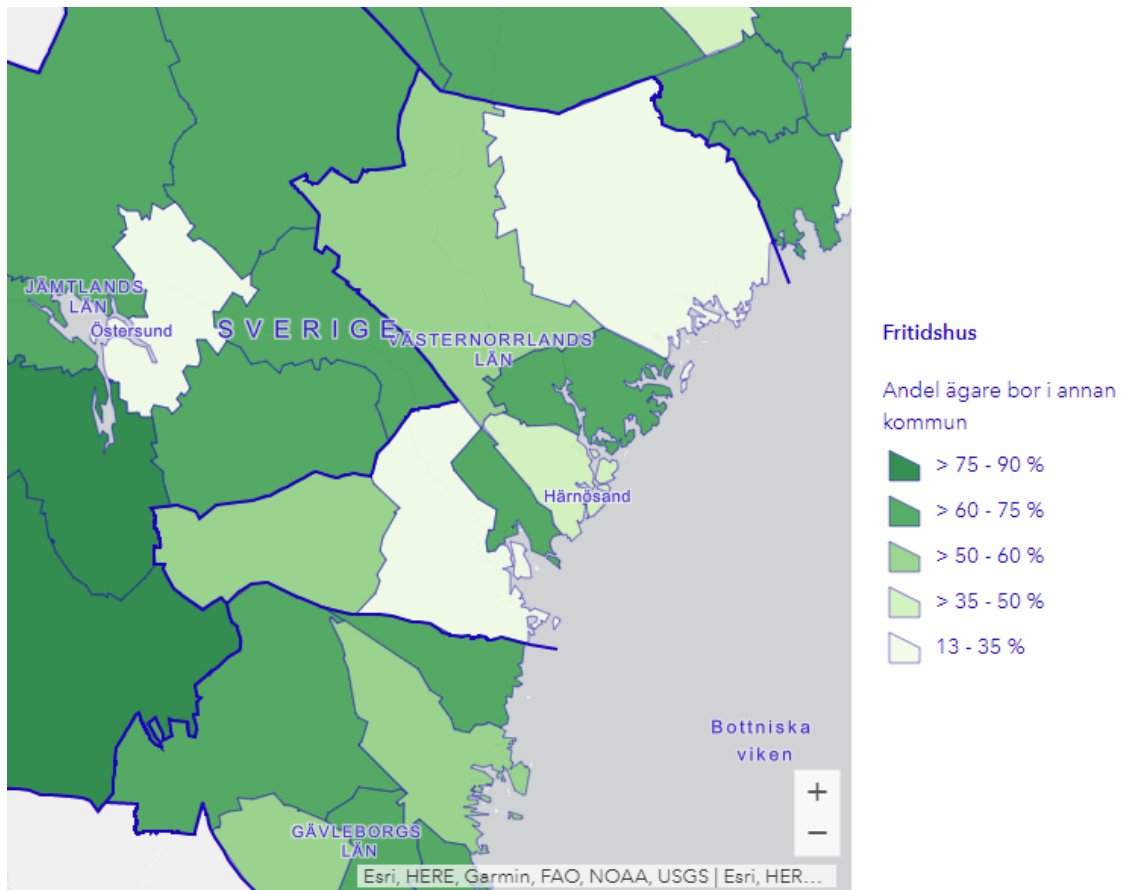
<sup>97</sup> Den enskilt största utpendlingsströmmen bland de summerade pendlingsströmmarna i P1.



# Bilagor

## Bilaga A – Fritidshus, ägarskapsandel per kommun

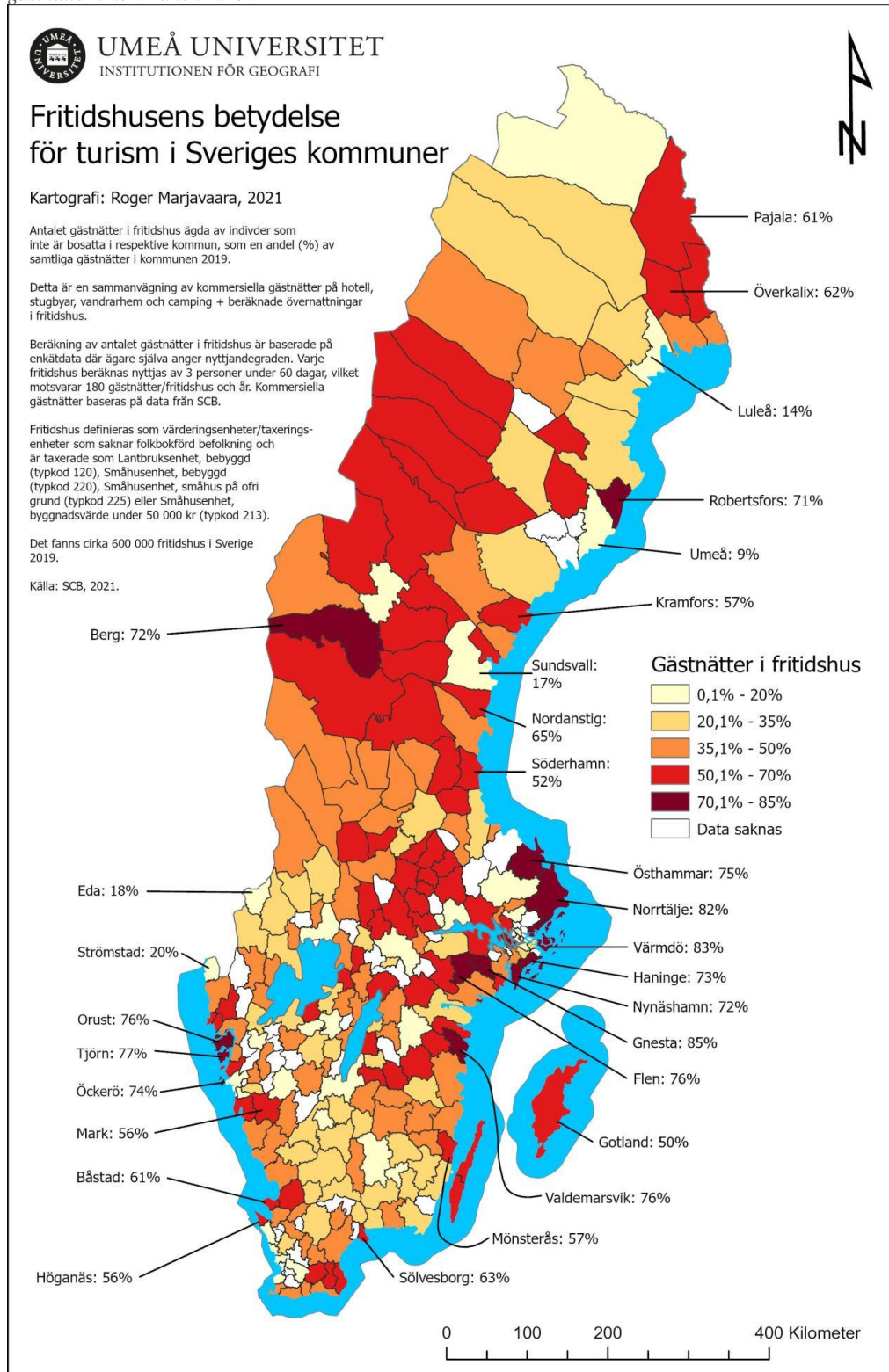
*Fritidshus, ägarskap per kommun – andel ägare boende i annan kommun.*



