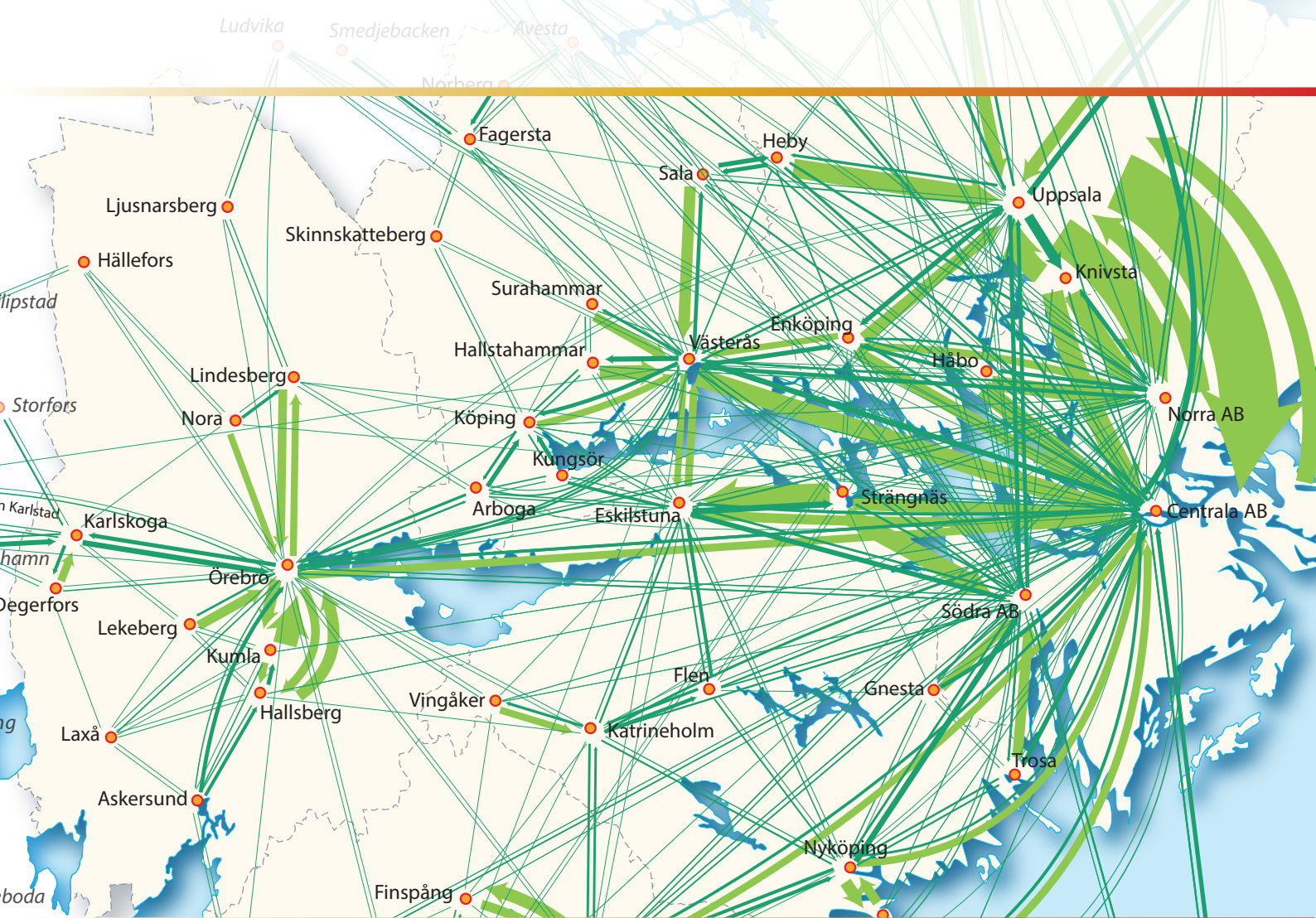


ARBETSPENDLING

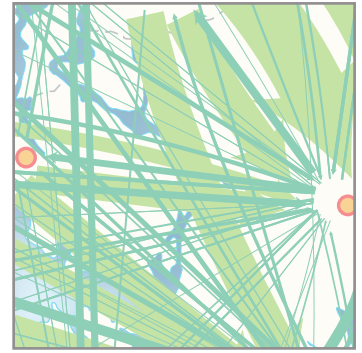
I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN 2014



2016-11-25

ARBETSPENDLING

I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN 2014



Mälardalsrådet har i fyra omgångar tidigare (åren 2004, 2006, 2010 och 2014) låtit ta fram kartor över arbetspendlingen i den egna regionen. SCB har nu publicerat ny statistik (för 2014) som ÅF Infraplan har bearbetat och presenterat i samma anda som tidigare år.

Förutom uppdatering av pendlingsfigurerna innehåller materialet kartor och analys av förändringar i pendlingen mellan åren 2012-2014 samt 1990-2014.

För att medge jämförbarhet kommer ÅF Infraplan att nyttja samma metod och redovisningsteknik som för åren 2004, 2006, 2008 och 2014. Metoden och redovisningstekniken är utvecklad av ÅF Infraplan.

ÅF

Peter Stensson, uppdragsledare
Mats Landström
Erik Vidje

Beställare

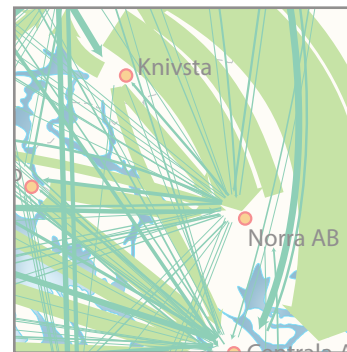
Maria Nimvik Stern, Mälardalsrådet

INNEHÅLL

Mellankommunal pendling		(sid 2-35)
MÄLARDALEN-ÖSTERGÖTLAND TOTALT	4	
STOCKHOLMS LÄN	8	
UPPSALA LÄN	16	
SÖDERMANLANDS LÄN	20	
VÄSTMANLANDS LÄN	24	
ÖREBRO LÄN	28	
ÖSTERGÖTLANDS LÄN	32	
Pendling mellan de stora tätorterna		(sid 36-41)
Förändring mellan de stora tätorterna		(sid 42-45)
Pendling mellan stationstätorter		(sid 46-51)
Förändring mellankommunalpendling 90-14		(sid 52-58)
Förändring mellankommunalpendling 12-14		(sid 59-64)

MÄLARDALEN-ÖSTERGÖTLAND

2014



Statistikår: 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar för totalkartan 300 pendlare. För män och kvinnor motsvarar 1 pt 175 pendlare.

Redovisningsgräns: 50 pendlare

Avståndsgräns: 200 km

För att illustrera samspelet i Mälardalen-Östergötland med orter inom Stockholms län har dessa aggregerats till Norra, Centrala respektive Södra Stockholm län (se nedan). Pendlingsflödena inom Stockholms län har exkluderats i dessa kartor, för att synliggöra flödena från andra orter i regionen till/från Stockholm. Pendlingsflödena inom Stockholms län redovisas på länskartorna för Stockholms län.

Norra AB län: Upplands Väsby, Vallentuna, Österåker, Järfälla, Upplands-Bro, Täby, Danderyd, Sollentuna, Lidingö, Vaxholm, Norrtälje, Sigtuna

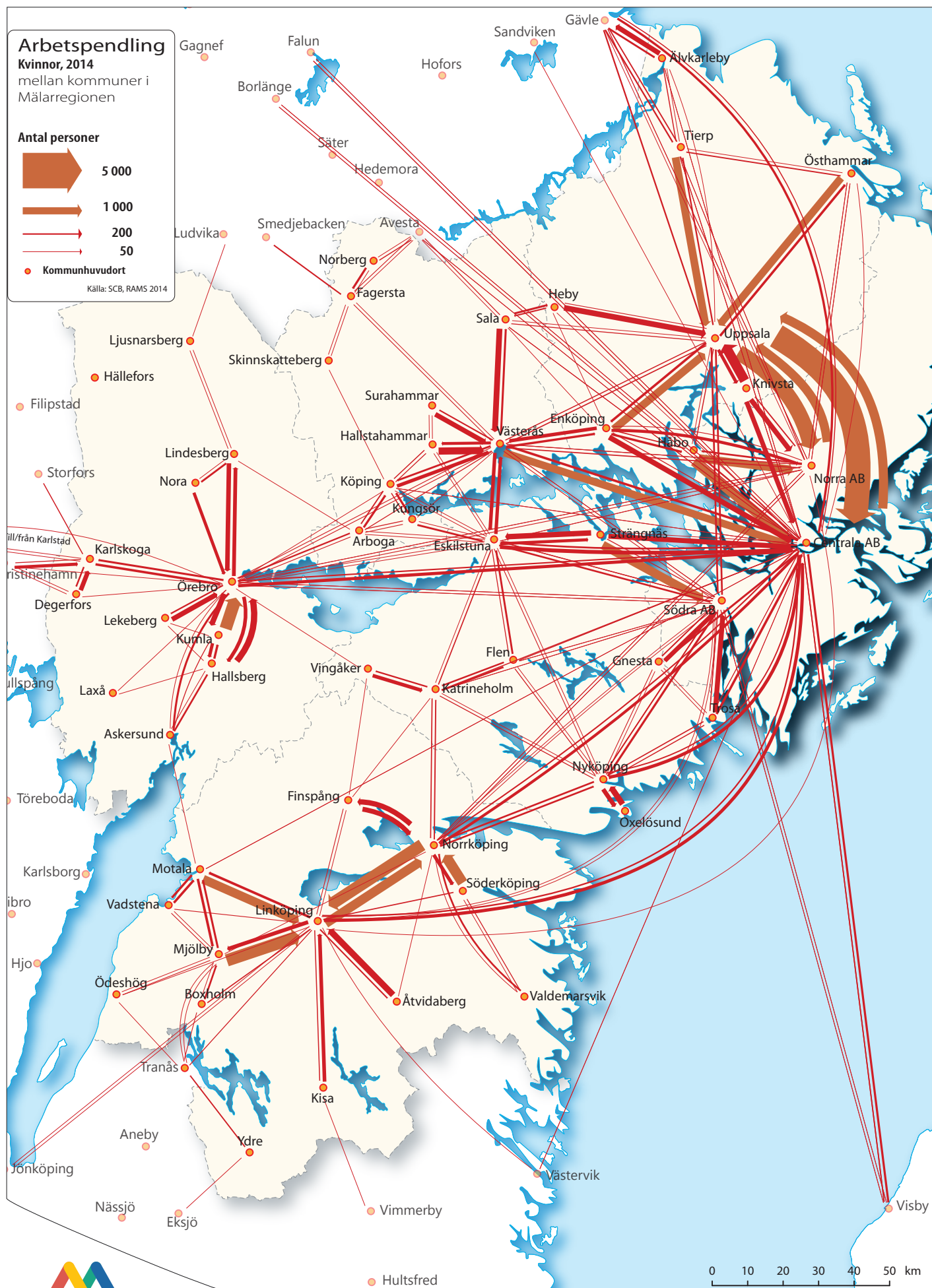
Centrala AB län: Stockholm, Sundbyberg, Solna

Södra AB län: Nacka, Värmdö, Ekerö, Huddinge, Botkyrka, Salem, Haninge, Tyresö, Nykvarn, Södertälje, Nynäshamn

Arbetspendlingen i Mälardalen-Östergötland är störst inom dagspendlingsrestid till/från Stockholm och till/från läns- och utbildningscentrum. Män arbetspendlar överlag i större utsträckning och längre än kvinnor. Längre pendlingsresor över länsgräns görs i betydligt större utsträckning av män, t ex i relationerna Linköping-Stockholm, Örebro-Stockholm, Västerås-Enköping-Stockholm och Uppsala-Stockholm.

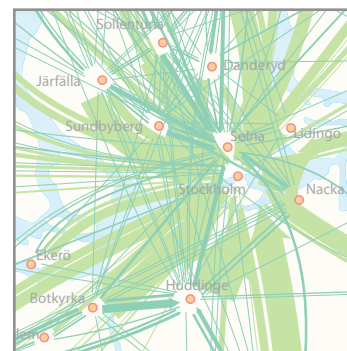
Läns- och utbildningscentra är de viktigaste målpunkterna för kvinnors pendling, beroende på att dessa orter har de viktigaste kompletterande arbetsmarknaderna för mindre, mer perifera kommuner.

ARBETSPENDLING 2014 MÄLARDALEN-ÖSTERGÖTLAND KVINNOR



STOCKHOLMS LÄN

2014



Statistikår: 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar 1200 pendlare

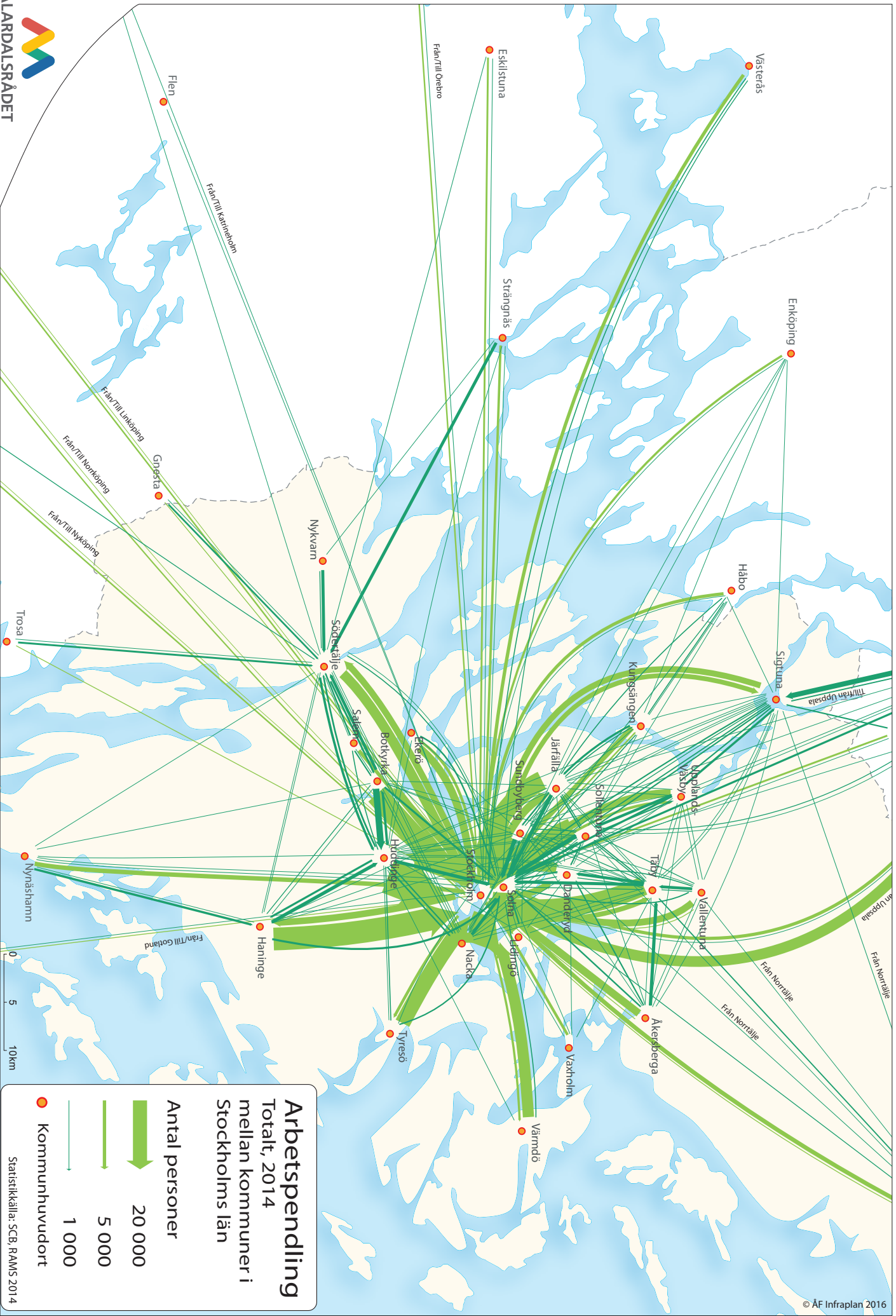
Redovisningsgräns: 200 pendlare

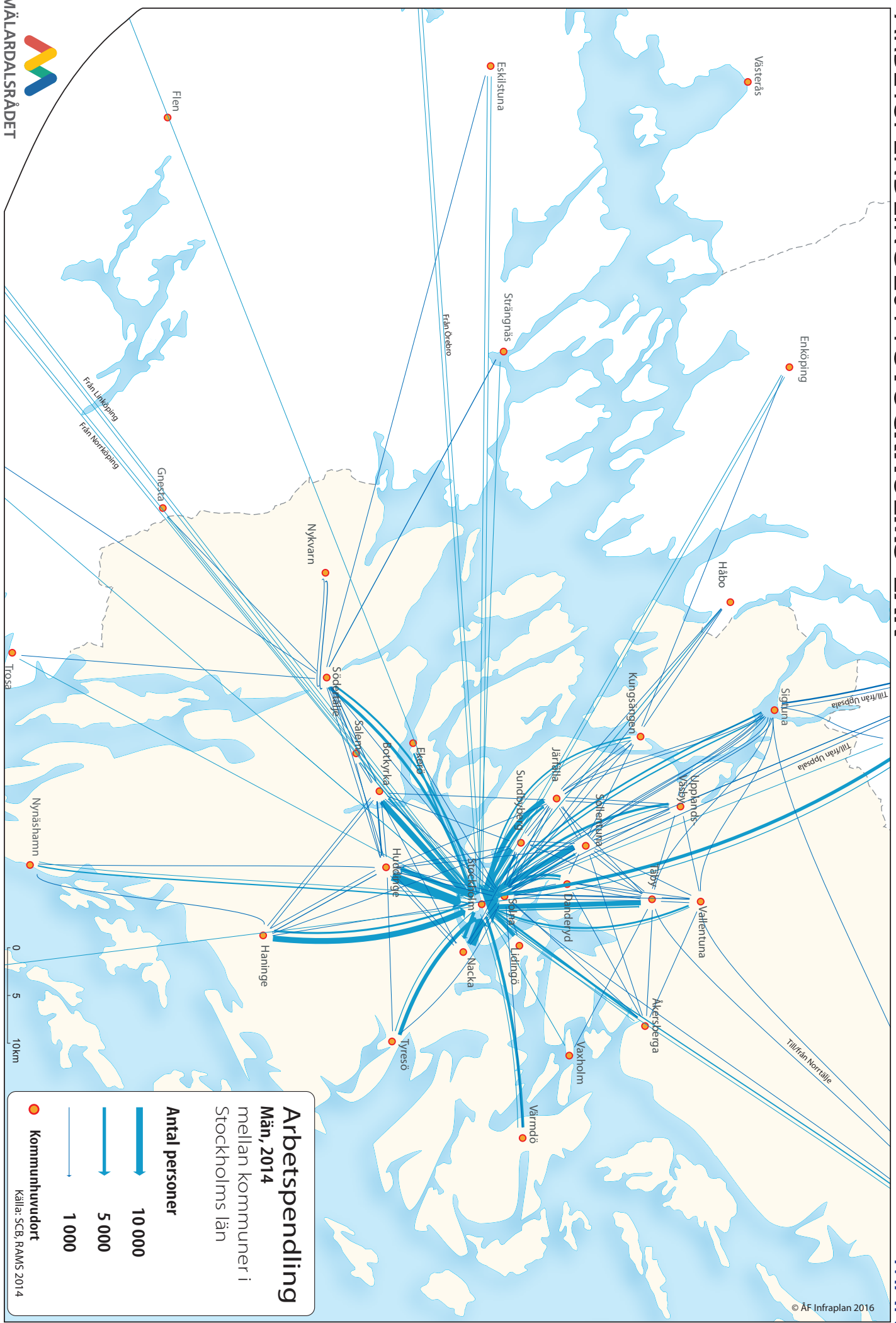
Avståndsgräns: 200 km

Pendlingen inom Stockholms län är starkt inriktad på Stockholms kommun. En stor pendlingsström går även från Stockholms kommun till Solna, där många företag samt Karolinska universitetssjukhuset och Karolinska institutet är lokaliserade. Ett annat stort pendlingsflöde ut från Stockholms kommun går till Huddinge med bland annat Huddinge sjukhus och handelsområdet vid Kungens kurva. De yttre stadskärnorna Sigtuna (med Stockholm Arlanda Airport) och Södertälje har relativt balanserade in- och utpendlingsflöden i relation med Stockholm. Även Haninge har betydande inpendling från Stockholm.

Pendlingsmönstret för män respektive kvinnor inom Stockholms län är likartat.

