

Hur stod sig pendlingen i inledningen av pandemin?

PM:et sammanfattar först varför det är viktigt att sänka kostnaderna (i bred mening) för pendling och öka värdet av denna. Därefter redovisas hur pendlingen utvecklats sen rapporten *Pendling i Västernorrland 2021* togs fram – då med 2019, nu med 2020.

Vikten av ökad *funktionalitet*¹ för arbetsmarknadsregionerna² i och runt Västernorrland kan sammanfattas på följande sätt:

Full potential för full konkurrenskraft – i regionen, i nationen och internationellt

- Västernorrland och närliggande kommuner behöver konkurrera utifrån sin fulla potential om: talanger, investeringar och nyetableringar. Analys visar att flera arbetsmarknadsregioner i riket växer ihop och stärker sin attraktion, konkurrenskraft och därmed tillväxt, medan vår utveckling går för sakta; resultatet är att vår relativa attraktions- och konkurrenskraft sänks.

En fortsatt ökad kunskapsandel i ekonomin ställer högre krav på arbetsmarknadsregioner att kunna matcha en allt mer specialiserad arbetskraft

- Ökar vi inte funktionaliteten riskerar vår attraktion att minska av att kraven ökar när allt fler hushåll består av två välutbildade vuxna, som ställer stora krav på att arbetsmarknadsregionen kan tillgodose båda parter karriärer.³
- Agglomerationsfundamentet *lärande*⁴ blir viktigare i en ökad kunskaps ekonomi.

En god funktionalitet bidrar till ekonomiska fördelar för arbetsmarknadsregionerna genom att *agglomerationsekonomier*⁵ då föreligger

- Detta stärker en regions attraktion, konkurrenskraft och tillväxt.
- Detta driver även fenomenet *selektion* – att produktiva individer och företag finner en sådan miljö attraktiv för inflyttning, expansion och nyetablering.

Ökad pendling, om än låg, gynnar landsbygden på flera sätt

- Lönepremier ökar med avstånd. Agglomerationseffekter sprids till hemkommunen. Kommunen blir mindre känslig för strukturomvandling och en riskdelningssituation uppstår för lokala arbetstagare. Med mer distansarbete kan dessutom fler pendla - längre avstånd kan hanteras med färre resdagar.⁶

¹ En funktionell region beskrivs 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). Det senare sammanfattas i begreppet en *god tillgänglighet*.

² En *arbetsmarknadsregion* kan beskrivas som en funktionellt integrerad region där en eller flera kommuner har en gemensam bostads- och arbetsmarknad. Integrationen möjliggör därmed för att en omfattande pendling kan ske mellan regionens olika delar.

³ Det så kallade *samlökaliseringsproblemet*.

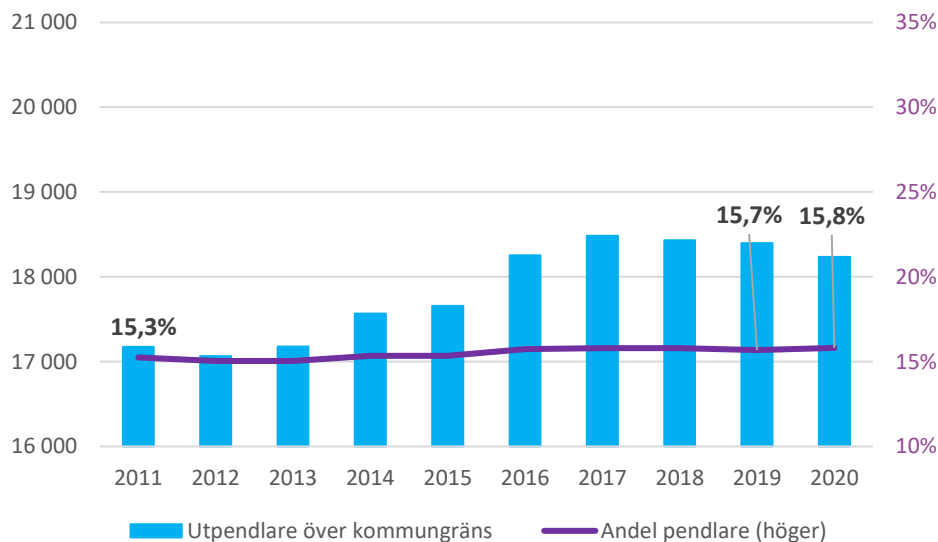
⁴ Mikrofundamentet *lärande* handlar om livslångt lärande – desto större stad och tillgänglighet desto fler kan man potentiellt komma i kontakt med och antingen direkt eller indirekt utbyta erfarenheter och idéer med. En bra tillgänglighet i en region underlättar nätverkande och att idéer sprids mellan företag när arbetstagare byter arbetsplats. Vilket för övrigt också sker oftare när tillgängligheten är stor – att folk oftare byter arbetsplats och därmed bidrar till att kunskap lättare sprids mellan arbetsplatser vilket kan driva produktivitet och innovation. (Tillväxtanalys - TVA)