Källa: [SCB informationspanel - Fritidshus per kommun \(arcgis.com\)](#)

## Bilaga B – Andel gästnätter i fritidshus

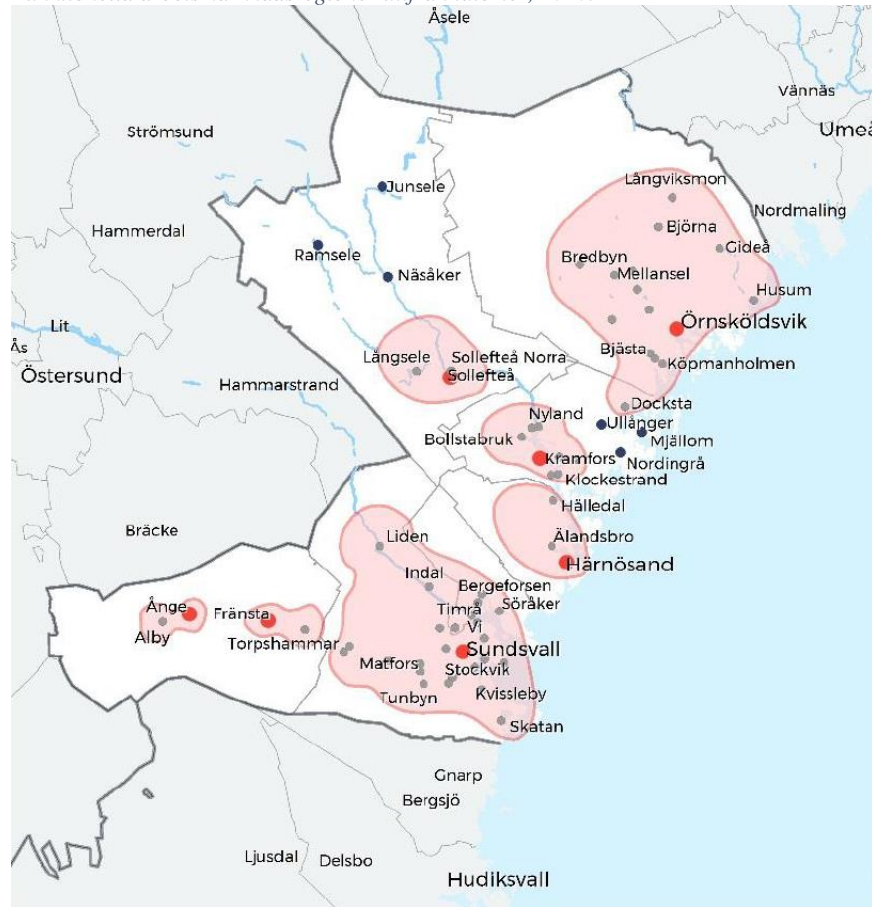
Antalet gästnätter i fritidshus ägda av individer som inte är bosatta i respektive kommun, som andel av samtliga gästnätter i kommunen 2019.



Källa: Umeå Universitet, Roger Marjavaara, 2021

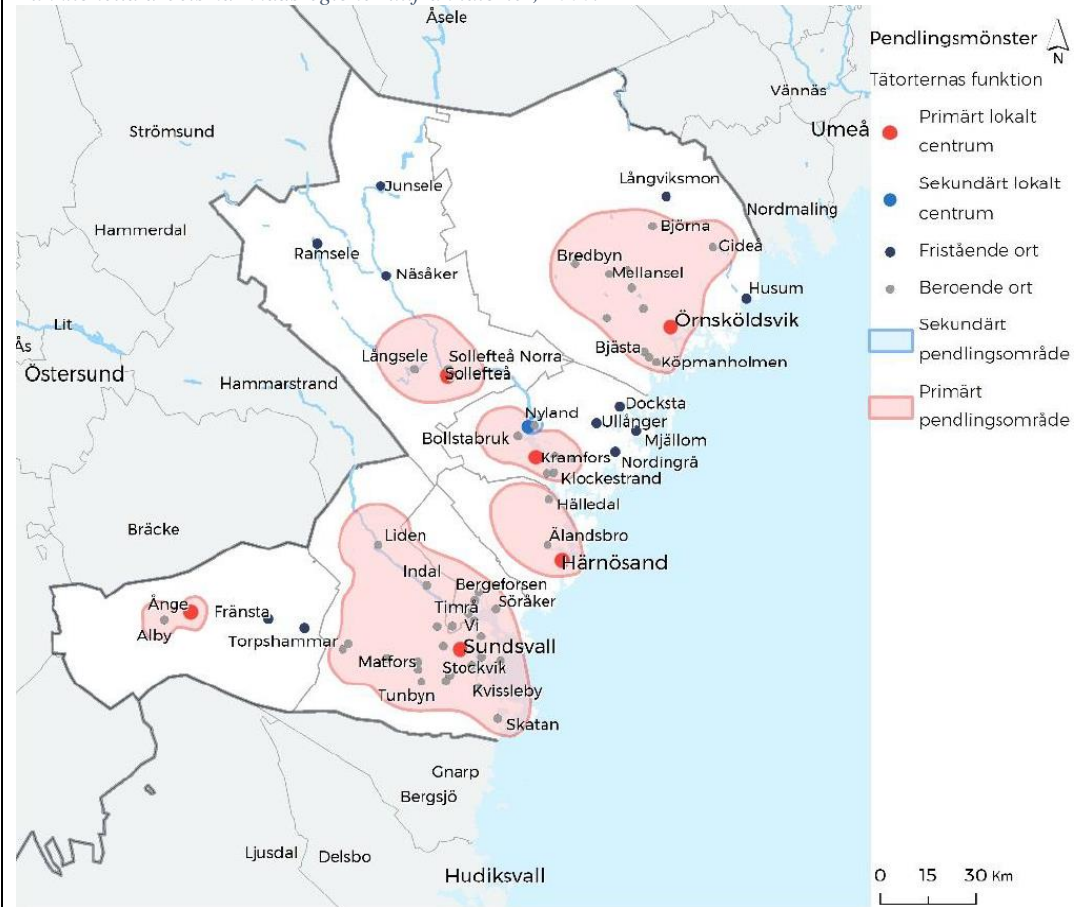
## Bilaga C – Funktionella arbetsmarknadsregioner utifrån tätorter (2016 & 2000)