En omfattande pendlingsökning har under perioden 1990-2014 skett från Uppsala, Västerås, Eskilstuna, Örebro och Norrköping in till centrala Stockholms län. Stor pendlingsökning har också skett från centrala Stockholms län till Uppsala samt i samspelet mellan norra Stockholms län och Uppsala. De största procentuella ökningarna har under perioden skett från centrala Stockholms län till Västerås respektive Eskilstuna. Pendlingen har även ökat i stor omfattning i stråket Eskilstuna-Strängnäs-södra Stockholms län.

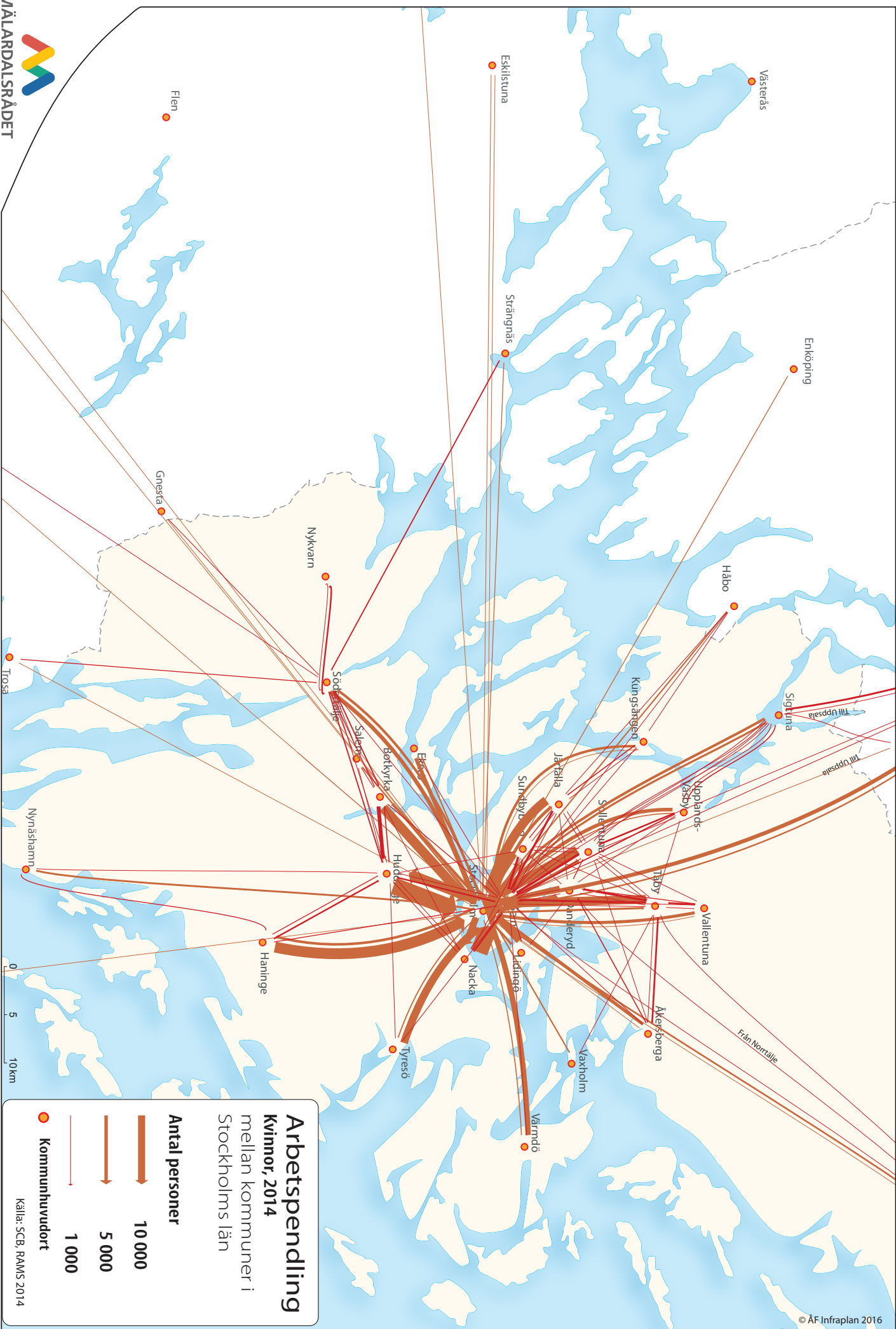




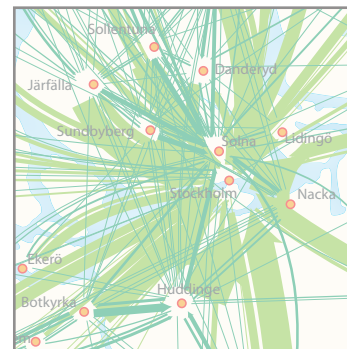
Arbetspendling
Män, 2014
 mellan kommuner i
 Stockholms län

- Antal personer**
- 10 000
 - 5 000
 - 1 000

Kommunhuvudort
 Källa: SCB, RAMS 2014



STOCKHOLMS LÄN - DETALJERAD 2012

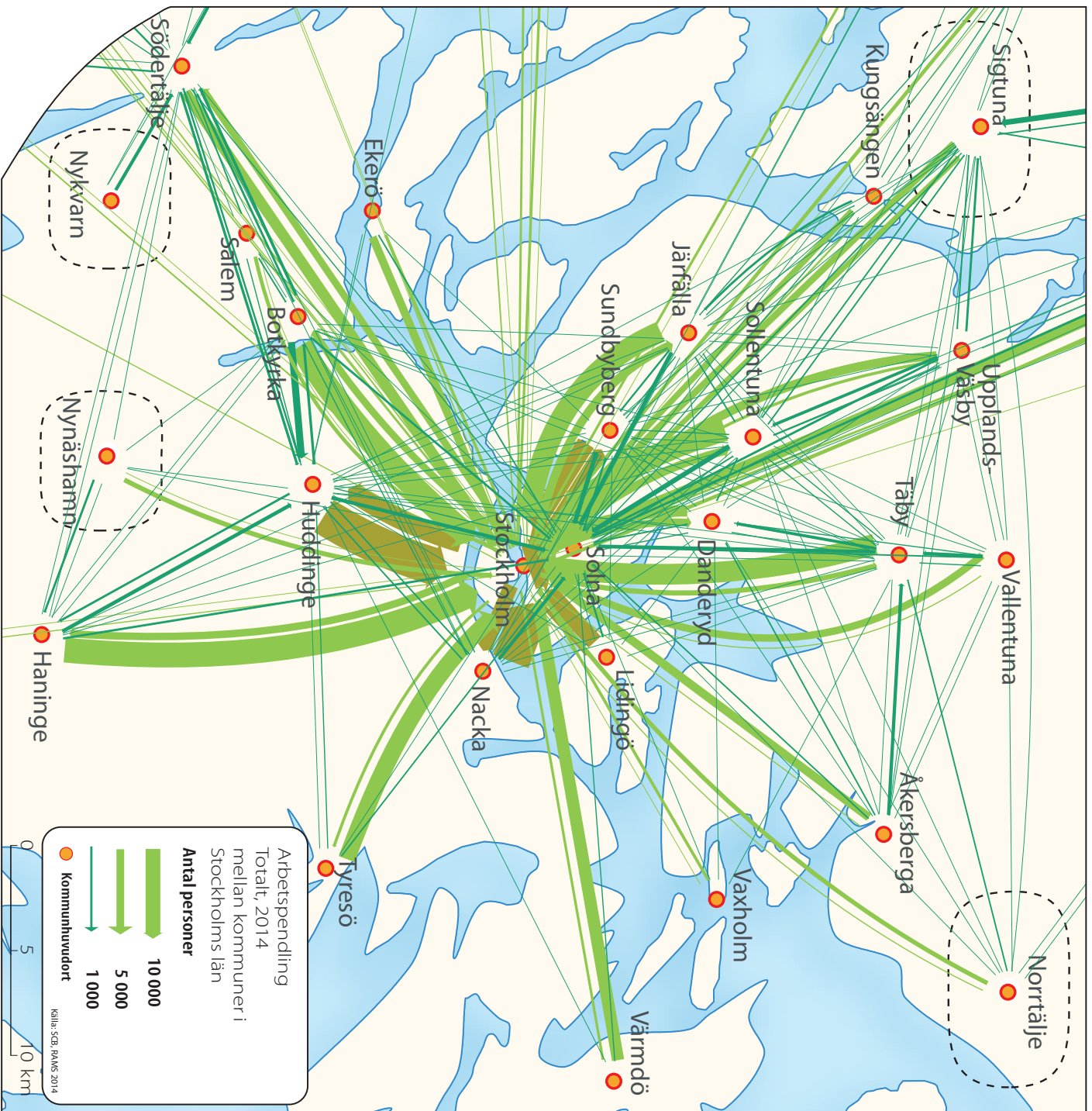


Statistikår: 2014

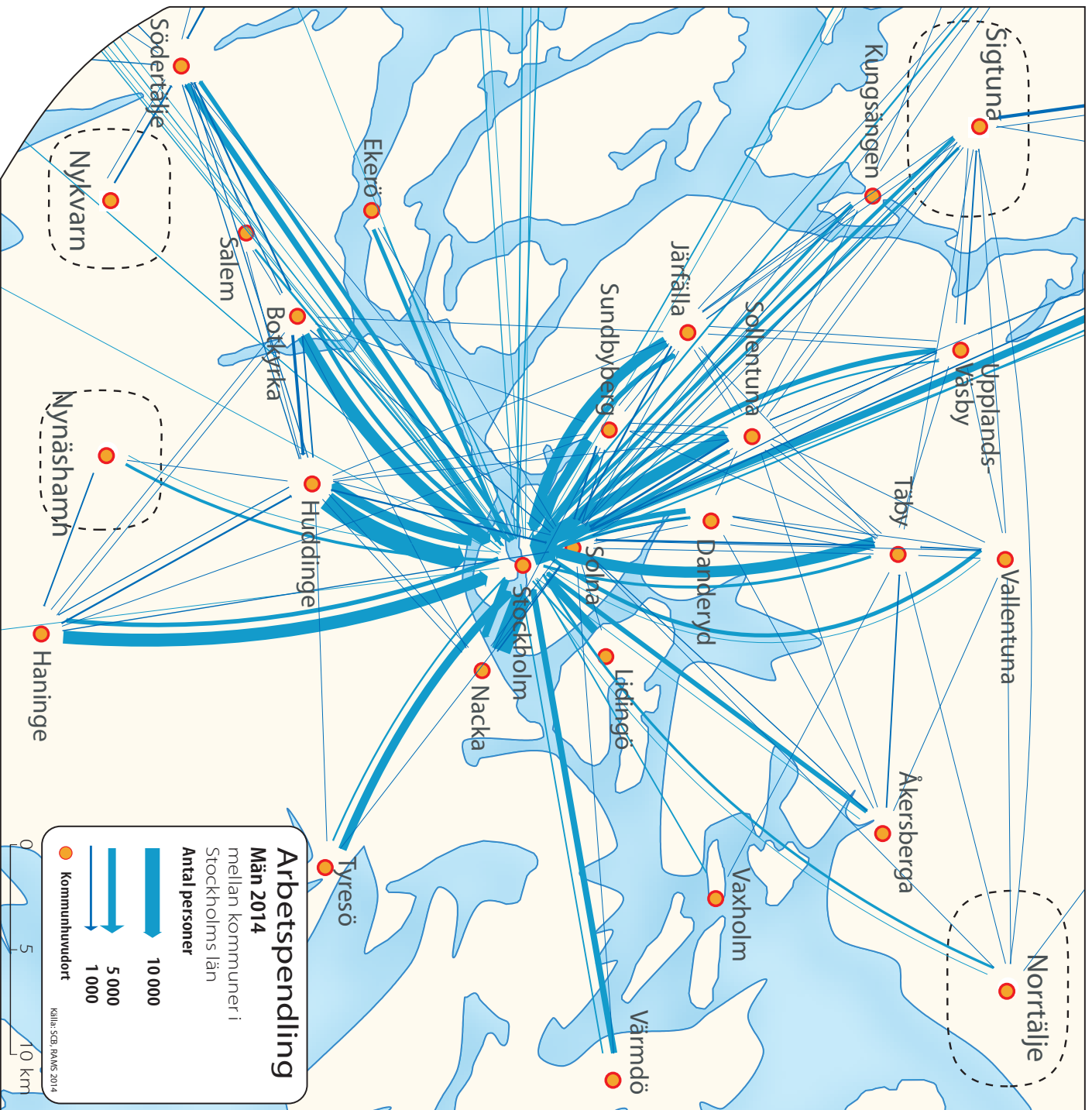
Breddskala: 1 pt motsvarar 2400 pendlare

Redovisningsgräns: 200 pendlare

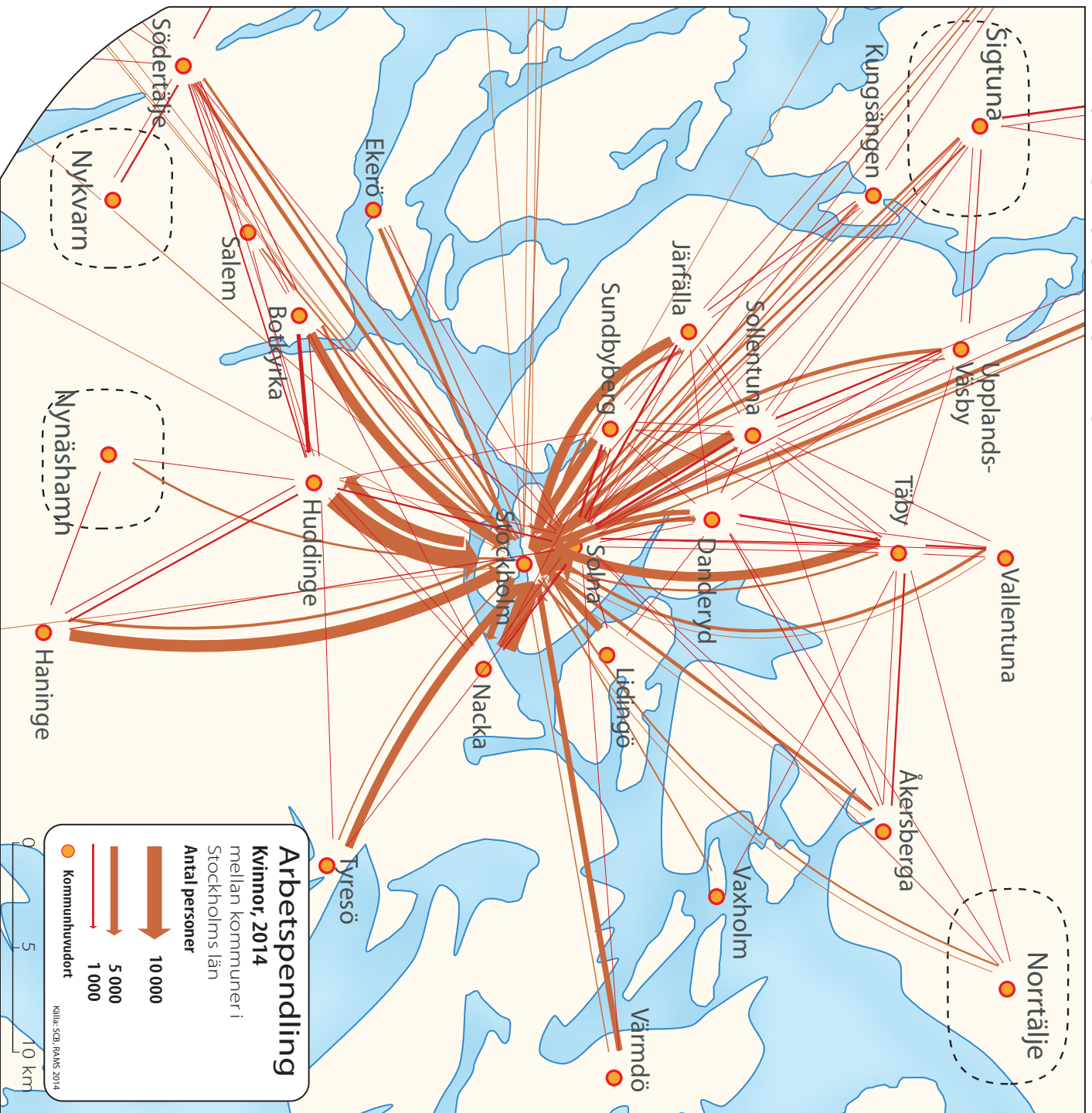
Avståndsgräns: 200 km



© ÅF Infraplan 2016



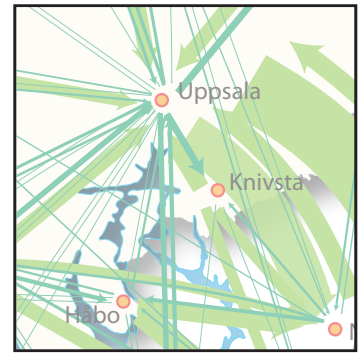
© AF Infraplan 2016



© ÅF Infraplan 2016

UPPSALA LÄN

2014



Statistikår: 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar för totalkartan 300 pendlare. För män och kvinnor motsvarar 1 pt 175 pendlare.

