

4. Arbetsmarknad och kommunikationer påverkar pendlingen

I FÖREGÅENDE KAPITEL tittade vi på pendlingen utifrån ett individperspektiv. I detta kapitel sätter vi fokus på ett antal omvärldsfaktorer som påverkar pendlandet. Vi ser främst två element; arbetsmarknaden och infrastrukturen. Det finns naturligtvis andra omvärldsfaktorer som inverkar på pendlingen, men vi bedömer dessa två som de viktigaste.

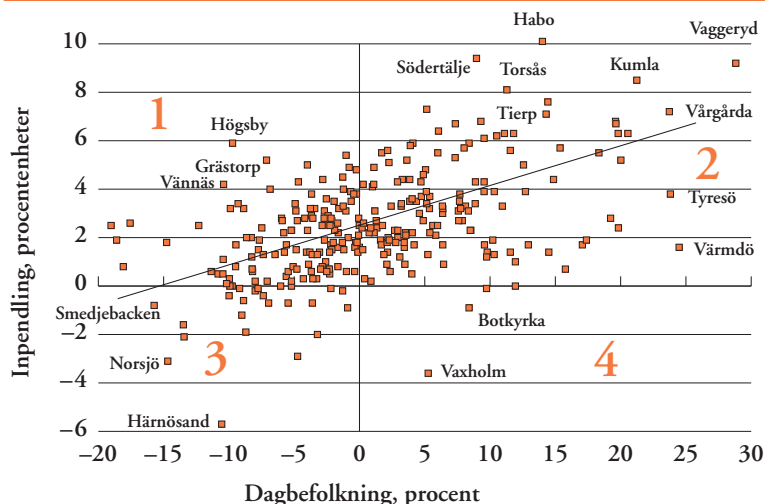
Bra arbetsmarknad ger hög inpendling

En förutsättning för att man skall börja pendla är att det finns ett arbete att pendla till. Är arbetsmarknaden i pendlingsområdet bättre än den är i den egna kommunen är sannolikt utpendlingen större än inpendlingen och tvärtom. Det finns helt enkelt ett starkt samband mellan pendlingen och hur arbetsmarknaden ser ut i olika kommuner.

I diagram 4 visas hur förändringen i in- och utpendlingen samvarierar med förändringen i antalet sysselsatta i kommunen (dagbefolkningen). Såväl in- som utpendlingen har ökat för flertalet av kommuner-

na, även bland kommuner där dagbefolkningen minskat. De kommuner i fält 2 och 4 som haft en positiv utveckling av arbetsmarknaden har i väldigt stor utsträckning också ökat inpendlingen till kommunen. Vaxholm utgör dock ett undantag med en minskad inpendling trots att dagbefolkningen ökat med 5 procent. Förklaringen ligger i en stor ökning av nattbefolkningen vilket gjort kommunen mer »självförsörjande« med arbetskraft. Södertälje, Habo och Torsås har haft bra ut-

Diagram 4 • Förändring av inpendling i procentenheter och förändring i dagbefolkning i procent åren 1995–2000



Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

veckling av arbetsmarknaden, men det är framförallt inpendlingen och dagbefolkningen som ökat, medan nattbefolkningen påverkats i mindre grad. Kumla, Vaggeryd och Vårgårda har haft såväl kraftigt ökad inpendling som ökning av nattbefolkningen. För Värmdö och Tyresö beror den ökade dagbefolkningen främst på ökad inflyttning och i mindre grad på inpendling.

I det första fältet hittar vi kommuner som har förlorat arbetstillfällen, men där pendlingen relativt till dagbefolkningen ändå ökat. Det finns säkert fler skäl till att en kommun kan hamna där, men gemensamt för Högsby och Grästorp är en relativt sett stor andel kvinnor som pendlar in till den kommunala sektorn och som inte drabbats av en i övrigt vikande arbetsmarknad i kommunen. I det tredje fältet finns kommunerna med såväl minskad inpendling som dagbefolkning. Detta är kommuner som under den studerade perioden tappat både befolkning och arbetstillfällen.

I diagram 5 visas hur förändringen i utpendlingen varierar med förändringen i dagbefolkningen.

- **Dagbefolkning**

= antalet förvärvsarbetande personer som arbetar i kommunen

- **Nattbefolkning**

= antalet förvärvsarbetande personer som bor i kommunen

I det första fältet hittar vi främst kommuner som under den studerade perioden tappat många arbetstillfällen som till exempel Munkfors, Arboga, Karlsborg och Bengtsfors. För Boden är siffrorna missvisande eftersom de i huvudsak beror på att sjukhuset i Boden flyttade över kommungränsen till Luleå. Att ha en kraftigt ökad utpendling samtidigt som nattbefolkningen ökar är inte så vanligt, men pekar på en väl fungerande arbetsmarknad. I det andra fältet hittar vi tre exempel på detta med Vänersborg, Uddevalla och Tierp. I det tredje fältet hittar vi bland annat Härnösand som haft en

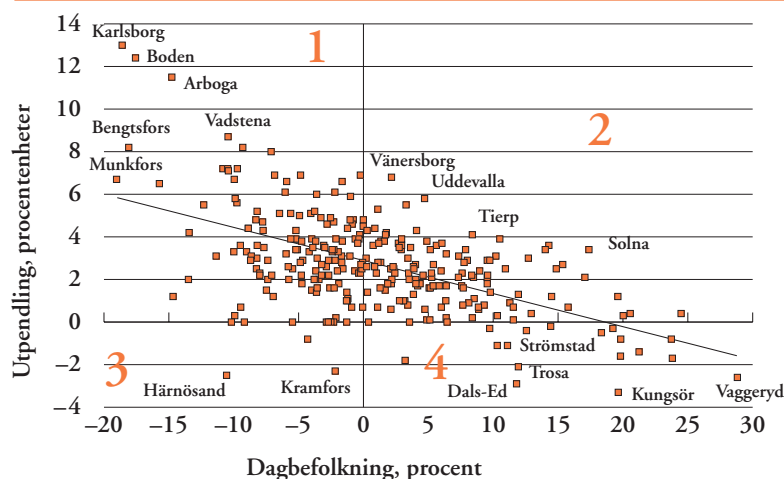
tuff nedgångsperiod under slutet av 1990-talet. I det fjärde fältet finns ett antal kommuner där en bra utveckling av arbetsmarknaden inte bara ökat inpendlingen utan också minskat utpendlingen. Kungsör och Vaggeryd är två exempel.

I det fjärde fältet finns ett antal kommuner där en bra utveckling av arbetsmarknaden inte bara ökat inpendlingen utan också minskat utpendlingen. Kungsör och Vaggeryd är två exempel.

Bättre kommunikationer ger dynamiska arbetsmarknader

En faktor som har stor betydelse för regionförstoring och ökad pendling är förbättrade kommunikationer. Det kan exempelvis vara en vägsträcka som förbättras, snabbare tågkommunikationer eller större turtäthet för bussar och tåg. I detta avsnitt tittar vi närmare på kommunerna längs Mälar- och Svealandsbanorna där förbättrade tågkommunikationer inneburit kraftigt ökad pendling samt, för flertalet av kommunerna, även ökad befolkning och sysselsättning. Mälarbanan går från Stockholm norr om Mälaren, via Västerås till Örebro. Banan invigdes oktober 1997. Viktiga förbättringar på sträckor som tidigare

Diagram 5 • Förändring av utpendling i procentenheter och förändring i dagbefolkning i procent åren 1995–2000



Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

var flaskhalsar färdigställdes i december 1998 och augusti 2001. Svealandsbanan invigdes 1997 och går från Södertälje, via Eskilstuna till Valskog där den ansluter till Mäljarbanan. Kommunerna som studeras är Håbo, Enköping, Strängnäs, Eskilstuna, Örebro, Kungsör, Västerås, Köping och Arboga samt kommunerna i Stockholms län (undantaget Norrtälje och Nynäshamn). Kommunerna i Stockholmsregionen särredovisas dock inte utan ingår endast som in- eller utpendlingskommun till de studerade kommunerna.

Tabell 10 • Förändring i in- och utpendling för kommunerna längst Mäljarbanan och Svealandsbanan; procentenheter

Kommun	Inpendling	Utpendling
Håbo	6,7	3,1
Enköping	-0,7	6,0
Strängnäs	7,1	3,6
Eskilstuna	1,9	3,8
Örebro	1,7	3,2
Kungsör	6,7	-3,3
Västerås	2,2	2,7
Köping	0,5	3,4
Arboga	1,8	11,5
Genomsnitt* 9 kommuner	3,1	3,8
Genomsnitt riket	2,6	2,7

*Ovägt genomsnitt.

Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Inpendlingen, och framförallt utpendlingen har ökat mer i dessa nio kommuner än i riket totalt och man pendlar också längre sträckor än genomsnittet⁵. I genomsnitt ökade in- och utpendlingen med 3,1 respektive 3,8 procentenheter jämfört med 2,6 respektive 2,7 procentenheter för hela riket. Ökningen kan till mycket stor del hänföras till ett större utbyte med Stockholmsregionen

5. 18,4 km i Mälardalen jämfört med 15,6 km för hela riket. (Källa: RES 2001, SCB.)

6. Exklusive Örebro som avviker från de övriga kommunerna. Motsvarande siffror inklusive Örebro är 53 respektive 72 procent.

samt till ett ökat pendlingsutbyte kommunerna sinsemellan. Endast 12 procent av den ökade utpendlingen och 39 procent av den ökade inpendlingen⁶ kom från andra än de studerade kommunerna inklusive Stockholms län.

Det finns en samvariation mellan pendlingsutvecklingen och utvecklingen av dag- och nattbefolkningen i de olika kommunerna. Köping och, framförallt, Arboga har tappat många jobb under den studerade perioden, men de förbättrade förbindelserna har inneburit att en stor majoritet av de som förlorat jobben har kunnat bo kvar och pendla istället för att flytta eller vara arbetslösa. Kungsör har haft bra arbetsmarknadsutveckling och hög inpendling, men detta har hittills inte fått så stort genomslag på inflyttningen. Allt fler väljer Eskilstuna och Enköping som boendekommuner, men många pendlar ut och arbetar i en annan kommun. Två kommuner som starkt påverkats av de förbättrade kommunikationerna är Strängnäs och Håbo där såväl in- och utpendling som dag- och nattbefolkning markant ökat. För Västerås och Örebro är pendlingsökningen mer måttlig. För Västerås sker dock en stor del av pendlingsutbytet med andra kommuner längst Mäljar- och Svealandsbanan, medan pendlingen till och från Örebro påverkats måttligt av de för-

Tabell 11 • Flyttningsnetton för kommunerna längst Mäljarbanan och Svealandsbanan, åren 1995–1997, 1998–2000 och 2001–2002; antal personer

Kommun	Befolkning 2002	1995–1997	1998–2000	2001–2002
Håbo	17 864	-162	61	167
Enköping	37 647	-416	295	990
Eskilstuna	90 089	-1 299	683	1 917
Strängnäs	30 015	342	717	407
Örebro	125 520	2 802	2 448	1 332
Kungsör	8 222	-184	-46	101
Västerås	128 902	326	2 061	2 361
Köping	24 647	-610	-493	92
Arboga	13 574	-478	-160	-209

Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

bättrade tågförbindelserna. En viss ökning av utpendlingen till Stockholm har dock skett.

Ökad pendling ger en mer dynamisk arbetsmarknad som i sig kan generera fler jobb och ökad befolkning. I tabell 11 visas förändringen i flyttnettot för åren 1995–1997 (det vill säga innan Mälar- och Svealandsbanorna invigdes), åren 1998–2000 samt 2001–2002 (efter att dubbelspår byggts på vissa viktiga sträckor). Det framgår tydligt att inflyttningen varit stor under de senaste åren. Under perioden 1995–1997 hade flertalet av kommunerna kraftiga flyttunderskott. Perioden

1998–2000 hade utvecklingen vänt och endast tre kommuner uppvisade ett negativt flyttnetto och under de senaste åren är det enbart Arboga som fortfarande har ett flyttunderskott. Arboga tappade framför allt många arbetstillfällen år 1997 när Volvo Aero flyttade sin verksamhet till Trollhättan. Tack vare en kraftig ökning av utpendlingen blev utflyttningen ändå relativt måttlig och den negativa flyttutvecklingen vände år 2002 till ett litet flyttöverskott. För flera av de andra kommunerna har flyttöverskotten varit mycket höga under de senaste åren.

5. Var finns störst potential för regionförstoring?

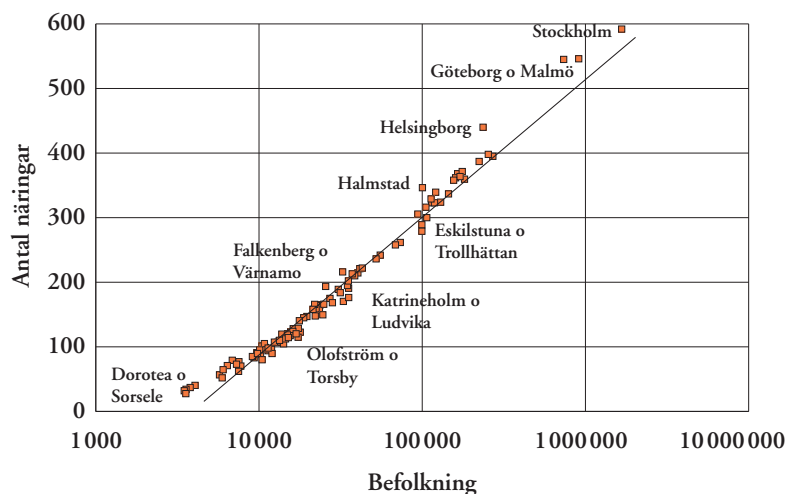
VI HAR TIDIGARE pekat på ett antal positiva effekter av att de lokala arbetsmarknaderna växer och även konstaterat att benägenheten att pendla ökar i princip hela landet. Men olika kommuner har naturligtvis olika förutsättningar för att kunna öka utbytet med omgivningen. Vilka kommuner och regioner är det som har störst potential för, och därmed mest att tjäna på, ett ökat arbetskraftsutbyte med omgivande kommuner och vad är det i så fall som krävs för att bättre kunna integrera dessa arbetsmarknader?

Av de 37 befolkningsmässigt största kommunerna så var det tre som hade färre sysselsatta år 2000 än år 1995. Av de 37 minsta kommunerna var det 29 som hade en negativ sysselsättningstillväxt under samma period. Kommunens storlek är naturligtvis inte den enda förklarande faktorn bakom sysselsättningsutvecklingen men mycket talar för att det kan vara lättare att få en positiv utveckling med ett större befolkningsunderlag. Som framgår i diagram 6 finns det ett klart samband mellan antalet näringar i en

region och befolkningens storlek. Om ett arbetsmarknadsområde består av ett stort antal näringar hjälper detta till att minska områdets känslighet för strukturomvandlingar i ekonomin samt ökar möjligheten för att skapa en självgenererande tillväxt.

En positiv sysselsättningstillväxt i en kommun smittar i princip alltid av sig på de omgivande kommunerna. Det går därför inte att betrakta kommunerna som isolerade öar som ska konkur-

Diagram 6 • Lokala arbetsmarknader efter befolkningens storlek och antalet näringar år 1997



Källa: Temaplan AB och SCB.

rera med varandra om arbetskraft och arbetstillfällen. Ett mer framkomligt synsätt vore att betrakta de olika kommunerna som komplement till varandra. Det borde därför finnas anledning för en kommuns aktörer att fundera på hur beroendet av omgivningens ser ut och hur man skulle kunna knyta sig närmare varandra, öka utbytet och förbättra diversifieringen av näringslivet, så kallad regionförstoring.