Funktionella arbetsmarknadsregioner utifrån tätorter, 2016.



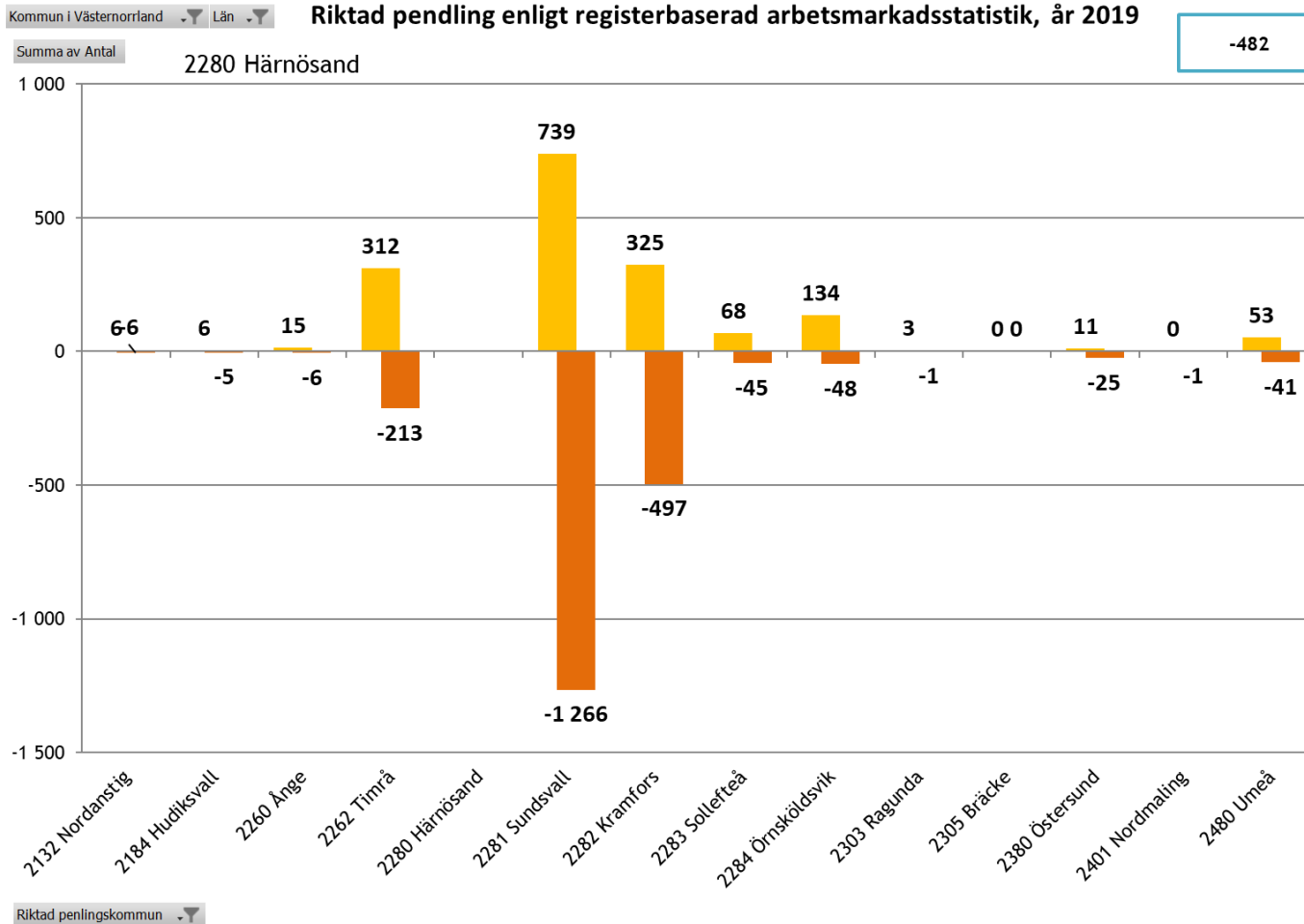
Källa: WSP, 2018.

Funktionella arbetsmarknadsregioner utifrån tätorter, 2000.



Källa: WSP, 2018.