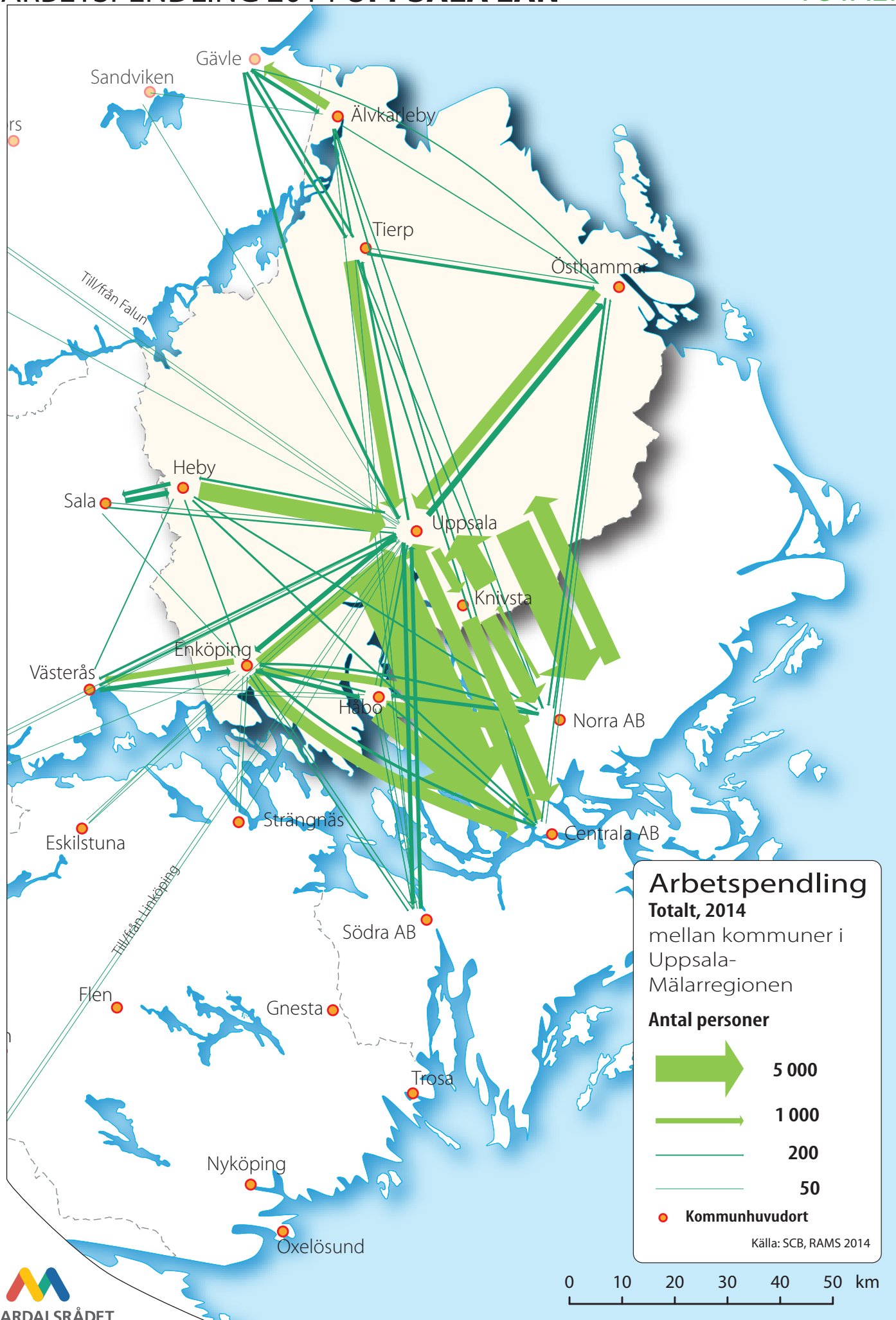
Redovisningsgräns: 50 pendlare

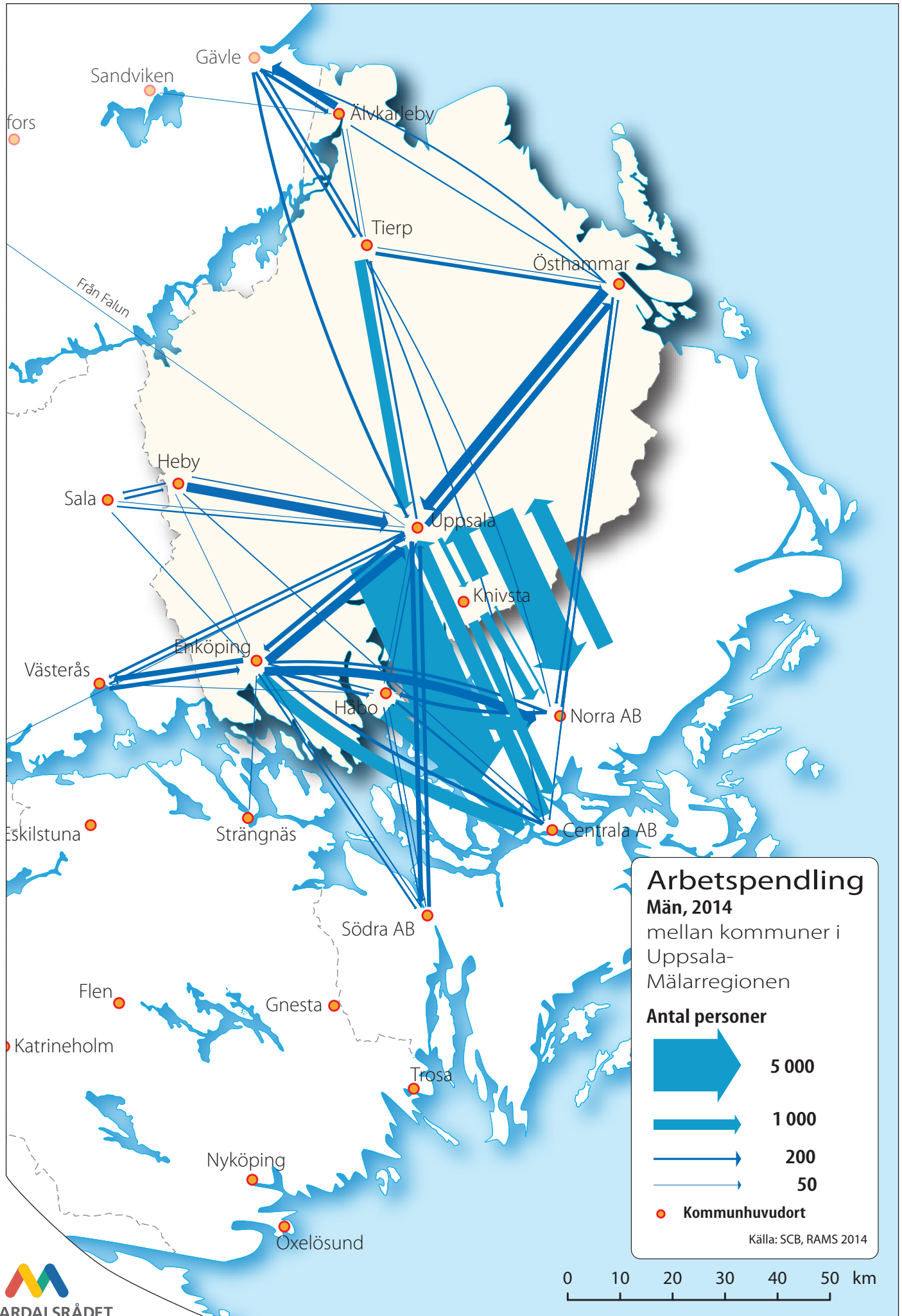
Avståndsgräns: 200 km

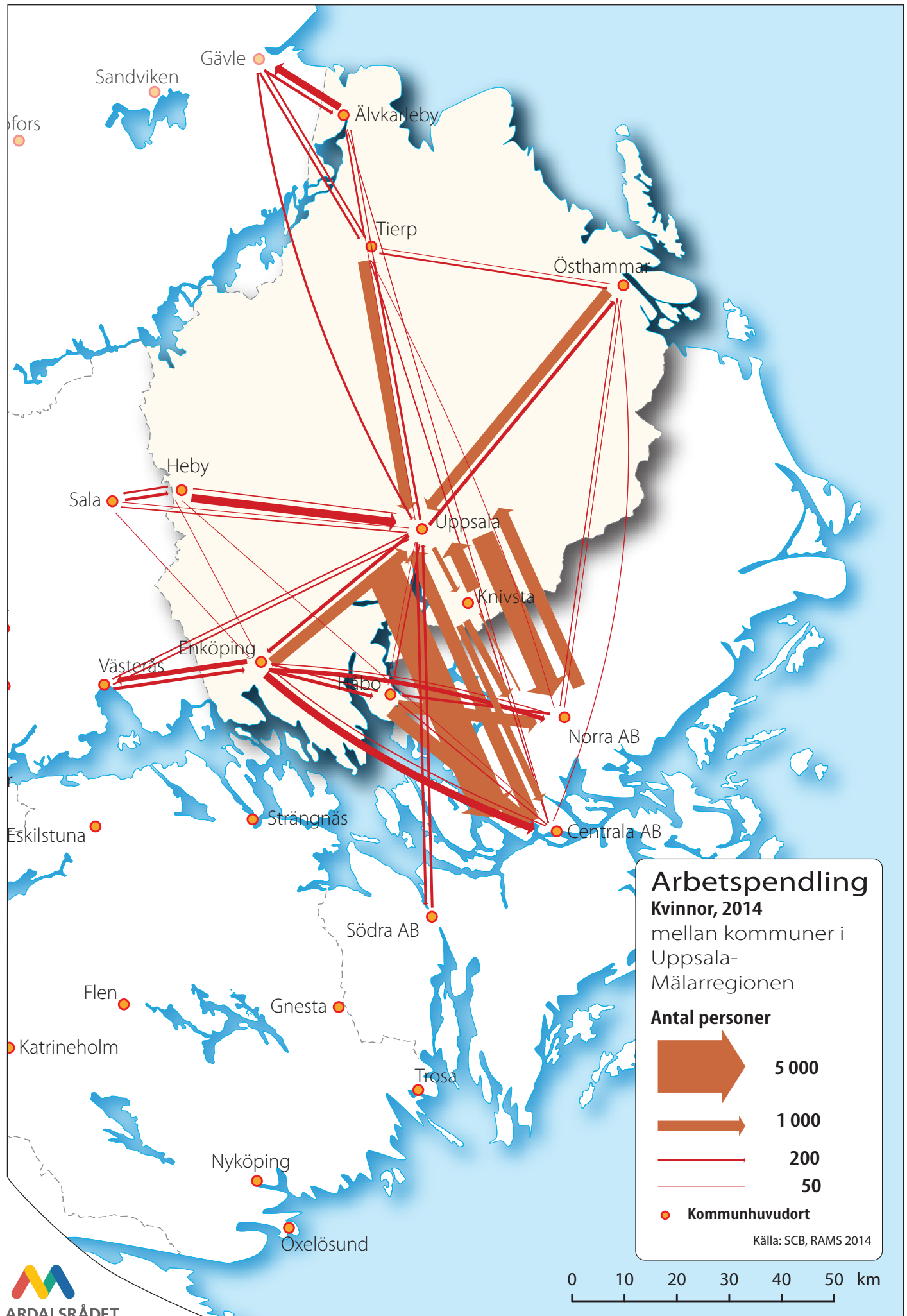
Arbetspendlingen i Uppsala län domineras av stora pendlingsströmmar till Uppsala från omgivande kommuner samt av den sedan många decennier mycket omfattande pendlingen Uppsala-Stockholm. Stora pendlingsströmmar går också från Håbo (med huvudorten Bålsta) och Enköping till centrala respektive norra Stockholms län. Enköping har även ett betydande arbetsmarknadssamspel med Västerås. I norra länsdelen sker omfattande arbetspendling från Älvkarleby kommun till den kompletterande arbetsmarknaden i Gävle.

Mönstret är likartat för män och kvinnor, men män står för en mycket större andel av den längre, länsgränsöverskridande pendlingen till Stockholms län.

De största procentuella ökningarna i arbetspendling under perioden 1990-2014 har skett från centrala Stockholms län till Uppsala respektive från Östhammar till Gävle. I absoluta tal har arbetspendlingen från Uppsala till Stockholm ökat mest, såväl för män som för kvinnor.

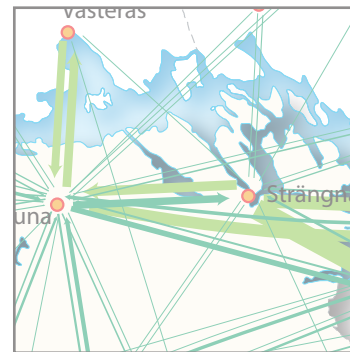






SÖDERMANLANDS LÄN

2014



Statistikår: 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar på totalkartan 300 pendlare. För män och kvinnor motsvarar 1 pt 175 pendlare.

Redovisningsgräns: 50 pendlare

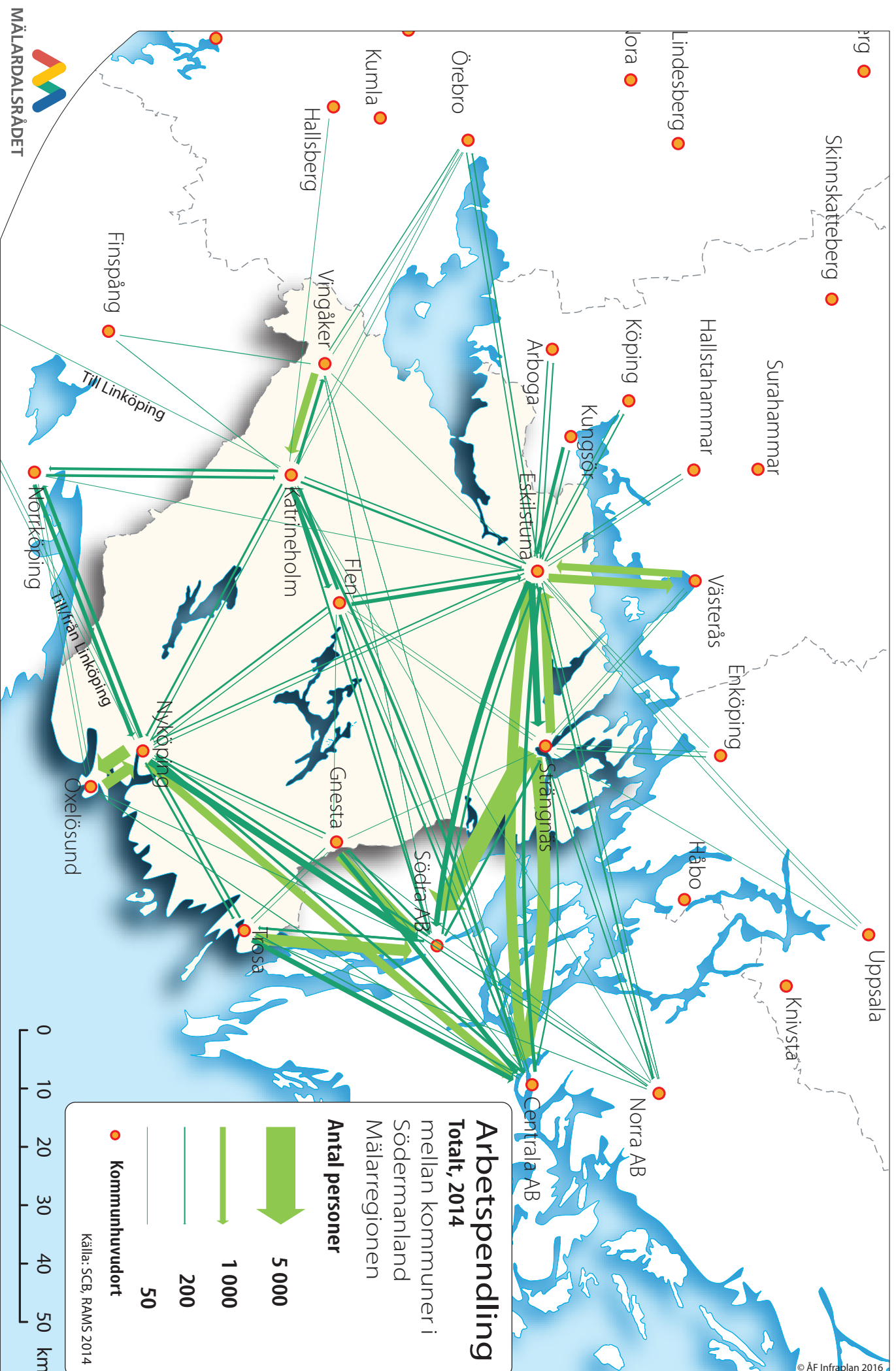
Avståndsgräns: 200 km

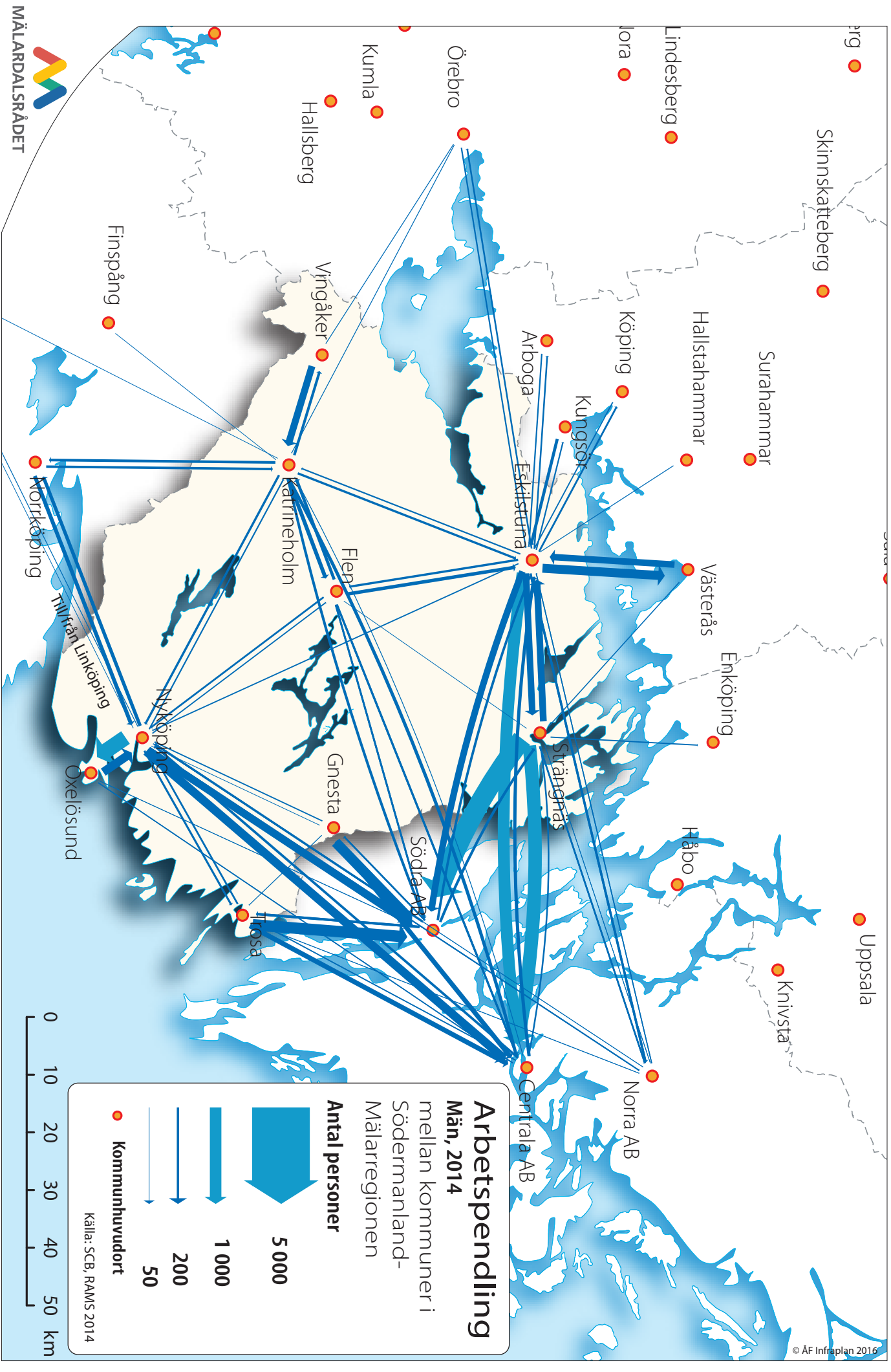
Pendlingen är störst inom dagspendlingsrestid till Stockholm, såväl till södra som till centrala Stockholms län.

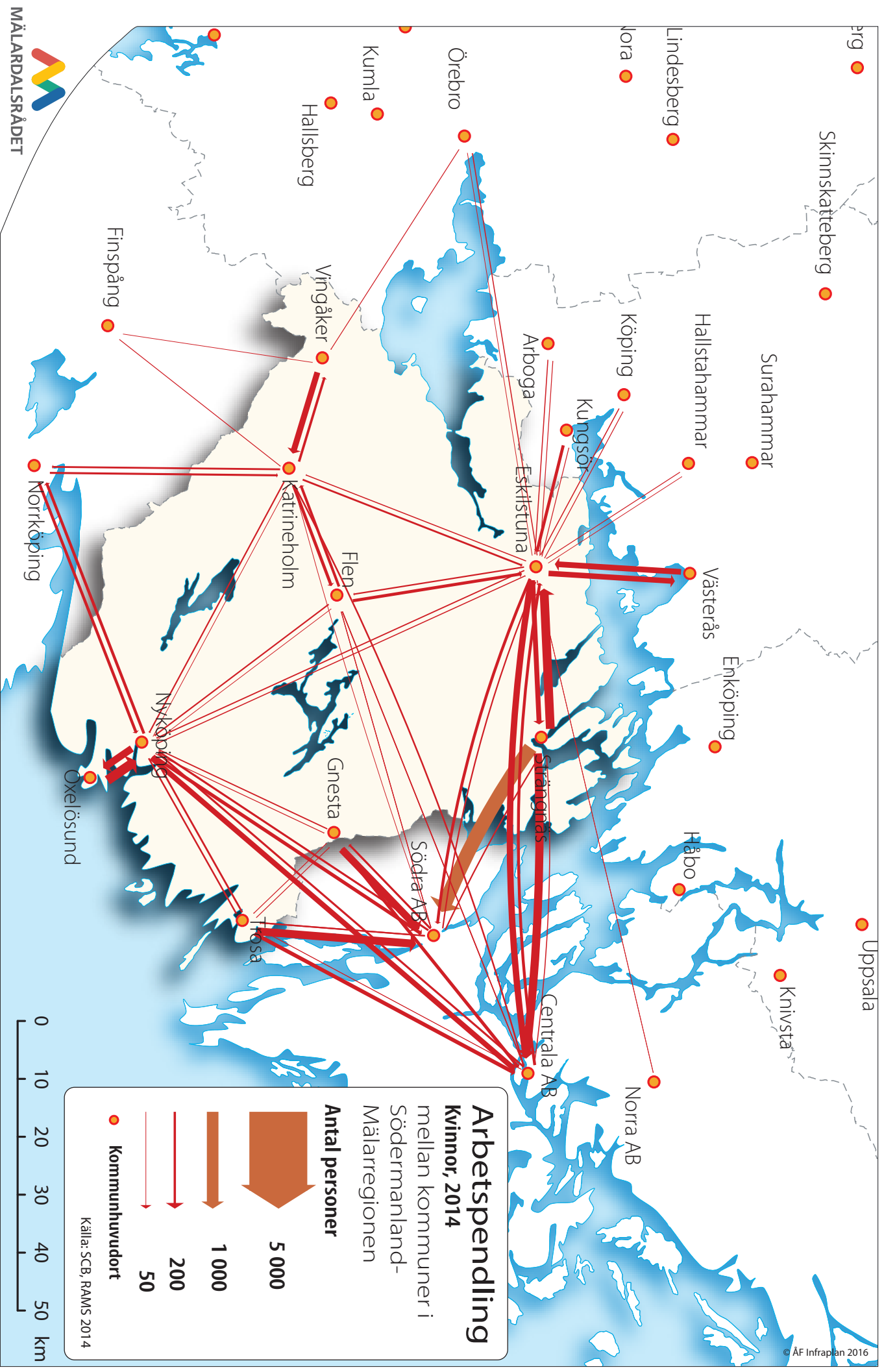
Mönstret för mäns och kvinnors arbetspendling i Södermanland är likartat, men pendlingsflödena för män är generellt större. I relationen Nyköping - Oxelösund har män dock betydligt större pendling i riktning mot det tillverkningsdominerade Oxelösund, medan kvinnor har större pendling i riktning mot det administrativa centrumet Nyköping.

