

Hur återhämtade sig pendlingen 2021?

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 2021.

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

Full attraktions- och konkurrenskraft kräver full funktionalitet

- 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.

Hög funktionalitet bidrar till ekonomiska fördelar och ny ekonomisk aktivitet

- En hög funktionalitet innebär att *agglomerationsekonomier* föreligger – ekonomiska fördelar av täta städer och miljöer via 3 mikrofundament: matchning, delning och lärande.
- Agglomerationsekonomier driver *selektion* – produktiva individer och företag finner en sådan miljö attraktiv för inflyttning, expansion och nyetablering.

Kunskapsandelen i ekonomin växer – tillväxten sker där förutsättningarna finns

- Kunskapsandelen i ekonomin fortsätter växa och fler vuxna har en högre utbildning. Fler hushåll än tidigare, består följaktligen av två välutbildade vuxna, som ställer stora krav på en regions funktion. Regionen behöver kunna tillgodose två specialiserade individers karriärer, annars väljs regionen bort och den potentiella tillväxten uteblir.³
- Agglomerationsfundamentet lärande⁴ blir viktigare i en ökad kunskapsekonomi.

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.⁵

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). Om man avser endast tidsaspekten brukar man prata om *geografisk 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. (Trafikanalys 2013:5, s.19)

³ Fenomenet kallas *samlökaliseringsproblemet*.

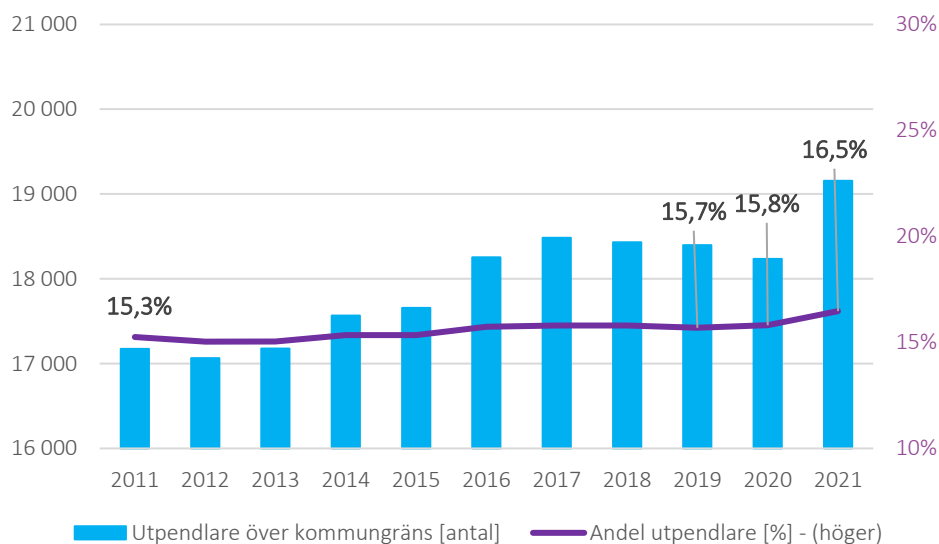
⁴ Mikrofundamentet *lärande* handlar om livslångt lärande – desto större stad och tillgänglighet desto fler kan man potentiellt komma i kontakt med och antingen direkt eller indirekt utbyta erfarenheter och idéer med. En bra tillgänglighet i en region underlättar nätverkande och att idéer sprids mellan 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 – flera publikationer)

⁵ För pendling några dagar i veckan bör tågrestiden helst vara under 1:30. (Trafikverket 2020:090, s.16)

Nya rekord för pendlingen som dessutom stod för hela sysselsättningsökningen!

2021 inte bara återhämtade sig pendlingen⁶, nya rekord slogs – både vad gäller antal personer som pendlar och pendlingens andel av de förvärvsarbetande i länet. Ytterligare 923 personer arbetade 2021 i en annan kommun än den boendekommun man hade i Västernorrland – det totala antalet personer som pendlade till en annan kommun 2021 var 19 157 stycken.

Under året skedde en ökning av antalet nattförvärvsarbetande i Västernorrland om 937 stycken, hela 923 av dessa kom från ökad pendling.