Positiv utveckling smittar av sig

Att pendlingen fungerar som en utjämnande faktor mellan kommuner i ett arbetsmarknadsområde blir tydligast där sysselsättningsutveckling generellt sett varit dålig men där någon kommun utgör ett positivt undantag. I dessa arbetsmarknadsområden framgår att kommuner med hög sysselsättningstillväxt även påverkar sysselsättningen i grannkommunerna positivt, det vill säga inpendlingen från grannkommunerna till tillväxtkommunen ökar. I vissa fall är tillväxten så stor att den mer än väl kompenserar omgivningens minskning, ibland utgör den bara en dämpande effekt.

Kommuner som ligger inom pendlingsavstånd till en residensstad verkar ha ett gynnsamt läge. Ofta är det de större städerna som utgör de positiva undantagen i regioner med lite sämre utveckling.

Ett exempel är Gävles lokala arbetsmarknad. Där ingår, förutom Gävle, även Sandviken, Älvkarleby och Ockelbo. I dessa tre kommuner minskade sysselsättningen mellan 1995 och 2000 med mellan 5 och 9 procent, totalt 1 200 personer. Samtidigt ökade sysselsättningen i Gävle med 2 procent, eller 950 personer. Inpendlingen till Gävle från de tre kommunerna ökade med 830 personer under samma period, vilket innebär att

Tabell 12 • Sysselsättnings- och pendlingsförändring i LA-områdets huvudkommun och övriga kommuner åren 1995–2000; antal personer och procent

LA-namn	Sysselsättn.-ökning i hvd-kommun	Sysselsättn.-minskn. i övr. kommuner	Ökad utpendl. från övriga till hvd-kommun	Andel av minskn. som kompenseras av ökad utpendl.
Växjö	1 263	-167*	317	190 %
Borås	2 720	-411	385	94 %
Umeå	3 122	-548	385	70 %
Gävle	950	-1 214	833	69 %
Karlstad	911	-1 432	408	28 %

*Exklusive Uppvidinge.

Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

en stor del (69 procent) av sysselsättningsminskningen i Gävles grannkommuner kompenseras av ökad inpendling till Gävle. Ett likartat mönster återfinns bland annat i Borås, Karlstads, Umeås och Växjös lokala arbetsmarknader. I tabell 12 visas hur sysselsättningen och pendlingen förändrats i dessa arbetsmarknadsområden.

Finns det potential för regioner att växa?

Orsakssambanden bakom pendlingsflöden kan ibland vara mycket komplexa. Två betydande faktorer för en arbetsmarknads potential att växa är dock befolkningstätheten och avstånden mellan de större städerna. I tabell 13 visar vi sex exempel på kommuner där två större städer ligger på pendlingsavstånd till varandra samt hur stort pendlingsutbytet mellan kommunerna var år 2000. Tabellen visar hur »beroende» den ena kommunens arbetsmarknad är av arbetskraft från den andra kommunen. I exempelvis Luleå kommer 4,7 procent av dagbefolkningen från Piteå och 2,0 procent av Piteås dagbefolkning från Luleå.

Avstånden spelar naturligtvis roll för hur stort pendlingsutbytet är, men trots ett avsevärt större avstånd är pendlingsutbytet mellan Luleå och Piteå nästan lika stort som mellan Linköping och Norrköping och avsevärt större än mellan Väster-

Tabell 13 • Olika större städers »arbetskraftsberoende« av varandra år 2000; procent

Kommun 1	Inpendling av arbetskraft fr. kommun 2	Avstånd i km* mellan kommun 1 o 2	Inpendling av arbetskraft fr. kommun 1	Kommun 2
Falun	8,3	20	8,5	Borlänge
Varberg	4,1	35	5,7	Falkenberg
Linköping	3,8	42	3,5	Norrköping
Västerås	1,1	45	1,7	Eskilstuna
Malmö	1,3	52	1,4	Helsingborg
Luleå	4,7	56	2,0	Piteå

*Enligt Maporama (www.maporama.com).

Källa: Svenska Kommunförbundet och SCB.

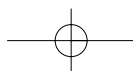
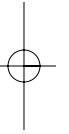
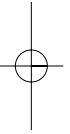
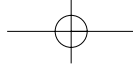
ås och Eskilstuna. Det är alltså inte enbart avståndet som kan förklara hur väl integrerade arbetsmarknader är med varandra. Förklaringar kan också sökas i infrastruktur, befolkningsstorleken i närliggande kommuner, historia, näringslivsstruktur, utbildning, arbetslöshetsnivåer med mera.

Varje region bör ställa sig frågan om kommunerna i den egna regionen verkligen »utnyttjar« varandra på bästa sätt. Hur ser de framtida behoven ut på arbetsmarknaden? Hur känslig är den egna kommunen för strukturomvandlingar? Vad gör vi om någon eller ett par viktiga arbetsgivare flyttar eller lägger ned sin verksamhet i kommunen? Kan vi göra kommunens arbetsmarknad mer varierad och mindre känslig för strukturomvandlingar? Finns det potential för ett ökat arbetskraftsutbyte med kommuner i omlandet? Vad krävs det för insatser för att öka pendlingen? Har

kommunen en strategi för regionförstoring? Hur ser medborgarna i den egna kommunen på samarbete, integration och arbetskraftsutbyte med en »konkurrentkommun«? Det finns många frågor att fundera över.

Det finns tre stora tillväxtregioner i Sverige; det är Stockholmsregionen inklusive delar av Mälardalen, Göteborgs lokala arbetsmarknadsområde samt sydvästra Skåne.

En region som sett till folkmängden har potential för att bli Sveriges fjärde större tillväxtregion är Linköping–Norrköping. Tillsammans har de två kommunerna med pendlingsomland mer än 400 000 invånare. Idag är utbytet mellan de två lokala arbetsmarknaderna relativt måttligt, även om det har ökat under den undersökta femårsperioden. Trots närheten till varandra är inte pendlingen större i dessa kommuner än i flertalet andra kommuner av samma storlek. Många politiker och andra aktörer i regionen är dock medvetna om den potential som finns för regionförstoring och arbetar aktivt för att öka integrationen av varandras arbetsmarknader. I den kvantitativa studien i nästa kapitel har vi intervjuat aktörer i Norrköping och Linköping för att få en inblick i vilka tankar de har om frågor som rör pendling och regionförstoring.



6.

»Ju större utpendlingsmöjligheter, desto fler inflyttare«

KAN KOMMUNER SOM vill minska sin sårbarhet och sitt beroende av en alltför ensidig arbetsmarknad ha som strategi att växa ihop med sina grannkommuner? Kan ökad pendling bryta ett negativt mönster av befolkningsminskningar och allt färre arbetstillfällen i kommunen? Vi har genomfört en kvalitativ intervjustudie med fem kommuner som av olika anledningar utmärker sig i den statistiska undersökningen. Flera av dessa har brutit en negativ utveckling genom ökad pendling. Har detta varit en medveten strategi eller har pendlingsutvecklingen andra orsaker?

Intervjustudiens uppläggning

Utifrån en statistisk genomgång av pendlingsmönstren i Sveriges kommuner har fem kommuner valts ut för en djupare analys. Det är tre mindre kommuner, som profilerar sig som attraktiva boendekommuner, och två större kommuner som gemensamt aspirerar på att bilda ett regionalt centrum.

De fem valda kommunerna är:

- Arboga
- Rättvik
- Tierp
- Norrköping
- Linköping

Syfte

Syftet med intervjuundersökningen har varit att bland annat pröva om resultaten från den kvantitativa undersökningen kan verifieras i en kvalitativ studie, det vill säga om personer från de utvalda kommunerna ovan upplever att de bor eller arbetar i »regionförstoringskommuner«. Andra frågor vi velat få svar på är om kommunerna aktivt arbetar för att underlätta möjligheterna för in- och utpendling och i så fall hur strategierna ser ut och vilka målsättningar de arbetar efter. Vi har vidare frågat efter vilken kunskap man från kommunernas sida har om pendlingsmönster, det vill säga i vilken utsträckning man vet vilka som pendlar och varför. Avslutningsvis har vi också försökt få en bild av hur man ser på kommunens framtida utveckling i dessa avseenden.

Metod

Undersökningen har genomförts med hjälp av telefonintervjuer samt en del kompletterande studier av underlagsmaterial från kommunerna. Totalt har ett tjugotal telefonintervjuer genomförts med personer i följande funktioner: kommunstyrelsens ordförande eller vice ordförande, kommunchef, regionföreträdare, företagare och pendlare.

Beskrivning av kommunerna

Arboga

Befolkning 2002-12-31	13 574
Förändring av dagbefolkning 1995–2000	–14,8%
Förändring av nattbefolkning 1995–2000	–2,2%
Inpendling/Dagbefolkning 2000	25,9%
Inpendling, förändring 1995–2000	1,8%
Utpendling/Nattbefolkning 2000	34,5%
Utpendling, förändring 1995–2000	11,5%
Boendeinpendlare, index	59
Arbetsinpendlare, index	71
Karriärinpendlare, index	69
Boendeutpendlare, index	71
Arbetsutpendlare, index	201
Karriärutpendlare, index	125

Källor: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Rättvik

Befolkning 2002-12-31	10 898
Förändring av dagbefolkning 1995–2000	–0,4%
Förändring av nattbefolkning 1995–2000	0,2%
Inpendling/Dagbefolkning 2000	15,9%
Inpendling, förändring 1995–2000	3,8%
Utpendling/Nattbefolkning 2000	29,2%
Utpendling, förändring 1995–2000	3,7%
Boendeinpendlare, index	88
Arbetsinpendlare, index	97
Karriärinpendlare, index	84
Boendeutpendlare, index	123
Arbetsutpendlare, index	115
Karriärutpendlare, index	138

Källor: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Arboga är en kommun i Västmanland med cirka 14 000 invånare. Kommunen ligger på pendlingsavstånd till flera andra större kommuner. Det är exempelvis fyra mil till Örebro och Eskilstuna, fem mil till Västerås och drygt 15 mil till Stockholm. Under slutet av 1990-talet drabbades Arboga hårt av flera företagsnedläggningar, bland annat flyttade Volvo Aero sin verksamhet till Trollhättan år 1997. Dagbefolkningen har därför minskat kraftigt under den studerade tidsperioden, men trots detta har minskningen i nattbefolkningen varit måttlig. Förklaringen till detta finner vi främst i en kraftigt ökad utpendling som blev möjlig genom förbättrad infrastruktur. År 2000 pendlade cirka 35 procent av nattbefolkningen i Arboga till en annan kommun, vilket var en ökning jämfört med 1995 med hela 12 procentenheter. Främst pendlade man till Köping, men även till Örebro, Kungsör och Västerås var utpendlingen stor. Den ökade nettoutpendlingen fördelade sig relativt jämt på 7 kommuner, förutom de ovan nämnda även Ludvika, Stockholm och Kumla. Trots den försämrade arbetsmarknaden i Arboga så påverkades inte inpendlingen i någon högre grad.

Rättvik är en Siljanskommun i Dalarna med cirka 11 000 invånare. Omkring 30 procent av nattbefolkningen i Rättvik pendlade ut från kommunen år 2000. Detta är inte anmärkningsvärt högt, men nettoökningen mellan åren 1995 och 2000 var relativt stor (3,7 procentenheter) och framförallt var andelen karriärutpendlare hög. Endast Ödeshög och fyra kommuner i Stockholmsregionen hade en högre andel. Närmaste större kommun är Falun som ligger knappt fem mil från Rättvik. Falun tar tillsammans med Leksand och Mora emot två tredjedelar av utpendlingen från Rättvik. Störst har ökningen varit till Leksand samt till Stockholms lokala arbetsmarknad. Inpendlingen till Rättvik var endast 15 procent år 2000, men det har skett en ganska stor ökning av inpendlingen (nästan 4 procentenheter) från andra kommuner i Dalarna.

Tierp	
Befolkning 2002-12-31	20 088
Förändring av dagbefolkning 1995-2000	8,4%
Förändring av nattbefolkning 1995-2000	6,8%
Inpendling/Dagbefolkning 2000	21,2%
Inpendling, förändring 1995-2000	5,9%
Utpendling/Nattbefolkning 2000	29,8%
Utpendling, förändring 1995-2000	4,1%
Boendeinpendlare, index	82
Arbetsinpendlare, index	134
Karriärinpendlare, index	162
Boendeutpendlare, index	149
Arbetsutpendlare, index	125
Karriärutpendlare, index	92

Källor: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Tierp är en kommun med växande befolkning (cirka 20 000 invånare) som ligger i norra Uppland med cirka fyra mil till Gävle och sex mil till Uppsala. Kommunen har tidigare inte haft speciellt hög pendling, men utpendlingen ökade med drygt 4 procentenheter och inpendlingen med hela 6 procentenheter under den studerade perioden och uppgår nu till 30 respektive 21 procent. Tierp är en av ett fåtal mindre kommuner som kraftigt ökat såväl in- som utpendlingen. Hälften av utpendlingen går till Uppsala och det är också dit utpendlingen har ökat mest. Inpendlarna kommer framförallt från Uppsala, Gävle och Älvkarleby, men den största ökningen av inpendlare kommer från Stockholm. Tierp har stor boendeutpendling till Uppsala och stor karriärinpendling från bland annat Stockholm.

Norrköping	
Befolkning 2002-12-31	123 303
Förändring av dagbefolkning 1995-2000	-0,9%
Förändring av nattbefolkning 1995-2000	2,0%
Inpendling/Dagbefolkning 2000	17,2%
Inpendling, förändring 1995-2000	2,0%
Utpendling/Nattbefolkning 2000	14,1%
Utpendling, förändring 1995-2000	4,6%
Boendeinpendlare, index	75
Arbetsinpendlare, index	67
Karriärinpendlare, index	63
Boendeutpendlare, index	54
Arbetsutpendlare, index	63
Karriärutpendlare, index	82

Källor: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Norrköping och **Linköping** (se sidan 38) är två av Sveriges större kommuner. Tillsammans med övriga kommuner i sina respektive lokala arbetsmarknadsområden uppgår befolkningen till drygt 400 000 invånare. Det är endast Stockholms, Göteborgs och Malmös lokala arbetsmarknader som är större i Sverige. För närvarande är dock inte utbytet av arbetskraft mellan Norrköping och Linköping tillräckligt stort för att hela regionen skall definieras som ett lokalt arbetsmarknadsområde – och utvecklingen går inte särskilt snabbt. Det är få större städer i Sverige som ligger så nära varandra (4 mil), men trots det är inte pendlingen större i dessa kommuner än i andra kommuner av samma storlek. År 1995 var det endast 10 procent av respektive kommuns dagbefolkning som pendlade. Fem år senare hade det skett en stor ökning av utpendlingen från framförallt Norrköping med nästan fem procentenheter, medan ökningen av utpendlingen från Linköping var mer måttlig med drygt två procentenheter. En stor del av respektive kommuns pendlingsökning går dock i riktningen mot varandra.

»

Linköping

Befolkning 2002-12-31	135 066
Förändring av dagbefolkning 1995-2000	7,6%
Förändring av nattbefolkning 1995-2000	6,9%
Inpendling/Dagbefolkning 2000	19,5%
Inpendling, förändring 1995-2000	2,7%
Utpendling/Nattbefolkning 2000	12,9%
Utpendling, förändring 1995-2000	2,3%
Boendeinpendlare, index	95
Arbetsinpendlare, index	63
Karriäripendlare, index	76
Boendeutpendlare, index	63
Arbetsutpendlare, index	51
Karriärutpendlare, index	72

Källor: Svenska Kommunförbundet och SCB.