## Bilaga D – In- och utpendling för Härnösand (till och från kommuner, agg.)

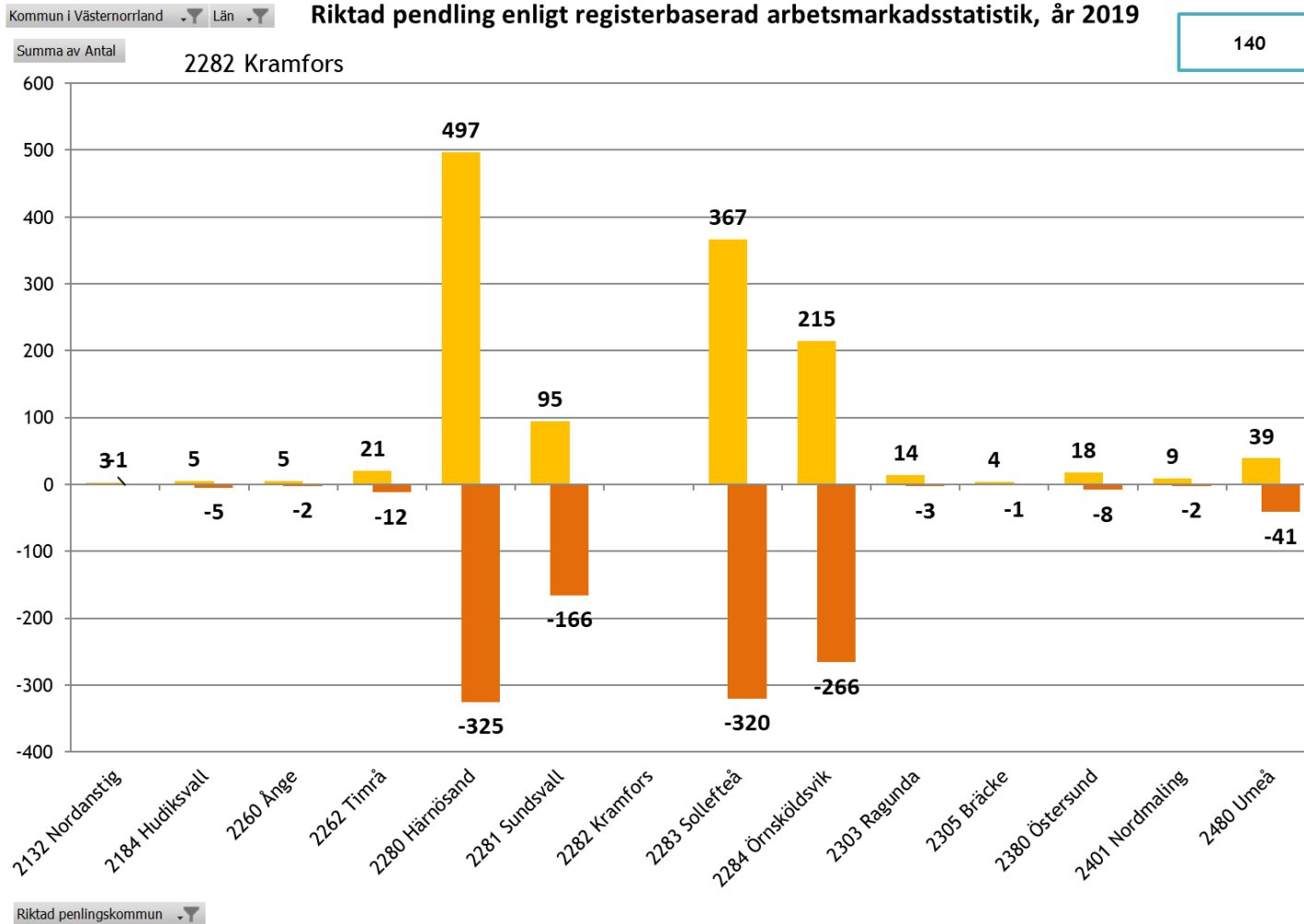


**In** – från dessa kommuner  
pendlar man in till Härnösand.

**Ut** – till dessa kommuner  
pendlar man in till från  
Härnösand.

*Mot just dessa kommuner har  
Härnösand ett  
pendlingsunderskott på 482  
förvärsarbetande. Inkluderas  
landet samtliga kommuner  
kommer siffran att ändras.*