Figur 1 Förvärvsarbetande utpendlare (16-74 år) och andelen av förvärvsarbetande nattbefolkning i Västernorrland⁷

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

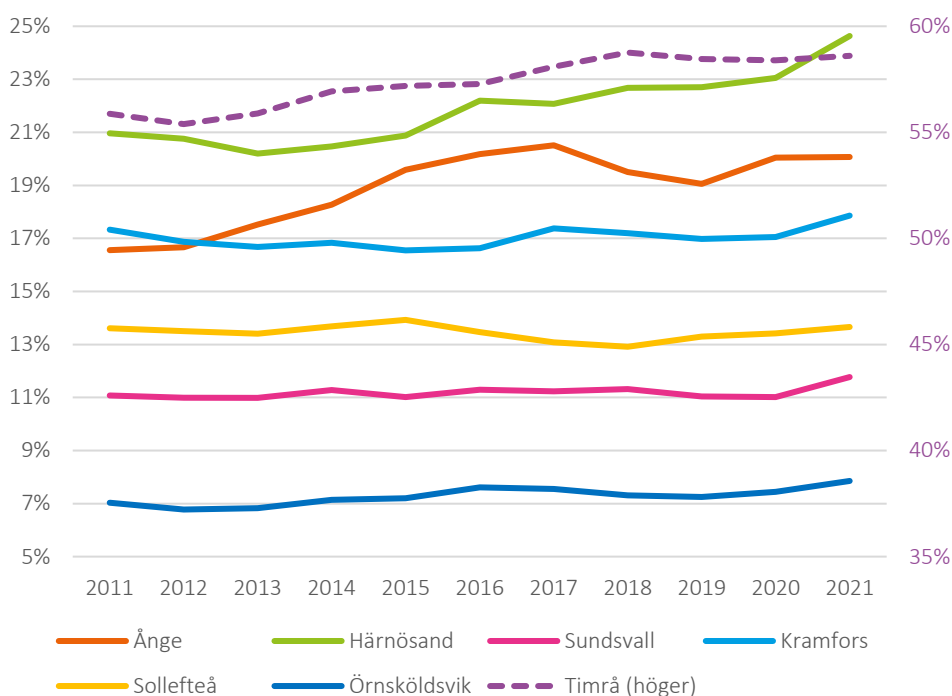
Utpendling

Pendlingsandelen ökade i alla länets kommuner 2021, vilket kan ses i figur 2, (detaljerade siffror i tabell 1). Observera att Timrås värde avläses på den högra axeln i figur 2.⁸

⁶ 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, utan att det är informationsteknologin (bredband) som möjliggör att arbete kan ske i en annan kommun. 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.

⁷ 2019 skedde ett tidsseriebrott i RAMS-statistiken när man gick från KU-uppgift till AGI-uppgift. På nationell nivå skattas förändringen ha störts betydelse för åldrarna 16-19 år samt 65-74 år, med en ökning av antalet förvärvsarbetande. Läs mer på: [SCB - RAMS](#).

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 Andel förvärvsarbetande utpendlare (16-74 år) av nattbefolkning över kommungräns