⁵ Ekonomiska fördelar av städer och tillgängliga miljöer via: matchning, delning och lärande. (TVA)

⁶ För pendling några dagar i veckan bör tågrestiden helst vara under 1:30. (Trafikverket 2020:090, s.16)

Pendlare i Västernorrland - till och med 2020

Pendlingen⁷ sjönk 2020 med 165 personer, inte helt oväntat givet den externa chock som coronapandemin resulterade i för hela världen. Glädjande nog sjönk pendlingen procentuellt mindre än för de som bor och arbetar i samma kommun. Pendlingen sjönk med 0,9 procent i Västernorrland medan siffran för de som bor och arbetar i samma kommun var -1,8 procent – effekten av detta sammantaget är andelen pendlare går upp med 0,1 procent till 15,8 procent 2020. Det totala tappet av förvärvsarbetande med bostad i länet var 1924 personer 2020, detta medför att tappet för de som bor och arbetar i samma kommun landade på 1759 stycken i länet.



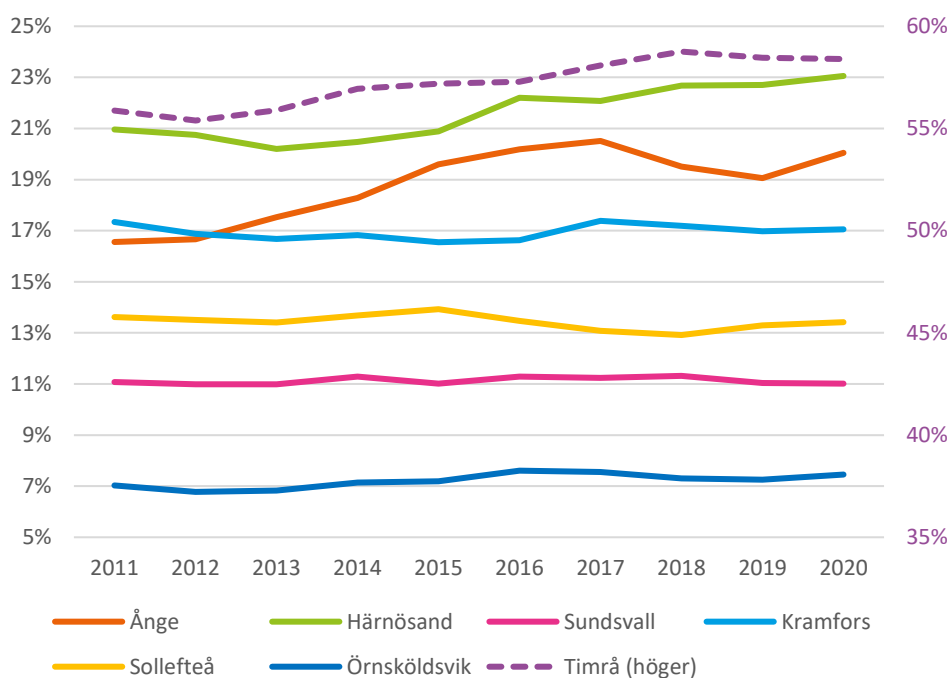
Figur 1. Förvärvsarbetande pendlare (16+) och andelen i Västernorrland

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

Pendlingsandelen ökade i fem av sju kommuner 2020, vilket kan ses i figur 2, (detaljerade siffror i tabell 2). Observera att Timrås värde avläses på den högra axeln i figur 2.⁸ Ökningen förklaras främst av samma logik som för hela länet; att de som bor och arbetar i samma kommun i de flesta fall minskade relativt mer än för de som pendlar ut från samma kommun. I tabell 1 ses den procentuella förändringen av förvärvsarbetande per kommun uppdelat på utpendlare för sig och de som också arbetar i kommunen för sig.

