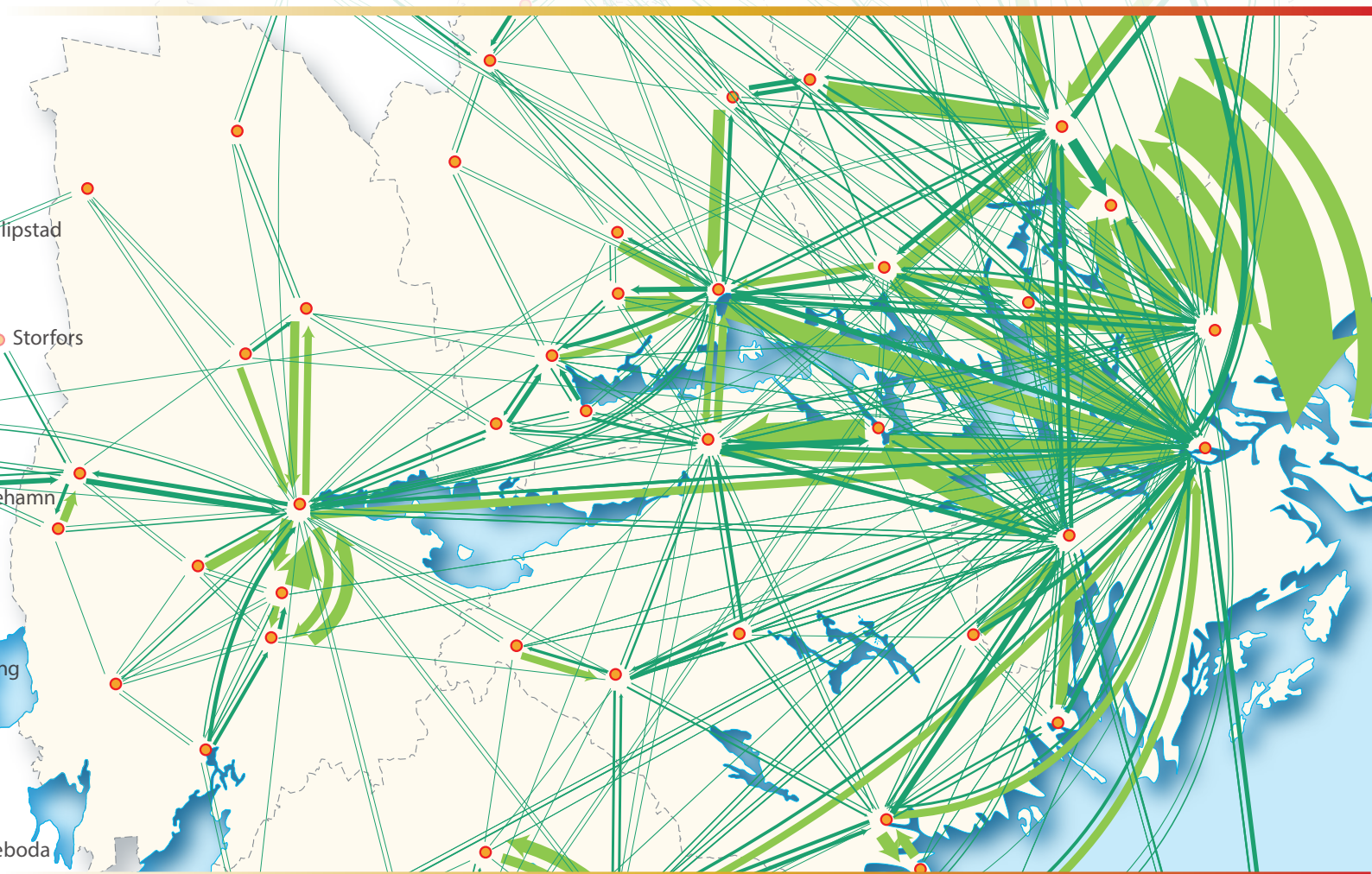


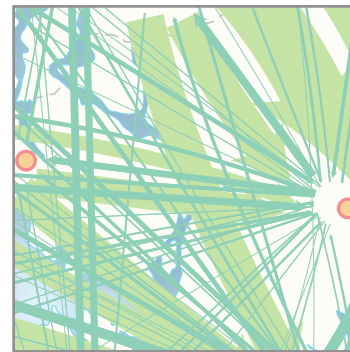
ARBETSPENDLING I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN 2018



2020-06-16

ARBETSPENDLING

I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN 2018



Mälardalsrådet har i fem omgångar tidigare (åren 2004, 2006, 2010, 2012, 2014 och 2016) låtit ta fram kartor över arbetspendlingen i den egna regionen. SCB har publicerat ny statistik för år 2018 (Statistiken publicerades 28 nov 2019) som AFRY, ÅF Infraplan, har bearbetat och presenterat på motsvarande sätt som tidigare år.

För att medge jämförbarhet nyttjar AFRY samma metod och redovisningsteknik som för tidigare år. Metoden och redovisningstekniken är utvecklad av AFRY, ÅF Infraplan. Nytt för denna omgång är att Gävleborgs län tillkommer för de mellankommunala kartorna och analysen.

AFRY

Peter Stensson, uppdragsledare
Maria Lundberg
Mats Landström
Erik Vidje
Nice Muhanzu

Beställare

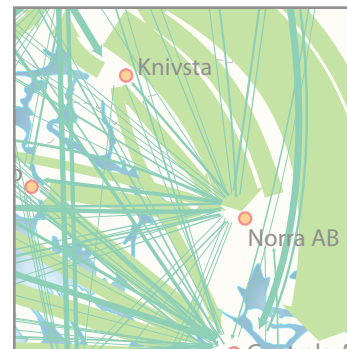
Maria Nimvik Stern, Mälardalsrådet

INNEHÅLL

MELLANKOMMUNAL PENDLING	(SID 4-39)
STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN	4
STOCKHOLMS LÄN	8
UPPSALA LÄN	16
SÖDERMANLANDS LÄN	20
VÄSTMANLANDS LÄN	24
ÖREBRO LÄN	28
ÖSTERGÖTLANDS LÄN	32
GÄVLEBORGS LÄN	36
PENDLING MELLAN DE STORA TÄTORTERNA	(SID 40-45)
FÖRÄNDRING MELLAN DE STORA TÄTORTERNA	(SID 46-49)
PENDLING MELLAN STATIONSORTER	(SID 50-55)
FÖRÄNDRING MELLANKOMMUNALPENDLING 90-18	(SID 56-62)
FÖRÄNDRING MELLANKOMMUNALPENDLING 14-18	(SID 63-68)

STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN

2018



Statistikår: 2018

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 Stockholm-Mälarenregionen med orter inom Stockholms län har dessa aggregerats till Norra, Centrala respektive Södra Stockholms 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.