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

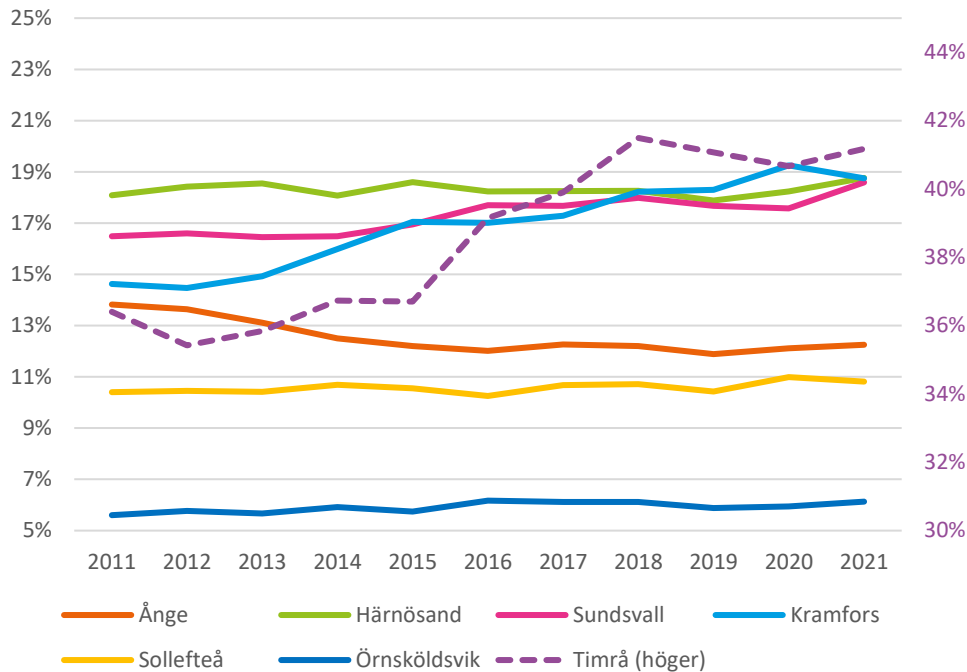
Alla kommuner hade en positiv ökningstakt av antalet utpendlare 2021, förutom Ånge som hade en ytterst marginell minskning. Trots detta ökade pendlingsandelen marginellt i Ånge, då de som bor och arbetar i kommunen minskade relativt mer.

Tabell 1 Utpendlare och de som bor och arbetar i kommunen (16-74 år)

| | Utpendlare över kommungräns | | | | Bor och arbetar i kommunen | | |
|---------------------|-----------------------------|-------|-------|--------------------------|----------------------------|--------|--------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | Ökningstakt 2021/2020 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Ånge | 869 | 889 | 886 | -0,3% | 3 691 | 3 547 | 3 529 |
| Timrå | 5 084 | 4 993 | 5 077 | 1,7% | 3 613 | 3 558 | 3 585 |
| Härnösand | 2 552 | 2 557 | 2 769 | 8,3% | 8 688 | 8 534 | 8 472 |
| Sundsvall | 5 421 | 5 335 | 5 721 | 7,2% | 43 674 | 43 103 | 42 881 |
| Kramfors | 1 370 | 1 355 | 1 427 | 5,3% | 6 699 | 6 593 | 6 563 |
| Sollefteå | 1 147 | 1 141 | 1 177 | 3,2% | 7 482 | 7 361 | 7 442 |
| Örnsköldsvik | 1 956 | 1 964 | 2 100 | 6,9% | 25 012 | 24 404 | 24 642 |

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

Inpendling



Figur 3 Andel förvärvsarbetande inpendlare (16-74 år) av dagbefolkning över kommungräns

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

Alla kommuner utom Kramfors och Sollefteå hade också en positiv utveckling av inpendlingen. En hög både in- och utpendling är inget negativt, utan visar tvärtom på att en kommun befinner sig på en dynamisk lokal arbetsmarknad.⁹