⁷ Pendling som begreppet används i detta PM, 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.

⁸ Då värdet avviker kraftigt från de övriga kommunerna krävs en egen skala för att visualisera utvecklingen; för att tydligt markera detta har Timrås serie streckats för att särskilja denna och den högra axeln är även färglagd i samma färg som Timrås serie för att signalera ihoplighet.



Figur 2. Förvärvsarbetande (ut)pendlare (16+) över kommungräns

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

I tabell 1 och 2 kan noteras att antalet utpendlare över kommungräns faktiskt ökat i tre kommuner. Ånge hade en stark ökning med 2,3 procent eller 20 personer. I Örnsköldsvik ökade också pendlarna, här mer marginellt, men 0,4 procent eller 8 personers ökning när de som bor och också arbetar i kommunen minskar med 2,4 procent får anses vara ett starkt utfall. Även Härnösand hade en ökning av pendlarna med 0,2 procent eller 5 personer.

Tabell 1. Procentuell förändring av förvärvsarbetande per kommun 2020 jämfört med 2019, uppdelat på utpendlare över kommungräns och de som arbetar i kommunen

	Utpendlare	Arbetar i kommunen	Differens (utpendlare minus de som arbetar i kommunen)
Ånge	2,3%	-3,9%	6,2%
Timrå	-1,8%	-1,5%	-0,3%
Härnösand	0,2%	-1,8%	2,0%
Sundsvall	-1,6%	-1,3%	-0,3%
Kramfors	-1,1%	-1,6%	0,5%
Sollefteå	-0,5%	-1,6%	1,1%
Örnsköldsvik	0,4%	-2,4%	2,8%

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

I Sollefteå och Kramfors ökade andelen pendlare med 0,1 procent respektive. Ökningen skedde inte på grund av att antalet pendlare ökade utan för att det procentuella tappet var lägre för pendlarna i dessa kommuner än för de som arbetar i kommunen. Denna dynamik kan ses som ett exempel på den försäkring som pendlingen ger upphov till, även om det i detta fall inte handlade om en lokal strukturomvandling som man skyddade sig mot utan en tillfällig global sådan där *kontaktnära branscher* fick göra stora anpassningar i sin verksamhet utifrån pandemiläget.

I både Sundsvall och Timrå sjönk faktiskt pendlingen marginellt mer (ytterligare 0,3 procent) än för de förvärvsarbetande i kommunen. Båda dessa kommuner har en mycket funktionell integration i arbetsmarknaden och man kan därmed misstänka att utfallet bland de kontaktnära branscherna även gett utslag i pendlingsstatistiken här på ett annat sätt.⁹ Sammantaget får man säga att för Sundsvall och Timrå är utfallet för pendlarna och de som bor och arbetar i samma kommun i stort samma.