Resultat från intervjuerna

Är kommunen en regionförstoringskommun?

*Ju större arbetsmarknad för individen,
desto större incitament
att vilja bo där.*

Av intervjuerna framgår att samtliga kommuner upplever en allt större pendling. De främsta skälen är dels förbättrade möjligheter att pendla, dels att synen på pendling blivit alltmer positiv. Fler människor kan helt enkelt tänka sig att vidga sin arbetsmarknad genom att resa längre sträcka till arbete. Fler sätter också kvaliteten på boendemiljön högt på bekostnad av restiden till arbetet.

*Arboga har ett utmärkt kommunikations-
läge i Mälardalen.*

I Arboga drabbades man hårt av en försämrad arbetsmarknad i slutet av 1990-talet. En betydande inpendling förbyttes i utpendling med ett ökat beroende av grannkommunernas arbetsmarknad som följd. Tack vare förbättrad infrastruktur, framför allt genom Mälar- och Svealandsbanan, har de boende i Arboga nu tillgång till cirka 200 000 arbetsplatser inom 45 minuters restid.

*Vi kommer aldrig att kunna erbjuda en
komplett arbetsmarknad inom kommunen,
men väl vara en del av en komplett arbets-
marknad inom ett rimligt avstånd.*

Uttalandet kommer från Tierp, som ser sig som en kommun som kan ta del av arbetsmarknaderna i såväl Uppsala, Gävle som Storstockholm. Kommunen är en inflyttarkommunen som aktivt arbetar för att vara ett intressant boendalternativ till Uppsala och Storstockholm.

Rättvik ligger mitt i riksvägs korsningen.

I Rättvik finns en lång historisk tradition av arbetspendling till större arbetsmarknader. Många är de dalkullor och dalmasar som under åren tagit sig till bland annat Stockholm för att arbeta. De främsta skälen till denna tidiga form av regionförstoring var att jordbruket inte räckte till att försörja de boende, vilket helt enkelt tvingade dem att vidga sitt omland. Denna tradition har fortsatt men numera är det även en tilltagande pendling till grannkommunerna. Det som främst utmärker Rättvik som pendlingskommun är den höga andelen karriäripendlare.

Hushållen i Linköping och Norrköping kan dra nytta av en »fetare« arbetsmarknad!

Pendlingen har ökat något mellan Linköping och Norrköping, speciellt i riktning från Norrköping till arbete i Linköping. Arbetsmarknaderna kompletterar varandra och de båda kommunerna arbetar med att knyta dem samman ytterligare. Bildandet av ett campus för Linköpings universitet i Norrköping har också haft betydelse.

Mål och strategier för regionförstoring

Arboga ska vara ett intressant boendalternativ i Mälardalen!

Ungefär samtidigt som arbetsmarknaden försämrades i Arboga blev Mäljarbanan färdig. Betydelsen av goda kommunikationer blev i denna situation uppenbar. Inom 30 minuter når man numera såväl Örebro som Västerås och man kan i dagsläget erbjuda 26 turer i riktning mot Stockholm och lika många returer. Kommunen arbetar på olika sätt för att utveckla sina kommunikationer, bland annat har man flyttat järnvägsstationen till ett mer centralt läge, men man upplever också att man är beroende av vilka strategier SJ väljer.

Ju större utpendlingsmöjligheter, desto fler inflyttare.

Tierps kommun arbetar strategiskt med att marknadsföra sig som en kommun med god livsmiljö, bra boende och en bred arbetsmarknad inom räckhåll: »här är det nära till allt!«. Kommunen betonar betydelsen av en väl fungerande kollektivtrafik. Upptåget, som är pendeltåget mellan Tierp och Uppsala, är en mycket viktig kommunikationslänk för pendlarna. En pendlarförening bildades av ett antal stockholmsspendlare i samband med att SJ gjorde en tidtabellsförändring för ett par år sedan, och den har ett gott samarbete med kommunen. Det finns bland annat en länk från kommunens hemsida till pendlarföreningen och föreningen är också numera remissinstans för

SJ. Föreningen har framförallt arbetat för att slutningsbussarnas tidtabeller ska samordnas med tågens och att biljettsystemet ska förenklas. Det har riktats en hel del kritik mot hur tågtrafiken fungerar. Flera personer vittnar om att en av de stora utmaningarna är att få tågen att gå tillförlitligt.

Tierps kommun har förutom satsningarna på persontransporter också satsat på att kunna erbjuda boende och företagare ett väl utbyggt bredbandsnät för att ytterligare underlätta möjligheterna att distansarbeta i Tierp.

Turismen ger en positiv bild av Rättvik.

Kommunerna Rättvik, Mora, Orsa, Älvdalen och Leksand arbetar aktivt med att knyta sig samman bland annat genom att bilda Regionförbundet Siljan. De arbetar exempelvis i projektet »Leva vid Siljan« där man samverkar för att kunna erbjuda arbete till båda de vuxna i familjer som flyttar dit. I Rättvik marknadsför man sig som en kommun där man värnar om den gamla bymiljön och om byskolorna, för att på så sätt locka barnfamiljer att bosätta sig där. Många som väljer att bosätta sig i kommunen har haft sina första kontakter med bygden som turist och besökare av de många kulturevenemangen. Man har heller inga problem att få kvalificerade sökande till högre tjänster i kommunen.

För att kunna hålla med en symfoniorkester i Norrköping krävs en viss »body!«

I Linköping och Norrköping finns en strategi att, tillsammans med regionens kommuner, formera en fjärde storstadsregion. För att lyckas med detta inser man från både Linköpings och Norrköpings sida att det krävs en större helhetssyn och det är något man arbetar strategiskt med från Regionförbundet Östsams sida. Ötsam arbetar med att kunna erbjuda en sammanhållen region- och lokaltrafik uppbyggd kring större pendlingsstråk så att kö- och restider kan minskas.

Vilka är det som pendlar och varför?

Kunskapen om vilka det är som pendlar och varför, är förhållandevis god i de studerade kommunerna. Det kan bero på de intervjuade kommunernas engagemang kring pendling, men det kan också förklaras med att gruppen pendlare vuxit i antal och blivit en allt viktigare grupp.

I Arboga är det en tydlig övervikt av män som pendlar ut från kommunen. Endast en av tre pendlare är kvinna, medan genomsnittet på riksnivå visar på ungefär 60 procent män och 40 procent kvinnor. Nästan hälften av dem som pendlar ut från Arboga gör det till arbeten inom tillverkningsindustrin. I intervjuerna framkommer att Volvo i Köping är en viktig arbetsgivare för Arbogaborna. Även en stor del av de kvinnor som pendlar ut från kommunen gör det till Köping där många arbetar på lasarettet. När det gäller inpendlingen överstiger andelen högutbildade riksnittet. I jämförelse med riket finns det en övervikt av inpendlare till arbeten inom företagstjänster och forskning, byggnadsindustri samt transporter och kommunikationer.

Bättre att bo intill hästen och pendla till arbetet än tvärtom!

I intervjuerna anges Akademiska Sjukhuset i Uppsala som den största enskilda arbetsgivaren för de som pendlar ut från Tierp. Fler än var fjärde utpendlare pendlar dit och en stor andel är kvinnor. För utpendlingen totalt sett är fördelningen mellan könen jämn. Pendling till företagstjänster och forskning samt transporter och kommunikationer överstiger riksnittet. Beträffande inpendlingen är det i jämförelse med riksnittet en övervikt av personer med låg utbildning (ej gymnasium) liksom det är en stor övervikt av personer som arbetar inom varuhandel, restaurang och hotell. En mindre grupp pendlar dagligen till Stockholm, företrädesvis personer med arbeten där det finns möjlighet till flexibla arbetstider.

»Pendlandet är ett nödvändigt måste!

Alternativet är att vara hemma och stämpla!«

I Rättvik som ju sedan gammalt alltid haft många pendlare inom byggnads- och hantverkssidan har man nu även pendlare till högskolan i Falun och Borlänge. Även mellan Linköping och Norrköping har det skett ett betydande arbetskraftsutbyte tack vare regionens universitet.

Framtida utveckling

Så gott som samtliga av de intervjuade ser en fortsatt utveckling av pendlingen. Flera pekar på den viktiga betydelsen för mindre orter att kunna erbjuda ökade möjligheter till vidgad arbetsmarknad med hjälp av pendling. Större orter som Linköping och Norrköping ser behovet av att kunna erbjuda en helhet med attraktiva boendemiljöer och bred arbetsmarknad sammanlänkade genom goda kommunikationer. Med Linköping och Norrköping i spetsen satsar regionen på att formera sig som den fjärde storstadsregionen, REGIONVISION 500 000, med en tänkt befolkning på en halv miljon år 2020. För att lyckas med detta krävs en strategisk uppdelning mellan kommunerna i regionen där vissa främst bör fokusera på att erbjuda goda boendemiljöer medan andra profilerar sig genom en differentierad arbetsmarknad med hög specialiseringsgrad som kan dra till sig spetskompetens.

Uppsalaborna väljer Tierp som en bland flera alternativa »förorter«, medan Stockholmsborna söker en förändrad livsstil.

Förutom attraktiva boendemiljöer, differentierad arbetsmarknad och goda pendlingsmöjligheter krävs också människor som är villiga att resa. I intervjuerna framkommer att attityderna till pendling förändrats över tiden. Människor är idag helt enkelt mer benägna att geografiskt vidga sin arbetsmarknad i större utsträckning än de var tidigare.

Vilka är de viktigaste aspekterna på pendling utifrån pendlarnas perspektiv? Flera menar att det är ett absolut villkor att kommunikationerna är tidsmässigt tillförlitliga. Om man inte kan lita på detta så minskar pendlingsbenägenheten. Det faktum att det finns bra alternativa kommunikationer har även betydelse för dem som i huvudsak bilpendlar, då man ser att det även finns andra valmöjligheter.

Många tar upp de kvalitativa frågorna, som exempelvis att kunna arbeta på tåget med tillgång till ström för dator och att det också går att använda mobiltelefon. En annan synpunkt är de problem som ofta uppkommer när man reser över en länsgräns. Man tar upp behovet av enhetliga sammanhållna taxesystem och förenklad biljettförsäljning. Ofta blir kostnaden orimligt mycket större vid korsande av en länsgräns.

När jag bytte arbete och fick möjlighet till flexitid tog jag tåget istället för bilen.

Den enskilde pendlarens arbetstider har betydelse för viljan och möjligheten att pendla. Ju större möjligheterna till en flexibel arbetstid är, desto större blir också möjligheterna att pendla en längre sträcka. De med obekväma eller oregelbundna arbetstider är ofta helt beroende av bil för att kunna pendla. För vissa blir också pendlingen för tung och man ställs inför alternativen att söka arbete på boendeorten eller flytta.

De kommuner som kan erbjuda goda boende- och livsmiljöer, som det går att pendla från, hoppas att även arbetet på sikt kan förläggas till boendekommunen. Denna förhoppning stärks av resultaten av intervjuerna i studien *Mot strömmen* om inflyttning till mindre kommuner.⁷ I den studien framkom att de kommuner som kan visa på goda boendemiljöer, stark arbetsmarknad och bra kommunikationer upplevs som attraktiva alternativ för bosättning.

7. *Mot strömmen*, Svenska Kommunförbundet och Arena för tillväxt, 2002.

Sammanfattande diskussion

I takt med att välståndet ökat i Sverige under efterkrigstiden har resandet ökat kraftigt. När de ekonomiska förutsättningarna förbättras konsumeras allt mer resor. Bilismens inträde är kanske den enskilt viktigaste faktorn som påverkat vårt resande under de senaste 50 åren. Att järnvägen med sin snart 150-åriga historia i Sverige fortfarande är ett mycket konkurrenskraftigt transportsystem visas bland annat av de överfulla tågen runt Mälaren. Tack vare allt bättre kommunikationer kan vi resa allt längre sträckor på allt kortare tid, men pendlandet har också ett pris. Vi gör större uppoffringar i restid för att kunna kombinera attraktiva boendemiljöer med ett vidgat utbud av arbeten, där en allt större grupp människor lägger mycket tid för att ta sig mellan boende och arbete.

På vilka sätt kan kommunerna underlätta för de individer som väljer att vidga sin arbetsmarknad? Är kommunerna intresserade av att knyta samman sina arbetsmarknader eller konkurrerar man om boende och arbetsplatser? Oavsett om man upplever att det är samverkan eller konkurrens som överväger i våra 290 kommuner så knyter arbetsgivare till sig allt fler långväga arbetstigare. Antalet lokala arbetsmarknader har minskat från 187 år 1970 till 100 stycken år 1998. Processerna för att förstora arbetsmarknaderna pågår för fullt!

I intervjumaterialet framgår stora skillnader i förhållningssätt mellan kommunerna. Tierp är den kommun som utifrån en tydlig strategi valt att knyta sig samman med arbetsmarknaderna i Uppsala, Stockholm och Gävle. Kommunen arbetar aktivt med att marknadsföra sig som ett attraktivt boendialternativ. Av citaten framgår att de ser en koppling mellan att ha bra utpendlingsmöjligheter och ökad inflyttning. En del av dem som flyttar dit gör det utifrån val av livsmiljön där kombinationen mellan boende och arbete är avgörande. Tierp är en kommun som får del av en »utstötning« från Uppsalas och Storstockholms

bostadsmarknader. Målsättningen är att inflytarna »drar med sig« arbete till sin nya boendeort, vilket på sikt leder till en förhöjd ekonomisk aktivitet och ett bredare näringsliv i Tierp.

I arbetet med att knyta samman Linköping och Norrköping till en lokal arbetsmarknad, framgår tydligt behovet av att båda parter delar samma synsätt i regionfrågan. Det gäller att överbrygga det »mentala diket« som en av de intervjuade uttryckte det och att våga gå före. Att, som i detta fall, ha tillgång till ett regionalt organ som ÖSTSAM underlättar förståelsen av att man som enskild kommun måste agera i ett större sammanhang. Frågan om ett sammanhållet transportsystem blir då en strategisk fråga för att integrera boende- och arbetsmarknaderna i regionen.

I både Rättvik och Arboga utmärker sig utpendlingen. I Rättvik finns en lång historisk tradition av att resa till arbete medan man i Arboga på grund av företagsnedläggningar har tvingats till utpendling.

Det är intressant att jämföra förhållningssätten till pendling mellan Arboga och Tierp. Båda kommunerna arbetar för att vara attraktiva boendialternativ, men utifrån mycket skilda förutsättningar. I Arboga hoppas man på att den tidigare starka arbetsmarknaden ska återkomma och att strömmen av pendlare ska vända tillbaka till kommunen, medan man i Tierp har kommit fram

till att de inte kommer att kunna erbjuda den arbetsmarknad inom kommunen som deras invånare önskar. De måste helt enkelt vidga sin arbetsmarknad och erbjuda ett bra fungerande transportsystem för att möta denna efterfrågan.

Det framgår i intervjuerna att många har en klar bild av hur sambanden ser ut och vad man vill göra, medan andra har kännedom om frågorna men inte kommit lika långt i processen. Gemensamt för de fem kommunerna är att de vi intervjuat ser en tydlig nytta av bra kommunikationsmöjligheter, som i större utsträckning kan knyta samman arbetsmarknader. Att integrera arbetsmarknader innebär att människor får fler alternativ i sina val av boende och arbete. För de lokala arbetsmarknaderna innebär ökad pendling såväl minskad sårbarhet vid strukturomvandling som ett ökat utbyte av idéer, kunskap och erfarenheter mellan arbetsmarknadens aktörer.