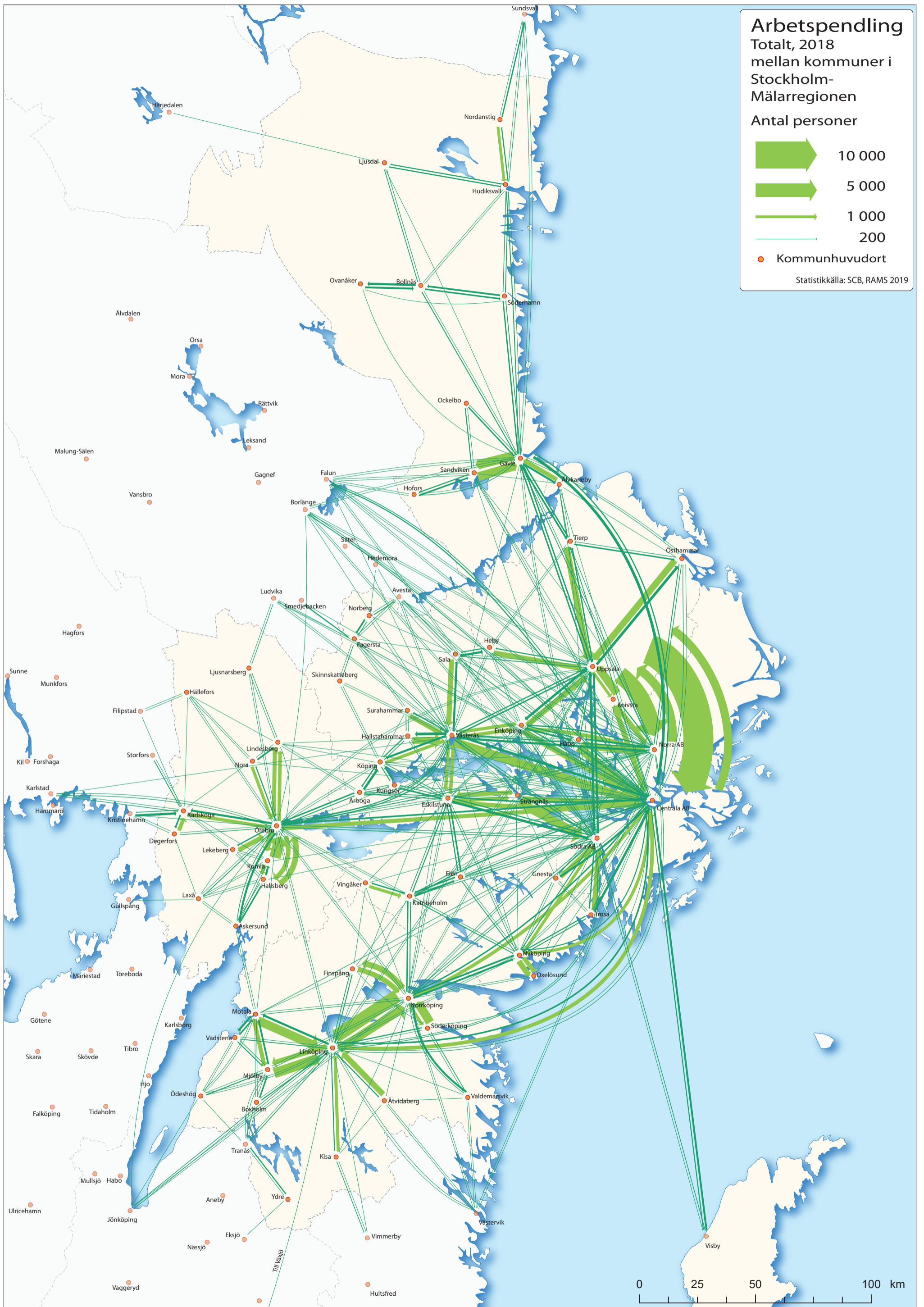
Norra AB län: Upplands Väsby, Vallentuna, Österåker, Järfälla, Upplands-Bro, Täby, Danderyd, Sollentuna, Lidingö, Vaxholm, Norrtälje, Sigtuna

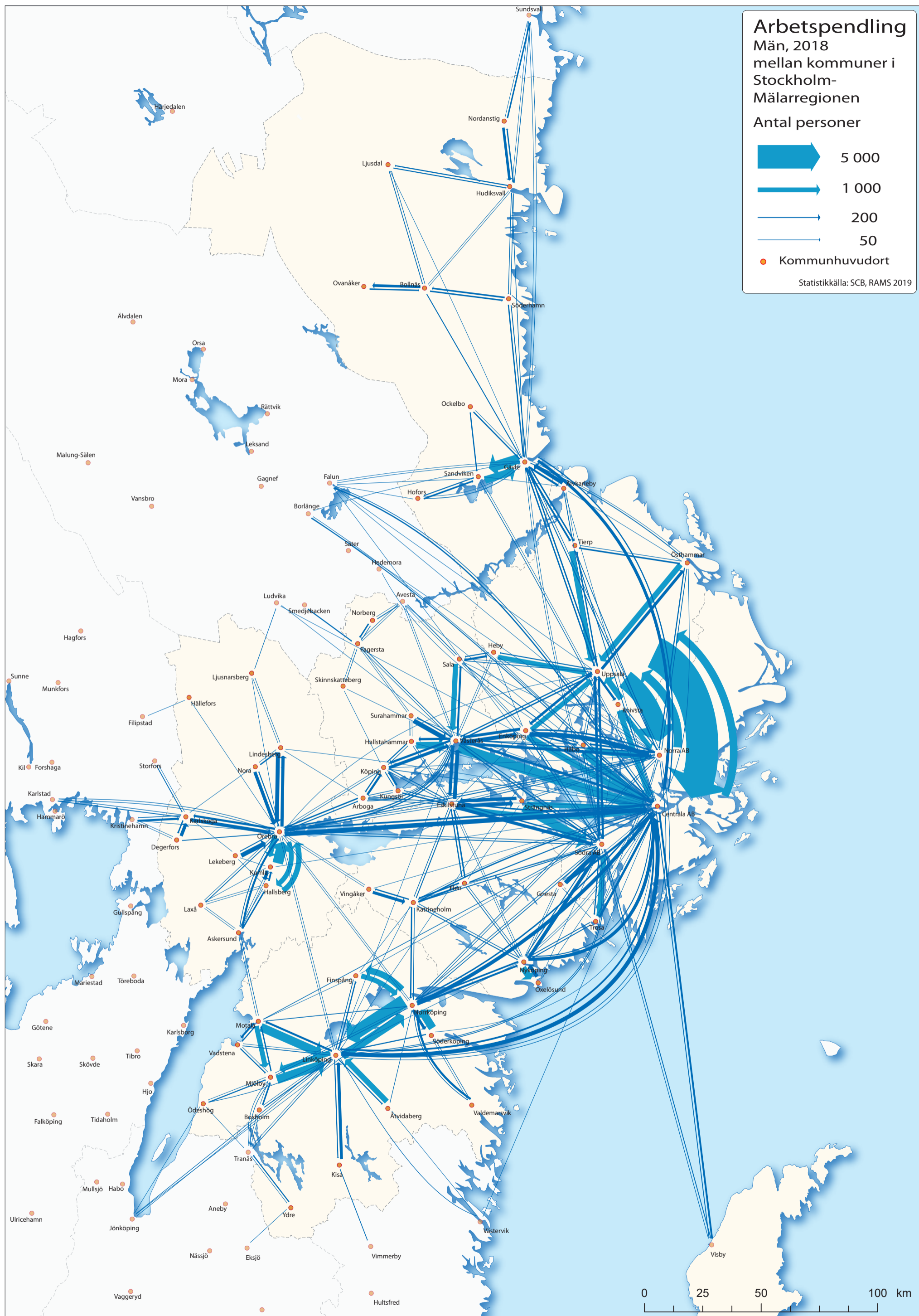
Centrala AB län: Stockholm, Sundbyberg, Solna