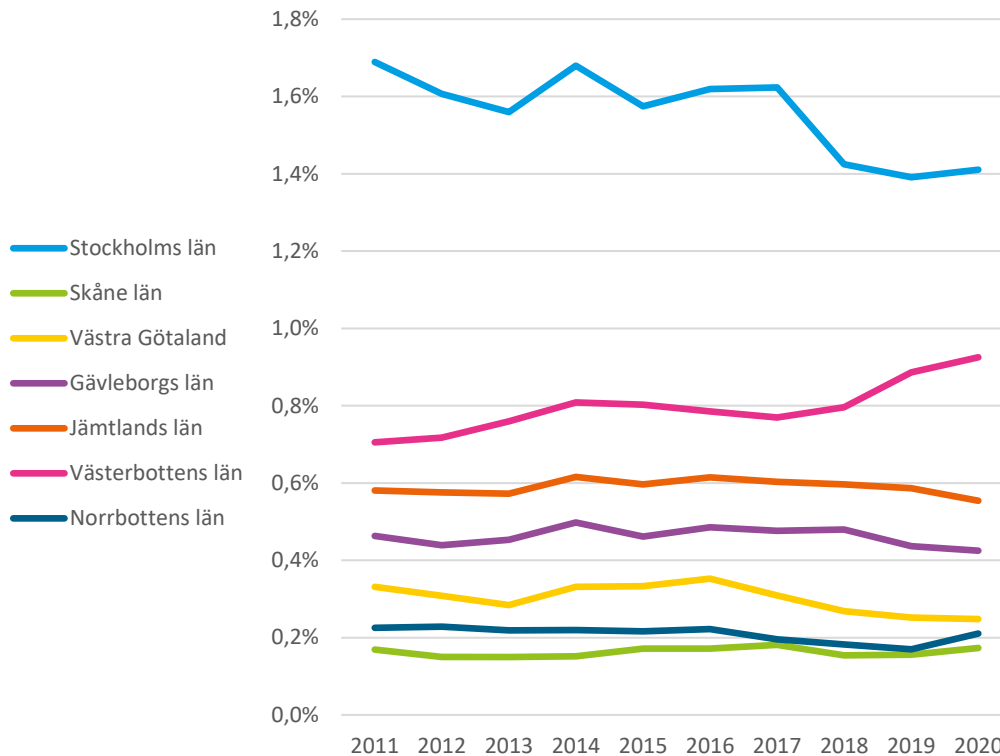
Tabell 2. Utpendling över kommungräns 2020

	Förändring sen 2019 [antal]	Förändring sen 2019 [abs. %]	Andel pendlare 2020	Andel pendlare 2019
Ånge	20	1,0%	20,0%	19,1%
Timrå	-91	-0,1%	58,4%	58,5%
Härnösand	5	0,4%	23,1%	22,7%
Sundsvall	-86	0,0%	11,0%	11,0%
Kramfors	-15	0,1%	17,0%	17,0%
Sollefteå	-6	0,1%	13,4%	13,3%
Örnsköldsvik	8	0,2%	7,4%	7,3%

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

⁹ Timrå ligger väldigt nära handelsområdet Birsta i Sundsvalls kommun – här har förmodligen utfallet bland de kontaktnära branscherna fått inverkan på pendlingen.

Tema: Trender i länsöverskridande pendling¹⁰



Figur 3. Vart pendlar Västernorrlänningar som pendlar över länsgräns?¹¹ (utvalda län)¹²