För den offentliga sektorn handlar det om att underlätta och stödja människors val av boende och arbete. Det kan exempelvis vara att investera i infrastruktur, öka tillförlitligheten i kommunikationer, förenkla taxsystem, eller verka för god flexibilitet i arbetslivet. Detta är viktiga frågor för kommunerna som ofta kräver en gemensam regiontanke och en strategi där kommunerna ser sig som delar i en helhet. ■

Bilaga 1

Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

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

Bilaga 1

Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Finspång	13,6	16,8	3,2
Flen	20,1	20,3	0,3
Forshaga	24,5	25,2	0,7
Färgelanda	14,5	18,7	4,2
Gagnef	17,5	18,4	0,9
Gislaved	13,8	17,1	3,3
Gnesta	20,0	22,3	2,3
Gnosjö	24,6	28,5	3,9
Gotland	2,8	3,1	0,3
Grums	22,8	25,4	2,5
Grästorp	20,5	25,7	5,2
Gullspång	19,7	17,6	-2,1
Gällivare	5,1	5,2	0,1
Gävle	13,7	15,6	1,9
Göteborg	34,3	34,3	0,0
Götene	26,7	32,2	5,5
Habo	23,2	33,3	10,1
Hagfors	6,3	8,0	1,7
Hallsberg	37,5	40,5	3,1
Hallstahammar	22,9	24,7	1,8
Halmstad	12,0	14,2	2,1
Hammarö	33,8	35,8	2,0
Haninge	37,4	40,1	2,8
Haparanda	9,5	7,6	-1,9
Heby	14,3	16,3	2,0
Hedemora	18,2	20,0	1,8
Helsingborg	26,5	29,6	3,2
Herrljunga	23,2	23,5	0,3
Hjo	13,2	18,6	5,4
Hofors	13,8	16,0	2,2
Huddinge	61,5	62,9	1,4
Hudiksvall	10,7	11,6	0,9
Hultsfred	14,6	16,1	1,5
Hylte	17,4	19,0	1,6
Håbo	21,7	28,4	6,7
Hällefors	9,8	10,9	1,2
Härjedalen	7,3	8,0	0,6
Härnösand	19,7	13,9	-5,7
Härryda	46,6	51,9	5,2
Hässleholm	15,3	19,7	4,4
Höganäs	20,1	22,6	2,4
Högsby	18,0	24,0	5,9
Hörby	21,3	27,2	5,9

Bilaga 1

Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Höör	30,3	32,8	2,5
Jokkmokk	9,6	8,0	-1,6
Järfälla	49,0	50,7	1,7
Jönköping	13,5	15,2	1,7
Kalix	8,0	9,2	1,3
Kalmar	21,7	22,3	0,5
Karlsborg	15,5	17,4	1,9
Karlshamn	16,4	17,8	1,4
Karlskoga	19,6	22,2	2,6
Karlskrona	12,1	14,6	2,5
Karlstad	28,6	30,0	1,4
Katrineholm	16,7	20,2	3,5
Kil	20,2	23,5	3,2
Kinda	11,7	16,6	4,9
Kiruna	6,7	6,6	-0,1
Klippan	31,2	32,5	1,3
Kramfors	9,6	12,4	2,8
Kristianstad	20,6	22,8	2,3
Kristinehamn	15,5	17,8	2,3
Krokom	19,0	19,2	0,2
Kumla	37,2	45,7	8,5
Kungsbacka	20,3	21,7	1,4
Kungsör	23,4	30,0	6,7
Kungälv	31,5	37,1	5,6
Kävlinge	33,9	37,4	3,5
Köping	23,1	23,6	0,5
Laholm	13,7	15,8	2,1
Landskrona	26,9	29,4	2,5
Laxå	25,6	28,5	2,9
Lekeberg	21,7	22,4	0,7
Leksand	13,3	16,6	3,3
Lerum	23,3	28,3	5,0
Lessebo	19,8	21,1	1,4
Lidingö	41,1	41,8	0,7
Lidköping	16,9	18,5	1,6
Lilla Edet	20,5	26,9	6,4
Lindesberg	14,2	15,1	0,8
Linköping	16,8	19,5	2,7
Ljungby	10,2	11,8	1,7
Ljusdal	6,8	8,1	1,3
Ljusnarsberg	15,8	16,0	0,2
Lomma	41,2	48,0	6,8
Ludvika	16,5	20,6	4,2

Bilaga 1

Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Luleå	17,2	19,2	2,1
Lund	42,7	46,0	3,3
Lycksele	14,0	13,3	-0,7
Lysekil	14,5	17,6	3,0
Malmö	36,5	37,7	1,2
Malung	14,2	15,5	1,3
Malå	9,9	13,3	3,4
Mariestad	16,7	19,0	2,3
Mark	12,8	14,3	1,4
Markaryd	20,2	23,4	3,3
Mellerud	10,2	13,4	3,2
Mjölby	24,5	26,7	2,2
Mora	17,7	19,0	1,4
Motala	13,7	16,8	3,1
Mullsjö	22,2	26,6	4,4
Munkedal	20,8	24,7	4,0
Munkfors	25,1	27,7	2,5
Mölnadal	60,9	63,2	2,3
Mönsterås	12,6	18,1	5,5
Mörbylånga	16,7	21,7	5,1
Nacka	47,1	52,8	5,7
Nora	14,1	15,8	1,7
Norberg	19,3	21,3	1,9
Nordanstig	11,4	12,9	1,5
Nordmaling	12,0	12,3	0,3
Norrköping	15,3	17,2	2,0
Norrtälje	8,2	11,0	2,7
Norsjö	16,9	13,8	-3,1
Nybro	16,7	20,4	3,8
Nykvarn	..	39,2	..
Nyköping	14,8	15,4	0,6
Nynäshamn	12,8	13,6	0,8
Nässjö	17,4	19,0	1,6
Ockelbo	9,9	13,3	3,4
Olofström	32,0	32,8	0,8
Orsa	19,3	18,0	-1,2
Orust	13,7	21,3	7,6
Osby	20,6	22,9	2,3
Oskarshamn	16,4	17,4	1,0
Ovanåker	11,2	13,9	2,7
Oxelösund	28,5	31,3	2,8
Pajala	5,2	5,2	0,0
Partille	52,4	54,6	2,2

Bilaga 1

Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

Kommun	Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Perstorp	39,3	43,3	4,0
Piteå	5,8	7,6	1,8
Ragunda	13,5	14,9	1,4
Robertsfors	13,3	11,3	-2,0
Ronneby	16,5	19,9	3,5
Rättvik	12,1	15,9	3,8
Sala	15,5	15,5	0,0
Salem	36,4	38,9	2,4
Sandviken	15,6	19,0	3,4
Sigtuna	55,3	59,7	4,4
Simrishamn	17,4	18,0	0,6
Sjöbo	20,3	24,8	4,6
Skara	30,2	31,4	1,2
Skellefteå	4,6	4,4	-0,2
Skinnskatteberg	12,8	19,0	6,3
Skurup	21,0	26,7	5,7
Skövde	26,5	29,6	3,1
Smedjebacken	20,3	19,4	-0,8
Sollefteå	9,3	9,5	0,2
Sollentuna	59,9	61,3	1,4
Solna	84,0	85,9	1,9
Sorsele	7,9	9,6	1,8
Sotenäs	17,4	19,2	1,8
Staffanstorp	40,9	44,8	3,9
Stenungsund	43,2	44,8	1,6
Stockholm	46,0	46,7	0,7
Storfors	20,4	23,6	3,2
Storuman	6,7	8,0	1,3
Strängnäs	17,6	24,6	7,1
Strömstad	9,3	15,6	6,3
Strömsund	6,4	6,2	-0,2
Sundbyberg	77,6	79,3	1,7
Sundsvall	16,4	15,6	-0,9
Sunne	11,5	14,7	3,2
Surahammar	16,2	18,8	2,6
Svalöv	31,0	35,4	4,4
Svedala	45,8	51,9	6,1
Svenljunga	20,1	22,4	2,3
Säffle	15,4	15,0	-0,4
Säter	17,7	21,3	3,6
Sävsjö	14,3	15,8	1,5
Söderhamn	9,9	13,0	3,1
Söderköping	23,1	28,3	5,2

Bilaga 1

Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

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

Bilaga 1

Tabell A • Inpendlare i förhållande till dagbefolkningen

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

Bilaga 1

Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

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

Bilaga 1

Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Finspång	18,5	20,5	2,0
Flen	24,7	31,3	6,7
Forshaga	54,4	57,4	3,0
Färgelanda	31,3	35,6	4,3
Gagnef	44,1	46,7	2,5
Gislaved	12,8	13,7	0,9
Gnesta	52,7	53,9	1,1
Gnosjö	15,8	17,9	2,1
Gotland	4,9	5,9	1,0
Grums	30,9	36,4	5,5
Grästorp	47,8	55,8	8,0
Gullspång	21,2	25,5	4,2
Gällivare	6,8	7,5	0,7
Gävle	10,7	13,3	2,6
Göteborg	15,6	16,9	1,3
Götene	32,4	36,5	4,1
Habo	49,4	52,8	3,4
Hagfors	15,4	16,1	0,7
Hallsberg	38,6	41,7	3,1
Hallstahammar	33,6	34,3	0,6
Halmstad	10,3	12,0	1,7
Hammarö	56,5	61,4	4,8
Haninge	62,1	61,8	-0,3
Haparanda	12,7	15,6	2,9
Heby	37,0	40,9	3,9
Hedemora	21,1	23,6	2,4
Helsingborg	18,6	21,4	2,8
Herrljunga	25,5	30,3	4,9
Hjo	33,8	38,6	4,8
Hofors	12,1	14,7	2,6
Huddinge	67,3	68,5	1,2
Hudiksvall	8,0	11,5	3,5
Hultsfred	14,3	18,6	4,3
Hylte	18,5	21,6	3,1
Håbo	63,6	66,8	3,1
Hällefors	14,7	17,2	2,5
Härjedalen	7,8	8,1	0,3
Härnösand	20,8	18,3	-2,5
Härryda	64,2	64,5	0,3
Hässleholm	22,9	24,2	1,3
Höganäs	43,2	46,2	3,0
Högsby	28,8	36,0	7,2
Hörby	44,2	48,5	4,3

Bilaga 1

Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Höör	47,4	51,7	4,2
Jokkmokk	9,2	11,3	2,0
Järfälla	65,9	67,7	1,7
Jönköping	8,2	10,4	2,2
Kalix	10,7	12,9	2,2
Kalmar	13,7	16,4	2,7
Karlsborg	25,0	38,0	13,0
Karlshamn	18,5	23,6	5,1
Karlskoga	12,0	13,4	1,4
Karlskrona	9,6	13,2	3,6
Karlstad	14,4	16,2	1,8
Katrineholm	15,0	16,8	1,8
Kil	47,4	51,8	4,4
Kinda	28,7	33,5	4,8
Kiruna	4,4	5,2	0,9
Klippan	36,3	41,4	5,1
Kramfors	15,3	13,0	-2,3
Kristianstad	13,5	17,2	3,7
Kristinehamn	17,0	20,9	3,9
Krokom	40,1	43,5	3,4
Kumla	42,6	41,1	-1,4
Kungsbacka	55,4	55,4	0,1
Kungsör	47,0	43,7	-3,3
Kungälv	50,3	51,0	0,7
Kävlinge	61,6	64,2	2,6
Köping	17,5	20,9	3,4
Laholm	30,3	33,0	2,8
Landskrona	25,8	30,3	4,5
Laxå	14,9	18,7	3,8
Lekeberg	58,0	61,5	3,5
Leksand	24,2	26,4	2,3
Lerum	66,3	65,9	-0,4
Lessebo	30,7	34,3	3,6
Lidingö	64,6	67,8	3,3
Lidköping	19,6	23,5	3,9
Lilla Edet	49,1	52,7	3,7
Lindesberg	17,5	20,9	3,4
Linköping	10,6	12,9	2,3
Ljungby	9,7	11,2	1,5
Ljusdal	10,8	12,5	1,8
Ljusnarsberg	22,7	24,9	2,2
Lomma	72,2	73,0	0,8
Ludvika	12,9	13,6	0,7

Bilaga 1

Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Luleå	9,8	9,8	-0,1
Lund	31,2	33,7	2,5
Lycksele	8,9	9,1	0,3
Lysekil	19,7	21,8	2,2
Malmö	16,5	19,5	2,9
Malung	8,1	10,9	2,9
Malå	21,8	19,9	-1,8
Mariestad	21,4	25,7	4,3
Mark	29,5	34,2	4,7
Markaryd	17,5	18,5	1,0
Mellerud	24,6	29,9	5,2
Mjölby	31,5	35,3	3,8
Mora	10,4	12,9	2,5
Motala	18,1	19,9	1,7
Mullsjö	38,9	44,4	5,5
Munkedal	36,8	41,3	4,4
Munkfors	15,0	21,8	6,7
Möndal	55,7	57,8	2,1
Mönsterås	29,4	30,1	0,7
Mörbylånga	43,8	46,4	2,5
Nacka	64,1	66,9	2,7
Nora	35,1	39,1	3,9
Norberg	43,0	46,5	3,5
Nordanstig	34,9	36,0	1,1
Nordmaling	31,3	34,4	3,0
Norrköping	9,6	14,1	4,6
Norrtälje	26,3	29,7	3,4
Norsjö	17,8	19,0	1,2
Nybro	17,6	20,1	2,4
Nykvarn	..	75,0	..
Nyköping	20,1	22,7	2,5
Nynäshamn	42,9	49,4	6,6
Nässjö	19,1	23,9	4,8
Ockelbo	30,4	38,6	8,2
Olofström	12,3	15,9	3,6
Orsa	36,5	39,8	3,3
Orust	44,7	44,4	-0,2
Osby	31,8	35,8	3,9
Oskarshamn	8,9	10,5	1,6
Ovanåker	13,0	16,8	3,8
Oxelösund	26,8	30,1	3,2
Pajala	12,6	12,9	0,3
Partille	70,9	72,7	1,8

Bilaga 1

Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Perstorp	17,5	24,4	6,9
Piteå	14,9	15,9	1,0
Ragunda	17,5	19,6	2,0
Robertsfors	29,3	32,0	2,7
Ronneby	24,3	25,1	0,8
Rättvik	25,5	29,2	3,7
Sala	27,8	34,0	6,1
Salem	80,6	79,7	-0,8
Sandviken	14,4	19,4	5,0
Sigtuna	39,6	42,2	2,5
Simrishamn	20,7	24,3	3,6
Sjöbo	42,4	46,2	3,8
Skara	27,5	28,5	1,0
Skellefteå	5,0	5,8	0,8
Skinnskatteberg	39,7	38,6	-1,1
Skurup	52,3	55,2	2,9
Skövde	13,7	17,3	3,7
Smedjebacken	33,7	40,2	6,5
Sollefteå	9,1	11,3	2,3
Sollentuna	69,4	70,8	1,4
Solna	67,3	70,7	3,4
Sorsele	10,0	11,0	1,0
Sotenäs	21,8	22,6	0,8
Staffanstorp	73,3	73,7	0,3
Stenungsund	43,7	46,7	3,0
Stockholm	22,9	23,6	0,7
Storfors	42,9	48,7	5,8
Storuman	13,2	14,6	1,4
Strängnäs	33,8	37,4	3,6
Strömstad	14,0	12,5	-1,6
Strömsund	9,5	11,7	2,2
Sundbyberg	77,8	79,9	2,1
Sundsvall	9,7	10,5	0,7
Sunne	19,2	21,7	2,5
Surahammar	38,6	41,5	2,8
Svalöv	52,7	57,3	4,6
Svedala	65,2	66,9	1,8
Svenljunga	33,8	35,6	1,8
Säffle	14,2	17,5	3,3
Säter	44,9	49,8	4,9
Sävsjö	19,6	26,5	6,9
Söderhamn	10,4	13,3	2,9
Söderköping	53,3	56,8	3,5