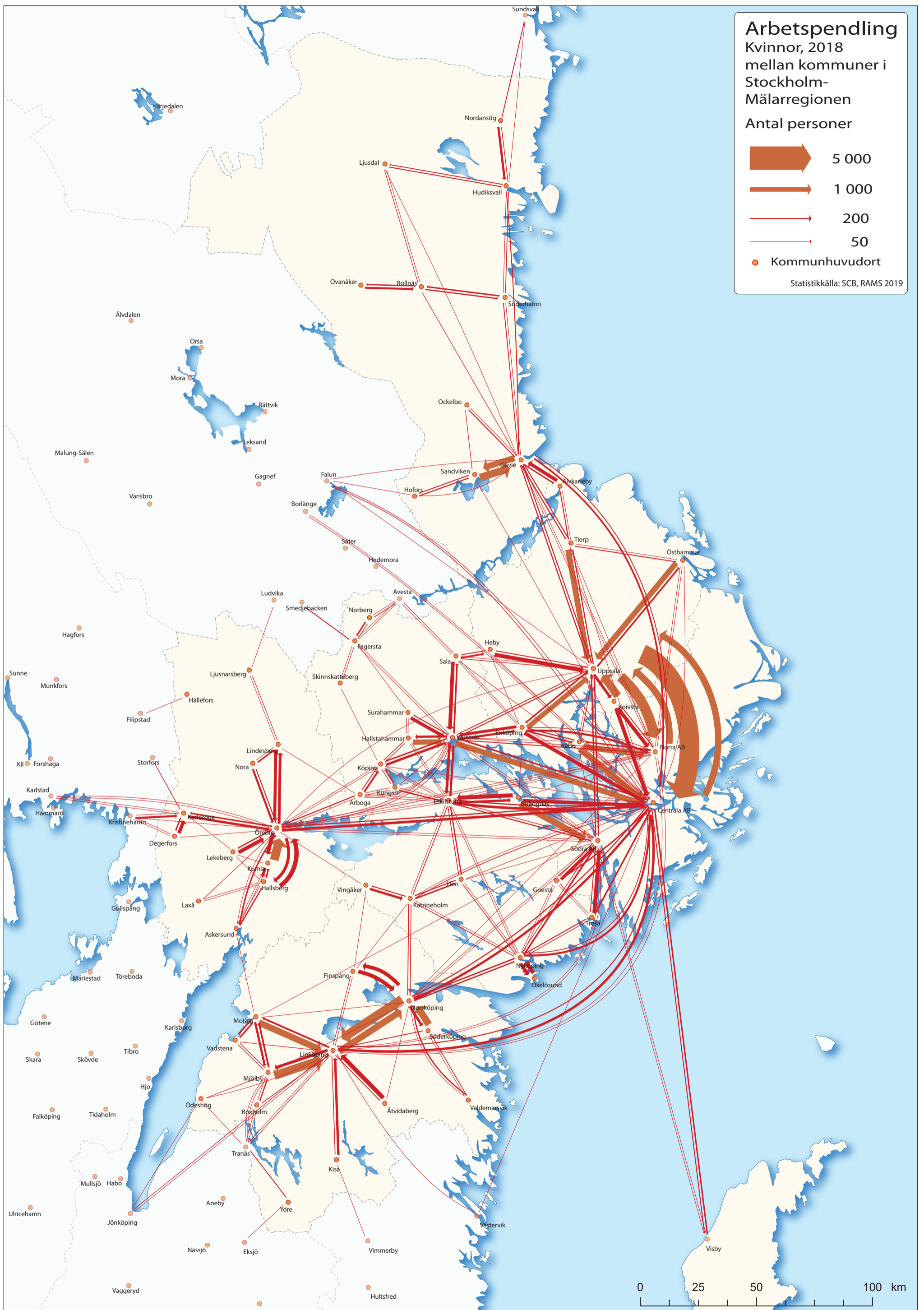
Södra AB län: Nacka, Värmdö, Ekerö, Huddinge, Botkyrka, Salem, Haninge, Tyresö, Nykvarn, Södertälje, Nynäshamn

Arbetspendlingen i Stockholm-Mälarenregionen är störst inom dagspendlingsres-tid till/från Stockholm och till/från läns- och utbildningscentra. Män arbetspend-lar överlag i större utsträckning och längre än kvinnor. Längre pendlingsresor över länsgräns görs i betydligt större utsträckning av män, till exempel 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.

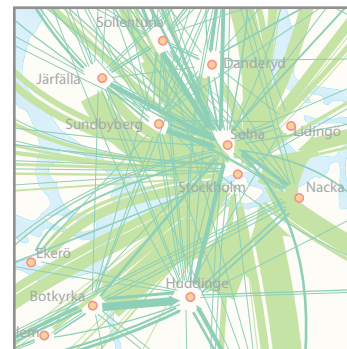






STOCKHOLMS LÄN

2018



Statistikår: 2018

Breddskala: 1 pt motsvarar 1200 pendlare:

Redovisningsgräns: 200 pendlare

Avståndsgräns: 200 km

Pendlingen inom Stockholms län är starkt inriktad på Stockholms stad. En stor och kraftigt växande pendlingsström går även från Stockholms stad till Solna (35 400), där många företag samt Karolinska universitetssjukhuset och Karolinska institutet är lokaliserade. Ett annat stort pendlingsflöde ut från Stockholms stad går till Huddinge (cirka 13 000 pendlare) 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 Nacka har ett stort flöde med inpendlare från Stockholm (cirka 9 300 st), så även Sundbyberg (8 400 st).