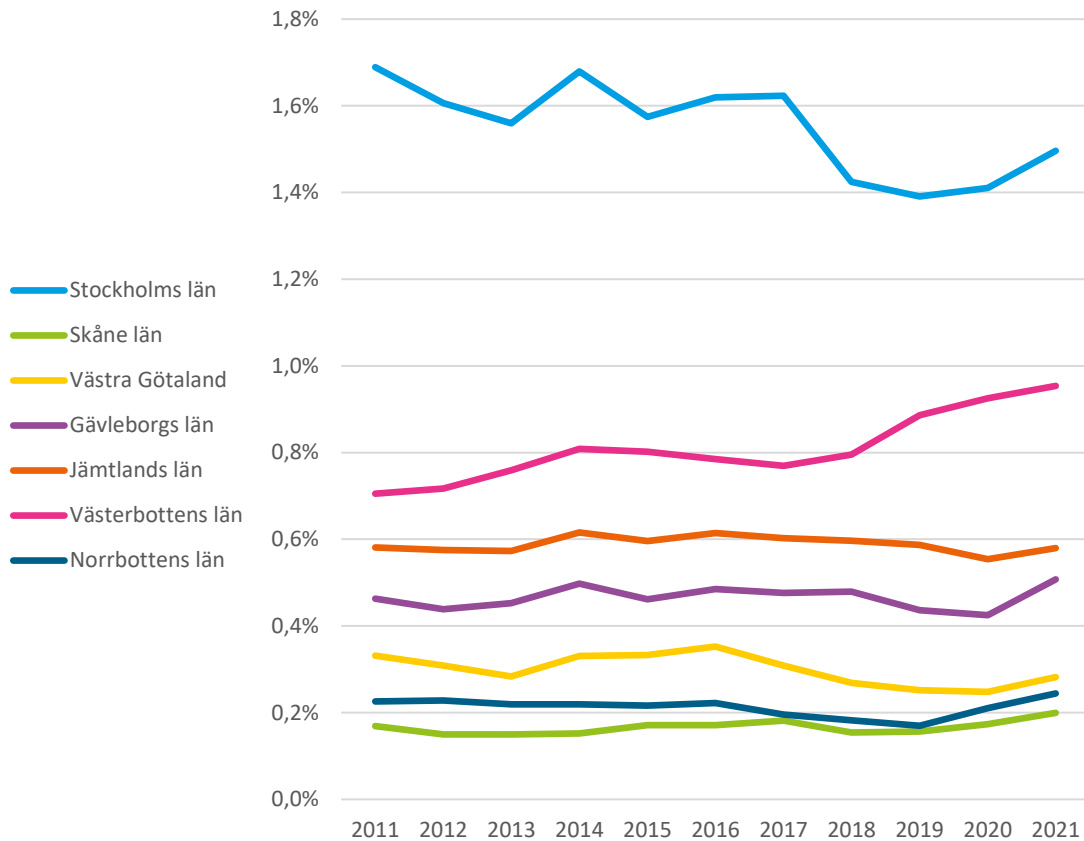
Tabell 2 Inpendlare och de som bor och arbetar i kommunen (16-74 år)

| | Inpendlare över kommungräns | | | | Bor och arbetar i kommunen | | |
|---------------------|-----------------------------|-------|-------|--------------------------|----------------------------|--------|--------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | Ökningstakt 2021/2020 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Ånge | 498 | 489 | 493 | 0,8% | 3 691 | 3 547 | 3 529 |
| Timrå | 2 518 | 2 439 | 2 509 | 2,9% | 3 613 | 3 558 | 3 585 |
| Härnösand | 1 892 | 1 903 | 1 957 | 2,8% | 8 688 | 8 534 | 8 472 |
| Sundsvall | 9 377 | 9 193 | 9 792 | 6,5% | 43 674 | 43 103 | 42 881 |
| Kramfors | 1 501 | 1 572 | 1 514 | -3,7% | 6 699 | 6 593 | 6 563 |
| Sollefteå | 871 | 909 | 903 | -0,7% | 7 482 | 7 361 | 7 442 |
| Örnsköldsvik | 1 564 | 1 541 | 1 608 | 4,3% | 25 012 | 24 404 | 24 642 |

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

⁹ SKL, Pendlare utan gränser?, s.24.