Genom Svealandsbanan och motorvägen har stora pendlingsökningar skett mellan Eskilstuna/Strängnäs och centrala respektive södra Stockholms län under perioden 1990-2014.

Stora procentuella pendlingsökningar har också skett i relationerna Norrköping - Nyköping, Norrköping - Katrineholm samt Katrineholm - Södra Stockholms län.

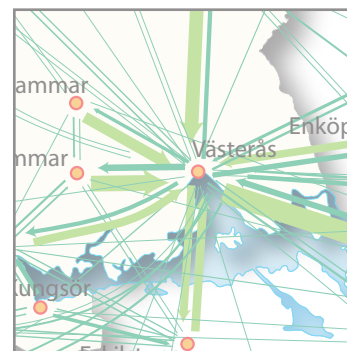






VÄSTMANLANDS LÄN

2014



Statistikår: 2014

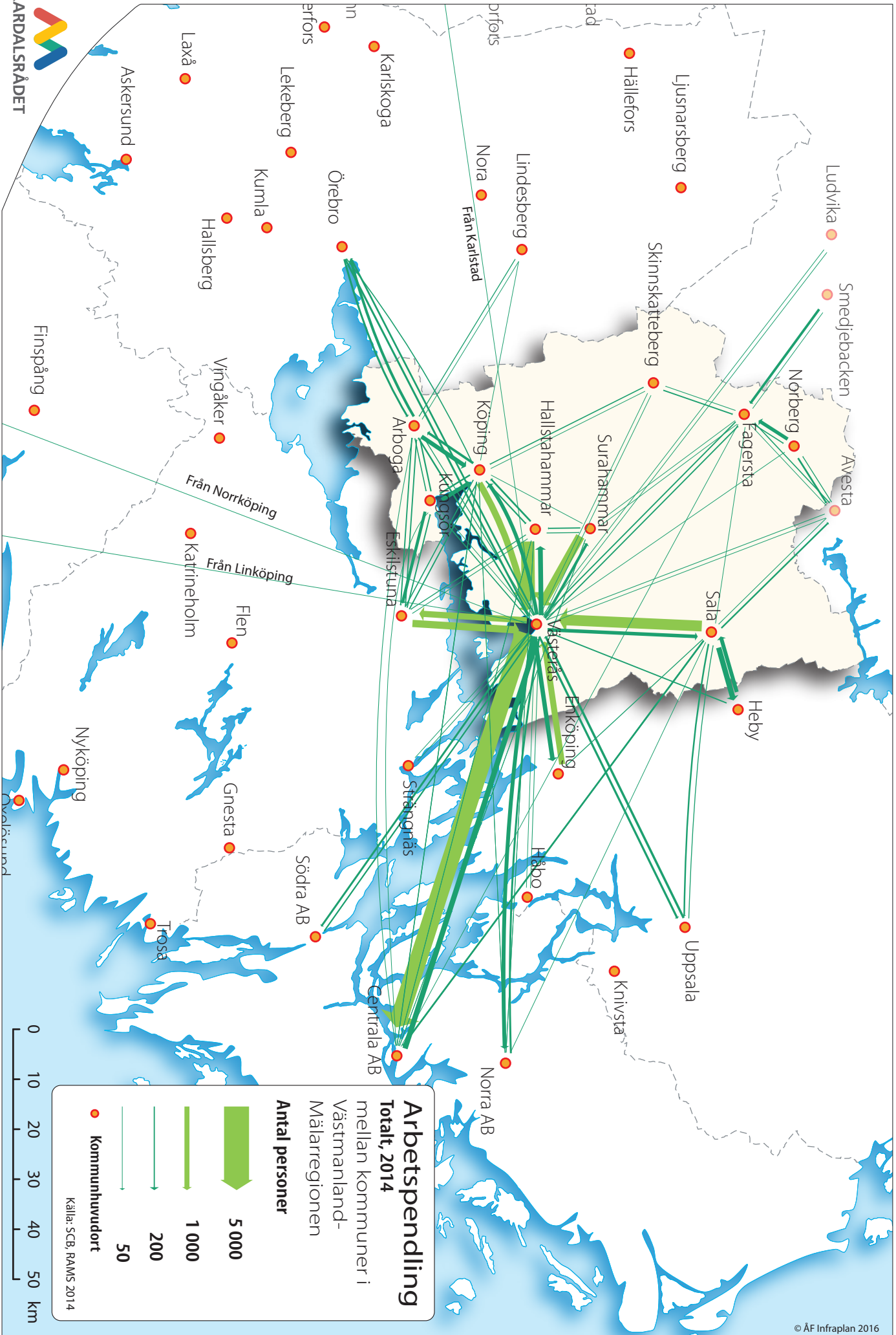
Breddskala: 1 pt motsvarar på totalkartan 300 pendlare. För män och kvinnor motsvarar 1 pt 175 pendlare.

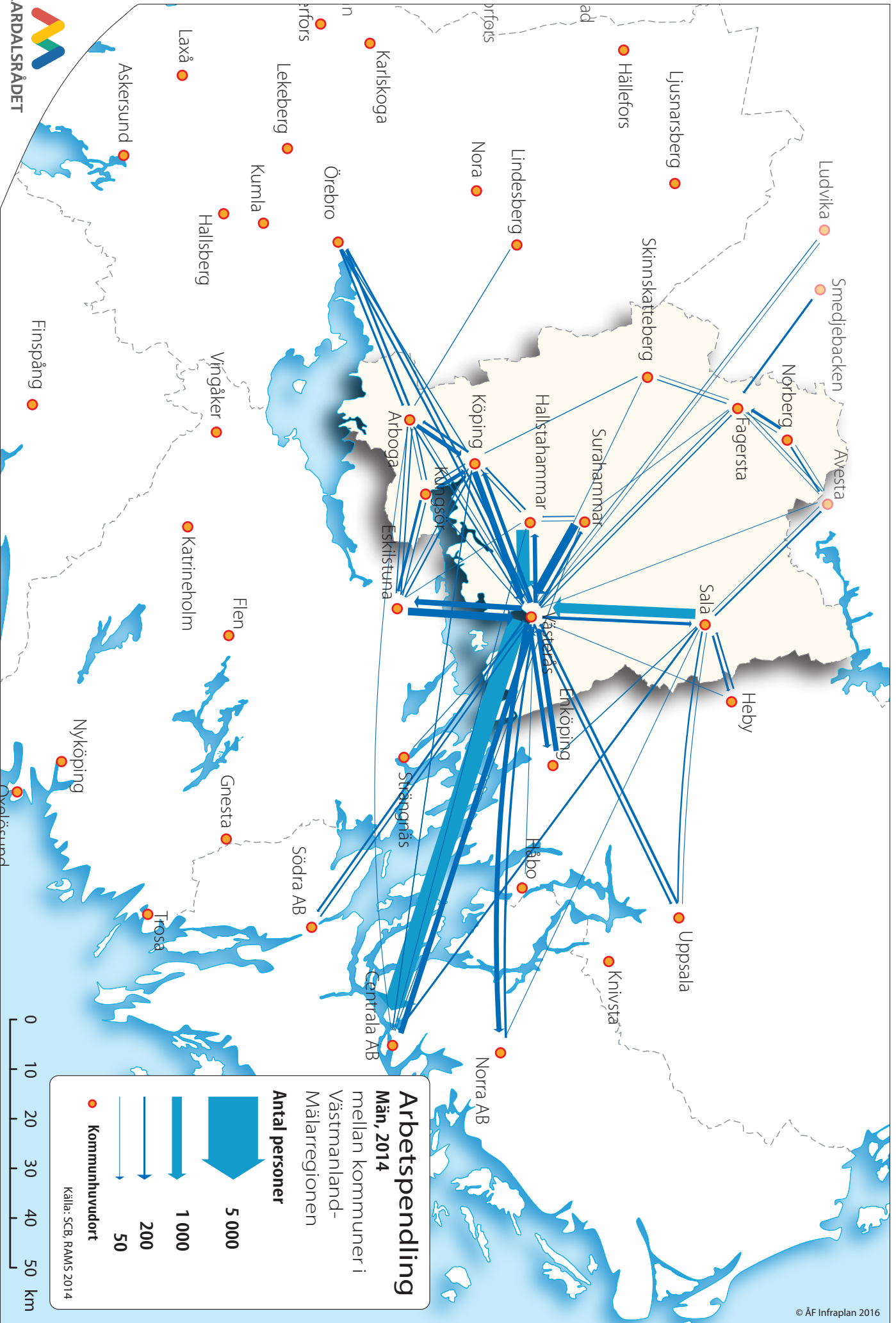
Redovisningsgräns: 50 pendlare

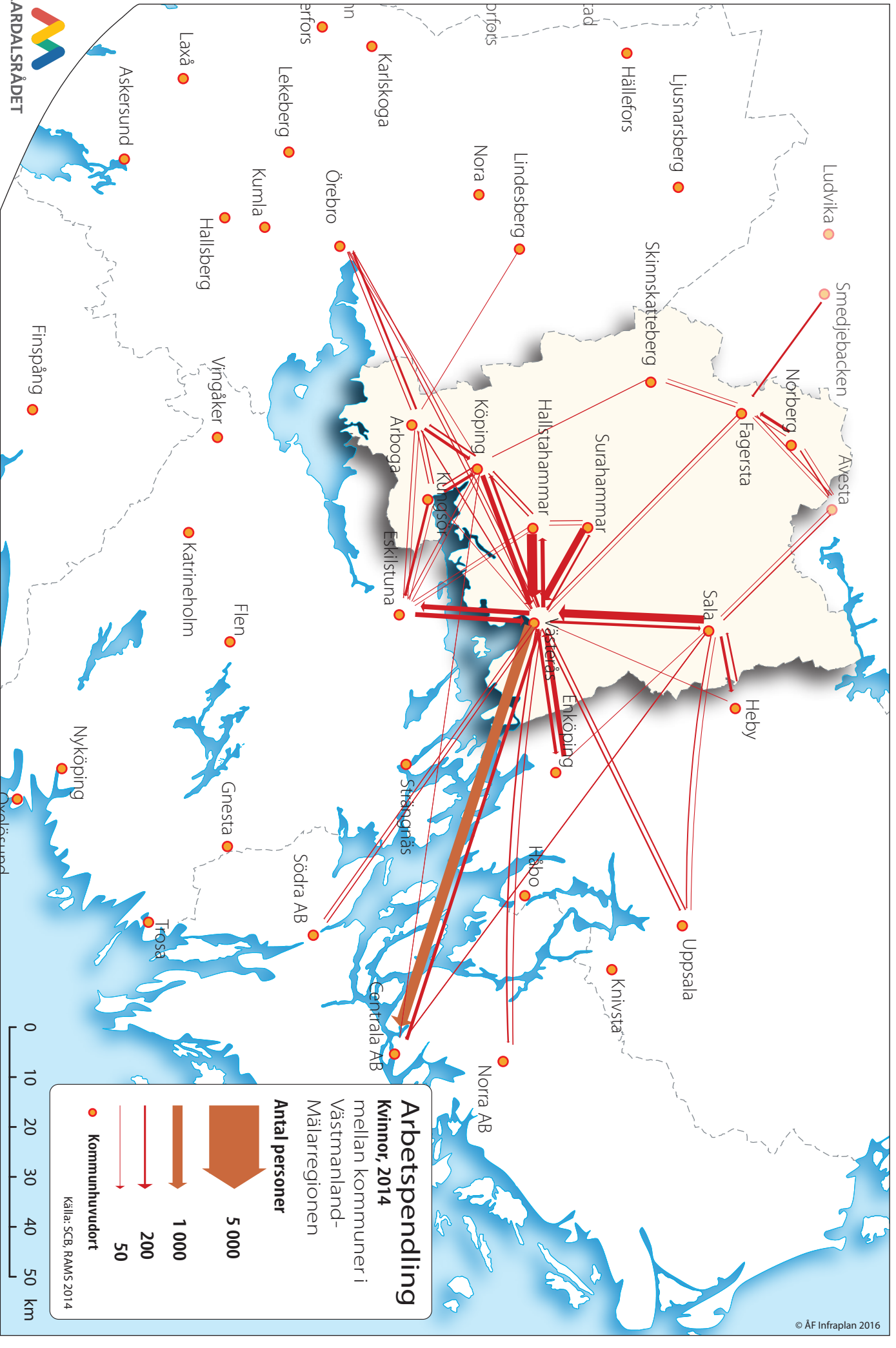
Avståndsgräns: 200 km

Arbetspendlingen i Västmanland är starkt koncentrerad till och från länshuvudorten Västerås. Västerås har trots långa resavstånd betydande pendlingsflöden till Stockholm, vilket hänger samman med de relativt korta tågrestiderna med Mälardalenbanan. Män står för påtagligt stor andel av pendlingen från Västerås till centrala och norra Stockholms län.

Arbetspendlingen har ökat i betydande grad under perioden 1990-2014. Särskilt stor ökning har skett i arbetsmarknadssamspelet mellan Västerås och Stockholm och mellan Västerås och Eskilstuna. Minskad arbetspendling har främst skett i relationer mellan mindre, mer perifert belägna kommuner, t ex Lindesberg respektive Kungsör till Arboga och från Skinnskatteberg till Fagersta.

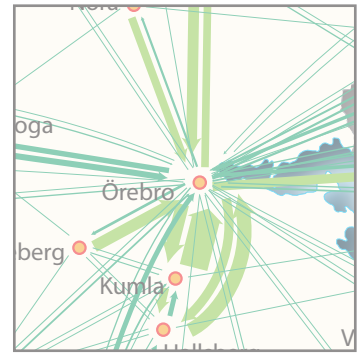






ÖREBRO LÄN

2014



Statistikår: 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar på totalkartan 300 pendlare. För män och kvinnor motsvarar 1 pt 175 pendlare.

Redovisningsgräns: 50 pendlare

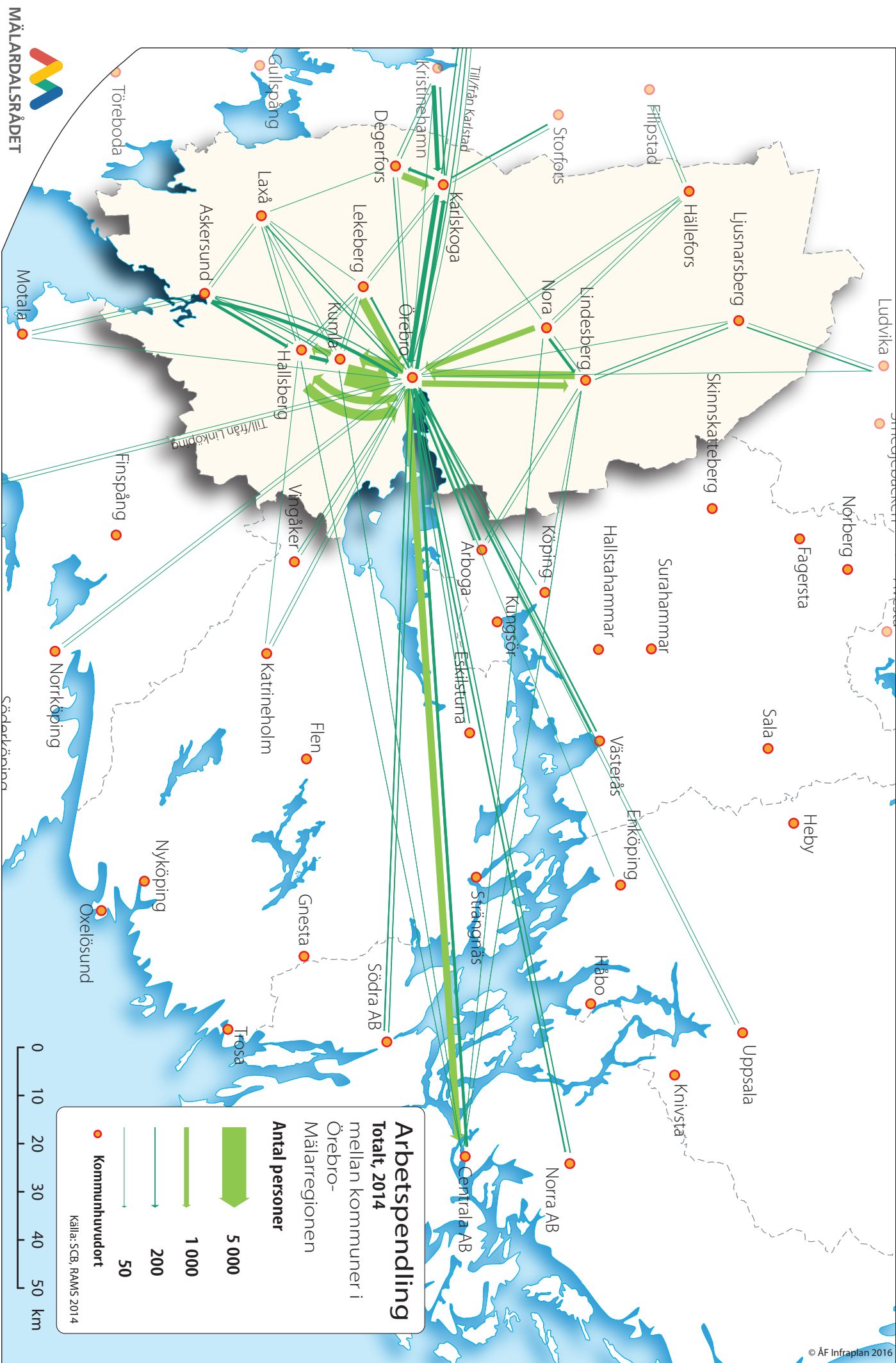
Avståndsgräns: 200 km

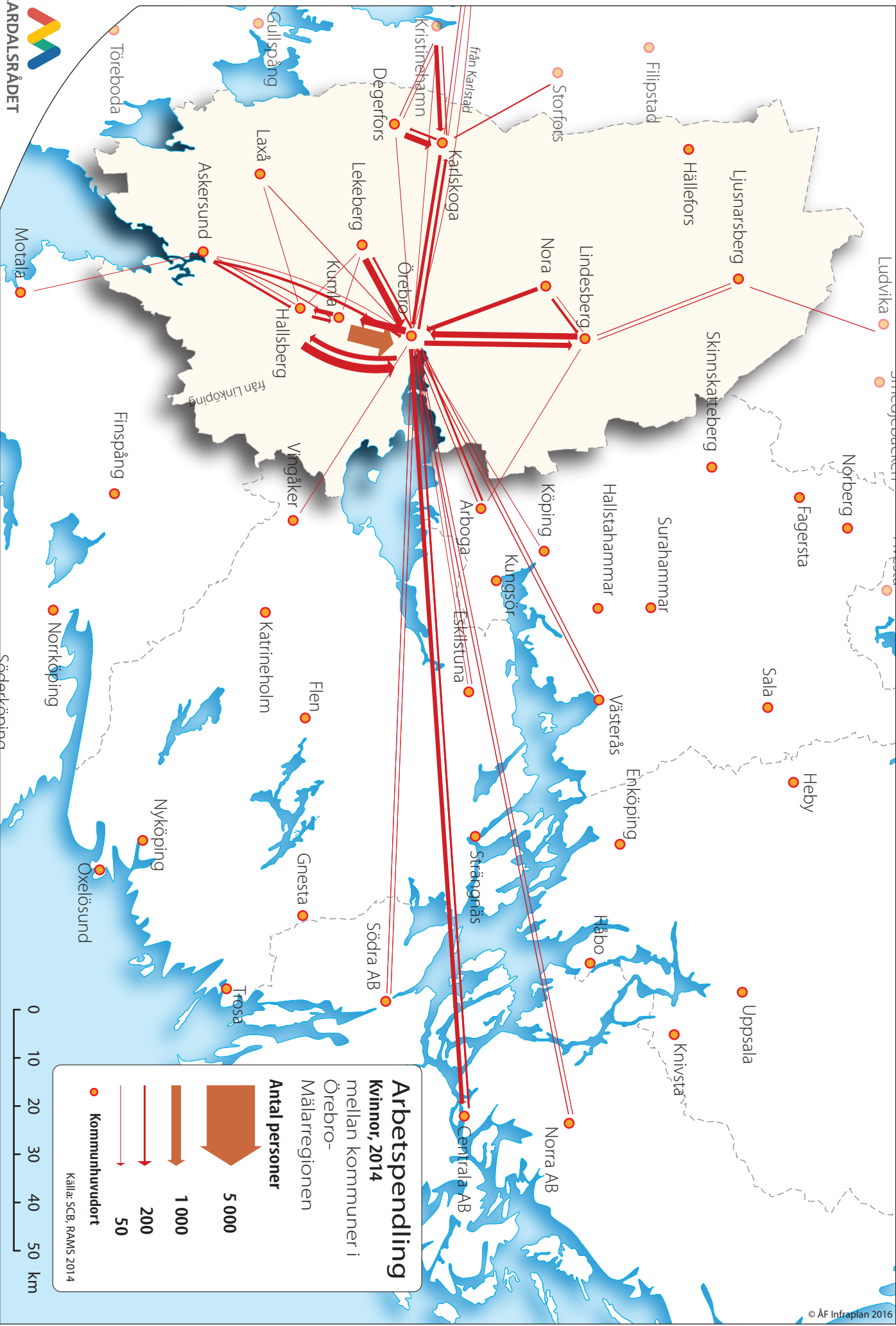
Arbetspendlingen i Örebro län är starkt koncentrerad till och från läns-huvudorten Örebro. Betydande pendling sker också i relationen Örebro-Stockholm.