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

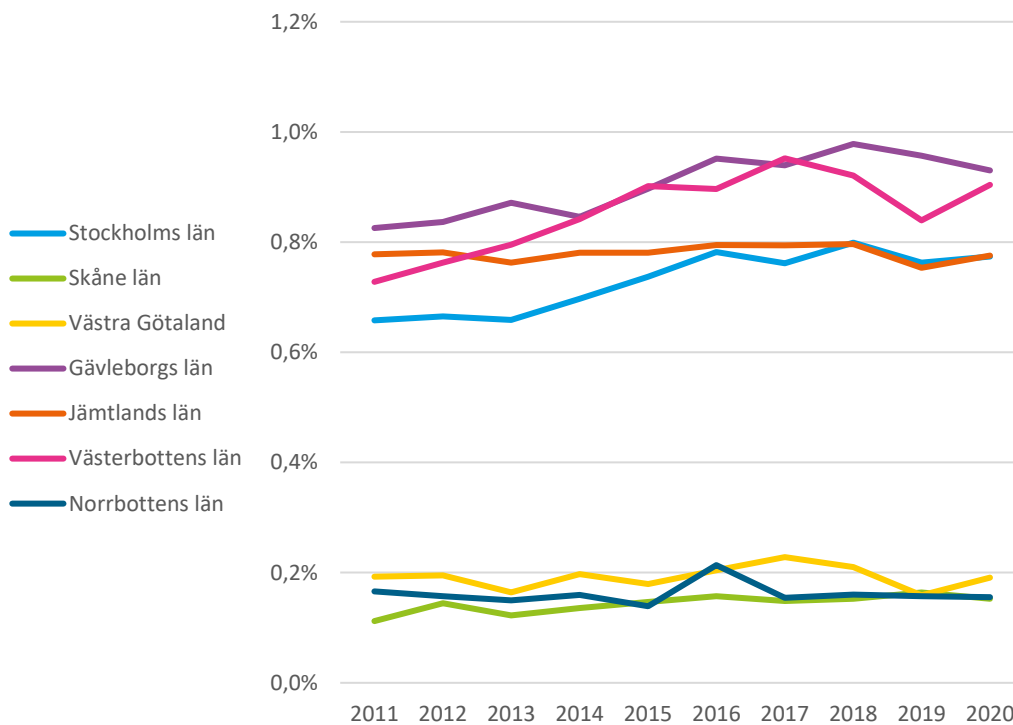
Senaste tre åren har pendlingen till Västerbotten ökat. Från 2017 till 2018 ökade pendlingen med 28 personer – ökningen kom från fyra kommuner. 2019 skedde ett tidsseriebrott, så den markanta ökningen behöver tolkas med viss försiktighet, samtidigt redovisas andelar här och liknande stora rörelser ses inte mot övriga län – så trenden får därmed anses korrekt. Pendlingen ökade 2019 från länets alla kommuner förutom Ånge (som minskade marginellt). Störst procentuell ökning kom från Timrå och Kramfors, ytterligare 10 personer från Timrå och 18 personer från Kramfors. Störst numerär ökning kom från Örnsköldsvik med 60 personer, följt av Kramfors. 2020 ökade pendlingen återigen från de flesta av länets kommuner (fem av sju). En kraftig ökning kom från Ånge, där från att 7 personer pendlat till Västerbotten 2019, landade siffran på 20 personer – det var den näst största numerära ökningen som bara överträffades med 1 person från Sundsvall, som ökade med 14 personer till Västerbotten. Övriga kommuner hade mycket marginella förändringar mot Västerbotten 2020.

¹⁰ 2019 skedde ett tidsseriebrott i RAMS-statistiken när man gick från KU-uppgift till AGI-uppgift. På nationell nivå skattas förändringen ha störst betydelse för åldrarna 16-19 år samt 65-74 år, med en ökning av antalet förvärvsarbetande. Läs mer på: [SCB - RAMS](#).

¹¹ Andel utpendlare av nattbefolkning i Västernorrlands län.

¹² Länen valdes i rapporten *Pendling i Västernorrland 2021* utifrån att endera in- eller utpendling från ett län behövde överstiga 190 personer 2019 för att inkluderas i översikten – denna gräns genererade en ungefärlig paretofördelning.

Pendlingen till Stockholms län sjönk kraftigt från 2017 till 2018, alla kommuner bidrog till den utvecklingen. De största procentuella minskningarna kom från Sollefteå med ett tapp om 34 procent motsvarande 46 personer följt av Kramfors med 22 procent och 30 personer. Störst minskning antalsmässigt kom från Sundsvall med 68 personer (minskning med 7 procent) och Örnsköldsvik med 62 personer (motsvarande 18 procent).



Figur 4. Vart kommer pendlarna som pendlar till Västernorrland? ¹³ (utvalda län)¹⁴

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

De senaste åren har pendlingsmönstren för inpendlarna till länet inte förändrats nämnvärt. Sen 2011 är det tre län som mer utmärkande ökat sin inpendling till Västernorrland, de är i rangordning: Västerbottens län, Stockholms län samt Gävleborgs län. De har ökat med 229, 157 och 150 personer respektive.