Både ut- och inpendling över länsgräns ökar



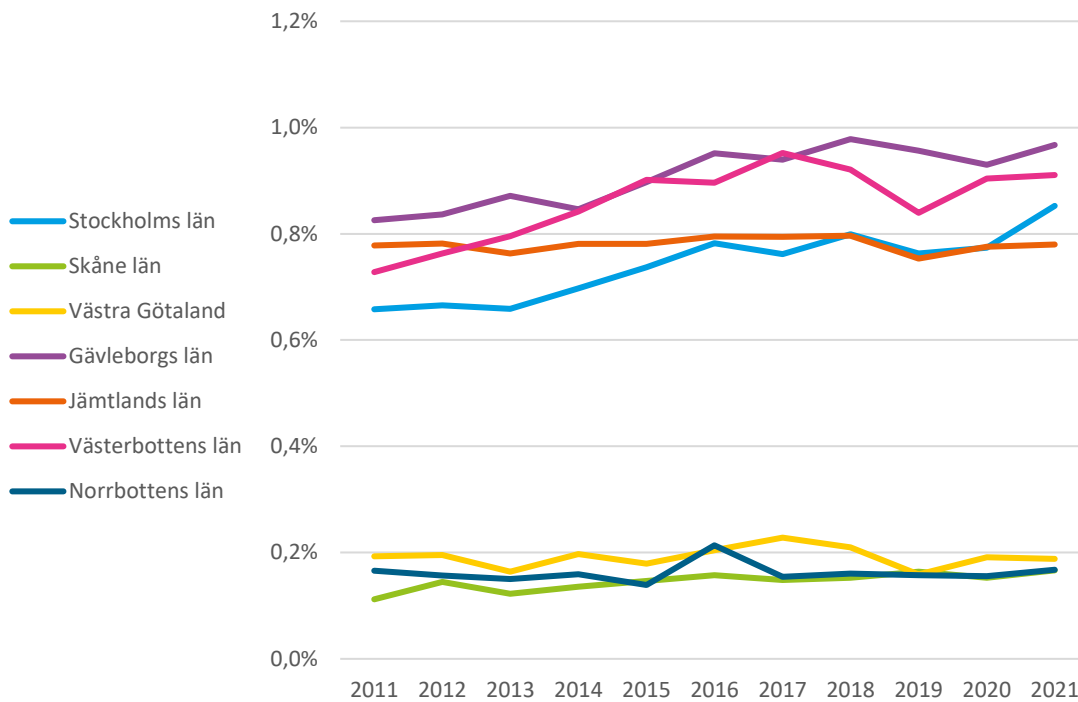
Figur 4 Vart pendlar Västernorrlänningar som pendlar över länsgräns?¹⁰ (utvalda län)¹¹

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

Under 2021 ökade utpendling till alla län som redovisas i Figur 4. Störst numerär ökning skedde till Stockholms län på 113 personer följt av Gävleborgs län på 100 personer. Till resterande län låg ökningen på omkring 30-40 stycken personer per län. Störst procentuell ökning skedde mot Gävleborgs län om drygt 20 procent, jämförelsevis var ökningen till Stockholms län knappt sju procent.

¹⁰ Andel utpendlare av nattbefolkning i Västernorrlands län.

¹¹ 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.



Figur 5 Vart kommer pendlarna ifrån som pendlar in till Västernorrland?¹² (utvalda län)¹³