Bergslagsregionen har stora andelar tillverkningsindustri. Särskilt höga andelar har Ljusnarsberg, Filipstad, Hällefors, Lindesberg, Lekeberg och Kumla. Lindesberg, Nora, Lekeberg och Kumla har stor utpendling till den kompletterande arbetsmarknaden Örebro. Ljusnarsberg har av restidsskäl och tradition endast en liten pendlingsström till Örebro.

Regionaltågstrafiken är nu genom Tåg i Mälardalen och Tåg i Bergslagen relativt väl utbyggd. Det finns potential att förbättra restiderna något till den kompletterande arbetsmarknaden Örebro, men redan idag är dagspendling möjlig.

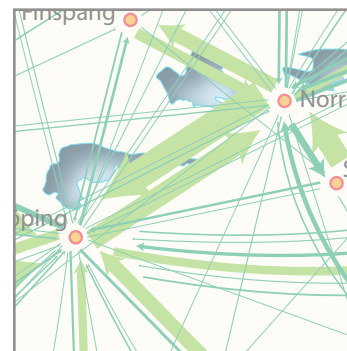
De största ökningarna i arbetspendling under perioden 1990-2014 har skett från Örebro och ut till omgivande kommuner. Betydande arbetspendlingsökning har även skett i relationen Örebro-Stockholm, främst för män.





ÖSTERGÖTLANDS LÄN

2014



Statistikår: 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar på totalkartan 300 pendlare. För män och kvinnor motsvarar 1 pt 175 pendlare.

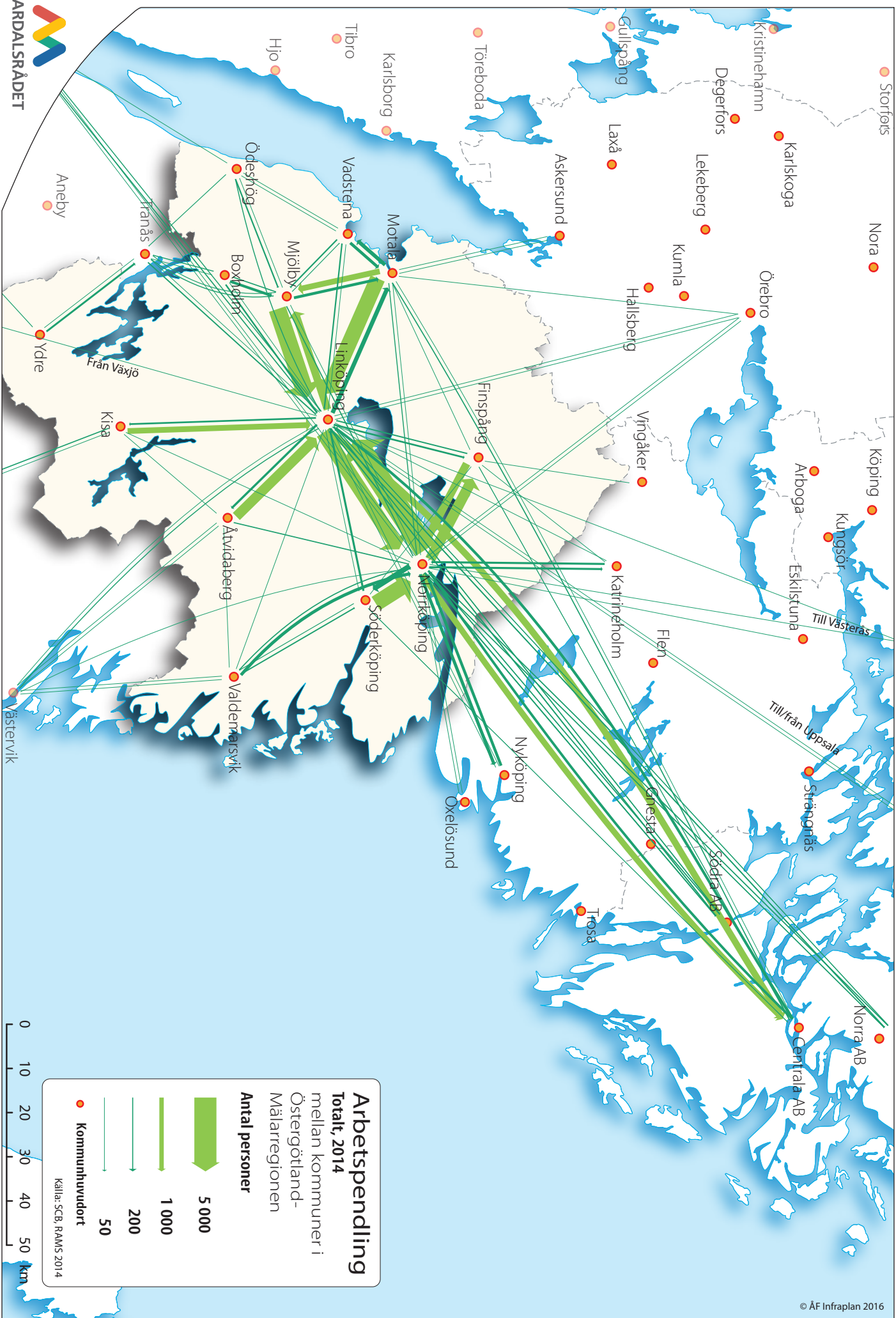
Redovisningsgräns: 50 pendlare

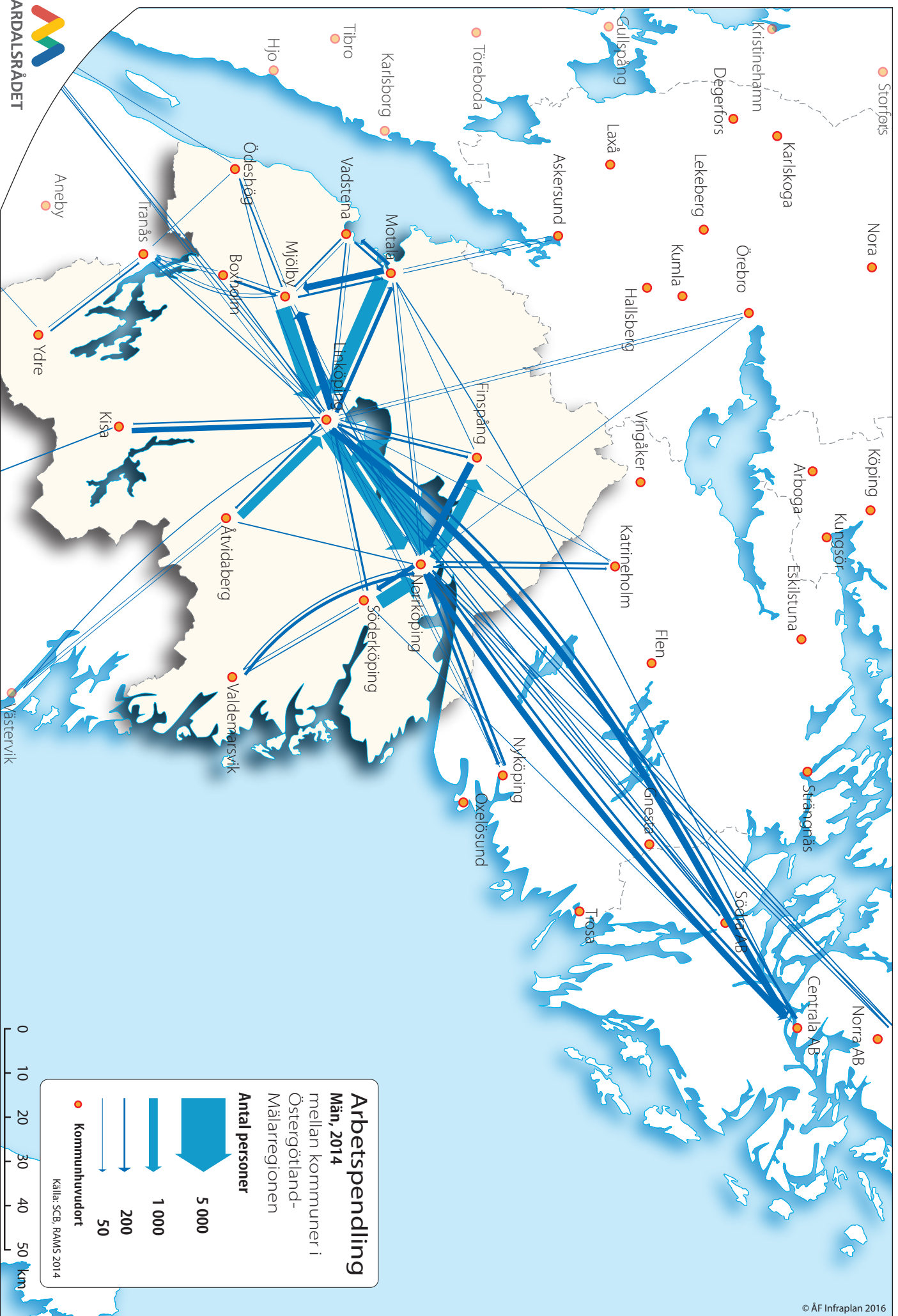
Avståndsgräns: 200 km

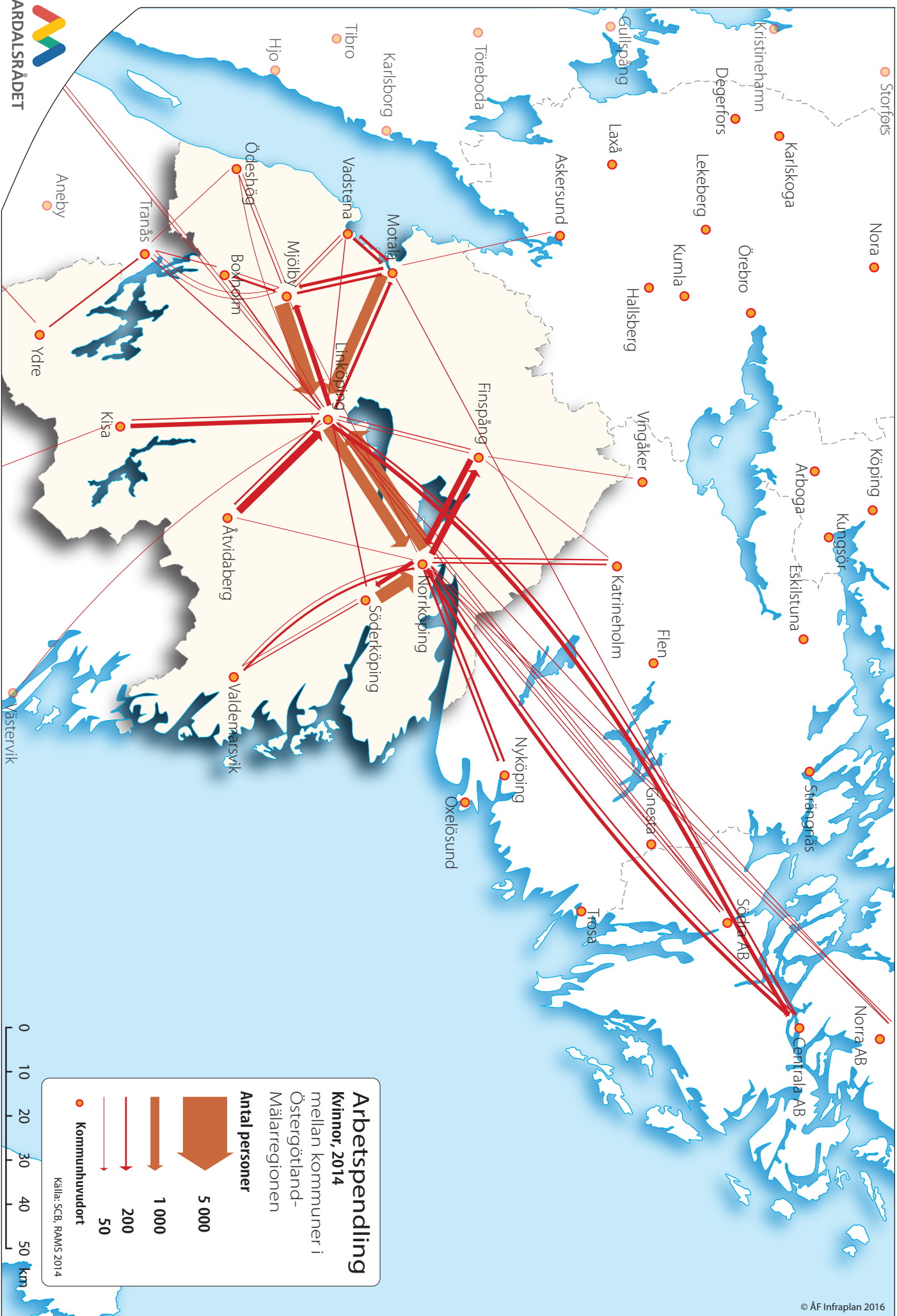
Arbetspendlingen i Östergötlands län är i hög grad inriktad på Linköping och Norrköping. Betydande pendlingsströmmar går också från både Linköping och Norrköping till Stockholm. Liksom i Stockholm - Mälarenregionen svarar män för större andel av den mer långväga pendlingen till Stockholm.

Linköping och Norrköping har genom delvis olika näringsinriktningar goda möjligheter att komplettera varandra. Arbetspendlingen städerna emellan har ökat starkt under perioden 1990-2014 och utvecklingen skapar en allt mer samspelande arbetsmarknad.

Pendlingen från Norrköping till Finspång har ökat starkt, främst för män. Arbetspendlingen i relationen Linköping - Mjölby och från Motala till Linköping och Mjölby har också ökat kraftigt, särskilt för kvinnor.



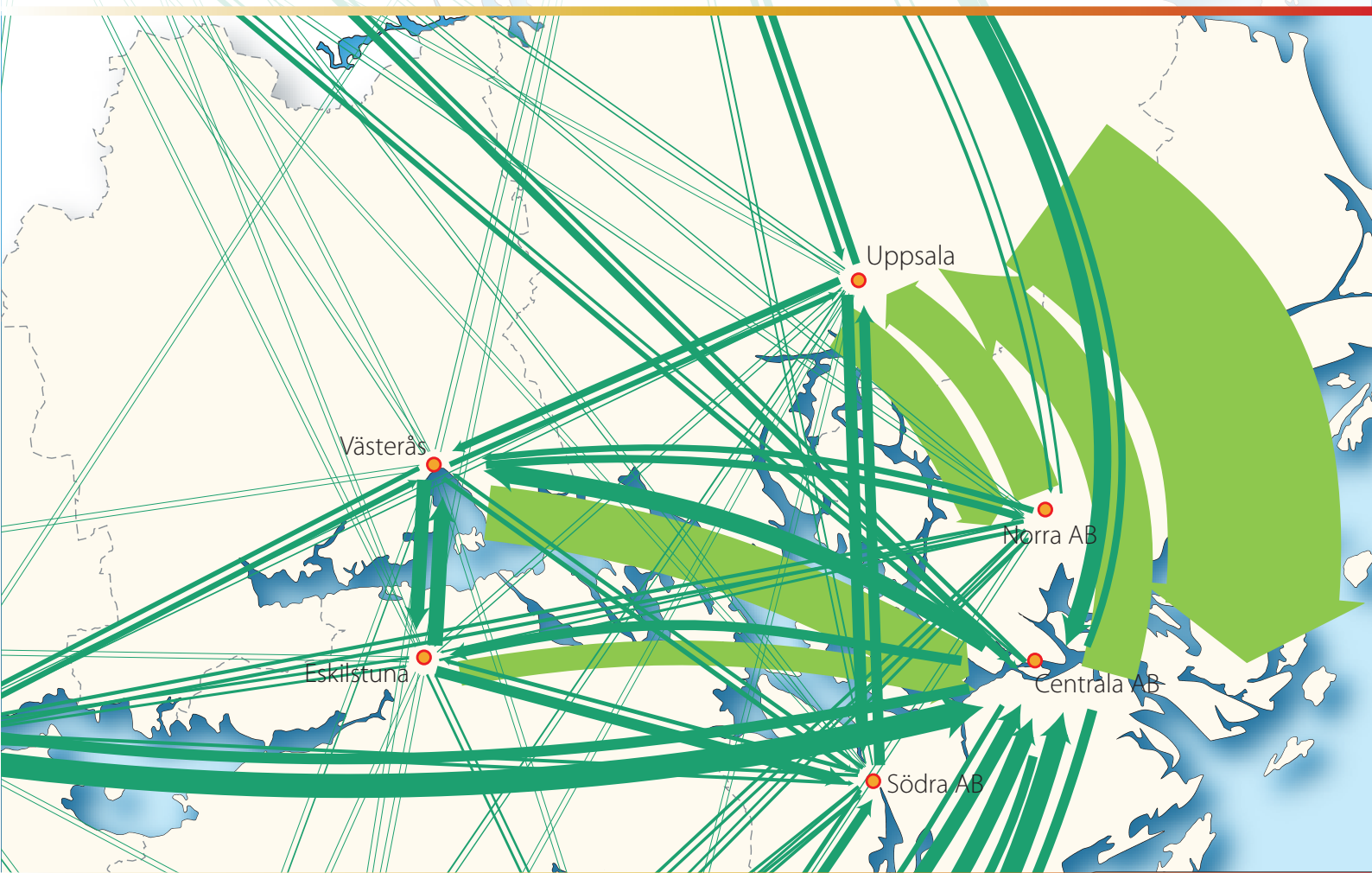




ARBETSPENDLING

MELLAN DE STÖRSTA TÄTORTERNA
I MÄLARDALEN

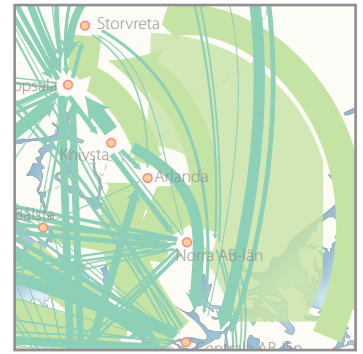
2014



ARBETSPENDLING

MELLAN DE STÖRSTA TÄTORTERNA
I MÄLARDALEN

2014



Pendlingsamspelet mellan tätorterna i Mälardalen är betydande. För att kartlägga storleken på detta samspel valdes 11 tätorter i Mälardalen med omland ut. Dessa är:

Uppsala
Nyköping
Eskilstuna
Linköping
Norrköping
Karlstad
Örebro
Västerås
Falun
Borlänge
Gävle

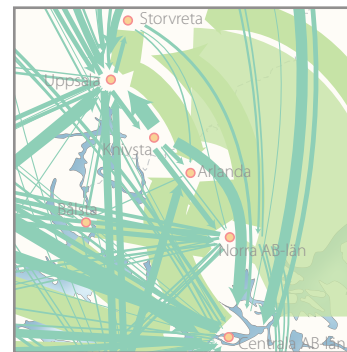
För att illustrera samspelet med orter inom Stockholms län har dessa aggregerats till norra, centrala respektive södra Stockholms län.

Pendlingsflödena inom Stockholms län har exkluderats i kartorna och analysen, för att synliggöra flödena från andra orter i regionen till/från Stockholm.

Pendlingsstatistiken för tätorterna är särskilt framtagen ur SCB RAMS (Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik).