Bilaga 1

Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Södertälje	27,0	29,5	2,4
Sölvesborg	32,1	33,7	1,6
Tanum	21,5	25,1	3,6
Tibro	28,5	31,8	3,3
Tidaholm	19,5	26,6	7,2
Tierp	25,6	29,8	4,1
Timrå	49,3	50,9	1,6
Tingsryd	23,1	25,5	2,4
Tjörn	51,8	52,8	1,0
Tomelilla	39,0	41,0	2,1
Torsby	10,1	12,0	2,0
Torsås	26,9	27,9	0,9
Tranemo	23,6	27,5	3,9
Tranås	13,9	15,5	1,7
Trelleborg	31,4	37,4	6,1
Trollhättan	15,6	18,6	3,0
Trosa	49,6	47,5	-2,1
Tyresö	71,9	70,2	-1,7
Täby	68,5	68,0	-0,5
Töreboda	32,8	35,1	2,3
Uddevalla	20,1	25,8	5,8
Ulricehamn	26,7	29,3	2,6
Umeå	7,0	8,1	1,1
Upplands-Bro	66,3	67,5	1,2
Upplands Väsby	60,4	64,4	3,9
Uppsala	19,8	23,0	3,1
Uppvidinge	16,7	17,2	0,6
Vadstena	33,6	42,3	8,7
Vaggeryd	25,0	22,5	-2,6
Valdemarsvik	26,7	27,0	0,2
Vallentuna	68,5	68,9	0,4
Vansbro	12,7	12,8	0,1
Vara	22,7	26,6	3,9
Varberg	15,3	18,7	3,5
Vaxholm	63,0	65,1	2,1
Vellinge	69,5	70,1	0,6
Vetlanda	12,9	15,0	2,0
Vilhelmina	11,1	12,9	1,8
Vimmerby	17,3	18,9	1,7
Vindeln	22,8	25,4	2,6
Vingåker	36,4	39,7	3,3
Vårgårda	42,7	41,9	-0,8
Vänersborg	37,7	44,5	6,8

Bilaga 1

Tabell B • Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen

Kommun	Utpendlare i förhållande till nattbefolkningen, %		Förändring 1995–2000, procentenheter
	1995	2000	
Vännäs	40,0	47,1	7,1
Värmdö	62,7	63,1	0,4
Värnamo	13,0	15,3	2,3
Västervik	8,2	9,7	1,6
Västerås	10,3	13,0	2,7
Växjö	12,4	14,7	2,3
Ydre	43,3	46,2	2,9
Ystad	24,3	30,2	5,9
Åmål	20,9	21,1	0,2
Ånge	12,7	12,0	-0,8
Åre	16,9	21,6	4,7
Årjäng	11,3	11,4	0,1
Åsele	10,9	12,4	1,5
Åstorp	50,0	52,0	2,0
Åtvidaberg	35,2	37,5	2,3
Älmhult	13,5	15,0	1,6
Älvdalen	14,6	19,0	4,4
Älvkarleby	43,2	48,2	5,1
Älvsbyn	18,4	20,7	2,2
Ängelholm	33,8	37,4	3,6
Öckerö	58,3	57,3	-1,1
Ödeshög	34,1	38,5	4,4
Örebro	12,1	15,3	3,2
Örkelljunga	31,5	34,2	2,8
Örnsköldsvik	5,0	5,4	0,4
Östersund	8,6	11,2	2,6
Österåker	61,7	62,0	0,4
Östhammar	24,1	28,1	4,1
Östra Göinge	34,5	36,9	2,5
Överkalix	10,2	11,8	1,6
Övertorneå	12,0	13,2	1,2
Hela riket	26,8	29,5	2,7

Bilaga 1

Tabell C • Antal nya utpendlare samt index (riket= 100) år 2000

Kommun	Boendependling		Arbetspendling		Karriärutpendling		Utpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Ale	285	206	247	227	276	87	392	164
Alingsås	192	104	153	106	346	83	290	92
Alvesta	117	116	90	114	238	104	164	94
Aneby	54	161	46	175	64	84	64	111
Arboga	49	71	109	201	197	125	115	96
Arjeplog	8	49	2	16	23	61	15	53
Arvidsjaur	23	71	26	102	64	87	23	41
Arvika	58	47	66	69	215	77	89	42
Askersund	73	126	52	114	100	76	86	86
Avesta	46	43	102	121	239	97	105	56
Bengtstors	23	46	37	94	210	183	57	66
Berg	33	86	32	106	110	126	60	91
Bjurholm	13	109	7	75	33	122	12	59
Bjuv	124	180	135	250	144	92	171	144
Boden	108	76	119	107	1 307	406	143	59
Bollebygd	61	135	51	144	111	108	134	172
Bollnäs	80	62	183	181	300	102	149	67
Borgholm	70	136	48	119	117	100	100	113
Borlänge	180	76	198	107	562	105	257	63
Borås	255	50	208	53	859	75	412	47
Botkyrka	651	173	751	254	968	113	2 139	329
Boxholm	39	148	58	281	50	83	58	128
Bromölla	65	102	79	158	110	76	120	109
Bräcke	53	155	33	123	84	108	55	93
Burlöv	235	314	155	265	199	117	283	220
Båstad	81	119	52	98	170	110	122	104
Dals-Ed	7	30	30	161	27	50	32	78
Danderyd	352	227	99	81	406	115	719	269
Degerfors	41	80	68	169	89	76	74	84
Dorotea	8	55	34	297	39	117	13	52
Eda	38	104	25	88	63	76	48	76
Ekerö	276	211	83	81	308	103	339	150
Eksjö	69	80	64	95	203	103	110	74
Emmaboda	35	69	20	51	75	65	48	55
Enköping	206	107	186	123	545	124	355	107
Eskilstuna	271	64	325	98	842	88	413	57
Eslöv	196	137	176	157	356	109	305	123
Essunga	44	145	35	148	52	75	82	157
Fagersta	35	57	58	120	82	58	49	46
Falkenberg	117	60	121	80	336	76	170	51
Falköping	81	51	74	60	249	69	144	53
Falun	201	72	157	72	505	80	267	56
Filipstad	15	29	41	100	73	61	40	44

Bilaga 1

Tabell C • Antal nya utpendlare samt index (riktet = 100) år 2000

Kommun	Boendependling		Arbetspendling		Karriärpendling		Utpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Finspång	78	71	71	83	158	64	119	63
Flen	94	122	99	164	207	118	127	96
Forshaga	106	188	102	231	118	92	131	135
Färgelanda	27	75	38	135	58	71	74	120
Gagnef	51	104	96	251	123	110	94	112
Gislaved	77	44	50	36	244	61	160	53
Gnesta	79	152	57	140	156	131	151	168
Gnosjö	39	62	18	36	118	82	55	51
Gotland	126	43	79	35	278	42	202	40
Grums	37	79	72	197	95	89	69	86
Grästorp	51	163	40	164	52	73	54	100
Gullspång	25	92	38	178	51	82	30	64
Gällivare	12	12	42	55	144	65	60	36
Gävle	352	75	250	68	811	76	358	44
Göteborg	1 661	70	1 428	77	5 533	102	3 386	83
Götene	68	97	64	117	163	102	127	105
Habo	105	188	53	121	114	89	139	144
Hagfors	23	36	61	123	124	86	30	27
Hallsberg	110	135	85	134	168	91	141	101
Hallstahammar	72	96	89	152	155	91	95	74
Halmstad	365	85	162	48	682	70	415	56
Hammarö	188	249	99	167	111	64	154	118
Haninge	683	170	573	182	1 140	124	1 532	221
Haparanda	14	37	63	215	67	79	49	76
Heby	100	152	82	159	145	97	158	140
Hedemora	51	67	65	109	156	90	105	80
Helsingborg	439	78	391	88	1 463	113	695	71
Herrljunga	65	131	35	90	142	126	61	72
Hjo	69	154	68	194	80	78	72	93
Hofors	30	58	25	62	64	55	27	30
Huddinge	1 105	231	583	156	1 526	140	2 045	248
Hudiksvall	101	55	123	86	279	67	153	48
Hultsfred	39	55	44	79	163	101	71	58
Hylte	35	64	34	80	71	57	67	72
Håbo	147	140	125	152	283	119	311	173
Hällefors	31	89	36	131	67	84	39	65
Härjedalen	33	59	25	58	92	73	38	40
Härnösand	102	83	81	84	287	102	150	70
Härryda	386	226	140	105	359	92	430	146
Hässleholm	125	53	172	92	487	90	304	74
Höganäs	166	146	115	129	275	106	226	116
Högsby	19	66	27	120	86	131	51	103
Hörby	88	128	84	156	200	128	158	134

Bilaga 1

Tabell C • Antal nya utpendlare samt index (riket= 100) år 2000

Kommun	Boendependling		Arbetsutpendling		Karriärutpendling		Utpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Höör	103	149	107	198	205	130	180	151
Jokkmokk	12	44	22	104	60	97	23	49
Järfälla	535	153	372	136	967	121	1 328	220
Jönköping	399	65	243	50	864	61	591	56
Kalix	44	53	47	73	130	69	62	44
Kalmar	292	95	219	91	577	83	413	78
Karlsborg	30	89	70	265	82	107	67	115
Karlshamn	119	76	142	116	372	105	217	81
Karlskoga	69	45	80	66	269	76	82	31
Karlskrona	192	62	154	64	624	89	285	54
Karlstad	384	94	263	82	753	81	437	62
Katrineholm	114	71	106	84	284	78	166	60
Kil	96	163	92	199	124	92	118	116
Kinda	85	169	44	112	98	86	76	88
Kiruna	19	16	55	59	165	61	58	28
Klippan	71	95	127	217	172	101	193	150
Kramfors	43	44	76	98	206	92	68	40
Kristianstad	254	68	156	53	918	107	406	63
Kristinehamn	74	63	116	126	251	93	115	57
Krokom	134	189	99	178	168	104	158	129
Kumla	116	112	85	105	197	84	186	105
Kungsbacka	626	171	263	92	845	101	760	121
Kungsör	41	97	53	161	65	68	57	79
Kungälv	362	177	152	95	479	103	400	113
Kävlinge	265	189	167	152	382	119	300	124
Köping	71	57	124	128	249	88	147	69
Laholm	125	110	119	133	212	82	209	106
Landskrona	165	96	172	128	400	103	290	98
Laxå	20	61	22	86	51	68	21	37
Lekeberg	82	225	49	172	74	89	104	166
Leksand	82	112	55	96	151	90	87	69
Lerum	352	179	219	142	351	78	544	161
Lessebo	50	113	31	89	96	95	62	81
Lidingö	471	216	159	93	596	120	923	245
Lidköping	142	74	148	98	363	82	252	76
Lilla Edet	114	173	84	163	80	53	143	126
Lindesberg	76	65	91	99	215	80	137	68
Linköping	438	63	279	51	1 143	72	920	77
Ljungby	67	45	60	52	228	67	81	32
Ljusdal	46	48	87	117	162	75	65	40
Ljusnarsberg	17	71	43	228	48	87	25	60
Lomma	204	206	88	114	235	104	249	146
Ludvika	74	59	102	104	200	70	104	48

Bilaga 1

Tabell C • Antal nya utpendlare samt index (riktet = 100) år 2000

Kommun	Boendependling		Arbetsutpendling		Karriärutpendling		Utpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Luleå	250	68	189	66	507	61	352	56
Lund	507	100	413	104	1 456	125	1 605	183
Lycksele	21	33	28	56	100	69	40	36
Lysekil	56	76	69	120	137	82	82	65
Malmö	869	76	881	98	3 015	115	1 748	88
Malung	31	58	51	123	92	76	44	48
Malå	9	51	24	173	36	89	25	82
Mariestad	95	80	109	117	282	104	117	57
Mark	155	91	142	107	455	117	294	100
Markaryd	20	40	37	94	95	83	49	56
Mellerud	43	94	35	98	105	101	66	84
Mjölby	146	113	125	123	239	81	225	101
Mora	69	67	69	85	191	81	99	56
Motala	144	68	120	73	422	88	181	50
Mullsjö	49	130	47	160	92	107	112	173
Munkedal	67	131	67	167	136	116	95	107
Munkfors	15	83	25	177	35	85	17	55
Mölnadal	749	240	311	127	818	115	839	156
Mönsterås	52	78	61	117	100	66	70	61
Mörbylånga	125	184	92	173	129	83	129	110
Nacka	1 053	249	452	136	1 238	128	1 601	220
Nora	84	163	65	161	151	128	83	93
Norberg	22	76	46	202	89	134	54	108
Nordanstig	67	139	71	188	105	96	67	81
Nordmaling	59	164	22	78	71	87	68	110
Norrköping	323	54	294	63	1 110	82	562	55
Norrtälje	257	94	156	73	670	107	450	95
Norsjö	7	33	14	84	38	78	24	65
Nybro	80	81	53	69	164	73	102	60
Nykvarn	112	232	47	124	72	65	137	165
Nyköping	214	86	177	90	568	100	270	63
Nynäshamn	213	161	137	132	449	149	336	148
Nässjö	104	68	112	94	424	122	170	65
Ockelbo	34	117	33	145	78	117	58	116
Olofström	34	50	48	90	102	65	75	64
Orsa	44	143	71	296	55	79	60	114
Orust	97	127	79	132	123	71	154	117
Osby	58	89	65	127	176	119	105	94
Oskarshamn	65	46	45	41	196	61	98	40
Ovanåker	35	57	52	108	103	73	51	48
Oxelösund	58	103	43	98	110	86	100	103
Pajala	10	36	48	223	45	72	35	74
Partille	483	275	230	167	353	88	616	203

Bilaga 1

Tabell C • Antal nya utpendlare samt index (riket= 100) år 2000

Kommun	Boendependling		Arbetsutpendling		Karriärutpendling		Utpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Perstorp	16	48	30	114	102	133	60	104
Piteå	140	70	149	95	362	79	155	45
Ragunda	28	98	24	107	71	109	38	77
Robertsfors	61	172	23	83	52	64	56	91
Ronneby	126	89	120	109	327	102	189	78
Rättvik	60	123	44	115	153	138	61	73
Sala	90	84	127	151	278	114	181	98
Salem	173	217	109	174	146	80	345	251
Sandviken	130	69	187	126	328	76	204	63
Sigtuna	197	97	193	122	650	141	550	158
Simrishamn	62	69	57	81	201	98	115	74
Sjöbo	131	158	114	176	180	96	167	117
Skara	94	96	63	82	175	78	115	68
Skellefteå	142	39	107	38	324	39	156	25
Skinnskatteberg	43	181	30	161	31	57	38	93
Skurup	134	190	125	226	140	87	170	140
Skövde	232	89	160	78	432	72	350	78
Smedjebacken	74	130	86	192	147	113	103	105
Sollefteå	50	49	51	64	179	77	62	35
Sollentuna	555	166	315	121	836	110	1 232	214
Solna	1 124	349	539	213	954	130	1 614	291
Sorsele	6	41	8	70	23	69	17	67
Sotenäs	38	82	29	80	77	73	60	75
Staffanstorps	251	222	131	148	273	106	310	159
Stenungsund	216	192	125	142	285	111	216	112
Stockholm	2 379	57	2 475	75	15 113	158	7 157	99
Storfors	43	199	47	277	62	126	51	137
Storuman	21	66	29	116	65	90	44	80
Strängnäs	220	142	142	117	399	113	277	104
Strömstad	30	56	22	52	84	68	68	73
Strömsund	31	50	42	87	125	89	47	44
Sundbyberg	716	352	349	219	498	107	943	269
Sundsvall	262	53	213	55	819	73	312	37
Sunne	42	66	50	100	120	83	71	65
Surahammar	90	168	73	174	89	73	96	104
Svalöv	121	192	92	187	159	111	167	154
Svedala	190	188	129	163	257	111	268	154
Svenljunga	62	113	47	109	136	109	104	110
Säffle	43	54	57	92	168	93	69	50
Säter	95	166	78	174	144	111	136	138
Sävsjö	42	76	56	130	131	105	104	110
Söderhamn	67	50	83	79	227	74	84	36
Söderköping	185	257	101	179	119	73	162	131