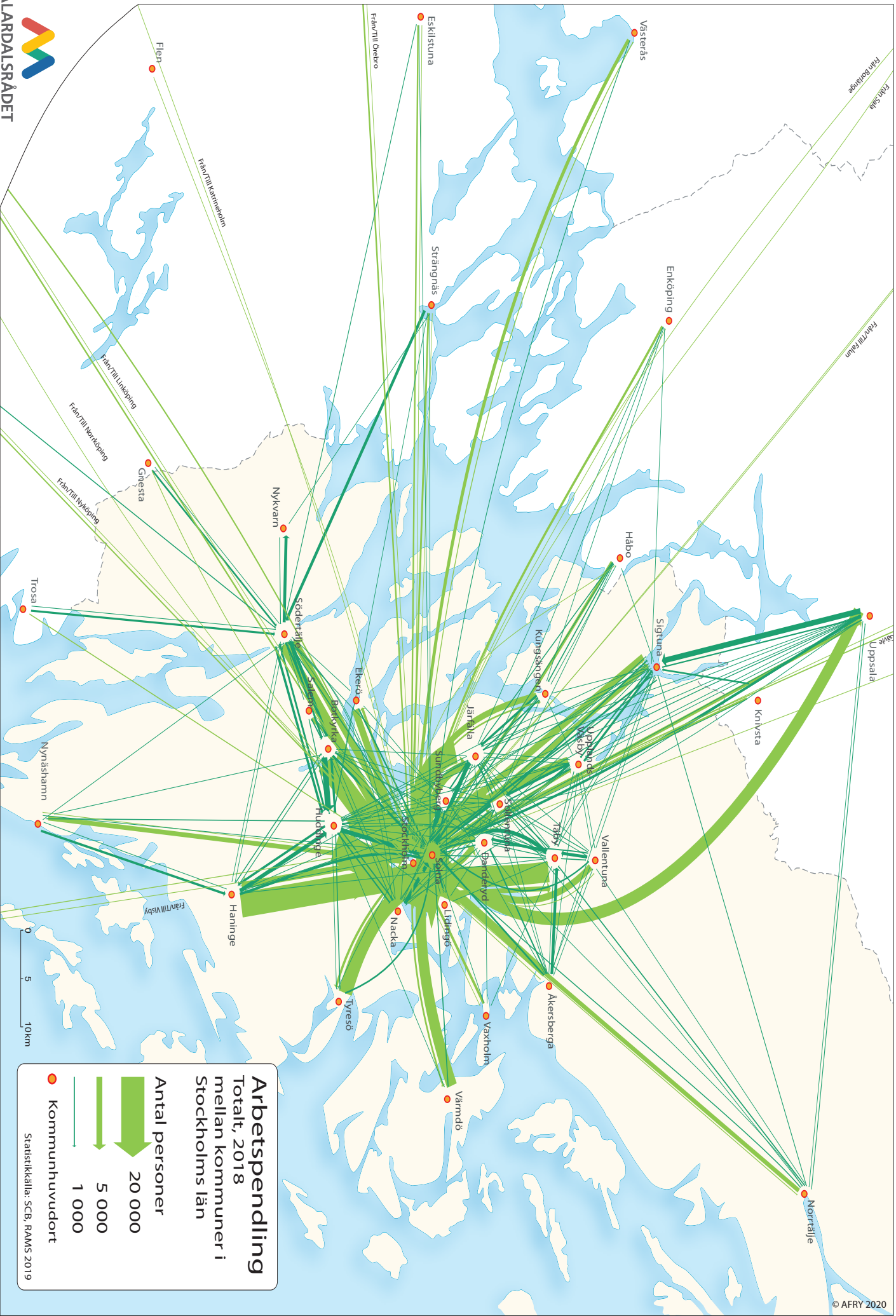
Pendlingsmönstret för män respektive kvinnor inom Stockholms län är likartat.

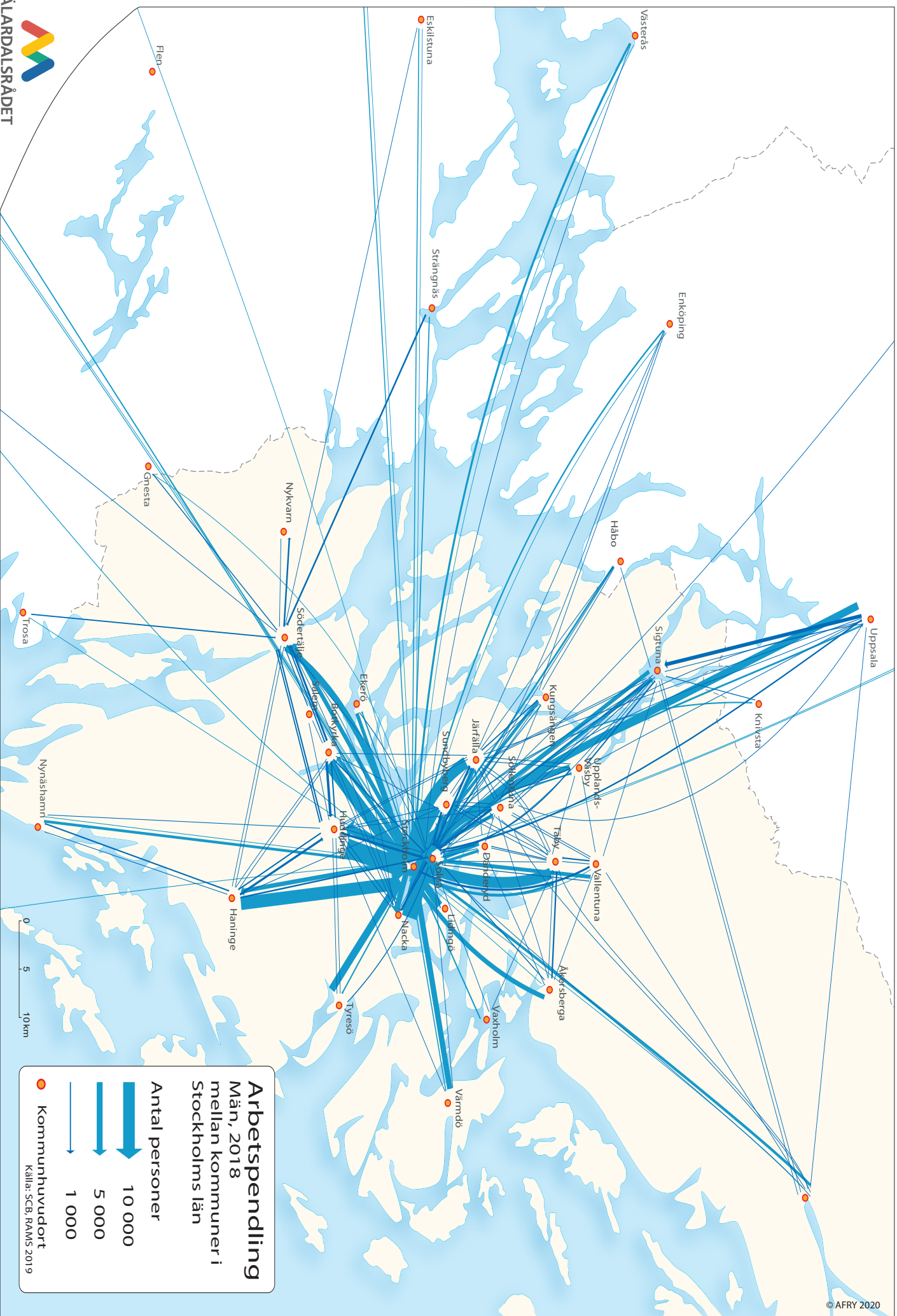
En omfattande pendlingsökning har under perioden 1990-2018 skett från Uppsala, Västerås, Eskilstuna och Örebro in till centrala Stockholms län. Stor pendlingsökning har också skett från centrala Stockholms län till Uppsala samt i samspelet mellan norra Stockholms län och Uppsala.