## Bilaga E - In- och utpendling för Kramfors (till och från kommuner, agg.)

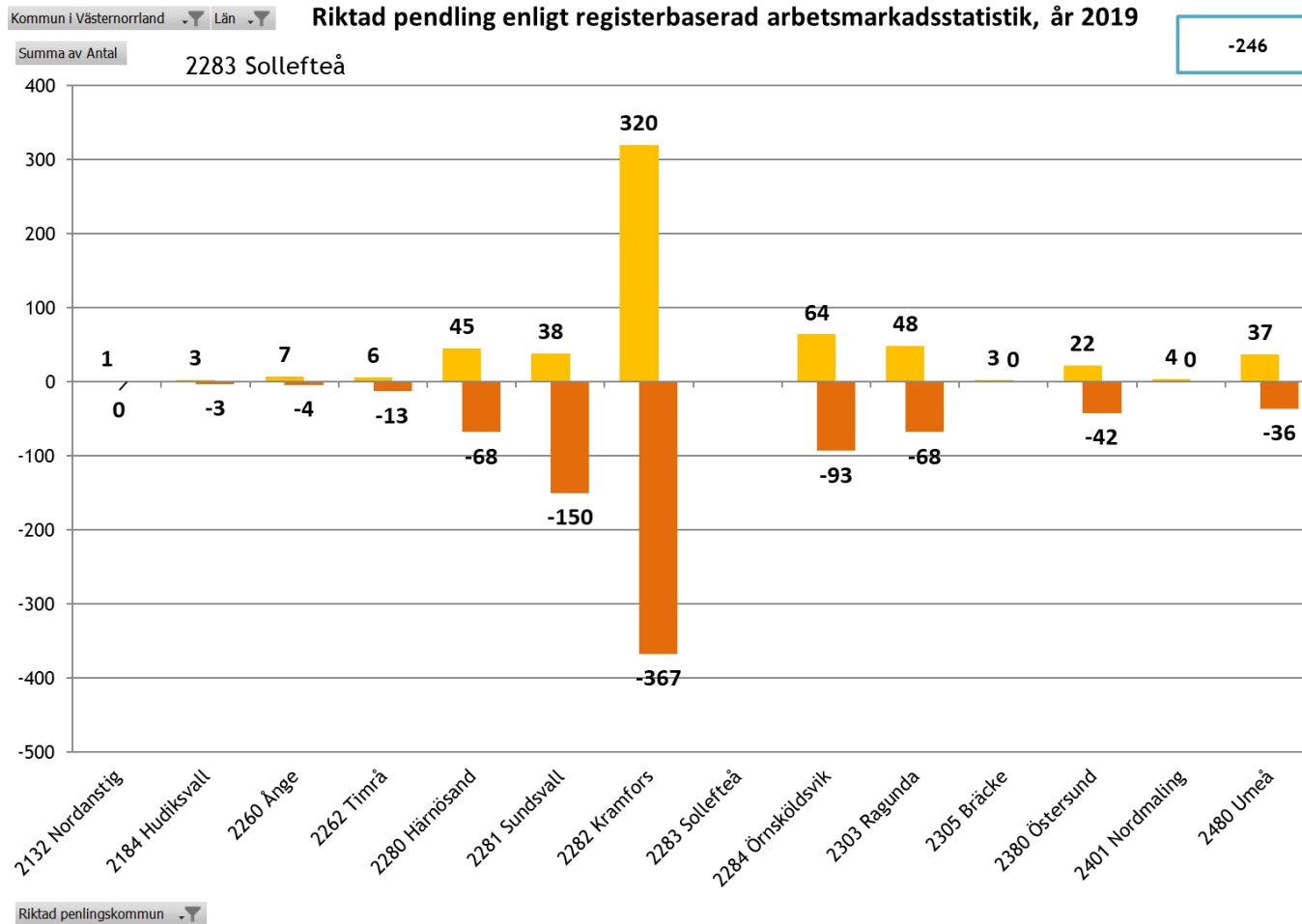


**In** – från dessa kommuner pendlar man in till Kramfors.

**Ut** – till dessa kommuner pendlar man in till från Kramfors.

*Mot just dessa kommuner har Kramfors ett pendlingsöverskott på 140 förvärvsarbetande. Inkluderas landet samtliga kommuner kommer siffran att ändras.*

## Bilaga F - In- och utpendling för Sollefteå (till och från kommuner, agg.)

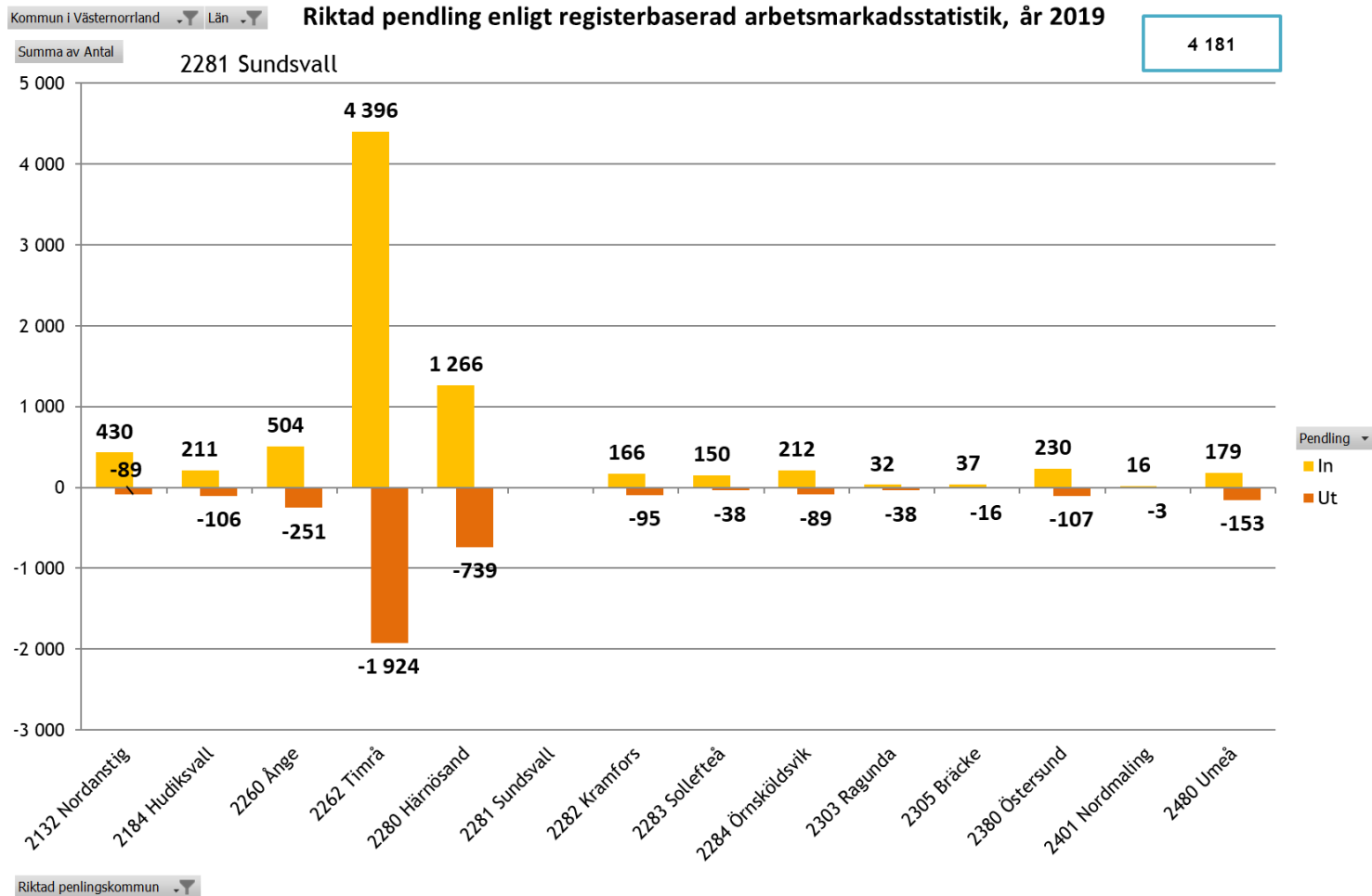


**In** – från dessa kommuner pendlar man in till Sollefteå.

**Ut** – till dessa kommuner pendlar man in till från Sollefteå.

*Mot just dessa kommuner har Sollefteå ett pendlingsunderskott på 246 förvärvsarbetande. Inkluderas landet samtliga kommuner kommer siffran att ändras.*