Bilaga 1

Tabell C • Antal nya utpendlare samt index (riket = 100) år 2000

Kommun	Boendependling		Arbetsutpendling		Karriärutpendling		Utpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Södertälje	320	78	352	110	995	107	981	140
Sölvesborg	82	99	88	136	134	71	103	73
Tanum	76	128	53	114	131	97	74	72
Tibro	58	108	46	109	94	77	58	63
Tidaholm	47	74	73	147	111	77	106	97
Tierp	146	149	96	125	205	92	173	103
Timrå	191	207	174	241	174	83	206	130
Tingsryd	49	75	50	97	156	104	77	68
Tjörn	125	163	77	128	158	90	170	128
Tomelilla	85	140	98	206	123	89	119	114
Torsby	32	52	51	106	85	61	46	44
Torsås	54	153	24	87	57	71	58	95
Tranemo	65	99	34	66	113	75	84	74
Tranås	51	58	51	74	166	82	86	56
Trelleborg	211	111	218	146	408	94	337	103
Trollhättan	159	59	178	84	616	100	270	58
Trosa	91	154	43	93	141	105	111	109
Tyresö	455	200	272	153	523	101	889	227
Täby	511	145	241	87	954	119	1 173	193
Töreboda	47	104	62	175	93	90	67	86
Uddevalla	214	89	194	103	572	104	350	84
Ulricehamn	121	103	105	115	232	87	178	88
Umeå	427	76	188	43	696	55	576	60
Upplands-Bro	185	152	160	167	327	118	468	223
Upplands Väsby	279	123	261	147	695	135	801	206
Uppsala	691	68	611	76	2 595	112	2 158	123
Uppvidinge	28	55	14	35	84	73	52	60
Vadstena	55	143	43	143	73	83	74	112
Vaggeryd	80	108	12	21	108	64	60	47
Valdemarsvik	44	111	32	103	67	74	45	66
Vallentuna	267	181	126	109	357	106	566	222
Vansbro	18	51	28	102	53	66	32	53
Vara	59	72	60	94	167	90	114	81
Varberg	183	67	194	91	496	80	307	66
Vaxholm	156	293	47	113	126	104	187	204
Vellinge	416	245	188	142	377	98	443	152
Vetlanda	64	46	69	63	180	56	111	46
Vilhelmina	18	52	36	132	62	78	30	50
Vimmerby	44	55	33	52	129	70	66	48
Vindeln	36	126	24	108	64	99	35	71
Vingåker	64	140	66	184	72	69	68	86
Vårgårda	66	113	61	133	106	79	114	113
Vänersborg	199	104	213	142	325	74	433	131

Bilaga 1

Tabell C • Antal nya utpendlare samt index (riket= 100) år 2000

Kommun	Boendependling		Arbetspendling		Karriärutpendling		Utpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Vännäs	105	252	34	104	95	100	75	104
Värmdö	461	250	155	108	434	103	543	171
Värnamo	119	64	60	41	314	74	187	58
Västervik	67	37	91	64	234	56	129	41
Västerås	383	59	352	70	1 185	80	619	56
Växjö	323	80	150	48	863	94	455	66
Ydre	32	157	23	144	33	71	42	120
Ystad	156	118	141	137	285	95	233	103
Åmål	30	49	54	114	116	84	66	63
Ånge	30	57	25	61	88	73	26	29
Åre	69	143	55	146	141	128	67	81
Årjäng	25	55	27	76	65	63	37	47
Åsele	10	64	10	82	25	70	8	30
Åstorp	110	174	121	244	143	99	162	149
Åtvidaberg	70	116	57	120	137	99	87	83
Älmhult	31	37	41	63	125	66	65	46
Älvdalen	24	67	45	161	93	114	43	70
Älvkarleby	86	194	71	204	129	127	82	107
Älvsbyn	22	54	46	144	69	74	33	47
Ängelholm	211	111	175	118	557	129	460	140
Öckerö	117	182	43	85	101	69	142	128
Ödeshög	33	122	18	85	93	151	51	110
Örebro	523	83	309	63	1 160	81	613	57
Örkelljunga	57	124	43	119	115	110	72	91
Örnsköldsvik	105	38	88	41	261	41	129	27
Östersund	251	82	165	69	477	68	260	49
Österåker	295	144	174	108	618	132	595	168
Östhammar	131	116	107	121	260	101	202	104
Östra Göinge	83	118	78	141	123	76	130	107
Överkalix	8	46	15	109	37	92	19	63
Övertorneå	14	65	26	154	42	86	23	62
Hela riket	45 964	100	35 992	100	104 743	100	79 145	100

Bilaga 1

Tabell D • Antal nya inpendlare samt index (riktet = 100) år 2000

Kommun	Boendeinpendling		Arbetsinpendling		Karriärinpendling		Inpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Ale	82	103	71	115	154	86	137	74
Alingsås	140	89	109	89	317	89	204	82
Alvesta	85	100	59	89	200	104	115	94
Aneby	26	97	30	145	67	111	38	149
Arboga	36	59	34	71	95	69	63	60
Arjeplog	29	170	12	91	14	36	15	34
Arvidsjaur	31	102	15	64	29	42	26	65
Arvika	66	55	55	59	141	52	89	47
Askersund	27	66	9	28	47	51	29	23
Avesta	66	60	60	71	114	46	95	57
Bengtstors	42	80	37	91	71	60	71	42
Berg	45	128	32	118	76	96	42	49
Bjurholm	9	91	9	118	19	86	12	57
Bjuv	58	100	74	164	111	85	97	47
Boden	96	77	76	79	296	105	110	58
Bollebygd	30	117	29	146	87	151	59	57
Bollnäs	71	58	60	63	160	58	68	69
Borgholm	41	99	27	84	39	42	74	60
Borlänge	258	98	224	109	538	90	304	108
Borås	435	80	296	70	870	71	644	86
Botkyrka	214	96	306	176	803	159	603	213
Boxholm	18	91	12	78	13	29	10	27
Bromölla	45	82	56	131	109	88	66	138
Bräcke	36	124	25	111	52	79	34	114
Burlöv	69	89	142	237	442	254	277	153
Båstad	54	87	63	131	152	108	231	52
Dals-Ed	10	45	14	82	43	87	35	118
Danderyd	178	102	278	206	1 015	258	826	201
Degerfors	44	107	42	131	93	100	42	95
Dorotea	9	67	3	29	28	92	6	170
Eda	30	85	34	124	74	93	29	98
Ekerö	63	94	76	146	199	131	175	51
Eksjö	56	58	77	103	205	94	135	88
Emmaboda	43	79	30	71	67	55	51	68
Enköping	83	57	74	65	262	79	154	54
Eskilstuna	206	50	167	52	529	57	224	57
Eslöv	109	90	141	150	267	98	198	53
Essunga	18	78	22	123	41	79	34	63
Fagersta	62	84	58	102	127	77	59	44
Falkenberg	105	57	105	74	261	63	181	34
Falköping	113	77	98	86	226	68	129	63
Falun	247	85	231	102	749	114	299	62
Filipstad	39	77	23	58	55	48	29	59

Bilaga 1

Tabell D • Antal nya inpendlare samt index (riket = 100) år 2000

Kommun	Boendeinpendling		Arbetsinpendling		Karriärinpendling		Inpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Finspång	92	88	41	51	106	45	94	72
Flen	56	84	50	97	91	61	71	65
Forshaga	20	62	43	172	71	97	30	52
Färgelanda	33	116	15	68	24	37	26	52
Gagnef	22	69	31	125	51	71	31	106
Gislaved	184	100	67	47	239	58	201	53
Gnesta	40	129	26	108	62	89	42	149
Gnosjö	123	170	55	98	152	93	184	52
Gotland	111	39	45	20	144	22	122	52
Grums	40	100	43	139	49	54	30	50
Grästorp	15	81	17	118	53	126	20	32
Gullspång	10	41	19	99	31	56	12	84
Gällivare	61	64	35	48	63	30	48	30
Gävle	365	75	305	81	715	66	423	44
Göteborg	4 191	140	1 961	84	5 284	78	5 003	29
Götene	60	91	76	149	157	106	117	33
Habo	45	114	69	224	121	135	129	62
Hagfors	25	43	25	56	40	31	34	12
Hallsberg	99	124	74	120	228	127	155	54
Hallstahammar	64	98	70	138	138	94	77	137
Halmstad	280	64	173	51	582	59	404	68
Hammarö	53	116	38	108	112	109	83	155
Haninge	251	98	242	121	793	137	669	63
Haparanda	20	58	9	34	33	43	19	26
Heby	24	52	35	97	55	52	66	68
Hedemora	54	74	52	92	112	68	64	137
Helsingborg	649	103	522	106	1 477	103	1 041	79
Herrljunga	29	64	28	80	63	62	37	58
Hjo	31	91	35	133	46	60	47	106
Hofors	55	105	48	118	63	53	55	51
Huddinge	455	112	624	198	1 892	206	1 668	153
Hudiksvall	85	46	95	67	239	58	93	52
Hultsfred	50	72	27	50	67	43	62	61
Hylte	56	106	24	59	82	69	59	34
Håbo	38	78	65	172	116	106	104	82
Hällefors	22	67	12	47	40	54	26	54
Härjedalen	36	65	41	95	56	45	54	39
Härnösand	76	65	85	93	255	96	104	104
Härryda	144	114	205	209	443	156	449	257
Hässleholm	120	53	132	76	616	121	217	63
Höganäs	76	96	69	113	137	77	159	80
Högsby	36	149	16	85	40	73	39	122
Hörby	32	66	45	119	126	115	87	96

Bilaga 1

Tabell D • Antal nya inpendlare samt index (riktet = 100) år 2000

Kommun	Boendeinpendling		Arbetsinpendling		Karriärinpendling		Inpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Höör	47	95	50	130	100	89	91	70
Jokkmokk	19	73	14	69	30	51	15	34
Järfälla	233	101	315	177	896	173	785	279
Jönköping	504	77	276	54	957	65	584	107
Kalix	39	49	50	81	97	54	64	62
Kalmar	314	95	220	86	583	78	406	86
Karlsborg	26	103	7	36	32	56	21	86
Karlshamn	73	50	76	68	188	57	95	55
Karlskoga	136	79	145	109	261	67	176	41
Karlskrona	207	66	188	77	561	79	328	96
Karlstad	562	115	403	106	977	88	584	75
Katrineholm	156	93	116	89	317	84	154	82
Kil	36	97	39	135	77	92	33	157
Kinda	24	60	37	119	82	91	43	105
Kiruna	96	79	42	45	99	36	66	48
Klippan	52	80	43	85	177	121	83	30
Kramfors	68	69	53	70	118	53	73	40
Kristianstad	262	65	270	86	762	84	506	67
Kristinehamn	81	71	61	69	138	54	119	33
Krokom	44	89	42	109	90	80	50	93
Kumla	150	134	131	151	311	123	203	57
Kungsbacka	160	77	149	92	452	96	292	25
Kungsör	29	86	83	316	86	112	63	65
Kungälv	170	106	212	171	452	125	332	97
Kävlinge	81	101	97	155	210	116	172	56
Köping	74	58	102	102	170	59	112	46
Laholm	68	75	52	74	119	58	73	109
Landskrona	168	99	142	108	284	74	223	75
Laxå	37	99	23	79	63	75	37	70
Lekeberg	16	88	18	128	45	110	20	191
Leksand	56	86	53	105	102	70	95	76
Lerum	95	102	120	165	246	117	153	63
Lessebo	49	133	13	45	62	74	59	98
Lidingö	155	128	140	149	527	193	464	207
Lidköping	123	68	84	60	200	49	196	69
Lilla Edet	49	115	61	184	99	103	74	79
Lindesberg	63	58	56	66	135	55	75	52
Linköping	711	95	366	63	1 279	76	798	63
Ljungby	100	67	58	50	181	53	96	33
Ljusdal	48	53	50	71	97	47	51	41
Ljusnarsberg	12	56	15	90	27	55	17	54
Lomma	48	93	76	191	204	176	149	237
Ludvika	127	93	79	75	192	62	116	65

Bilaga 1

Tabell D • Antal nya inpendlare samt index (riket = 100) år 2000

Kommun	Boendeinpendling		Arbetsinpendling		Karriärinpendling		Inpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Luleå	309	75	271	85	1 702	184	342	201
Lund	847	135	722	149	2 358	167	1 468	181
Lycksele	45	67	30	58	92	61	68	46
Lysekil	50	72	41	76	136	86	69	96
Malmö	1 998	134	1 222	106	3 591	107	2 677	35
Malung	47	84	52	120	154	122	77	51
Malå	23	140	6	47	28	76	10	44
Mariestad	87	79	79	93	166	67	111	52
Mark	72	55	57	56	174	59	98	39
Markaryd	49	91	39	93	77	63	50	61
Mellerud	26	70	17	59	28	33	28	26
Mjölby	93	81	86	97	243	94	127	135
Mora	82	74	73	85	140	56	103	44
Motala	143	70	119	76	240	52	214	52
Mullsjö	40	140	28	127	50	78	43	70
Munkedal	37	92	29	93	75	83	51	78
Munkfors	27	138	23	152	28	64	15	70
Mölnadal	401	112	546	196	2 226	275	1 160	123
Mönsterås	42	74	24	54	89	69	50	69
Mörbylånga	53	114	64	177	113	107	84	64
Nacka	351	118	391	170	1 472	219	1 079	158
Nora	30	80	26	90	53	63	25	44
Norberg	15	76	23	150	77	173	18	207
Nordanstig	44	124	25	91	32	40	20	50
Nordmaling	16	59	14	67	41	67	17	66
Norrköping	464	75	319	67	869	63	583	34
Norrtälje	129	60	100	60	459	94	209	211
Norsjö	10	50	15	96	46	102	25	55
Nybro	83	84	57	74	208	93	96	109
Nykvarn	22	110	18	117	68	151	68	225
Nyköping	165	72	105	59	335	65	236	45
Nynäshamn	48	62	30	50	96	55	94	54
Nässjö	88	61	83	75	285	88	152	218
Ockelbo	9	44	15	94	45	97	19	33
Olofström	59	69	58	87	89	46	71	67
Orsa	19	84	21	120	50	98	17	94
Orust	39	72	46	110	117	96	72	71
Osby	33	61	47	112	112	91	76	91
Oskarshamn	90	59	80	68	181	53	109	32
Ovanåker	28	47	53	115	60	45	42	73
Oxelösund	58	101	53	119	123	95	50	79
Pajala	13	51	11	56	12	21	5	33
Partille	131	124	179	218	464	194	285	162