De största procentuella ökningarna (i större pendlingsrelationer) har under perioden skett från centrala Stockholms län till Uppsala (+272 %), till Eskilstuna (+271 %) respektive till Västerås (+242 %).

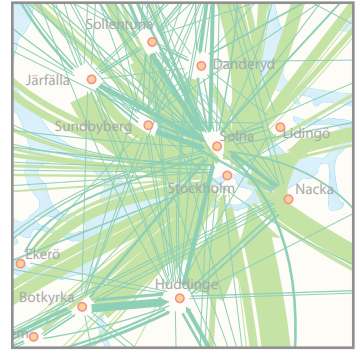
Pendlingen har därtill ökat mycket kraftigt i stråket Eskilstuna-Strängnäs-södra Stockholms län. Från Eskilstuna till södra Stockholms län med hela 387 procent. Från Södra Stockholms län till Västerås respektive Eskilstuna har pendlingen ökat med omkring 200 procent.

Pendlingen har även ökat väsentligt i omfattning från Norra Stockholms län till Enköping (+186 %), till Västerås (+169 %) och till Håbo (+149 %).

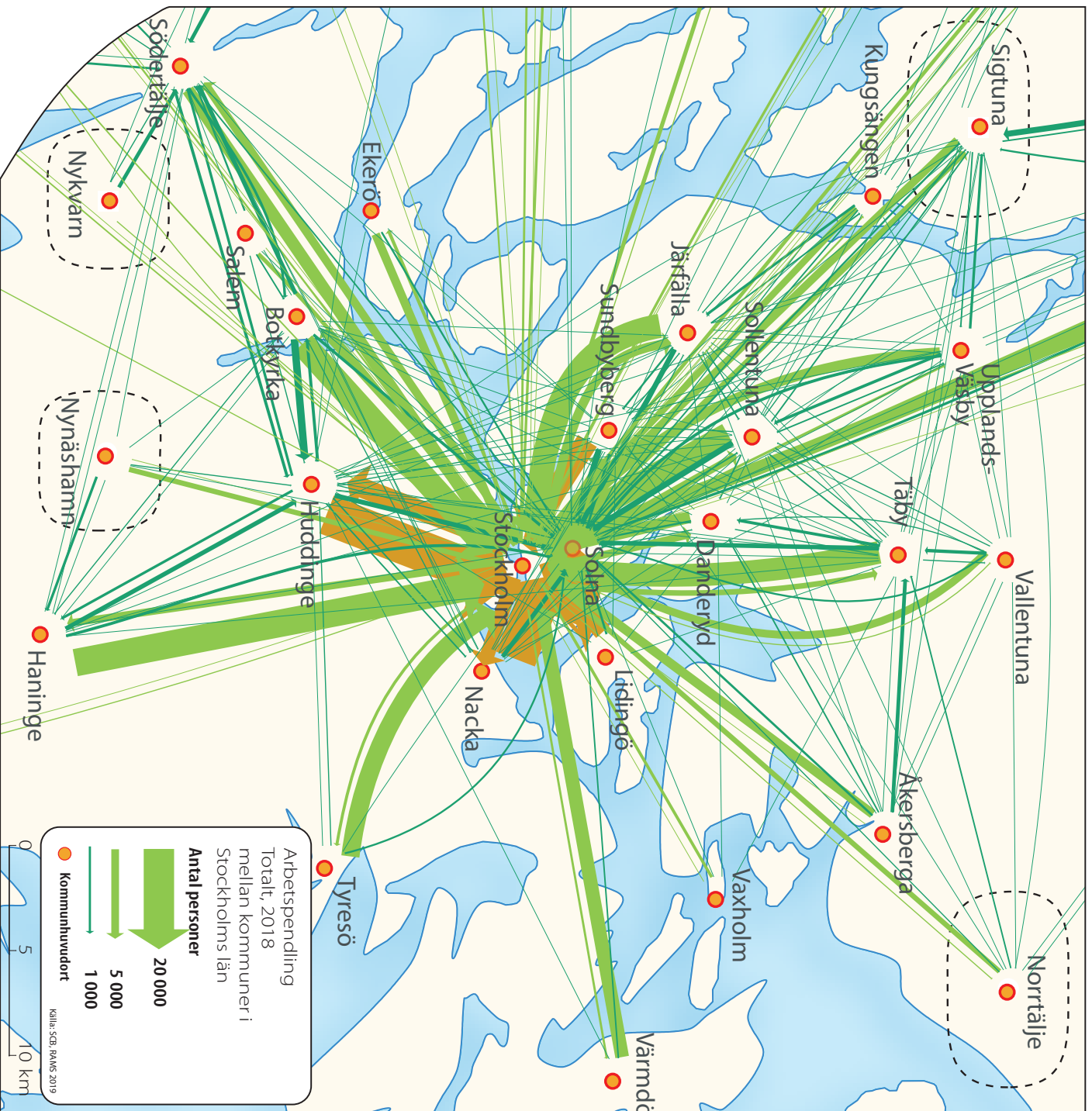




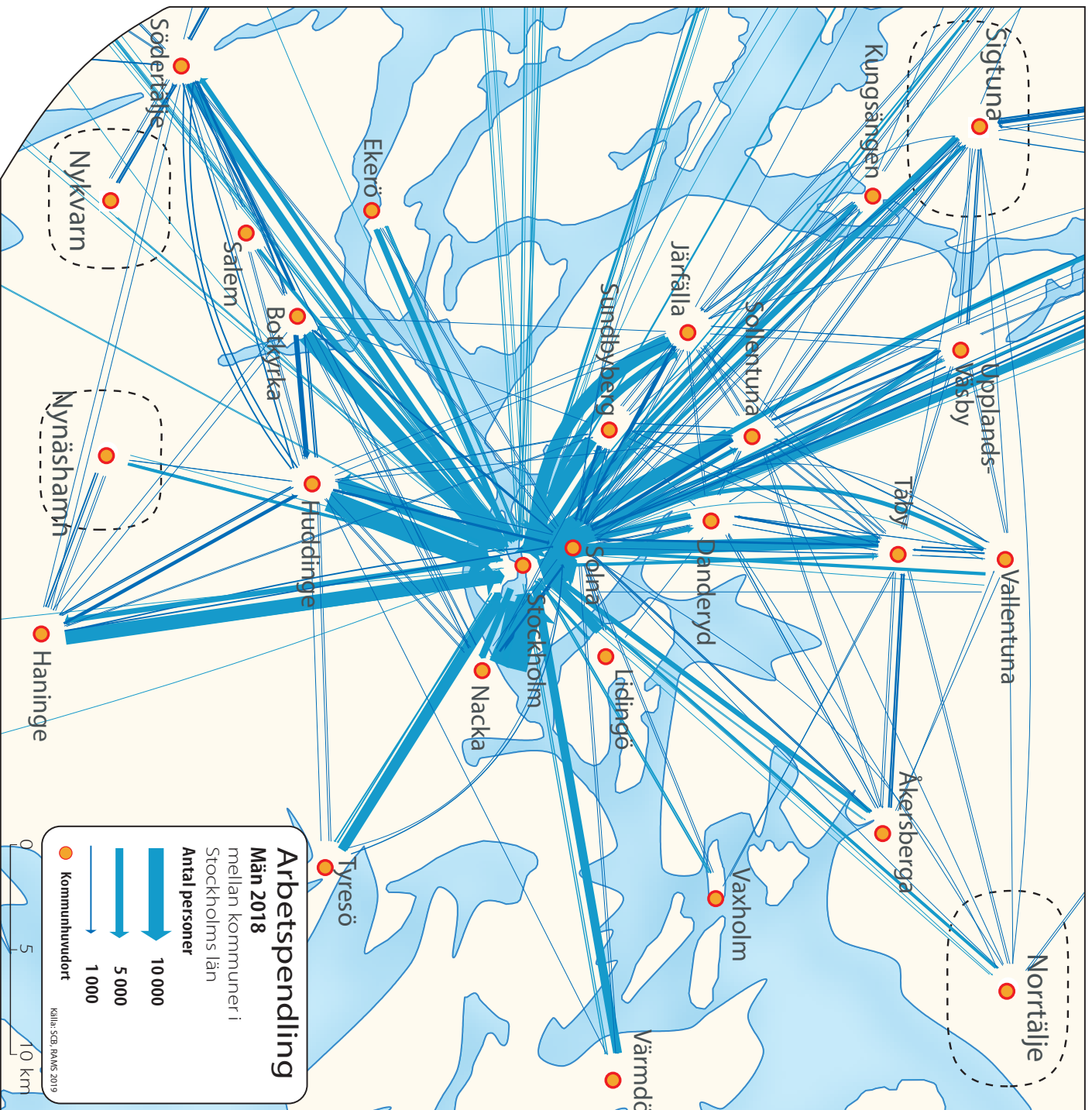
STOCKHOLMS LÄN - DETALJERAD 2018



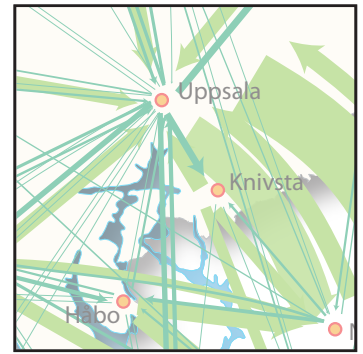
Statistikår: 2018
Breddskala: 1 pt motsvarar 2400 pendlare
Redovisningsgräns: 200 pendlare
Avståndsgräns: 200 km



© AFRY 2020



© AFRY 2020



Statistikår: 2018

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.

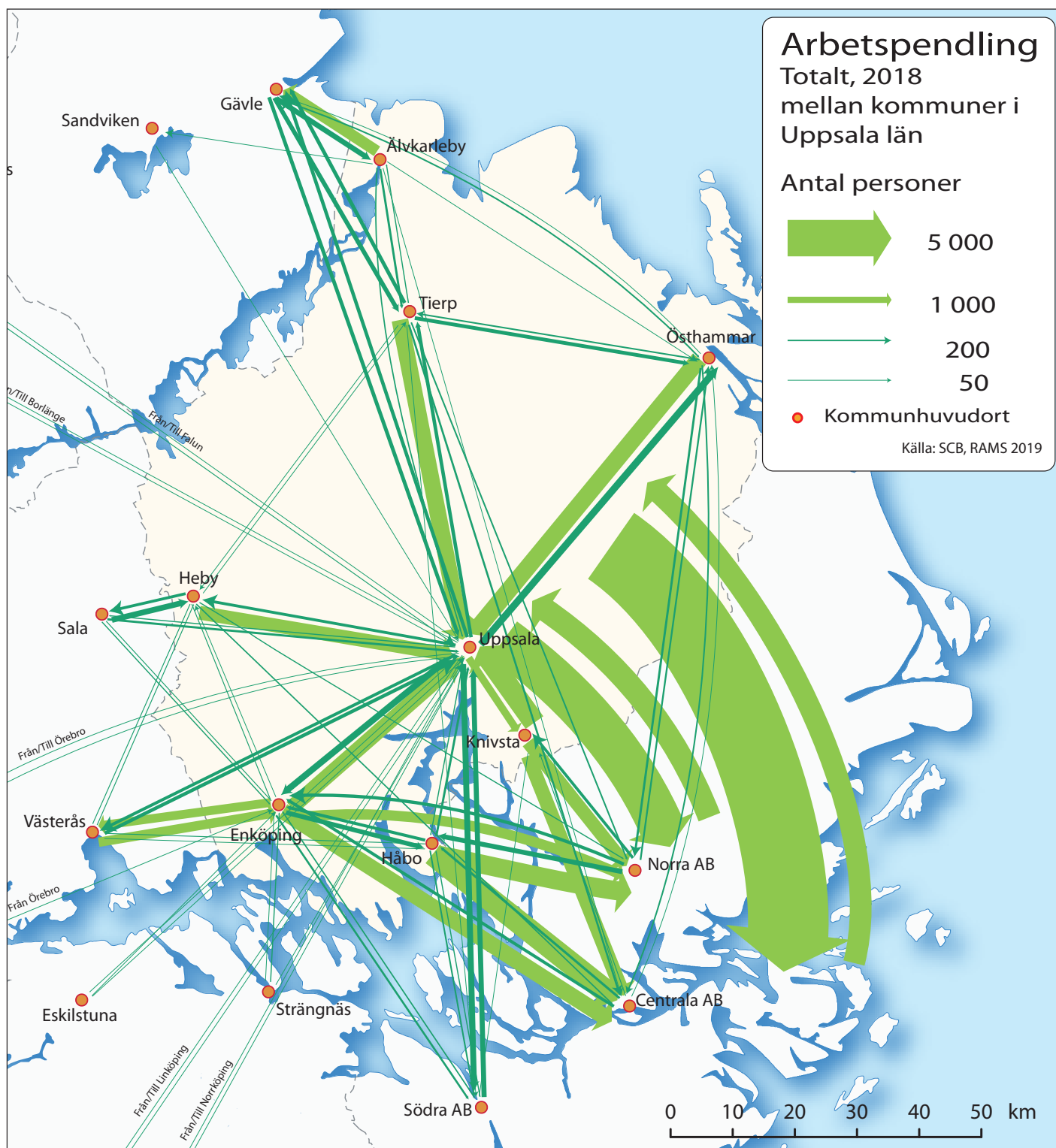
Mönstret är likartat för män och kvinnor, men män står för en mycket större andel av den längre, länsgränsöverskridande pendlingen till Stockholms län.