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

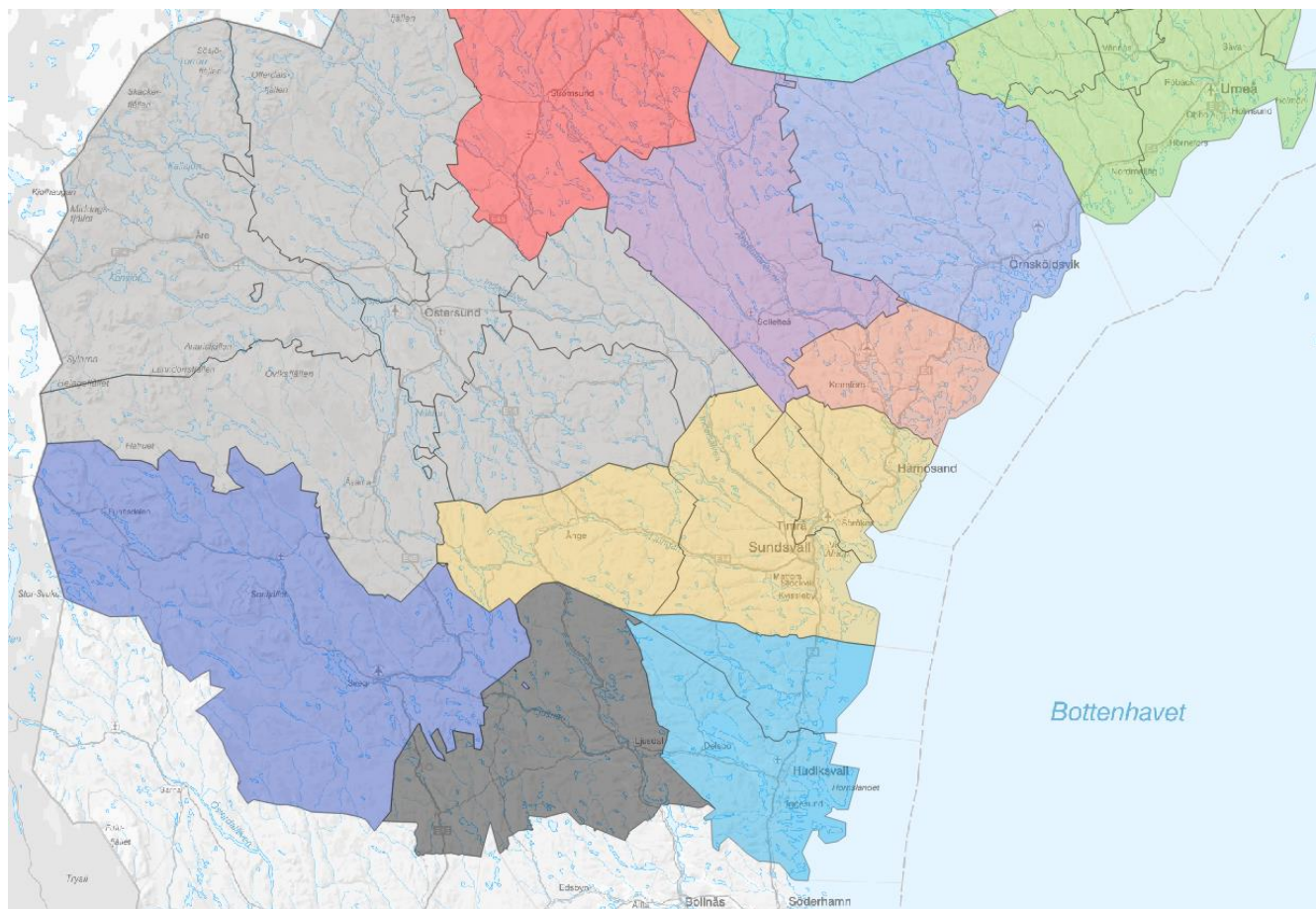
Även inpendlingen ökade ifrån alla län som redovisas i Figur 5, utom från Västra Götalands län, som hade en marginell minskning. Störst numerär ökning kom från Stockholms län om 97 personer, även från Gävleborgs län sågs en betydande ökning om 50 personer. Från övriga län var ökningen runt 10-20 personer per län. Ökningen från Stockholms län motsvarande en ökningstakt om 11 procent, medan ökningen från Gävleborgs län motsvarade nästan fem procent.

¹² Andel inpendlare av dagbefolkning i Västernorrlands län.

¹³ 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 2021

SCB:s lokala arbetsmarknader 2021 – urval



Lokala arbetsmarknader:

- Dorotea 2021**
- Åsele 2021**
- Umeå 2021**
- Strömsund 2021**
- Östersund 2021**
- Örnsköldsvik 2021**
- Sollefteå 2021**
- Kramfors 2021**
- Sundsvall 2021**
- Hudiksvall 2021**
- Ljusdal 2021**
- Härjedalen 2021**