## Bilaga G - In- och utpendling för Sundsvall (till och från kommuner, agg.)

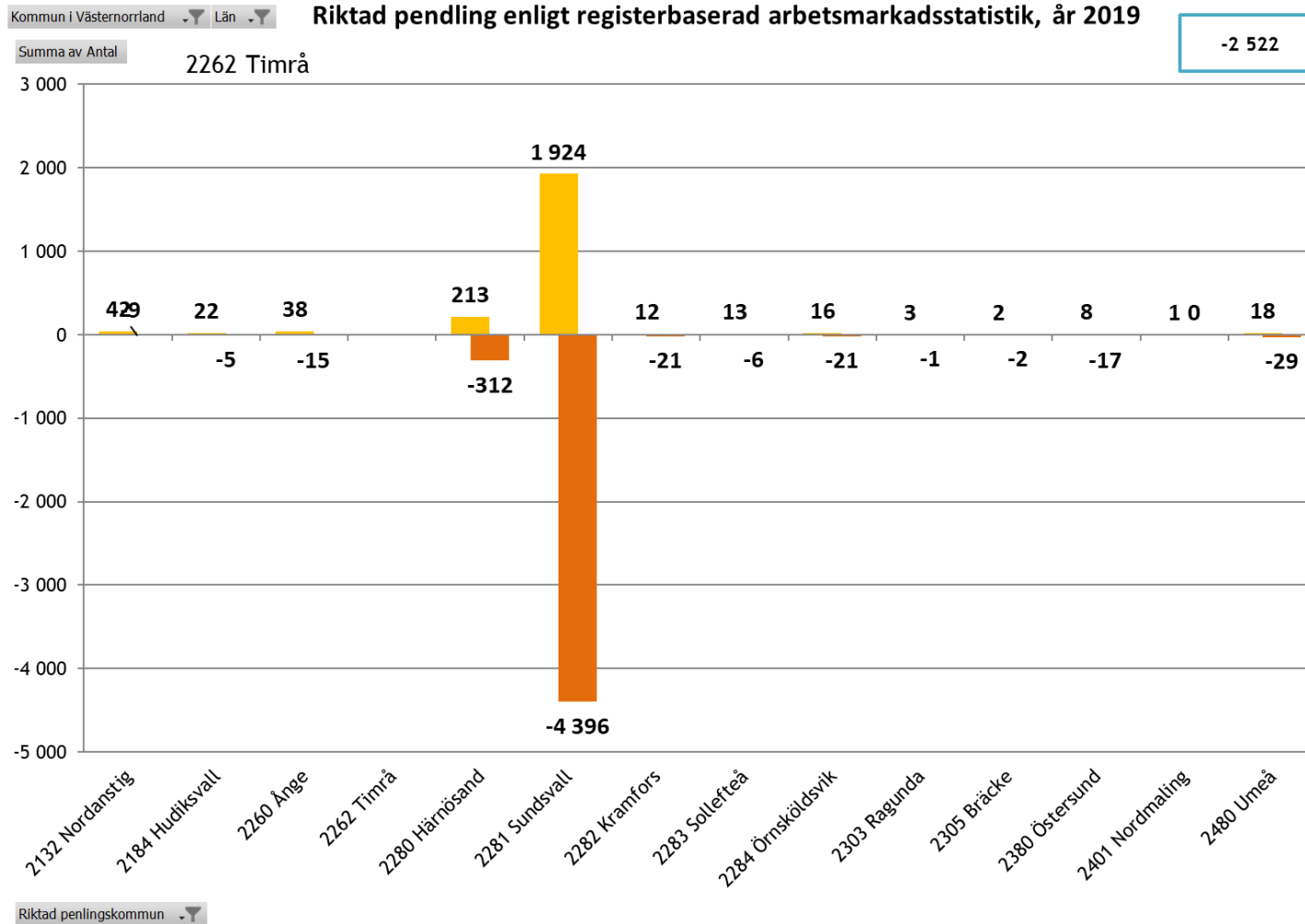


**In** – från dessa kommuner pendlar man in till Sundsvall.

**Ut** – till dessa kommuner pendlar man in till från Sundsvall.

*Mot just dessa kommuner har Sundsvall ett pendlingsöverskott på 4 181 förvärvsarbetande. Inkluderas landet samtliga kommuner kommer siffran att ändras.*