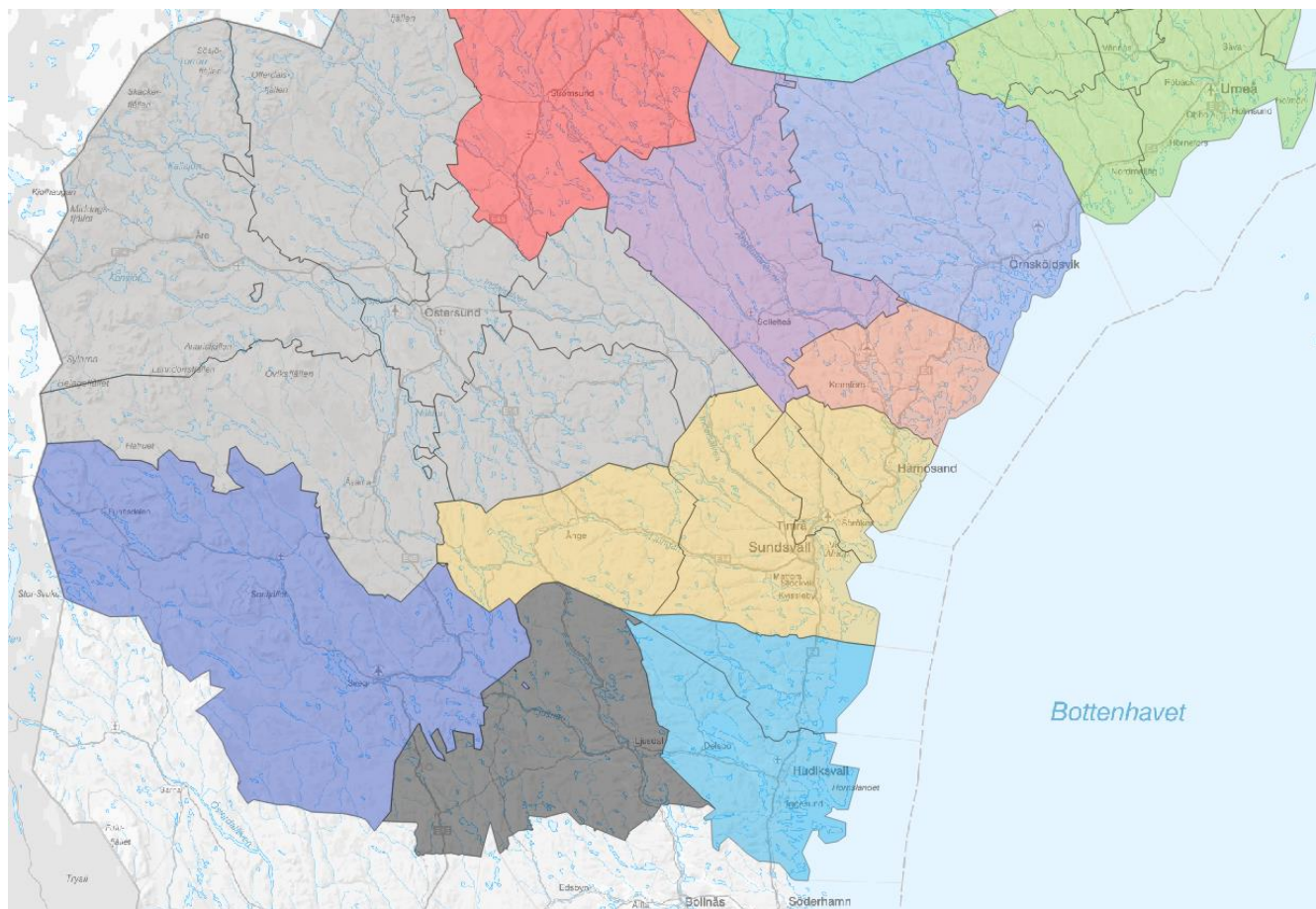
Från Jämtland har antalet inpendlare ökat marginellt, 25 ytterligare personer pendlar till Västernorrland 2020 jämfört med 2011. Det är hälften av ökningen som varit från Skånes län som ökat med 51 personer samma period.

¹³ Andel inpendlare av dagbefolkning i Västernorrlands län.

¹⁴ Länen valdes i rapporten *Pendling i Västernorrland 2021* utifrån att endera in- eller utpendling från ett län behövde överstiga 190 personer 2019 för att inkluderas i översikten – denna gräns genererade en ungefärlig paretofördelning.