I absoluta tal har arbetspendlingen från Uppsala till centrala Stockholms län ökat mest, såväl för män som för kvinnor.

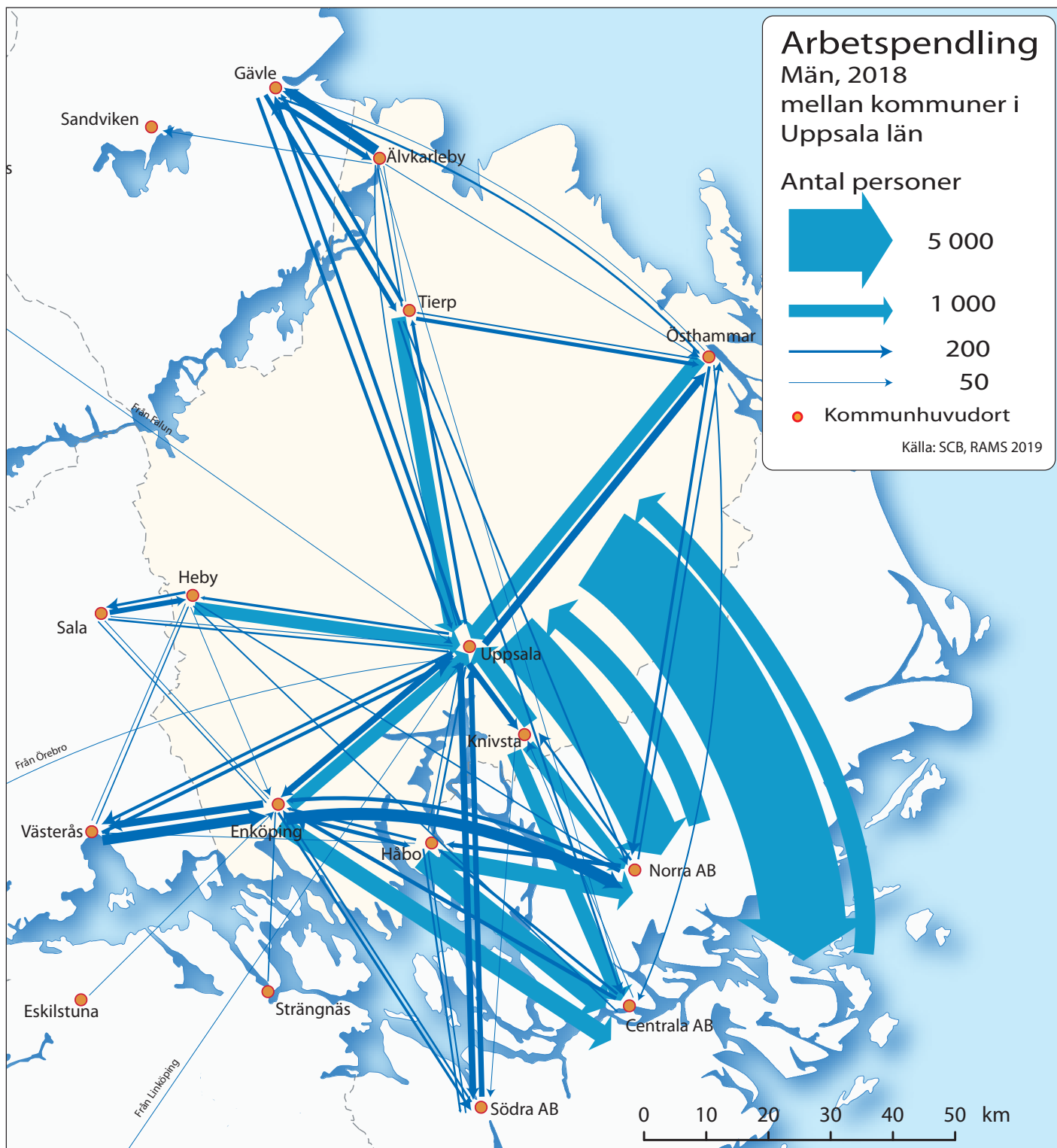
De största procentuella ökningarna i arbetspendling under perioden 1990-2018 inom/till/från Uppsala län beskrivs nedan.

Arbetspendlingen till Håbo (med huvudorten Bålsta) från södra Stockholms län har ökat med drygt 400 procent och från centrala Stockholms län med närmare 200 procent.

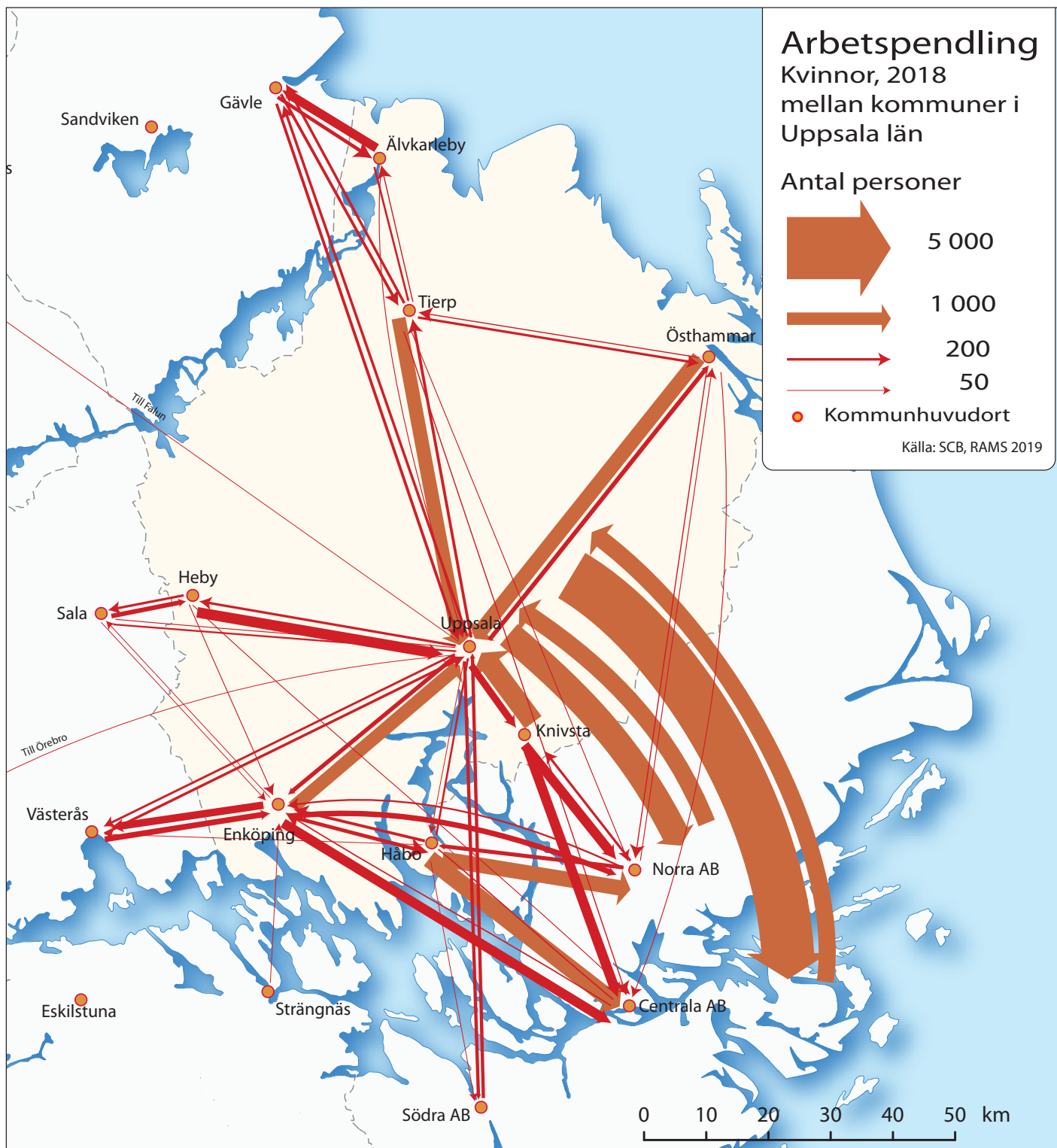
Från centrala Stockholms län till Uppsala har pendlingen ökat med 272 procent och från Uppsala till Gävle med 286 procent. Därtill har kraftig pendlingsökning skett från Gävle till Uppsala (+182 %), Tierp (+248 %), respektive Östhammar (+279 %). Pendlingen från Östhammar till Gävle har ökat med 225 procent. I västra länsdelen har pendlingen Västerås – Enköping ökat med 310 procent och Sala – Heby med 241 procent.