PENDLING MELLAN STÖRSTA TÄTORTERNA

2014



Statistikår: 2014

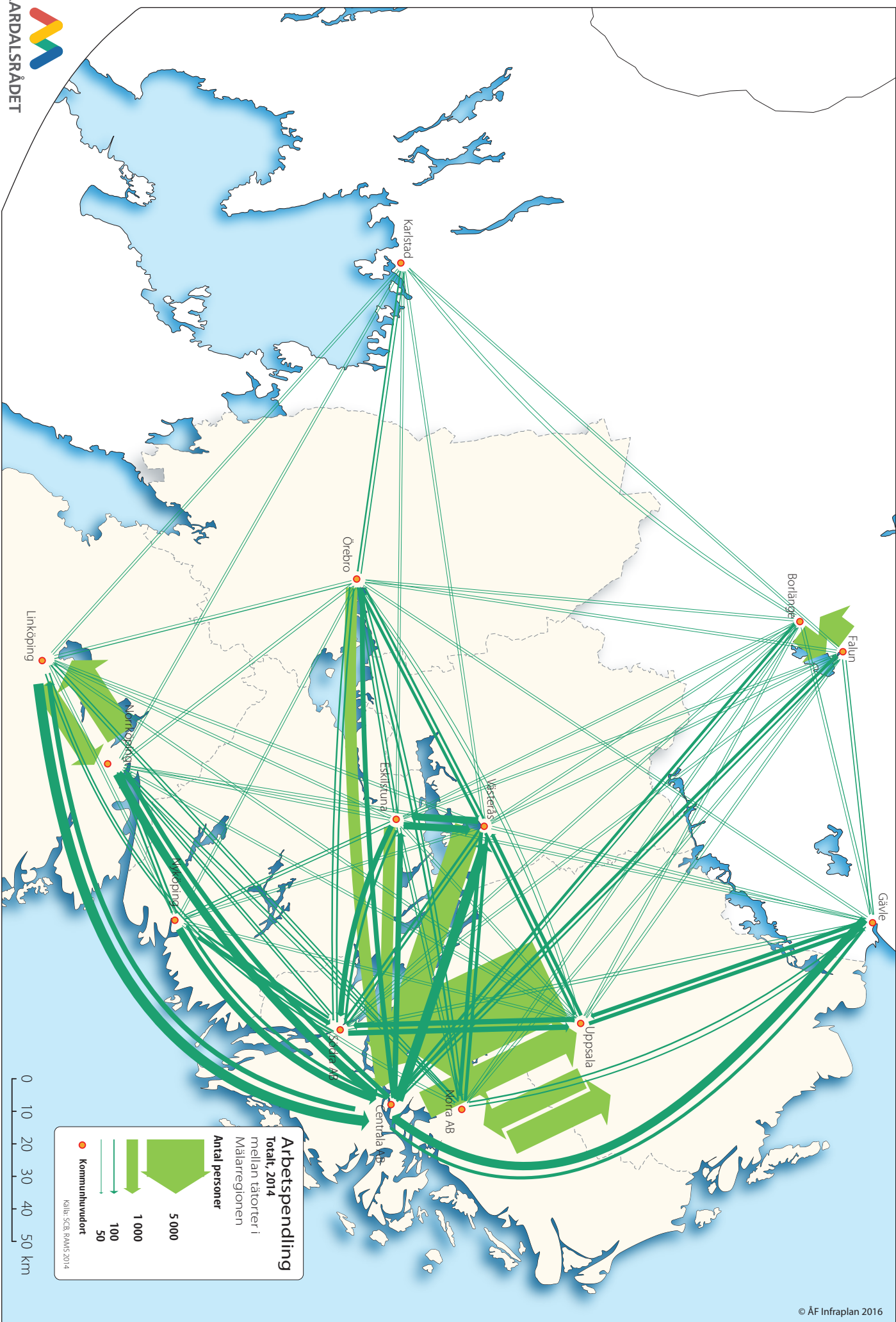
Breddskala: 1 pt motsvarar 100 pendlare

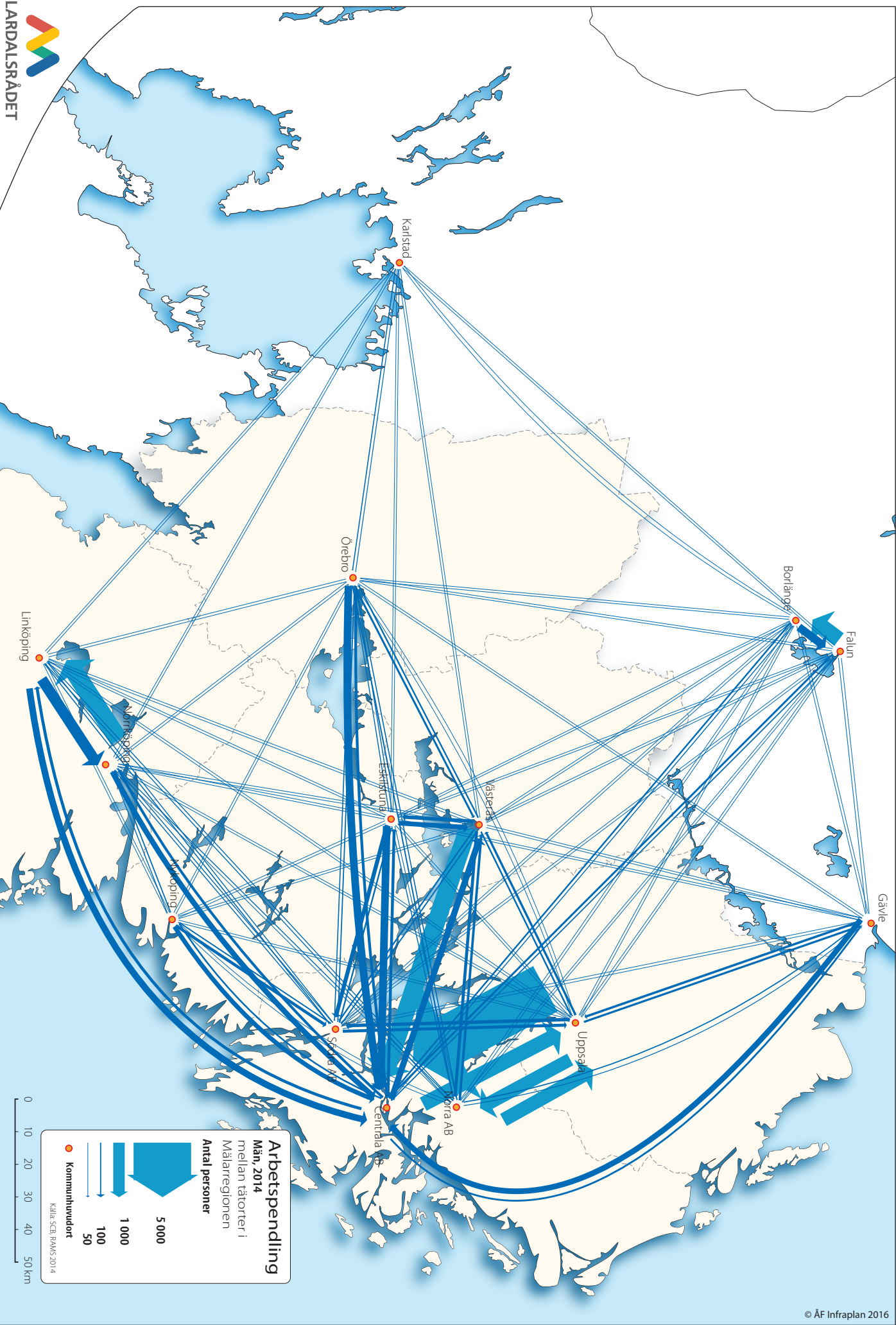
Redovisningsgräns: 0 pendlare (alla pendlare ingår)

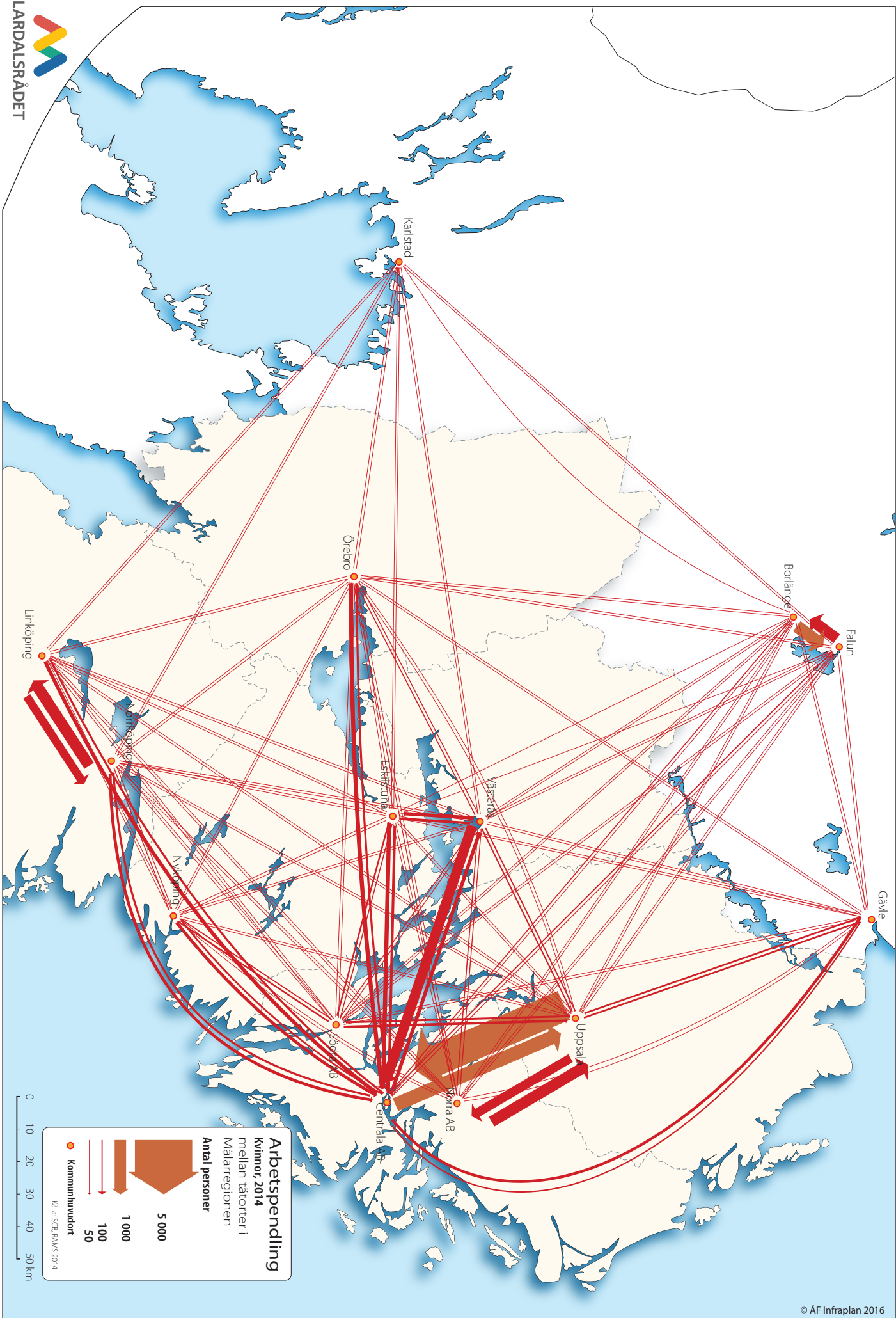
Avståndsgräns: 200 km

Arbetspendlingen mellan de största tätorterna i Stockholm - Mälarenregionen domineras av inpendlingen till centrala Stockholms län. Av denna svarar män för betydligt större andel än kvinnor.

Omfattande arbetsmarknadssamspel sker också mellan de närbelägna och inbördes kompletterande arbetsmarknaderna Linköping - Norrköping, Falun-Borlänge samt Uppsala - Norra Stockholms län.

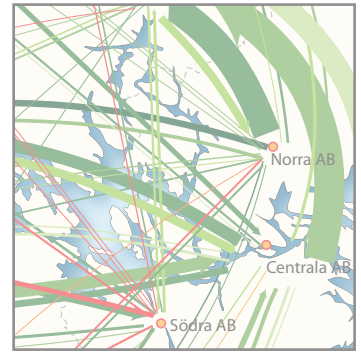






FÖRÄNDRING PENDLING MELLAN STÖRSTA TÄTORTERNA

2012-2014

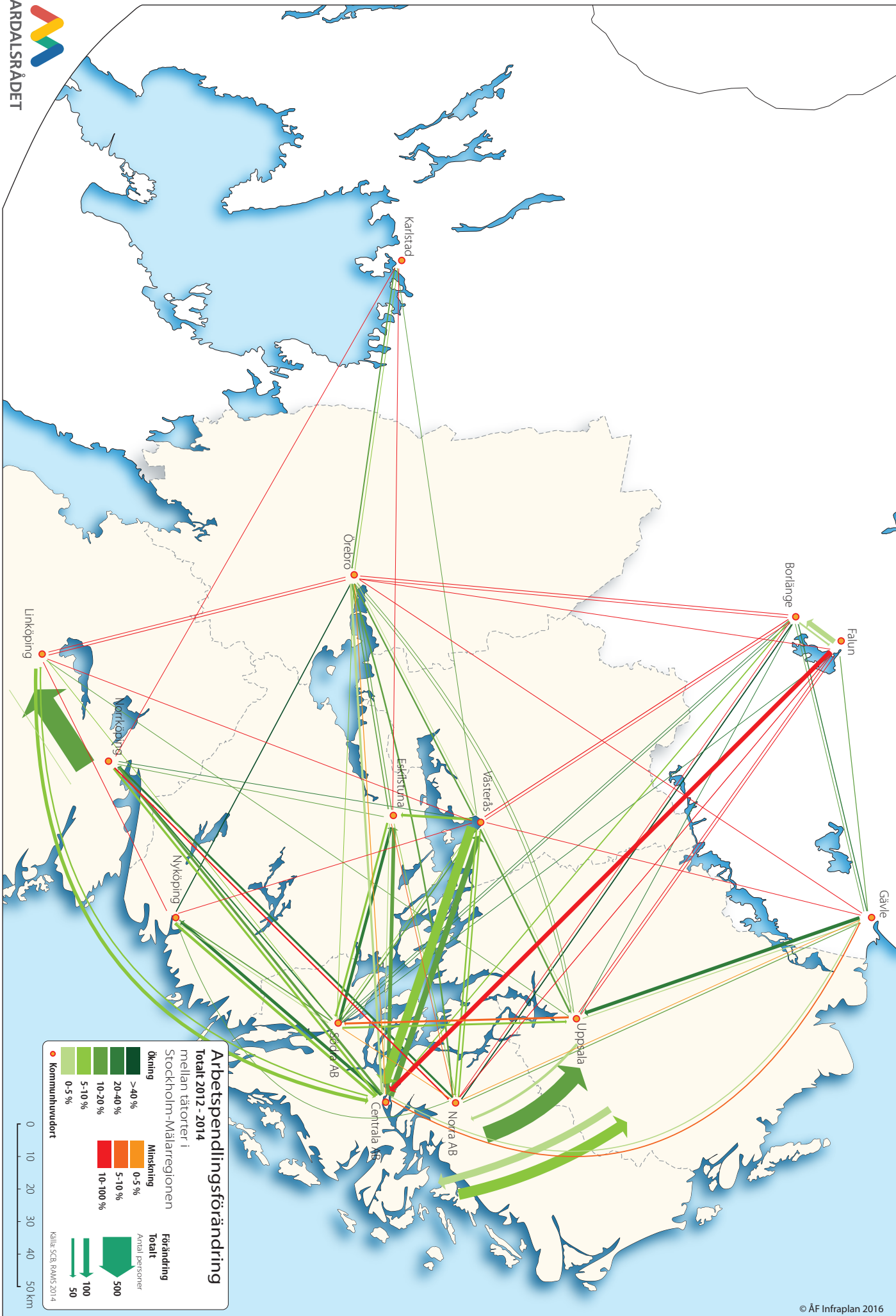


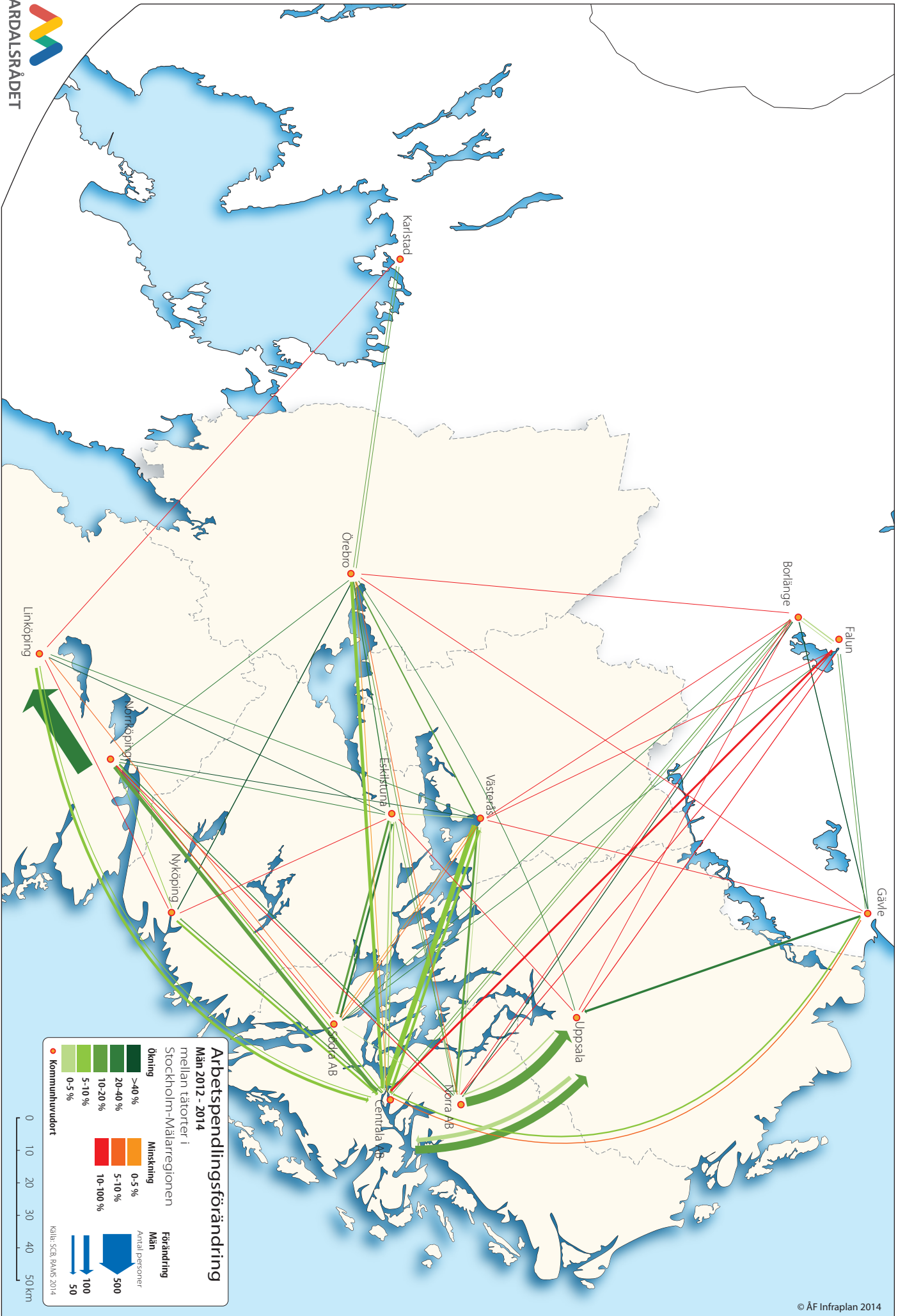
Statistikår: 2012 och 2014
Breddskala: 1 pt motsvarar 20 pendlare
Redovisningsgräns: 5 pendlare
Avståndsgräns: 200 km

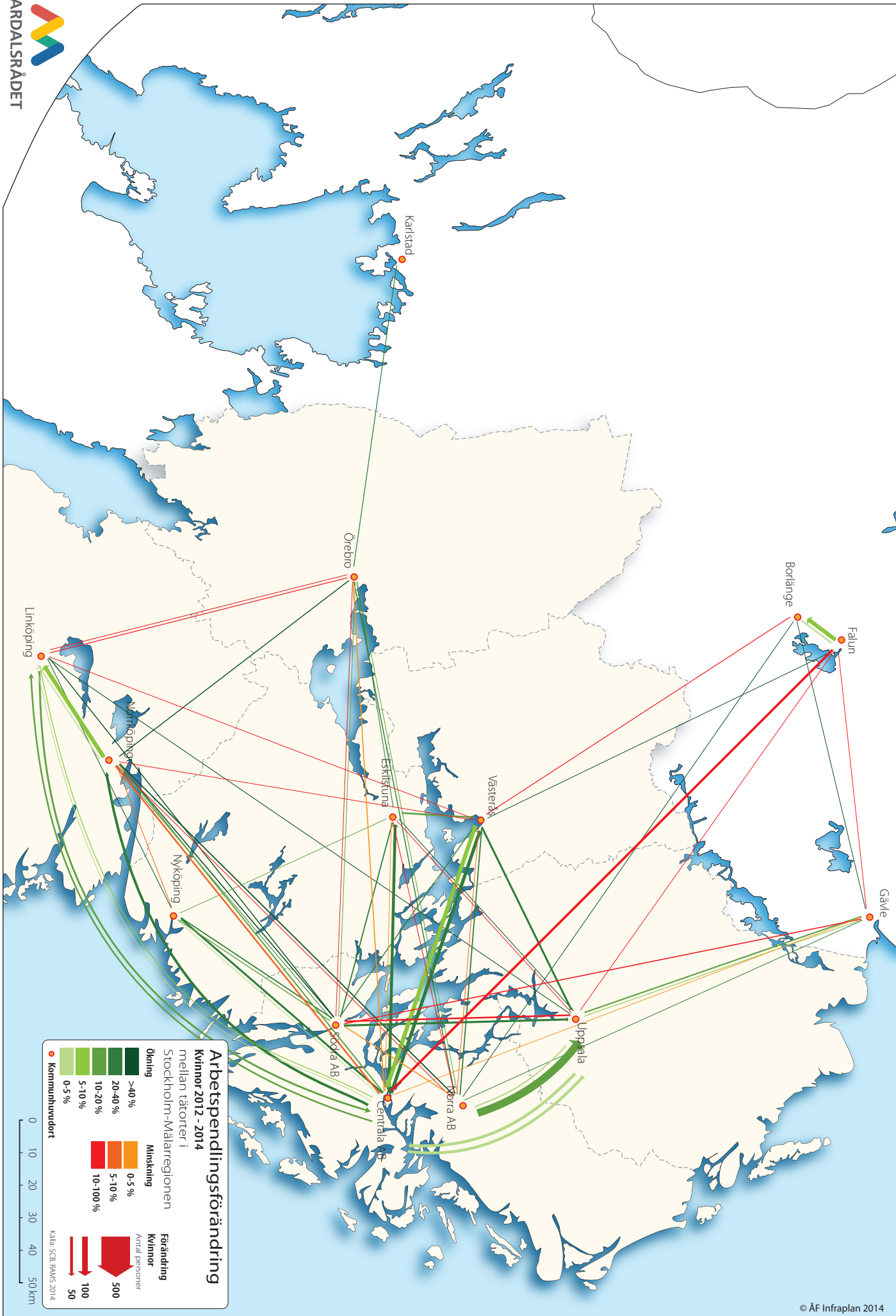
Arbetspendlingen mellan de största tätorterna har generellt ökat i väsentlig grad mellan åren 2012 och 2014. Pendlingsökningen i absoluta tal betydligt större för män än för kvinnor. Störst pendlingsökning har under perioden skett från tätorterna i centrala och norra Stockholms län till Uppsala, Norrköping till Linköping samt Västerås till centrala Stockholms län.