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

Bilaga B – Tabell: lokala arbetsmarknader i och runt Västernorrland 2021

SCB:s lokala arbetsmarknader 2021 – urval

| Lokal arbetsmarknad | Kommun | Typ av kommun | Total pendling (P1) | Den enskilt största pendlingsströmmen | |
|---------------------|--------------|---------------|---------------------|---------------------------------------|-------------|
| | | | | Av P1 pendlingen (P2) | Till kommun |
| Ljusdal | Ljusdal | 11 | 18% | 5% | Hudiksvall |
| Söderhamn | Söderhamn | 11 | 19% | 5% | Bollnäs |
| Hudiksvall | Nordanstig | 20 | 41% | 24% | Hudiksvall |
| Hudiksvall | Hudiksvall | 11 | 14% | 2% | Ljusdal |
| Sundsvall | Ånge | 20 | 20% | 11% | Sundsvall |
| Sundsvall | Timrå | 20 | 59% | 50% | Sundsvall |
| Sundsvall | Härnösand | 20 | 24% | 12% | Sundsvall |
| Sundsvall | Sundsvall | 11 | 12% | 4% | Timrå |
| Kramfors | Kramfors | 11 | 18% | 4% | Sollefteå |
| Sollefteå | Sollefteå | 11 | 14% | 4% | Kramfors |
| Örnsköldsvik | Örnsköldsvik | 11 | 8% | 2% | Umeå |
| Strömsund | Strömsund | 11 | 14% | 5% | Östersund |
| Östersund | Ragunda | 20 | 25% | 12% | Östersund |
| Östersund | Bräcke | 20 | 35% | 21% | Östersund |
| Östersund | Berg | 20 | 31% | 22% | Östersund |
| Östersund | Östersund | 11 | 12% | 3% | Krokom |
| Storuman | Storuman | 11 | 14% | 4% | Lycksele |
| Dorotea | Dorotea | 11 | 20% | 5% | Strömsund |
| Åsele | Åsele | 11 | 19% | 4% | Umeå |
| Umeå | Nordmaling | 20 | 43% | 31% | Umeå |
| Umeå | Umeå | 11 | 8% | 1% | Stockholm |

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

Bilaga C – Matris: mellankommunal pendling 2021

Pendlare 16-74 år 2021, boendekommun (kolumn), arbetskommun (rad) - urval

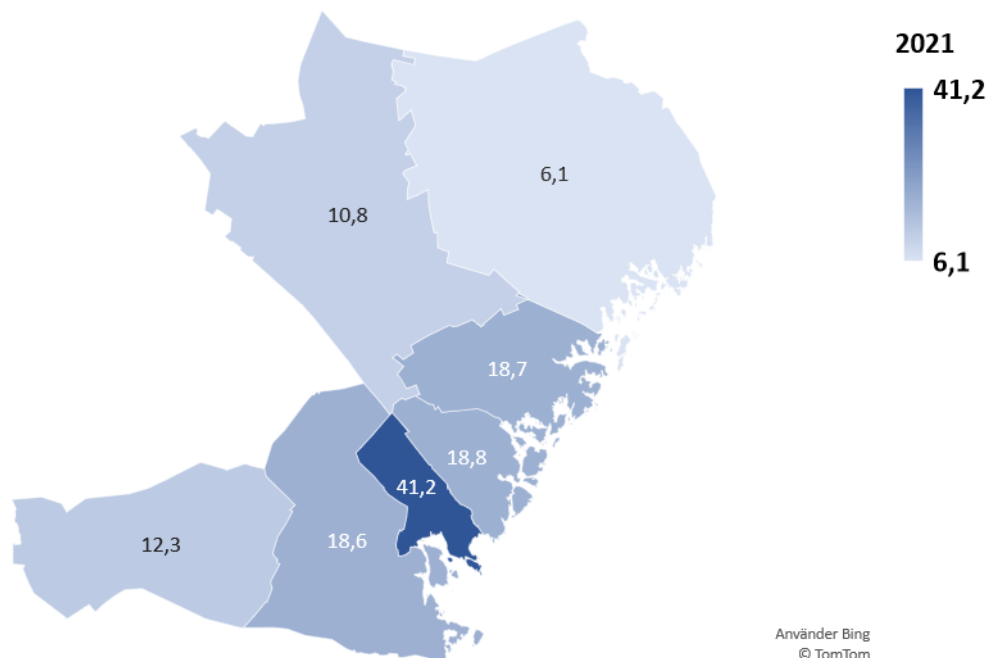
| | Nordanstig | Hudiksvall | Ånge | Timrå | Härnösand | Sundsvall | Kramfors | Sollefteå | Örnsköldsvik | Ragunda | Bräcke | Nordmaling | Umeå |
|--------------|------------|------------|-------|-------|-----------|-----------|----------|-----------|--------------|---------|--------|------------|--------|
| Nordanstig | 2 625 | 368 | 1 | 13 | 2 | 90 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Hudiksvall | 1 044 | 15 558 | 5 | 13 | 3 | 144 | 5 | 3 | 12 | 4 | 2 | 2 | 14 |
| Ånge | 1 | 3 | 3 529 | 12 | 7 | 243 | 0 | 4 | 5 | 2 | 76 | 0 | 1 |
| Timrå | 29 | 19 | 39 | 3 585 | 207 | 1 996 | 18 | 8 | 10 | 3 | 1 | 0 | 17 |
| Härnösand | 5 | 8 | 20 | 285 | 8 472 | 774 | 323 | 62 | 150 | 2 | 3 | 2 | 44 |
| Sundsvall | 432 | 254 | 480 | 4 366 | 1 379 | 42 881 | 183 | 184 | 231 | 35 | 38 | 18 | 191 |
| Kramfors | 3 | 4 | 8 | 20 | 532 | 106 | 6 563 | 374 | 222 | 11 | 2 | 5 | 28 |
| Sollefteå | 4 | 7 | 0 | 7 | 45 | 50 | 323 | 7 442 | 75 | 46 | 3 | 2 | 35 |
| Örnsköldsvik | 6 | 16 | 13 | 18 | 55 | 88 | 250 | 81 | 24 642 | 3 | 1 | 137 | 340 |
| Ragunda | 1 | 1 | 3 | 4 | 1 | 29 | 1 | 60 | 0 | 1 866 | 117 | 0 | 1 |
| Bräcke | 1 | 2 | 78 | 3 | 2 | 21 | 2 | 1 | 1 | 62 | 1 890 | 0 | 2 |
| Nordmaling | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 1 | 0 | 81 | 0 | 0 | 1 942 | 243 |
| Umeå | 10 | 20 | 4 | 22 | 59 | 155 | 45 | 34 | 468 | 5 | 8 | 1 057 | 61 086 |