## Bilaga H - In- och utpendling för Timrå (till och från kommuner, agg.)

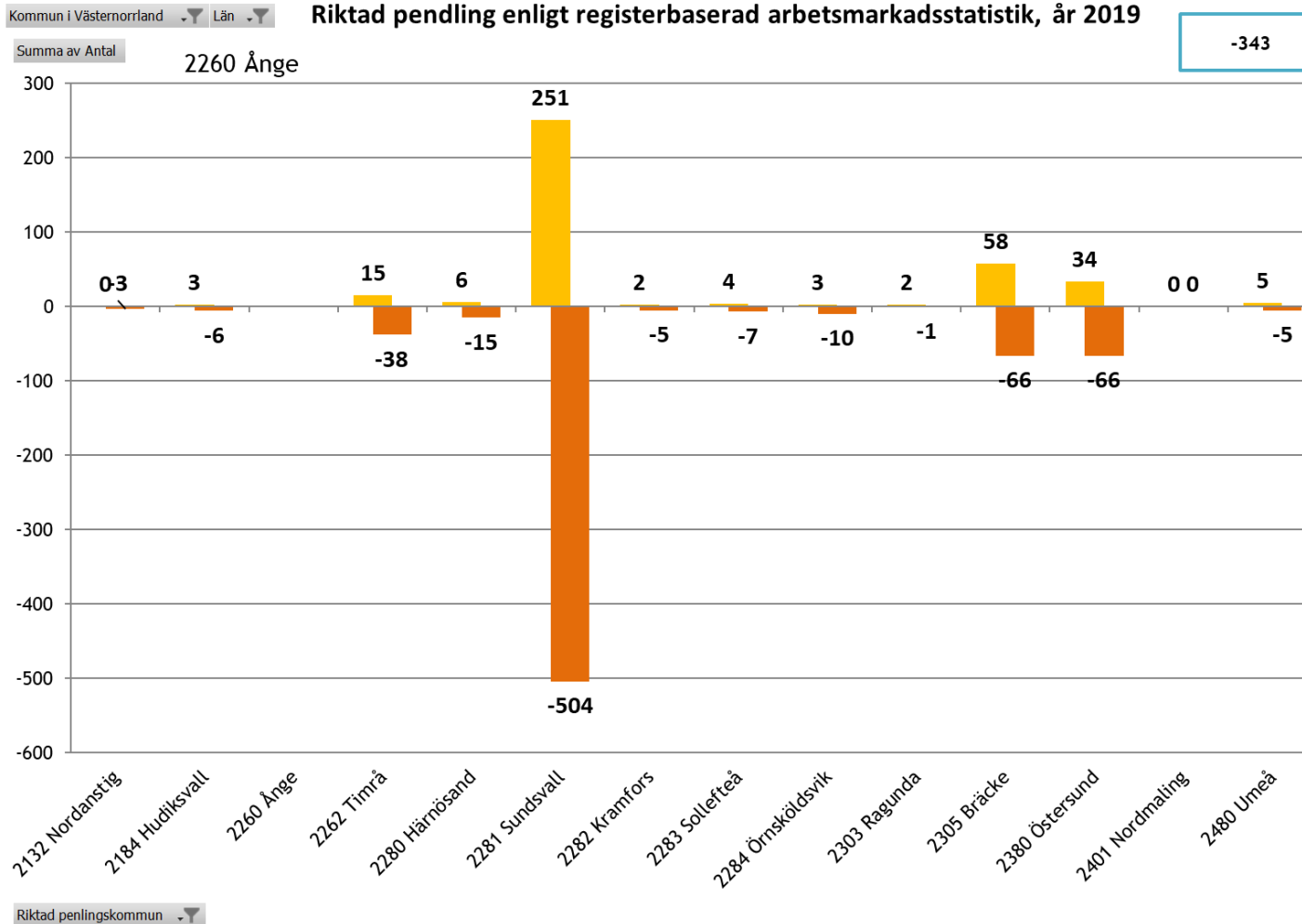


**In** – från dessa kommuner pendlar man in till Timrå.

**Ut** – till dessa kommuner pendlar man in till från Timrå.

*Mot just dessa kommuner har Timrå ett pendlingsunderskott på 2 522 förvärvsarbetande. Inkluderas landet samtliga kommuner kommer siffran att ändras.*

## Bilaga I - In- och utpendling för Ånge (till och från kommuner, agg.)

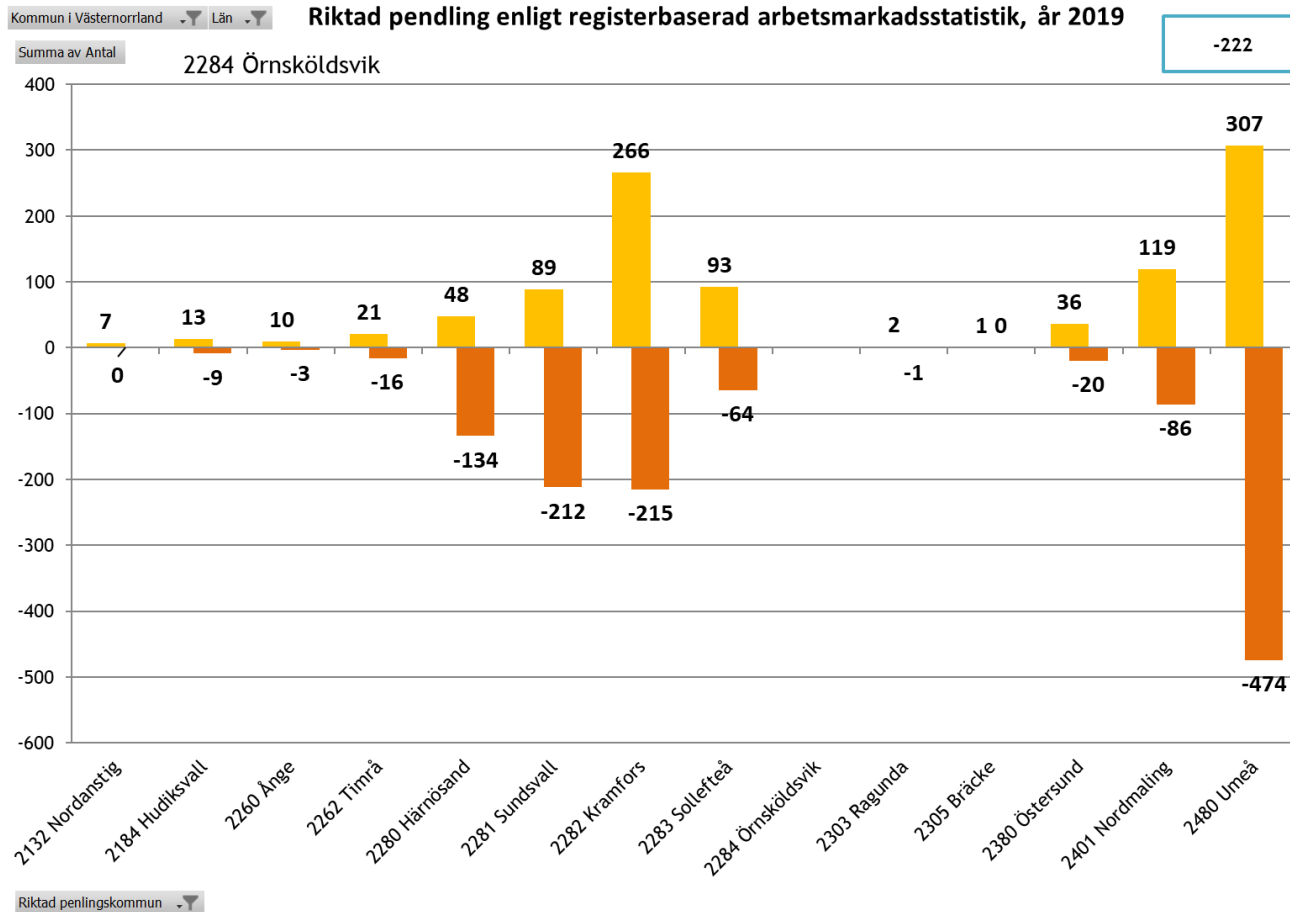


**In** – från dessa kommuner pendlar man in till Ånge.

**Ut** – till dessa kommuner pendlar man in till från Ånge.

*Mot just dessa kommuner har Ånge ett pendlingsunderskott på 343 förvärvsarbetande. Inkluderas landet samtliga kommuner kommer siffran att ändras.*