Stora pendlingsökningar har skett i stråken Linköping-Nyköping-Stockholm, Stockholm-Eskilstuna, Stockholm-Västerås och Gävle-Uppsala. Liksom i arbetsmarknadssamspelet mellan Stockholm och Uppsala är det pendlingen i riktningen mot Västerås som har ökat mest under perioden 2012-2014.

Pendlingen har under perioden minskat mest mellan Falun och centrala Stockholms län. Pendlingen minskar även i fler relationer för tätorterna Falun och Borlänge, samt mellan Linköping-Örebro och Norrköping-norra Stockholms län.



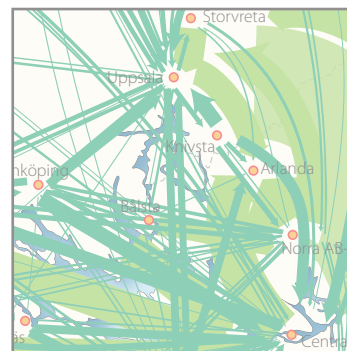




ARBETSPENDLING

MELLAN TÄTORTER I TIM-, TIB-, &
UPPTÅGET-SAMARBETENA

2014



De regionala trafiksamarbetena inom Mälardalen, Bergslagen och Uppland underlättar regionförstoring, genom att erbjuda effektiva persontransporter. För att visa arbetsmarknadssamspelet har pendling mellan 80 stationstätorter karterats. Dessa är:

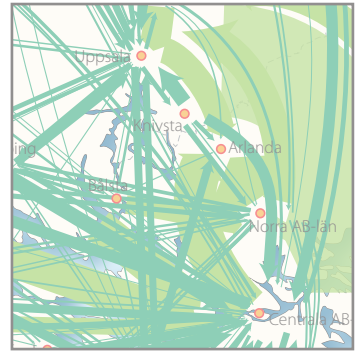
Dingtuna	Gävle	Sala	Vingåker
Hallstahammar	Skinnskatteberg	Ransta	Hallsberg
Surahammar	Frövi	Västerås	Degerfors
Ramnäs	Örebro	Enköping	Kumla
Virso	Kumla	Bålsta	Örebro
Ängelsberg	Hallsberg	Kolbäck	Arboga
Fagersta	Laxå	Kvicksund	Kungsör
Vad	Lindesberg	Eskilstuna	Köping
Söderbärke	Kopparberg	Strängnäs	Knivsta
Smedjebacken	Ställdalen	Mariefred	Uppsala
Ludvika	Karbenning	Nykvarn	Storvreta
Avesta	Storå	Södertälje	Vattholma
Hedemora	Motala	Gnesta	Skyttorp
Säter	Mjölby	Flen	Örbyhus
Borlänge	Kristinehamn	Hälleforsnäs	Tobo
Fors	Karlstad	Vagnhärad	Tierp
Horndal	Knivsta	Nyköping	Mehedeby
Torsåker	Uppsala	Norrköping	Marma
Storvik	Morgongåva	Linköping	Älvkarleby
Sandviken	Heby	Katrineholm	Skutskär

För att visa arbetspendlingen till/från Arlanda flygplats (som per definition inte är en ort) har pendling till/från de fastigheter som flygplatsen inbegriper specialbeställts från SCB.

För att på ett tydligt sätt visa arbetspendlingen till/från Stockholms län har en aggregering genomförts. Pendlingen visas till/från norra, centrala respektive södra Stockholms län. Pendlingsflödena inom Stockholms län har exkluderats.

Pendlingsstatistiken för stationstätorterna är särskilt framtagen ur SCB RAMS (Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik).

PENDLING MELLAN STATIONSTÄTORTER



Statistikår: 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar 100 pendlare

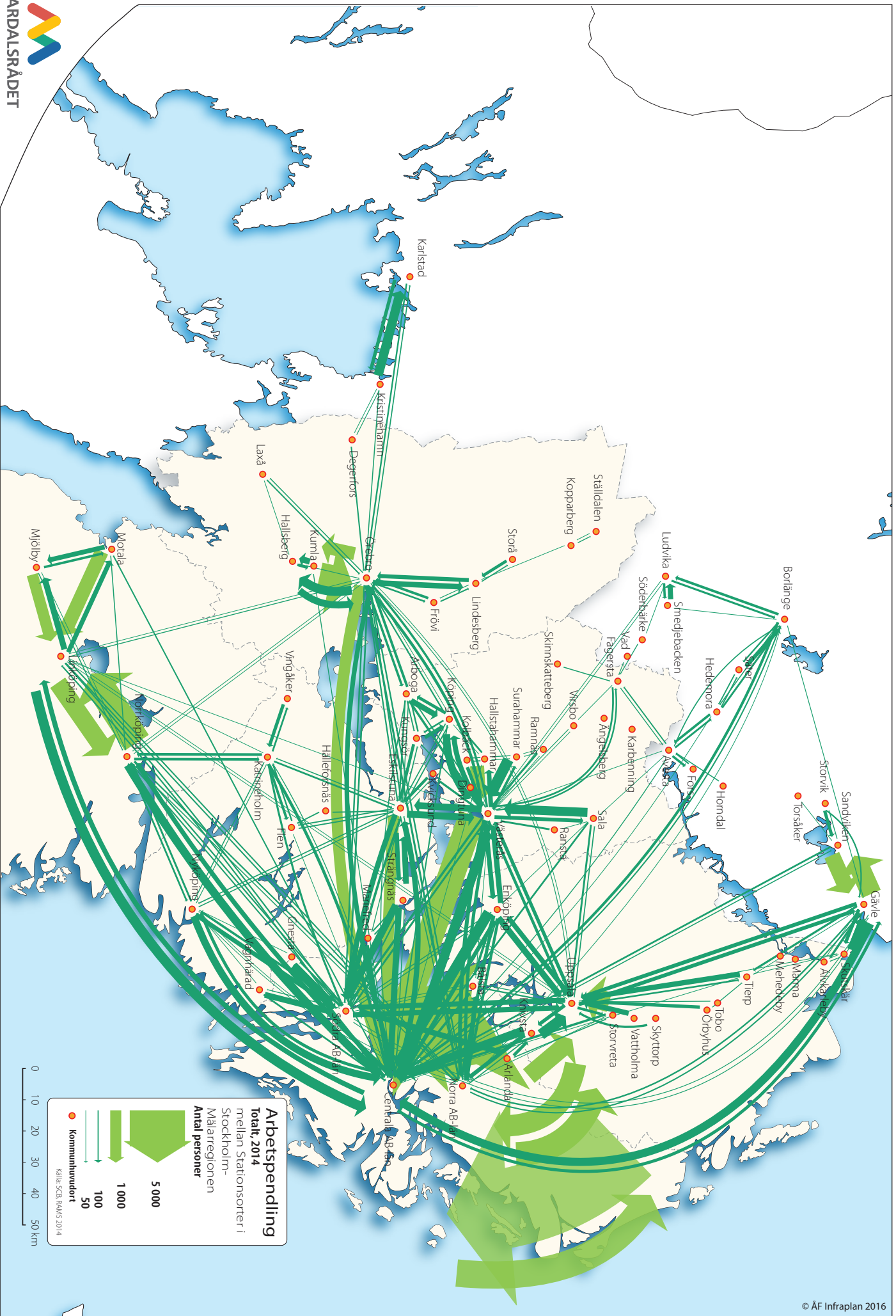
Redovisningsgräns: 50 pendlare

Avståndsgräns: 200 km

Genomgående sker mycket stor och ökande pendling mellan tätorter i TiM-samarbetet. Ubyggnaderna av Mäljarbanan och Svealandsbanan, norr respektive söder om Mälaren, som genomfördes under slutet av 1990-talet har skapat förutsättningar för ett starkt utvecklat arbetsmarknadssamspel. Utvecklade pendlingsmöjligheter i Mäljarregionen har också bidragit till stark befolkningsutveckling i flera stationsorter norr, väster och söder om Mälaren.

Utveckling av transportinfrastrukturen och trafikeringen, bl a Tåg i Bergslagen, har lett fram till ett antal samspelskluster med inbördes kompletterande arbetsmarknader; Ludvika - Borlänge, Sandviken - Gävle, Storå - Lindesberg - Frövi - Örebro, Fagersta - Surahammar - Hallstahammar - Västerås.

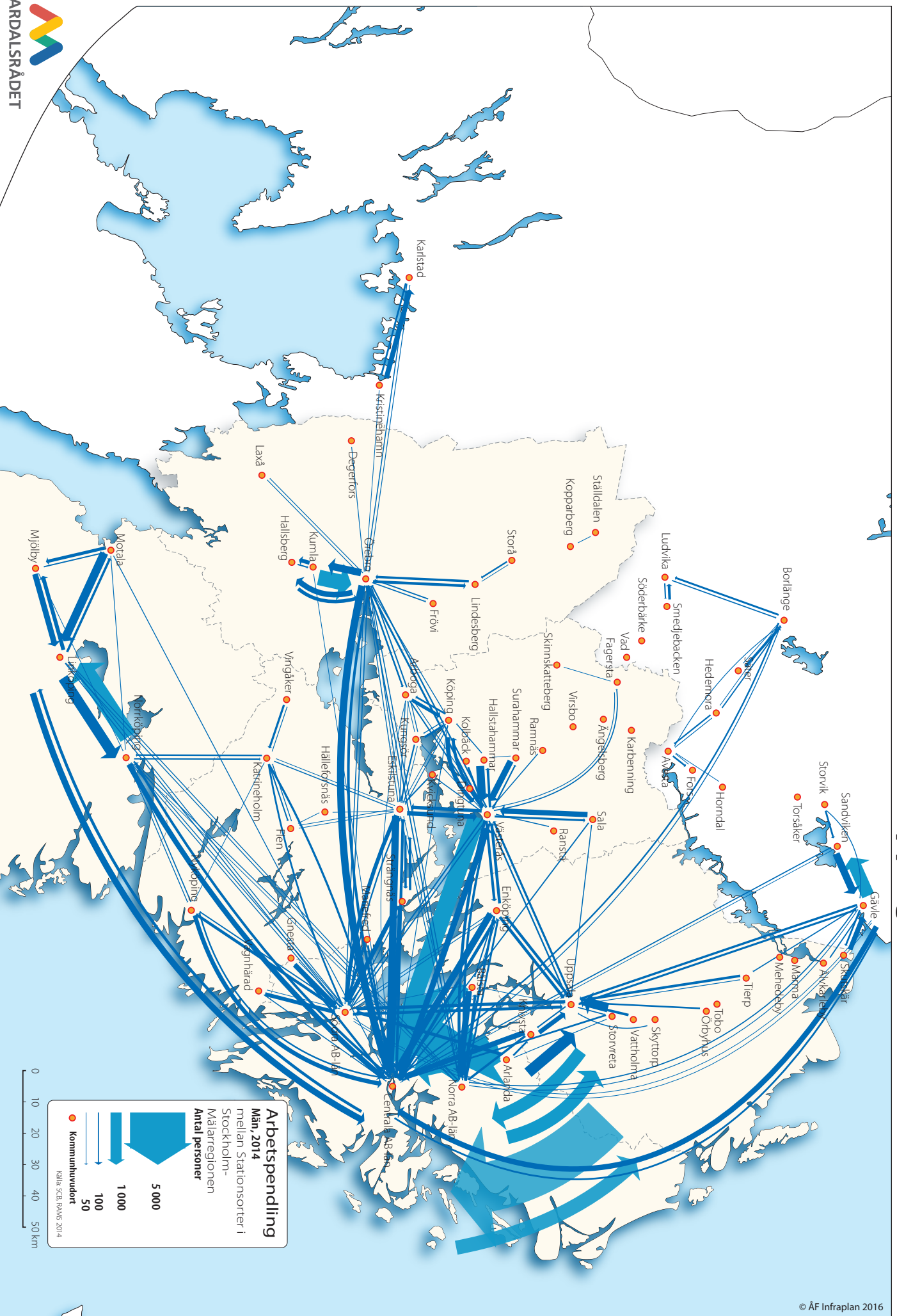
Upptåg-stråket har utöver stora arbetspendlingsflöden i stråket Stockholm - Arlanda - Knivsta - Uppsala även betydande flöden Gävle - Stockholm. Noterbart är att arbetspendlingen i stråket Tierp - Uppsala är särskilt stark för kvinnor, vilket hänger samman med de goda kollektiva pendlingsmöjligheterna, som möjliggör att Uppsala kan komplettera bruksorternas mansdominerade arbetsmarknader.

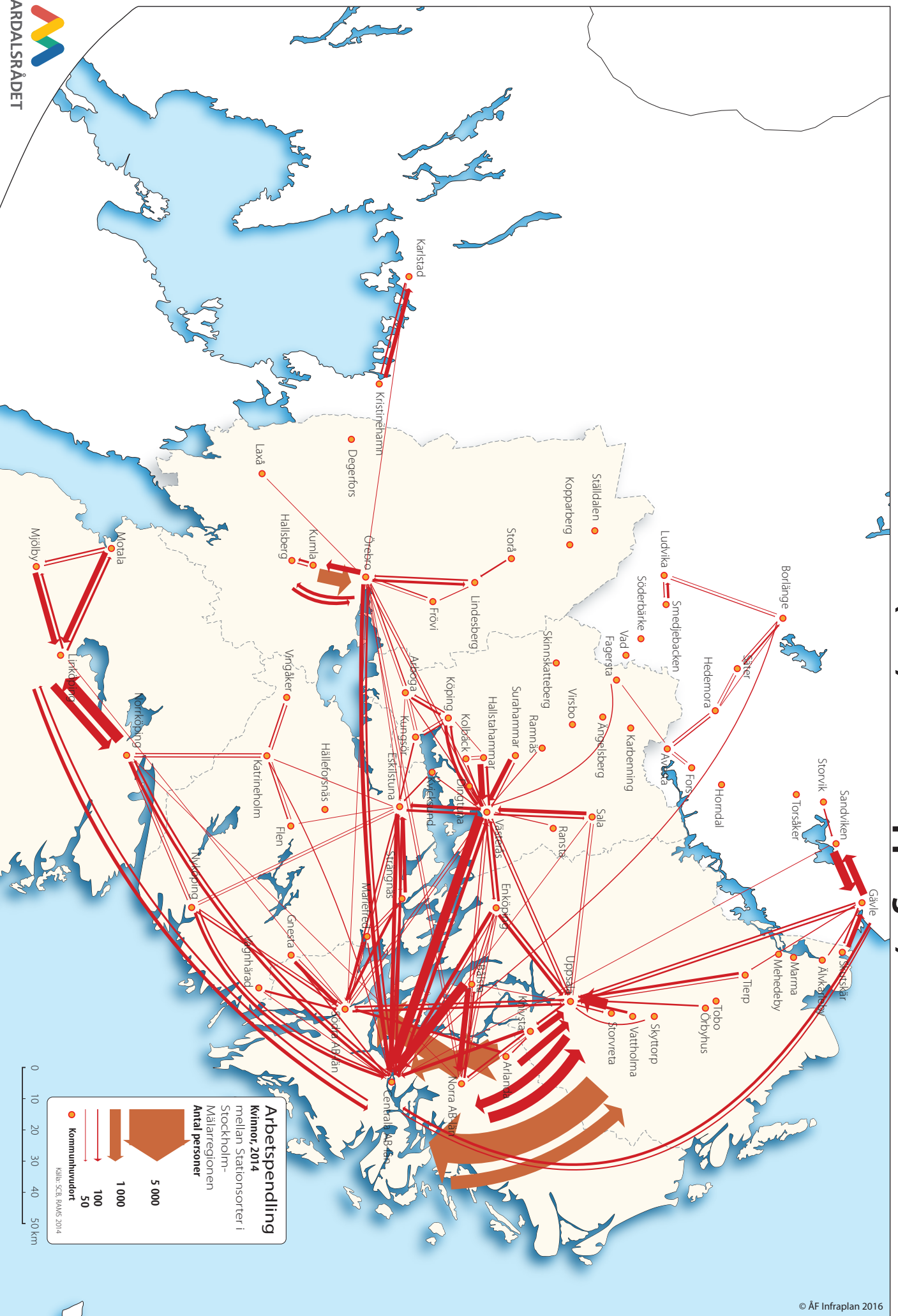


ARBETSPENDLING 2014 STATIONSORTER (TIM, TIB och Uppståget)

MÄN

© ÅF Infraplan 2016

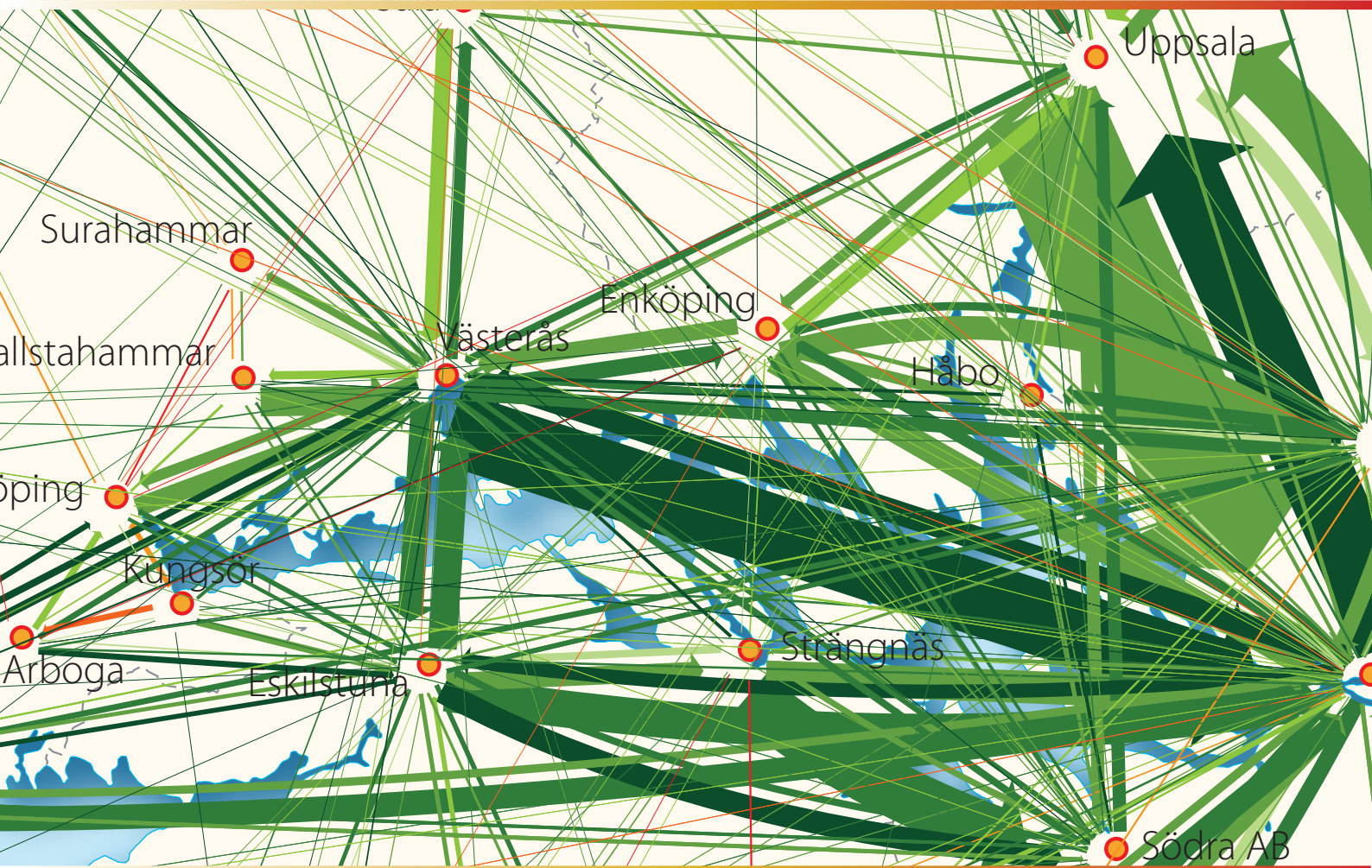




ARBETSPENDLING

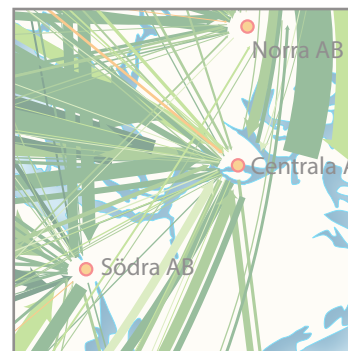
FÖRÄNDRING
MELLANKOMMUNAL
PENDLING

1990-2014



ARBETSPENDLING

FÖRÄNDRING
MELLANKOMMUNAL
PENDLING 1990-2014



Statistikår: 1990 och 2014
Breddskala: 1 pt motsvarar 100 pendlare och även den faktiska förändringen
Redovisningsgräns: 10 pendlare
Avståndsgräns: 200 km

Förändringen i arbetspendling mellan åren 1990 och 2014 har illustrerats nedan i 3 kartor. Den totala pendlingen samt pendlingen uppdelat på män respektive kvinnor särredovisas.