Bilaga A – Karta: lokala arbetsmarknader i och runt Västernorrland 2020

SCB:s lokala arbetsmarknader 2020 – urval



Lokala arbetsmarknader:

- Umeå 2020
- Hudiksvall 2020
- Örnsköldsvik 2020
- Kramfors 2020
- Sollefteå 2020
- Sundsvall 2020
- Östersund 2020
- Strömsund 2020
- Härjedalen 2020
- Ljusdal 2020
- Åsele 2020
- Dorotea 2020

Källa: SCB (RAMS – öppna data), bakgrundskarta Lantmäteriet.

Bilaga B – Tabell: lokala arbetsmarknader i och runt Västernorrland 2020

SCB:s lokala arbetsmarknader 2020 – urval

Lokal arbetsmarknad	Kommun	Typ av kommun ¹⁵	Total pendling (P1) ¹⁶	Den enskilt största pendlingsströmmen	
				Av P1 pendlingen (P2) ¹⁷	Till kommun
Ljusdal	Ljusdal	11	17%	5%	Hudiksvall
Söderhamn	Söderhamn	11	18%	5%	Bollnäs
Hudiksvall	Nordanstig	20	39%	23%	Hudiksvall
Hudiksvall	Hudiksvall	11	13%	2%	Ljusdal
Sundsvall	Ånge	20	20%	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%	Sollefteå
Sollefteå	Sollefteå	11	13%	4%	Kramfors
Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	11	7%	2%	Umeå
Strömsund	Strömsund	11	13%	5%	Östersund
Östersund	Ragunda	20	23%	11%	Östersund
Östersund	Bräcke	20	34%	20%	Östersund
Östersund	Berg	20	29%	20%	Östersund
Östersund	Östersund	11	12%	3%	Krokom
Storuman	Storuman	11	13%	4%	Lycksele
Dorotea	Dorotea	11	19%	5%	Strömsund
Åsele	Åsele	11	18%	3%	Umeå
Umeå	Nordmaling	20	41%	30%	Umeå
Umeå	Umeå	11	8%	1%	Stockholm

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

¹⁵ 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.

¹⁶ Andelen utpendlare av nattbefolkningen.

¹⁷ Den enskilt största utpendlingsströmmen bland de summerade pendlingsströmmarna i P1.