## Bilaga J - In- och utpendling för Örnsköldsvik (till och från kommuner, agg.)



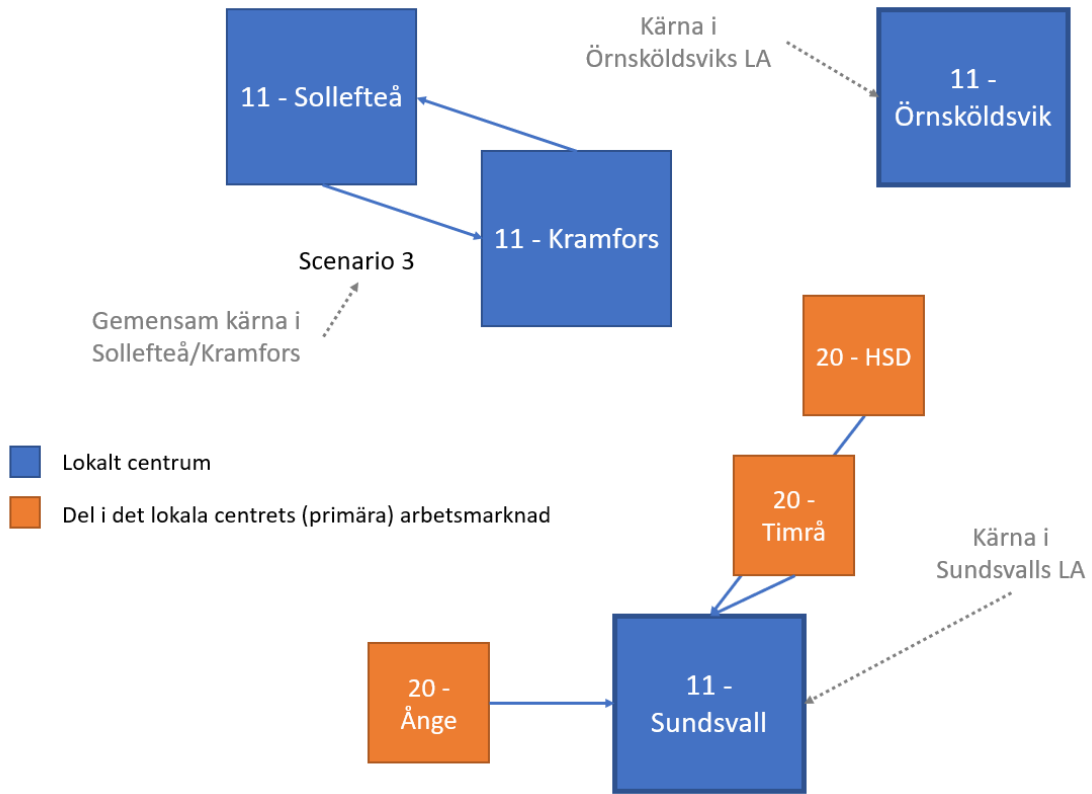
**In** – från dessa kommuner pendlar man in till Örnsköldsvik.

**Ut** – till dessa kommuner pendlar man in till från Örnsköldsvik.

*Mot just dessa kommuner har Örnsköldsvik ett pendlingsunderskott på 222 förvärvsarbetande. Inkluderas landet samtliga kommuner kommer siffran att ändras.*

## Bilaga K – Illustration Scenario 3 LA i Västernorrland

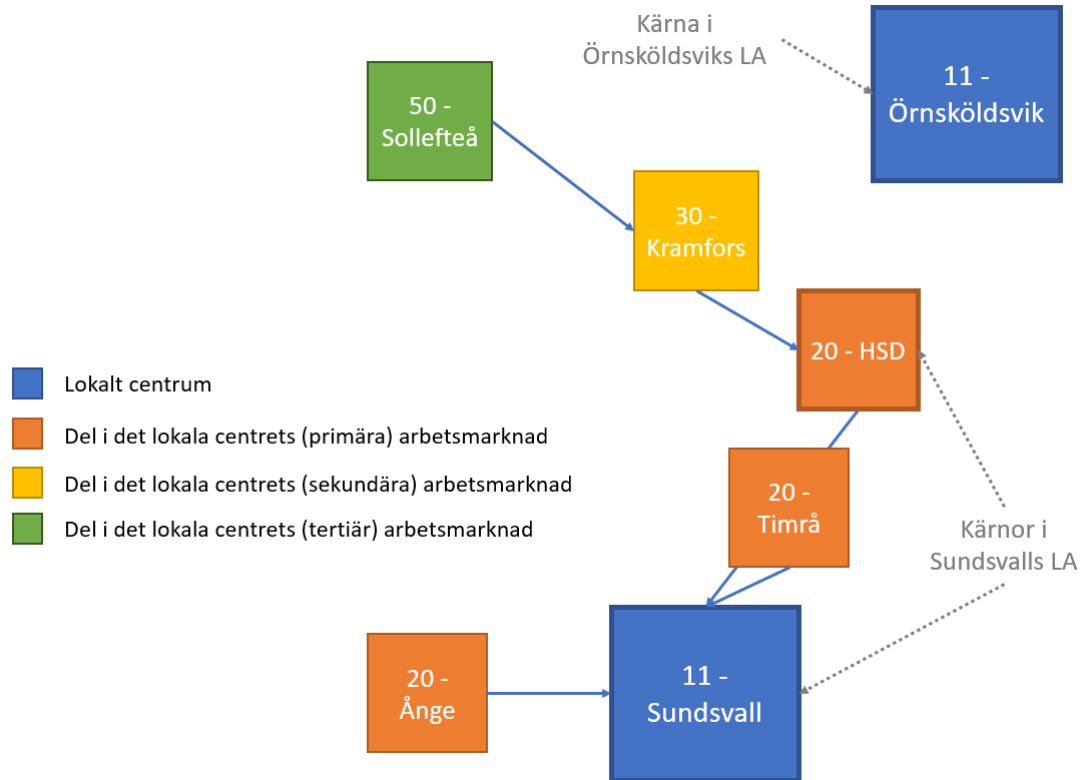
*Illustration över scenario 3 för framtida lokala arbetsmarknader i Västernorrland.*



Källa: SCB, illustration Region Västernorrland.

## Bilaga L – Illustration Scenario 4 LA i Västernorrland

*Illustration över scenario 4 för framtida lokala arbetsmarknader i Västernorrland.*



Källa: SCB, illustration Region Västernorrland.