Bilaga 1

Tabell D • Antal nya inpendlare samt index (riktet = 100) år 2000

Kommun	Boendeinpendling		Arbetsinpendling		Karriärinpendling		Inpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Perstorp	49	109	36	104	68	67	114	81
Piteå	86	47	76	54	187	45	127	37
Ragunda	18	66	14	67	36	59	19	40
Robertsfors	17	62	13	61	34	55	18	48
Ronneby	95	72	100	98	331	111	177	84
Rättvik	36	88	31	97	78	84	59	58
Sala	47	56	38	58	112	59	78	60
Salem	30	113	45	219	70	117	80	53
Sandviken	137	73	89	61	272	64	128	69
Sigtuna	276	95	399	177	931	142	1 112	77
Simrishamn	67	80	78	120	88	47	112	70
Sjöbo	49	83	51	111	96	72	82	58
Skara	103	101	96	121	234	101	239	38
Skellefteå	127	36	65	24	232	29	141	49
Skinnskatteberg	14	78	19	136	18	44	21	36
Skurup	31	72	47	140	90	92	67	126
Skövde	301	98	179	75	590	85	345	66
Smedjebacken	40	94	41	125	59	62	35	114
Sollefteå	80	80	49	63	132	58	59	83
Sollentuna	304	121	358	183	1 548	272	890	153
Solna	765	114	1 028	197	5 571	368	2 932	170
Sorsele	9	62	9	80	28	86	15	79
Sotenäs	38	85	54	156	86	86	71	90
Staffanstorps	50	93	92	220	164	135	124	80
Stenungsund	98	90	105	125	237	97	198	42
Stockholm	9 665	161	5 845	125	16 216	120	18 520	46
Storfors	14	96	13	115	31	94	10	39
Storuman	20	68	19	83	38	57	21	31
Strängnäs	74	58	100	100	376	130	175	63
Strömstad	48	86	41	94	128	101	111	59
Strömsund	29	50	18	40	24	18	41	32
Sundbyberg	258	130	435	283	1 931	432	1 184	182
Sundsvall	442	85	289	72	613	52	417	44
Sunne	32	55	60	132	75	57	69	81
Surahammar	53	137	25	83	71	81	30	108
Svalöv	36	87	43	133	136	145	80	71
Svedala	68	97	115	213	246	156	186	351
Svenljunga	43	94	32	91	92	90	49	92
Säffle	43	56	31	52	112	64	45	58
Säter	36	99	31	110	68	83	50	94
Sävsjö	28	58	20	54	72	66	29	48
Söderhamn	69	51	102	98	216	71	135	117
Söderköping	41	94	51	152	102	104	71	91

Bilaga 1

Tabell D • Antal nya inpendlare samt index (riktet = 100) år 2000

Kommun	Boendeinpendling		Arbetsinpendling		Karriärinpendling		Inpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Södertälje	562	125	348	100	984	97	859	57
Sölvesborg	54	75	53	95	137	85	107	54
Tanum	46	85	38	90	107	87	100	77
Tibro	46	93	60	156	80	71	63	76
Tidaholm	34	62	26	61	51	41	38	23
Tierp	72	82	91	134	319	162	101	112
Timrå	74	115	65	130	161	111	74	89
Tingsryd	55	91	40	86	108	79	81	101
Tjörn	37	82	37	105	81	79	74	135
Tomelilla	29	57	38	95	109	94	80	113
Torsby	26	41	41	83	76	53	48	59
Torsås	22	65	40	153	67	88	54	143
Tranemo	58	92	42	86	116	82	75	75
Tranås	90	95	73	100	116	55	93	51
Trelleborg	94	62	94	80	196	57	134	51
Trollhättan	388	111	291	107	510	65	633	55
Trosa	37	93	31	100	102	114	66	72
Tyresö	109	103	110	134	349	146	291	225
Täby	291	117	312	162	1 232	220	1 002	241
Töreboda	34	88	55	183	76	87	43	97
Uddevalla	212	86	215	112	609	109	319	64
Ulricehamn	60	63	30	40	160	74	56	190
Umeå	542	93	192	42	664	50	448	41
Upplands-Bro	97	131	93	162	253	151	262	231
Upplands Väsby	176	104	167	127	821	215	524	177
Uppsala	744	80	397	55	1 361	65	1 005	44
Uppvidinge	56	104	30	72	118	97	83	55
Vadstena	28	93	22	94	67	98	37	106
Vaggeryd	89	120	94	164	221	132	195	61
Valdemarsvik	24	69	28	103	45	57	49	60
Vallentuna	50	70	80	145	217	135	206	73
Vansbro	21	61	18	68	53	69	18	39
Vara	71	84	54	83	143	75	100	48
Varberg	137	54	89	45	311	54	176	41
Vaxholm	29	102	15	68	89	138	112	68
Vellinge	83	111	117	202	212	126	174	80
Vetlanda	77	57	57	54	162	53	77	33
Vilhelmina	21	64	11	43	31	42	17	30
Vimmerby	55	71	41	68	117	67	93	52
Vindeln	13	53	19	99	48	86	24	52
Vingåker	30	83	28	100	74	91	45	81
Vårgårda	52	102	61	155	117	102	99	90
Vänersborg	100	65	139	117	494	143	225	125

Bilaga 1

Tabell D • Antal nya inpendlare samt index (riket = 100) år 2000

Kommun	Boendeinpendling		Arbetsinpendling		Karriärinpendling		Inpendlare, nya i arbetskraften	
	antal	index	antal	index	antal	index	antal	index
Vännäs	37	124	32	139	65	97	33	72
Värmdö	83	92	75	107	219	107	236	62
Värnamo	152	80	61	41	264	62	207	60
Västervik	84	48	28	21	133	34	98	47
Västerås	495	72	365	68	1 211	78	613	49
Växjö	328	77	228	69	737	77	428	102
Ydre	17	134	7	71	18	63	11	33
Ystad	105	86	97	102	205	74	147	65
Åmål	51	92	27	63	66	53	37	30
Ånge	31	59	29	71	68	57	29	47
Åre	53	121	52	153	87	88	58	106
Årjäng	27	61	34	98	55	55	44	81
Åsele	9	61	15	130	14	42	16	45
Åstorp	73	130	89	204	171	135	137	58
Åtvidaberg	29	64	20	57	88	86	35	71
Älmhult	101	109	85	119	173	83	142	96
Älvdalen	26	80	25	99	33	45	30	57
Älvkarleby	25	80	26	107	59	84	41	158
Älvsbyn	26	71	23	81	39	47	17	78
Ängelholm	136	81	143	109	444	117	259	82
Öckerö	20	63	18	74	39	55	36	60
Ödeshög	14	72	6	40	37	84	19	41
Örebro	575	86	407	78	1 267	84	744	209
Örkelljunga	37	89	29	90	89	95	77	61
Örnsköldsvik	110	40	65	31	165	27	109	41
Östersund	389	116	191	74	562	75	383	105
Österåker	93	93	71	92	188	84	209	107
Östhammar	62	64	44	58	135	61	96	47
Östra Göinge	58	99	24	53	87	65	52	40
Överkalix	13	76	9	68	17	44	14	42
Övertorneå	18	89	9	58	19	42	9	63
Hela riket	45 903	100	35 606	100	103 567	100	78 125	100

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Lokala arbetsmarknader

Beskrivningar av lokala förhållanden på arbetsmarknaden utgår ofta från administrativa områden såsom kommuner och län, trots att lokala arbetsmarknader sällan följer administrativa gränser. SCB har i samarbete med dåvarande Expertgruppen för forskning om regional utveckling (ERU) tagit fram och lanserat kriterier för funktionella lokala arbetsmarknader (LA) som bygger på kommuner som minsta byggstenar. Syftet med LA är att kunna beskriva arbetsmarknadens funktionssätt för geografiska områden som är relativt oberoende av omvärlden med avseende på utbud och efterfrågan av arbetskraft. De lokala arbetsmarknaderna är således funktionella och kan förändras över tiden beroende på förändringar i pendlingsströmmarnas riktning och styrka.

Varje år görs översyner av LA-indelningen. De officiella LA-indelningarna revideras dock endast vart femte år. De officiella indelningarna baseras på pendlingsförhållandena åren 1988, 1993 och 1998. Nästa stora översyn kommer att genomföras i början av år 2005, baserad på 2003 års pendlingsförhållanden.

LA-indelningen används främst av statliga utredningar och av forskare. På senare år används de i allt högre utsträckning även av regionala och lokala aktörer för att beskriva förhållanden på arbetsmarknaden. NUTEK använder en modifierad version av LA, som de kallar Lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). LA-regionerna utgår från SCB:s LA men innehåller vissa »normativa« inslag. Därför förväntas NUTEK:s LA-regioner kunna ligga fast under en längre tidsperiod än fem år. År 2002 fanns det totalt 100 officiella LA enligt SCB jämfört med 81 LA-regioner enligt NUTEK.

Kommungrupper

Kommungruppsindelningen delar in Sveriges 290 kommuner (inklusive Knivsta) i nio grupper. Indelningen baseras på uppgifter om folkmängd, läge, tätortsgrad, invånare/km², pendling samt näringsstruktur. Folkmängdsuppgifterna och befolkningstäthet avser förhållandena den 31 december 1997. Tätortsgrad och pendling avser förhållandena 1995. Näringsstruktur avser förhållandena 1996.

Storstad

Kommun med en folkmängd som överstiger 200 000 invånare.

Förortskommun

Mer än 50 procent av nattbefolkningen pendlar till arbetet i någon annan kommun. Det vanligaste utpendlingsmålet skall vara en storstad. »

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Större stad

Kommuner med 50 000–200 000 invånare samt med mindre än 40 procent av nattbefolkningen sysselsatta inom industrisektorn.

Medelstor stad

Kommun med 20 000–50 000 invånare, med tätortsgrad över 70 procent samt med mindre än 40 procent av nattbefolkningen sysselsatta inom industrisektorn.

Industrikommun

Kommun med mer än 40 procent av nattbefolkningen sysselsatta inom industrisektorn och som inte är glesbygdskommun.

Landsbygdskommun

Kommun med mer än 6,4 procent av nattbefolkningen sysselsatta inom jord- och skogssektorn, en tätortsgrad under 70 procent och som inte är glesbygdskommun.

Glesbygdskommun

Kommun med mindre än 5 invånare/km² och mindre än 20 000 invånare.

Övrig större kommun

Övriga kommuner med 15 000–50 000 invånare.

Övrig mindre kommun

Övriga kommuner med mindre än 15 000 invånare.

Hur de enskilda kommunerna är inplacerade i dessa kategorier framgår av tabellen i denna bilaga.

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Kommunkod	Kommun	Lokal arbetsmarknad	Kommungrupp
1440	Ale	Göteborg	Förortskommuner
1489	Alingsås	Göteborg	Medelstora städer
0764	Alvesta	Växjö	Övriga större kommuner
0604	Aneby	Jönköping	Landsbygdskommuner
1984	Arboga	Köping	Industrikommuner
2506	Arjeplog	Arjeplog	Glesbygdskommuner
2505	Arvidsjaur	Arvidsjaur	Glesbygdskommuner
1784	Arvika	Arvika	Övriga större kommuner
1882	Askersund	Örebro	Övriga mindre kommuner
2084	Avesta	Avesta	Medelstora städer
1460	Bengtstors	Bengtstors	Industrikommuner
2326	Berg	Östersund	Glesbygdskommuner
2403	Bjurholm	Umeå	Glesbygdskommuner
1260	Bjuv	Helsingborg	Industrikommuner
2582	Boden	Luleå	Medelstora städer
1443	Bollebygd	Göteborg	Förortskommuner
2183	Bollnäs	Bollnäs	Övriga större kommuner
0885	Borgholm	Kalmar	Landsbygdskommuner
2081	Borlänge	Falun–Borlänge	Medelstora städer
1490	Borås	Borås	Större städer
0127	Botkyrka	Stockholm	Förortskommuner
0560	Boxholm	Linköping	Industrikommuner
1272	Bromölla	Kristianstad	Industrikommuner
2305	Bräcke	Östersund	Glesbygdskommuner
1231	Burlöv	Malmö	Förortskommuner
1278	Båstad	Helsingborg	Landsbygdskommuner
1438	Dals-Ed	Bengtstors	Övriga mindre kommuner
0162	Danderyd	Stockholm	Förortskommuner
1862	Degerfors	Karlskoga	Industrikommuner
2425	Dorotea	Dorotea	Glesbygdskommuner
1730	Eda	Arvika	Övriga mindre kommuner
0125	Ekerö	Stockholm	Förortskommuner
0686	Eksjö	Nässjö–Eksjö	Övriga större kommuner
0862	Emmaboda	Emmaboda	Industrikommuner
0381	Enköping	Stockholm	Övriga större kommuner
0484	Eskilstuna	Eskilstuna	Större städer
1285	Eslöv	Malmö	Medelstora städer
1445	Essunga	Lidköping–Götene	Landsbygdskommuner
1982	Fagersta	Fagersta	Industrikommuner
1382	Falkenberg	Falkenberg	Medelstora städer
1499	Falköping	Skövde	Medelstora städer
2080	Falun	Falun–Borlänge	Större städer
1782	Filipstad	Filipstad	Industrikommuner

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Kommunkod	Kommun	Lokal arbetsmarknad	Kommungrupp
0562	Finspång	Norrköping	Industrikommuner
0482	Flen	Eskilstuna	Övriga större kommuner
1763	Forshaga	Karlstad	Övriga mindre kommuner
1439	Färgelanda	Trollhättan	Landsbygdskommuner
2026	Gagnef	Falun–Borlänge	Övriga mindre kommuner
0662	Gislaved	Gislaved	Industrikommuner
0461	Gnesta	Stockholm	Övriga mindre kommuner
0617	Gnosjö	Gislaved	Industrikommuner
0980	Gotland	Gotland	Landsbygdskommuner
1764	Grums	Karlstad	Industrikommuner
1444	Grästorp	Trollhättan	Landsbygdskommuner
1447	Gullspång	Skövde	Industrikommuner
2523	Gällivare	Gällivare	Medelstora städer
2180	Gävle	Gävle	Större städer
1480	Göteborg	Göteborg	Storstäder
1471	Götene	Lidköping–Götene	Industrikommuner
0643	Habo	Jönköping	Övriga mindre kommuner
1783	Hagfors	Hagfors	Övriga mindre kommuner
1861	Hallsberg	Örebro	Övriga större kommuner
1961	Hallstahammar	Västerås	Övriga större kommuner
1380	Halmstad	Halmstad	Större städer
1761	Hammarö	Karlstad	Övriga mindre kommuner
0136	Haninge	Stockholm	Förortskommuner
2583	Haparanda	Haparanda	Övriga mindre kommuner
1917	Heby	Stockholm	Landsbygdskommuner
2083	Hedemora	Avesta	Övriga större kommuner
1283	Helsingborg	Helsingborg	Större städer
1466	Herrljunga	Borås	Industrikommuner
1497	Hjo	Skövde	Övriga mindre kommuner
2104	Hofors	Hofors	Industrikommuner
0126	Huddinge	Stockholm	Förortskommuner
2184	Hudiksvall	Hudiksvall	Medelstora städer
0860	Hultsfred	Hultsfred	Industrikommuner
1315	Hylte	Gislaved	Industrikommuner
0305	Håbo	Stockholm	Förortskommuner
1863	Hällefors	Hällefors	Industrikommuner
2361	Härjedalen	Härjedalen	Glesbygdskommuner
2280	Härnösand	Härnösand	Medelstora städer
1401	Härryda	Göteborg	Förortskommuner
1293	Hässleholm	Kristianstad	Medelstora städer
1284	Höganäs	Helsingborg	Medelstora städer
0821	Högsby	Oskarshamn	Landsbygdskommuner
1266	Hörby	Malmö	Landsbygdskommuner