Bilaga C – Matris: mellankommunal pendling 2020

Pendlare 16-74år 2020, boendekommun (kolumn), arbetskommun (rad) - urval

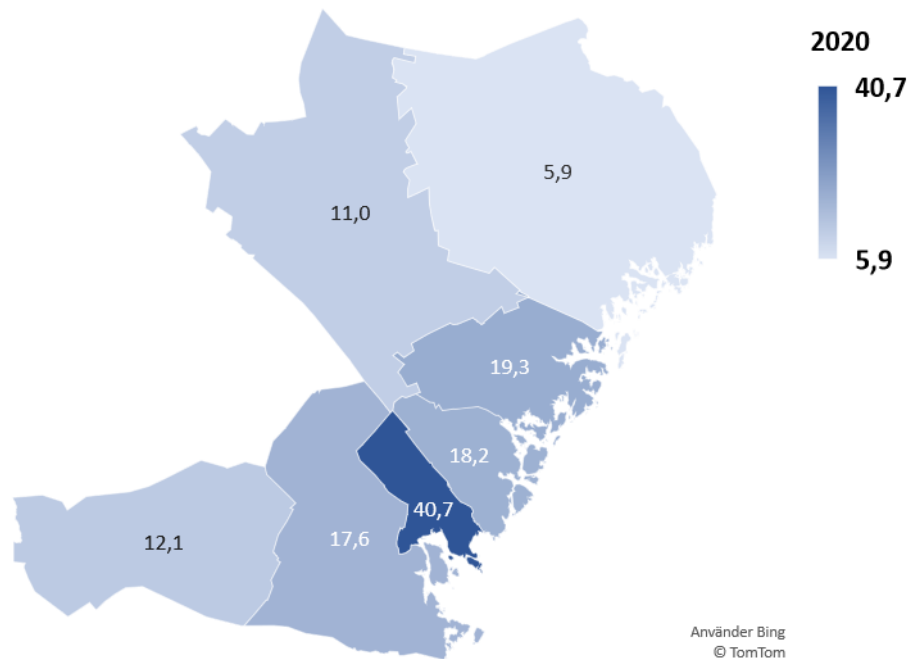
	Nordanstig	Hudiksvall	Ånge	Timrå	Härnösand	Sundsvall	Kramfors	Sollefteå	Örnsköldsvik	Ragunda	Bräcke	Nordmaling	Umeå
Nordanstig	2 669	366	4	9	2	82	1	0	0	0	0	0	3
Hudiksvall	1 029	15 192	8	11	4	116	3	6	13	3	0	3	8
Ånge	1	2	3 547	17	5	244	0	4	3	2	64	0	1
Timrå	37	20	35	3 558	226	1 870	16	13	13	2	2	0	19
Härnösand	7	6	22	279	8 534	752	318	55	146	7	1	1	39
Sundsvall	404	216	477	4 327	1 195	43 103	158	182	221	40	44	20	171
Kramfors	2	5	5	18	522	100	6 593	379	215	16	3	5	43
Sollefteå	3	4	7	15	46	67	324	7 361	60	41	3	2	35
Örnsköldsvik	7	17	10	24	42	77	229	77	24 404	4	1	129	352
Ragunda	0	1	1	2	0	37	1	58	1	1 898	129	0	2
Bräcke	1	1	78	0	0	23	2	1	0	50	1 880	0	1
Nordmaling	0	0	0	0	0	1	2	0	82	0	1	1 939	238
Umeå	10	27	18	24	44	164	44	33	476	6	8	988	59 748

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

Exempel: 404 personer som bor i Nordanstig har sin arbetsgivare i Sundsvall.

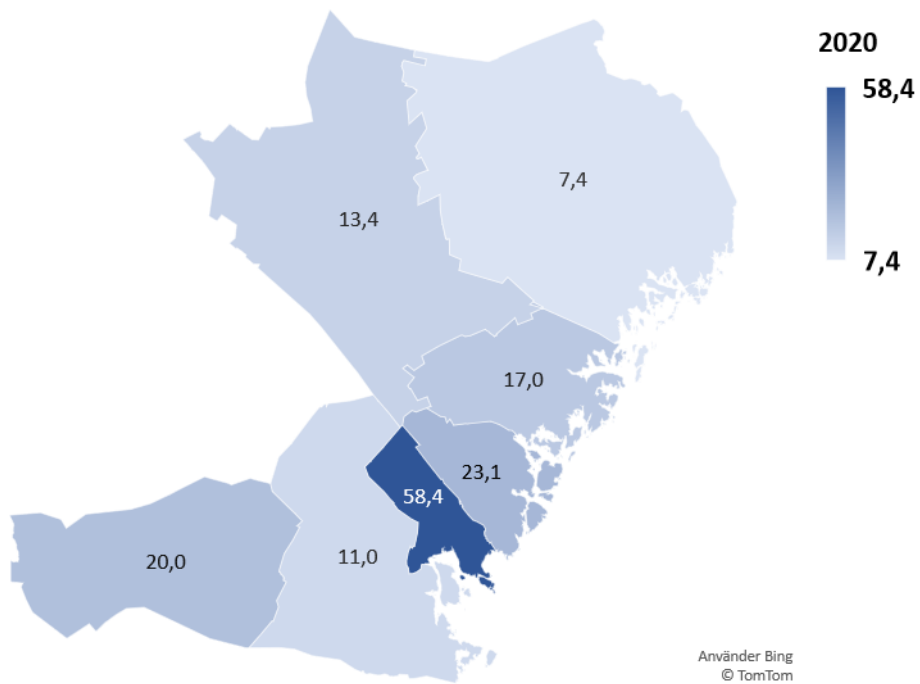
Bilaga D – Karta: andel in- och utpendlare av dagbefolkning

Andel inpendlare i procent av förvärvsarbetande dagbefolkning



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

Andel utpendlare i procent av förvärvsarbetande dagbefolkning



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