Mellan 1990 och 2014 har kommunerna Gnesta, Trosa, Knivsta, Lekeberg, Nykvarn tillkommit, genom att bildas ur Nyköping, Uppsala, Örebro och Södertälje kommuner.

Bredden på flödena representerar den faktiska förändringen i antalet pendlare, medan de olika färgerna representerar olika kategorier av den procentuella förändringen.

Statistiken 1990 är hämtad från SCB:s Folk- och Bostadsräkning 1990 (FoB 1990), medan statistiken 2014 är hämtad från SCB:s RAMS.

Pendlingsflödena inom Stockholms län har exkluderats i kartorna och analysen, för att synliggöra flödena från andra kommuner i regionen till/från Stockholm.

FÖRÄNDRING MELLANKOMMUNAL ARBETSPENDLING, PERIODEN 1990-2014

Under perioden 1990-2014 har arbetspendlingen ökat kraftigt i Stockholm – Mälardalenregionen, främst beroende på att den nyetablerade regionalstågtrafiken möjliggör avsevärt längre pendlingsreslängder inom acceptabel restid. Utbyggnaden av Svealandsbanan, som började trafikeras 1997, har inneburit att arbetsmarknadssamspelet mellan orterna söder om Mälaren och Stockholm har ökat kraftigt. Utöver Svealandsbanan har även den utbyggda motorvägen haft betydelse för den kraftigt ökade pendlingen i de kortare relationerna i stråket.

Utbyggnaden av Mälardalenregionen, som även den genomfördes under slutet av 1990-talet, har också skapat förutsättningar för kraftigt ökat arbetsmarknadsspel. Andra arbetspendlingsrelationer i regionen som har ökat starkt är Norrköping-Linköping och Uppsala-Stockholm.

Regionala snabbtåg har inneburit väsentligt kortade restider. Många är beredda att acceptera längre pendlingsresor med tåg jämfört med andra trafikslag, eftersom möjligheterna att arbeta eller studera under resan är bättre.

Ökning

Generellt har kvinnors arbetspendling under perioden 1990-2014 ökat betydligt mer än bland män, procentuellt sett.

De största ökningarna i arbetspendlingen har skett i Stockholm – Mälardalenregionen, främst från Uppsala, Västerås och Eskilstuna till Stockholm samt i Östergötland från Norrköping till Linköping respektive till Finspång. Här har kvinnors arbetspendling ökat särskilt starkt, i synnerhet i relationen Norrköping - Linköping.

Generellt sätt har stora pendlingsökningar skett till läns- och utbildningscentrum. Betydande pendlingsökningar har också skett från länshuvudorter i storregionen, exempelvis Örebro, Linköping och Gävle, till centrala Stockholms län.

Minskning

Arbetspendling har endast minskat i ett fåtal ortrelationer, främst inom perifert belägna lokala arbetsmarknader. Den minskade arbetspendlingen hänger ofta samman med befolkningsminskning och/eller företagsnedläggningar i perifert belägna kommuner.

Ökning med över 100 %

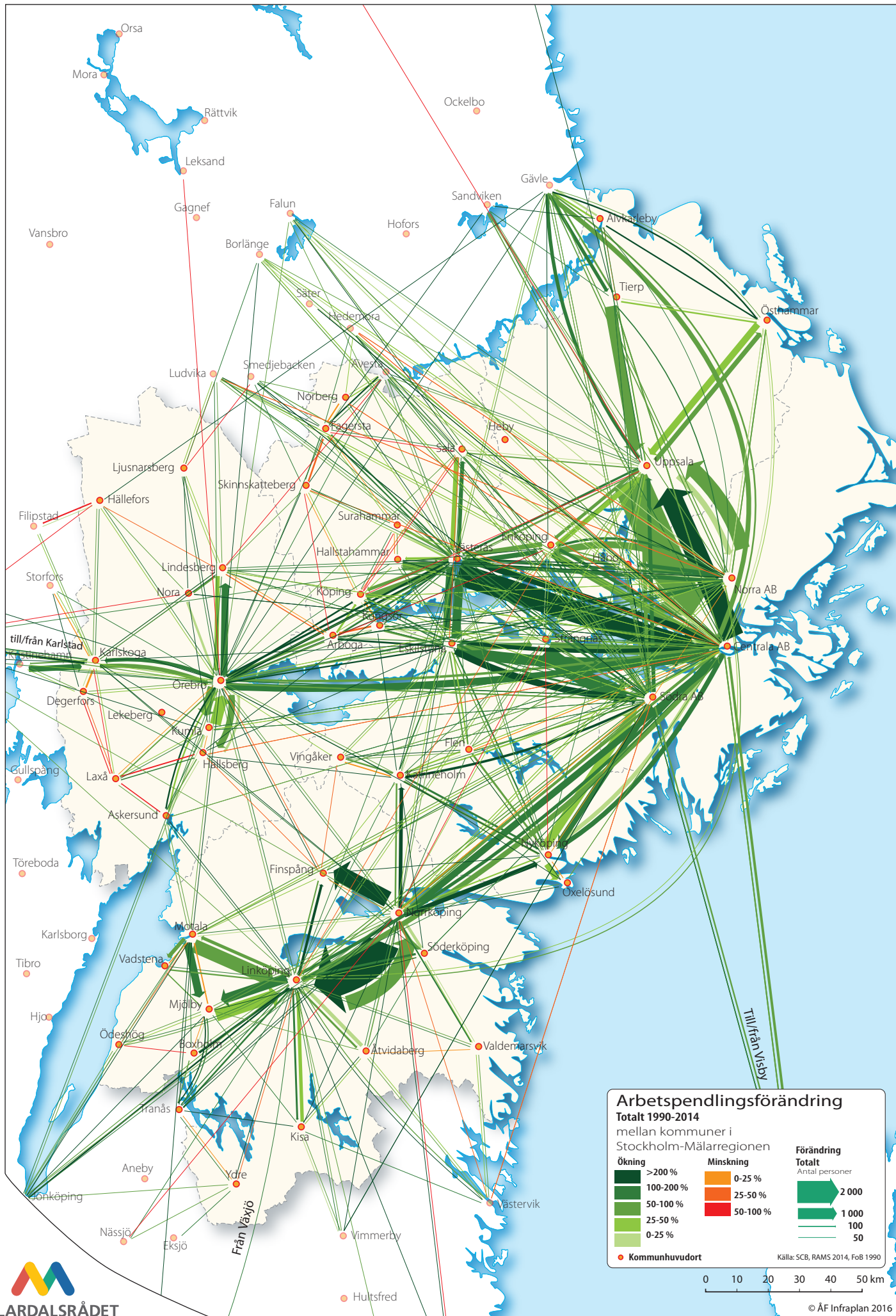
De mest markanta ökningarna i arbetspendling (>100%) under perioden har skett i relationerna Eskilstuna – centrala respektive södra Stockholms län, Västerås till centrala Stockholms län, Norrköping till Linköping respektive Finspång och Stockholm till Uppsala. Den kraftigt ökade arbetspendlingen till Finspång hänger samman med metall- och maskinindustrins tillväxt.

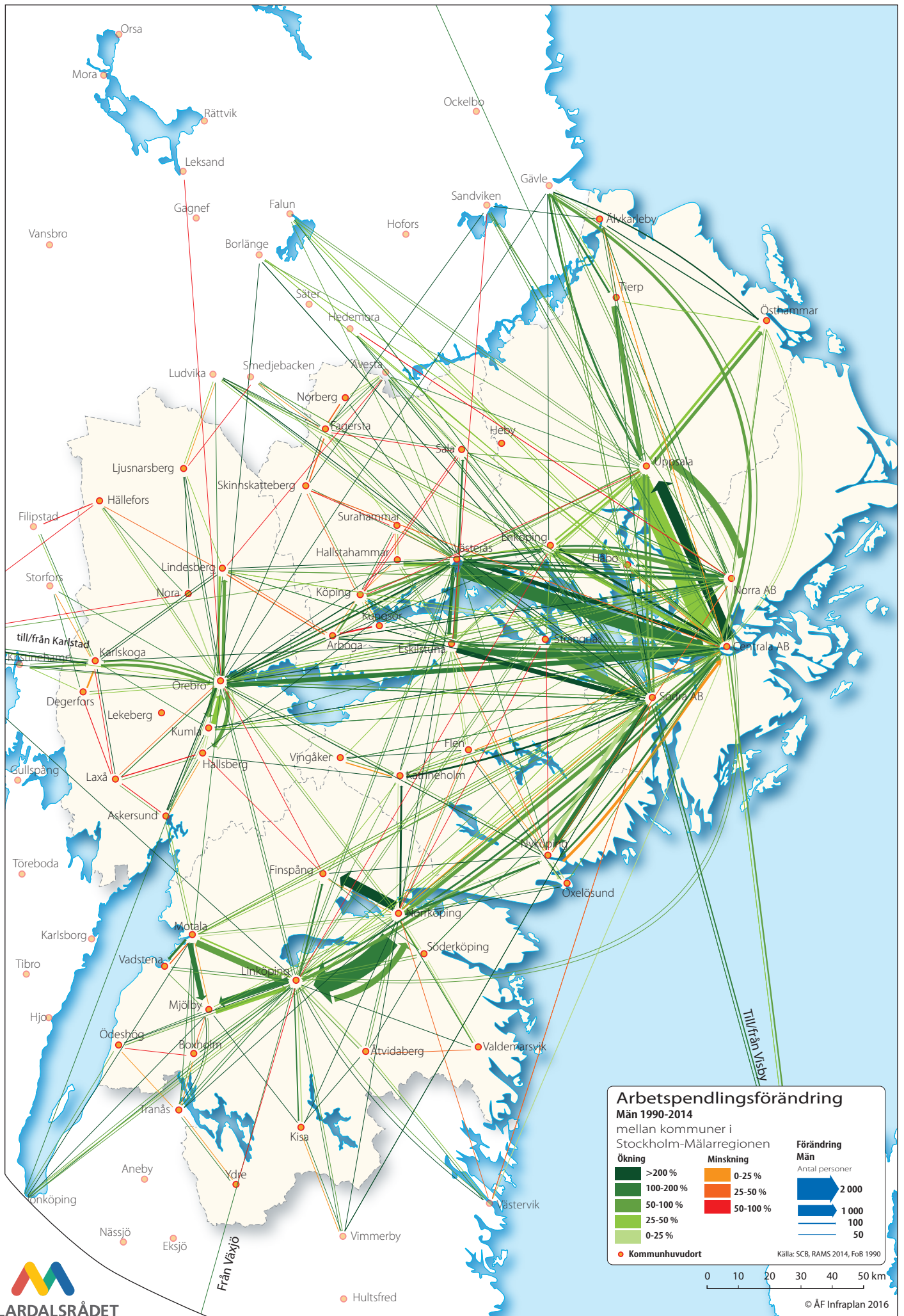
Stora procentuella ökningarna i arbetspendlingen avseende mindre flöden i absoluta tal, har även skett i relationerna Norrköping till Nyköping och Katrineholm, Katrineholm till Södra Stockholms län, Uppsala till Gävle samt Kristinehamn till Karlskoga.

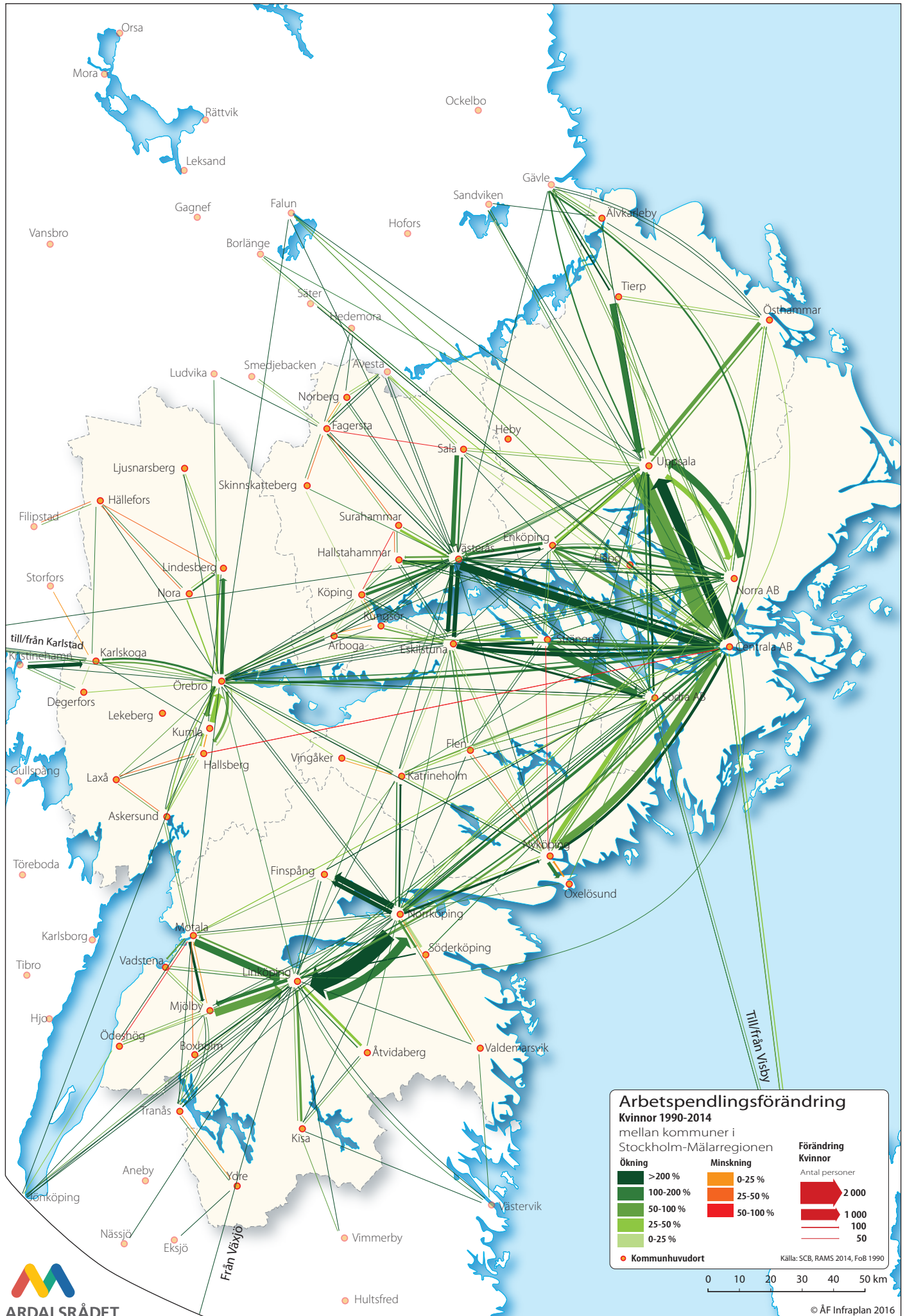
Den ökade arbetspendlingen från Stockholm till Uppsala är ganska jämt fördelad mellan män och kvinnor. Män står för större andelar av pendlingsökningarna Enköping - Norra Stockholms län och Strängnäs - södra Stockholms län samt för pendlingsökningen Norrköping - Finspång.

I stråket Eskilstuna - Strängnäs – södra respektive centrala Stockholm svarar kvinnor för den största relativa ökningen i arbetspendling. Förvärvsfrekvensen för kvinnor har liksom befolkningsbalansen kvinnor/män påtagligt förbättrats, vilket indikerar en klart positiv jämställdhetseffekt av det utvecklade arbetsmarknadssamspelet.

Kvinnor svarar även för relativt större arbetspendlingsökning i relationerna Norrköping - Linköping, Linköping - Mjölby, Eskilstuna - Västerås samt Örebro - centrala Stockholms län.







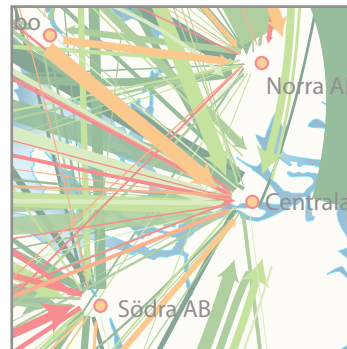
ARBETSPENDLING

2012-2014



ARBETSPENDLING

FÖRÄNDRING
MELLANKOMMUNAL
PENDLING 2012-2014



Statistikår: 2012 och 2014

Breddskala: 1 pt motsvarar 20 pendlare och även den faktiska förändringen

Redovisningsgräns: 5 pendlare

Avståndsgräns: 200 km

Förändringen i arbetspendling mellan åren 2012 och 2014 har illustrerats nedan i tre kartor. Den totala pendlingen samt pendlingen för män respektive kvinnor särredovisas.

Bredden på flödena representerar den faktiska förändringen i antalet pendlare, medan de olika färgerna representerar olika kategorier av den procentuella förändringen.

Pendlingsflödena inom Stockholms län har exkluderats i kartorna och analysen, för att synliggöra flödena från andra kommuner i regionen till/från Stockholm.

Statistiken för 2012 och 2014 är hämtad från SCB:s RAMS. (RAMS 2012/2014)

FORTSATT PENDLINGSÖKNING DE SENASTE TVÅ ÅREN

Generellt har arbetspendlingen ökat i väsentlig grad under den senaste tvåårsperioden. Minskning av pendlingen i vissa relationer framträder dock tydligare under denna period jämfört med under den längre fjortonårsperioden 1990-2014.

Pendlingen bland män ökar mer än bland kvinnor. Särskilt stor pendlingsökning bland männen har utvecklats mellan exempelvis Norrköping och Linköping, Ludvika och centrala Stockholm/Västerås, samt mellan Älvkarleby och Östhammar. Bland kvinnor har arbetspendlingen utvecklats bäst i redan starka stråk, som exempelvis Uppsala-Stockholm, Västerås-Stockholm, Norrköping-Linköping m fl.

Arbetspendlingen har under perioden minskat i relativt många relationer utanför de redan pendlingstunga stråken.