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

Exempel: 432 personer som bor i Nordanstig har sin arbetsgivare i Sundsvall.

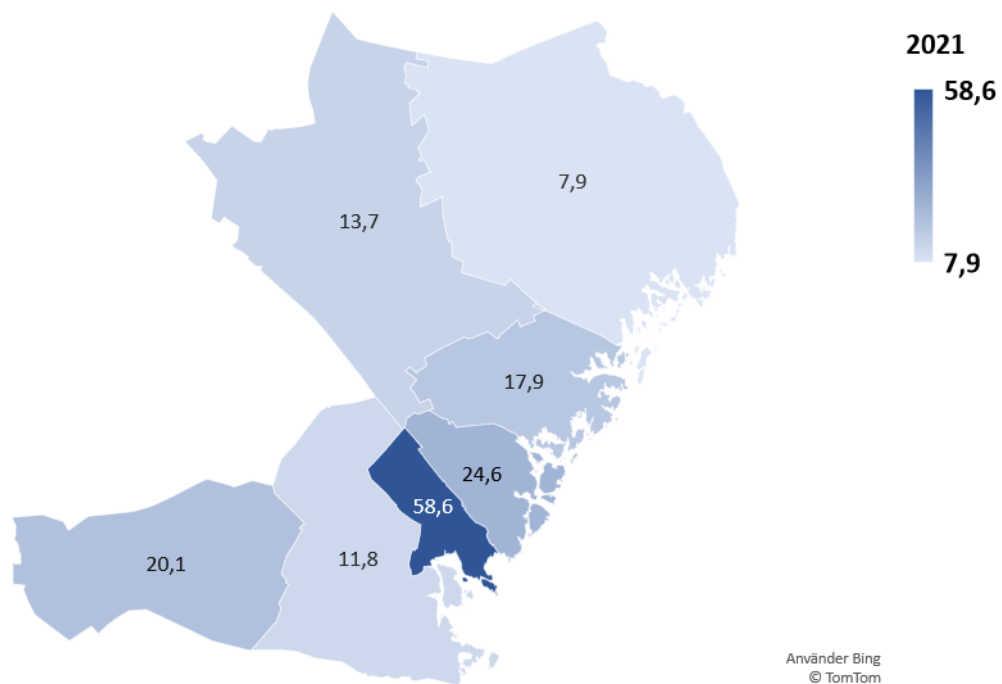
Bilaga D – Karta: andel in- och utpendlare av dag- respektive nattbefolkning

Andel inpendlare i procent av förvärvsarbetande dagbefolkning



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

Andel utpendlare i procent av förvärvsarbetande nattbefolkning



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