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Kommunkod	Kommun	Lokal arbetsmarknad	Kommungrupp
1267	Höör	Malmö	Övriga mindre kommuner
2510	Jokkmokk	Jokkmokk	Glesbygdskommuner
0123	Järfälla	Stockholm	Förortskommuner
0680	Jönköping	Jönköping	Större städer
2514	Kalix	Kalix	Övriga större kommuner
0880	Kalmar	Kalmar	Större städer
1446	Karlsborg	Skövde	Övriga mindre kommuner
1082	Karlshamn	Olofström	Medelstora städer
1883	Karlskoga	Karlskoga	Industrikommuner
1080	Karlskrona	Karlskrona	Större städer
1780	Karlstad	Karlstad	Större städer
0483	Katrineholm	Katrineholm	Medelstora städer
1715	Kil	Karlstad	Övriga mindre kommuner
0513	Kinda	Linköping	Landsbygdskommuner
2584	Kiruna	Kiruna	Medelstora städer
1276	Klippan	Helsingborg	Övriga större kommuner
2282	Kramfors	Kramfors	Övriga större kommuner
1290	Kristianstad	Kristianstad	Större städer
1781	Kristinehamn	Kristinehamn	Medelstora städer
2309	Krokom	Östersund	Glesbygdskommuner
1881	Kumla	Örebro	Industrikommuner
1384	Kungsbacka	Göteborg	Förortskommuner
1960	Kungsör	Köping	Industrikommuner
1482	Kungälv	Göteborg	Förortskommuner
1261	Kävlinge	Malmö	Övriga större kommuner
1983	Köping	Köping	Medelstora städer
1381	Laholm	Halmstad	Landsbygdskommuner
1282	Landskrona	Helsingborg	Medelstora städer
1860	Laxå	Laxå	Industrikommuner
1814	Lekeberg	Örebro	Landsbygdskommuner
2029	Leksand	Falun–Borlänge	Övriga större kommuner
1441	Lerum	Göteborg	Förortskommuner
0761	Lessebo	Växjö	Industrikommuner
0186	Lidingö	Stockholm	Förortskommuner
1494	Lidköping	Lidköping–Götene	Medelstora städer
1462	Lilla Edet	Trollhättan	Industrikommuner
1885	Lindesberg	Örebro	Medelstora städer
0580	Linköping	Linköping	Större städer
0781	Ljungby	Ljungby	Industrikommuner
2161	Ljusdal	Ljusdal	Landsbygdskommuner
1864	Ljusnarsberg	Ludvika	Övriga mindre kommuner
1262	Lomma	Malmö	Förortskommuner
2085	Ludvika	Ludvika	Medelstora städer

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Kommunkod	Kommun	Lokal arbetsmarknad	Kommungrupp
2580	Luleå	Luleå	Större städer
1281	Lund	Malmö	Större städer
2481	Lycksele	Lycksele	Glesbygdskommuner
1484	Lysekil	Lysekil	Övriga större kommuner
1280	Malmö	Malmö	Storstäder
2023	Malung	Malung	Glesbygdskommuner
2418	Malå	Lycksele	Glesbygdskommuner
1493	Mariestad	Skövde	Medelstora städer
1463	Mark	Borås	Övriga större kommuner
0767	Markaryd	Markaryd	Industrikommuner
1461	Mellerud	Trollhättan	Landsbygdskommuner
0586	Mjölby	Linköping	Medelstora städer
2062	Mora	Mora	Medelstora städer
0583	Motala	Linköping	Medelstora städer
0642	Mullsjö	Jönköping	Övriga mindre kommuner
1430	Munkedal	Trollhättan	Övriga mindre kommuner
1762	Munkfors	Munkfors	Industrikommuner
1481	Mölnadal	Göteborg	Förortskommuner
0861	Mönsterås	Oskarshamn	Industrikommuner
0840	Mörbylånga	Kalmar	Landsbygdskommuner
0182	Nacka	Stockholm	Förortskommuner
1884	Nora	Örebro	Övriga mindre kommuner
1962	Norberg	Fagersta	Industrikommuner
2132	Nordanstig	Hudiksvall	Övriga mindre kommuner
2401	Nordmaling	Umeå	Övriga mindre kommuner
0581	Norrköping	Norrköping	Större städer
0188	Norrtälje	Stockholm	Övriga större kommuner
2417	Norsjö	Skellefteå	Glesbygdskommuner
0881	Nybro	Kalmar	Industrikommuner
0140	Nykvarn	Stockholm	Övriga mindre kommuner
0480	Nyköping	Nyköping–Oxelösund	Medelstora städer
0192	Nynäshamn	Stockholm	Medelstora städer
0682	Nässjö	Nässjö–Eksjö	Medelstora städer
2101	Ockelbo	Gävle	Landsbygdskommuner
1060	Olofström	Olofström	Industrikommuner
2034	Orsa	Mora	Glesbygdskommuner
1421	Orust	Göteborg	Övriga större kommuner
1273	Osby	Älmhult	Industrikommuner
0882	Oskarshamn	Oskarshamn	Industrikommuner
2121	Ovanåker	Bollnäs	Landsbygdskommuner
0481	Oxelösund	Nyköping–Oxelösund	Industrikommuner
2521	Pajala	Pajala	Glesbygdskommuner
1402	Partille	Göteborg	Förortskommuner

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Kommunkod	Kommun	Lokal arbetsmarknad	Kommungrupp
1275	Perstorp	Perstorp	Industrikommuner
2581	Piteå	Luleå	Medelstora städer
2303	Ragunda	Östersund	Glesbygdskommuner
2409	Robertsfors	Umeå	Landsbygdskommuner
1081	Ronneby	Karlskrona	Medelstora städer
2031	Rättvik	Falun–Borlänge	Övriga mindre kommuner
1981	Sala	Västerås	Övriga större kommuner
0128	Salem	Stockholm	Förortskommuner
2181	Sandviken	Gävle	Industrikommuner
0191	Sigtuna	Stockholm	Medelstora städer
1291	Simrishamn	Simrishamn–Tomelilla	Övriga större kommuner
1265	Sjöbo	Malmö	Landsbygdskommuner
1495	Skara	Skövde	Övriga större kommuner
2482	Skellefteå	Skellefteå	Större städer
1904	Skinnskatteberg	Fagersta	Industrikommuner
1264	Skurup	Malmö	Förortskommuner
1496	Skövde	Skövde	Medelstora städer
2061	Smedjebacken	Ludvika	Industrikommuner
2283	Sollefteå	Sollefteå	Övriga större kommuner
0163	Sollentuna	Stockholm	Förortskommuner
0184	Solna	Stockholm	Förortskommuner
2422	Sorsele	Sorsele	Glesbygdskommuner
1427	Sotenäs	Lysekil	Övriga mindre kommuner
1230	Staffanstorps	Malmö	Förortskommuner
1415	Stenungsund	Göteborg	Övriga större kommuner
0180	Stockholm	Stockholm	Storstäder
1760	Storfors	Karlskoga	Industrikommuner
2421	Storuman	Storuman	Glesbygdskommuner
0486	Strängnäs	Stockholm	Medelstora städer
1486	Strömstad	Strömstad	Övriga mindre kommuner
2313	Strömsund	Strömsund	Glesbygdskommuner
0183	Sundbyberg	Stockholm	Förortskommuner
2281	Sundsvall	Sundsvall	Större städer
1766	Sunne	Torsby	Övriga mindre kommuner
1907	Surahammar	Västerås	Industrikommuner
1214	Svalöv	Helsingborg	Landsbygdskommuner
1263	Svedala	Malmö	Förortskommuner
1465	Svenljunga	Borås	Övriga mindre kommuner
1785	Säffle	Säffle	Övriga större kommuner
2082	Säter	Falun–Borlänge	Övriga mindre kommuner
0684	Sävsjö	Vetlanda	Övriga mindre kommuner
2182	Söderhamn	Söderhamn	Medelstora städer
0582	Söderköping	Norrköping	Övriga mindre kommuner

Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Kommunkod	Kommun	Lokal arbetsmarknad	Kommungrupp
0181	Södertälje	Stockholm	Större städer
1083	Sölvesborg	Kristianstad	Övriga större kommuner
1435	Tanum	Strömstad	Landsbygdskommuner
1472	Tibro	Skövde	Industrikommuner
1498	Tidaholm	Skövde	Industrikommuner
0360	Tierp	Stockholm	Landsbygdskommuner
2262	Timrå	Sundsvall	Övriga större kommuner
0763	Tingsryd	Växjö	Övriga mindre kommuner
1419	Tjörn	Göteborg	Övriga mindre kommuner
1270	Tomelilla	Simrishamn–Tomelilla	Landsbygdskommuner
1737	Torsby	Torsby	Glesbygdskommuner
0834	Torsås	Kalmar	Landsbygdskommuner
1452	Tranemo	Gislaved	Industrikommuner
0687	Tranås	Tranås	Övriga större kommuner
1287	Trelleborg	Malmö	Medelstora städer
1488	Trollhättan	Trollhättan	Industrikommuner
0488	Trosa	Stockholm	Övriga mindre kommuner
0138	Tyresö	Stockholm	Förortskommuner
0160	Täby	Stockholm	Förortskommuner
1473	Töreboda	Skövde	Landsbygdskommuner
1485	Uddevalla	Trollhättan	Medelstora städer
1491	Ulricehamn	Borås	Övriga större kommuner
2480	Umeå	Umeå	Större städer
0114	Upplands Väsby	Stockholm	Förortskommuner
0139	Upplands-Bro	Stockholm	Förortskommuner
0380	Uppsala	Stockholm	Större städer
0760	Uppvidinge	Växjö	Industrikommuner
0584	Vadstena	Linköping	Övriga mindre kommuner
0665	Vaggeryd	Jönköping	Industrikommuner
0563	Valdemarsvik	Norrköping	Landsbygdskommuner
0115	Vallentuna	Stockholm	Förortskommuner
2021	Vansbro	Vansbro	Glesbygdskommuner
1470	Vara	Lidköping–Götene	Landsbygdskommuner
1383	Varberg	Varberg	Större städer
0187	Vaxholm	Stockholm	Förortskommuner
1233	Vellinge	Malmö	Förortskommuner
0685	Vetlanda	Vetlanda	Industrikommuner
2462	Vilhelmina	Vilhelmina	Glesbygdskommuner
0884	Vimmerby	Vimmerby	Övriga större kommuner
2404	Vindeln	Umeå	Glesbygdskommuner
0428	Vingåker	Katrineholm	Övriga mindre kommuner
1442	Vårgårda	Göteborg	Övriga mindre kommuner
1487	Vänersborg	Trollhättan	Medelstora städer

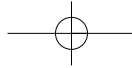
Bilaga 2

Lokala arbetsmarknader (LA 98) och kommungrupper

Kommunkod	Kommun	Lokal arbetsmarknad	Kommungrupp
2460	Vännäs	Umeå	Övriga mindre kommuner
0120	Värmdö	Stockholm	Förortskommuner
0683	Värnamo	Värnamo	Industrikommuner
0883	Västervik	Västervik	Medelstora städer
1980	Västerås	Västerås	Större städer
0780	Växjö	Växjö	Större städer
0512	Ydre	Tranås	Landsbygdskommuner
1286	Ystad	Malmö	Medelstora städer
1492	Åmål	Säffle	Övriga mindre kommuner
2260	Ånge	Ånge	Glesbygdskommuner
2321	Åre	Åre	Glesbygdskommuner
1765	Årjäng	Årjäng	Övriga mindre kommuner
2463	Åsele	Åsele	Glesbygdskommuner
1277	Åstorp	Helsingborg	Industrikommuner
0561	Åtvidaberg	Linköping	Övriga mindre kommuner
0765	Älmhult	Älmhult	Övriga större kommuner
2039	Älvdalen	Älvdalen	Glesbygdskommuner
0319	Älvkarleby	Gävle	Övriga mindre kommuner
2560	Älvsbyn	Älvsbyn	Övriga mindre kommuner
1292	Ängelholm	Helsingborg	Medelstora städer
1407	Öckerö	Göteborg	Förortskommuner
0509	Ödeshög	Linköping	Landsbygdskommuner
1880	Örebro	Örebro	Större städer
1257	Örkelljunga	Helsingborg	Industrikommuner
2284	Örnsköldsvik	Örnsköldsvik	Större städer
2380	Östersund	Östersund	Större städer
0117	Österåker	Stockholm	Förortskommuner
0382	Östhammar	Stockholm	Övriga större kommuner
1256	Östra Göinge	Kristianstad	Industrikommuner
2513	Överkalix	Överkalix	Glesbygdskommuner
2518	Övertorneå	Övertorneå	Glesbygdskommuner

Referenser

- Arbetsmarknadsstyrelsen (2003).
Geografisk rörlighet och arbetsgivarbyten. URA 2003:1
- Arena för tillväxt (2002).
Regionförstoring i Mälardalen – en studie av pendlingsmönster och boendekostnader. Rapport nr 2–02.
- Institutet för tillväxtpolitiska studier (2001).
Den nya ekonomin – en studie med regionalt perspektiv utifrån debatten och litteraturen. A2001:004.
- SOU 2000:87,
Regionalpolitiska utredningens slutbetänkande
- SOU 2003:37,
Ökad rörlighet för sysselsättning och tillväxt
- Statistiska centralbyrån.
Befolkningsstatistik.
- Statistiska centralbyrån (2002).
Utveckling och flöden på arbetsmarknaden 2000. AM 32 SM 0202.
- Svenska Kommunförbundet (2003). Framtidsprojektets rapport
Hur långt är ett snöre? – En bok om människor, kommunen och framtiden
- Svenska Kommunförbundet (2002).
Mot strömmen – en studie om inflyttare till mindre kommuner.
- Temaplan AB (2003).
Effekter av framtida regionförstoring i Mälardalen.



PENDLINGEN HAR UNDER en lång period ökat i Sverige. Allt fler människor väljer idag boendeort utifrån andra aspekter än att det ligger nära arbetet och människor är idag mer benägna att pendla längre sträckor för såväl arbetets som boendets skull.

Studien syftar till att hitta orsaker till varför människor pendlar samt hur dessa orsaker varierar utifrån kön, ålder och geografi. I rapporten förs också ett resonemang kring pendlingens betydelse för en väl fungerande arbetsmarknad.

Vi ser i studien ett antal viktiga konsekvenser av förbättrade pendlingsmöjligheter:

- att människor får fler alternativ i sina val av boende och arbete
- att efterfrågan och utbud av arbetskraft lättare kan mötas
- att sårbarheten minskar vid strukturomvandling på lokal nivå
- att utbytet av idéer, kunskap och erfarenheter mellan aktörer på arbetsmarknaden ökar.

Rapporten innehåller såväl en kvantitativ undersökning med geografisk uppdelning av pendlingen som en kvalitativ studie där ett antal representanter för fem utvalda kommuner (Arboga, Linköping, Norrköping, Rättvik och Tierp) berättar om sina tankar kring pendling och regionförstoring.

Studien är gjord av Svenska Kommunförbundet och Arena för Tillväxt.

På spåret – en studie om pendling och regionförstoring kan beställas från Kommunförbundets förlag på tfn 020-31 32 30 eller fax 020-31 32 40.

Priset är 150 kr plus moms och porto.

ISBN 91-7289-180-7

 SVENSKA
KOMMUNFÖRBUNDET