© AFRY 2020



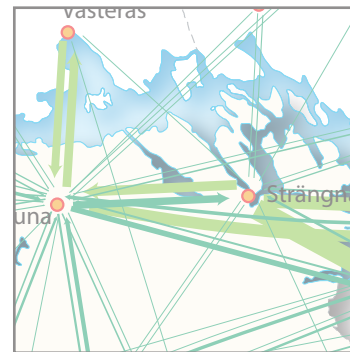
© AFRY 2020



© AFRY 2020

SÖDERMANLANDS LÄN

2018



Statistikår: 2018

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.

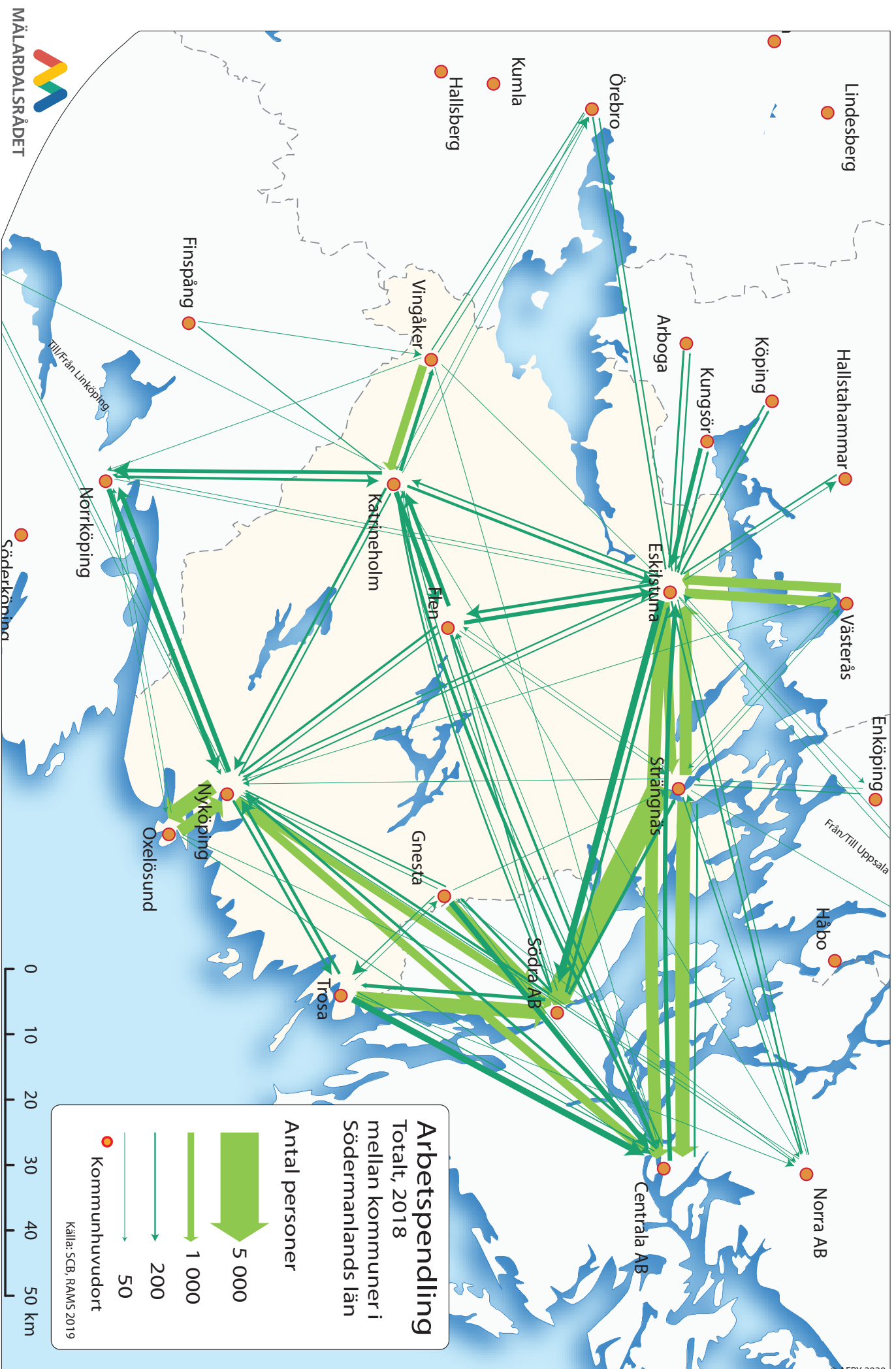
Mönstret för mäns och kvinnors arbetspendling i Södermanland är likartat, men pendlingsflödena för män är generellt större, i synnerhet i de längre pendlingsrelationerna. I relationen Nyköping – Oxelösund har män betydligt större pendling i riktning mot det tillverkningsdominerade Oxelösund, medan kvinnor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

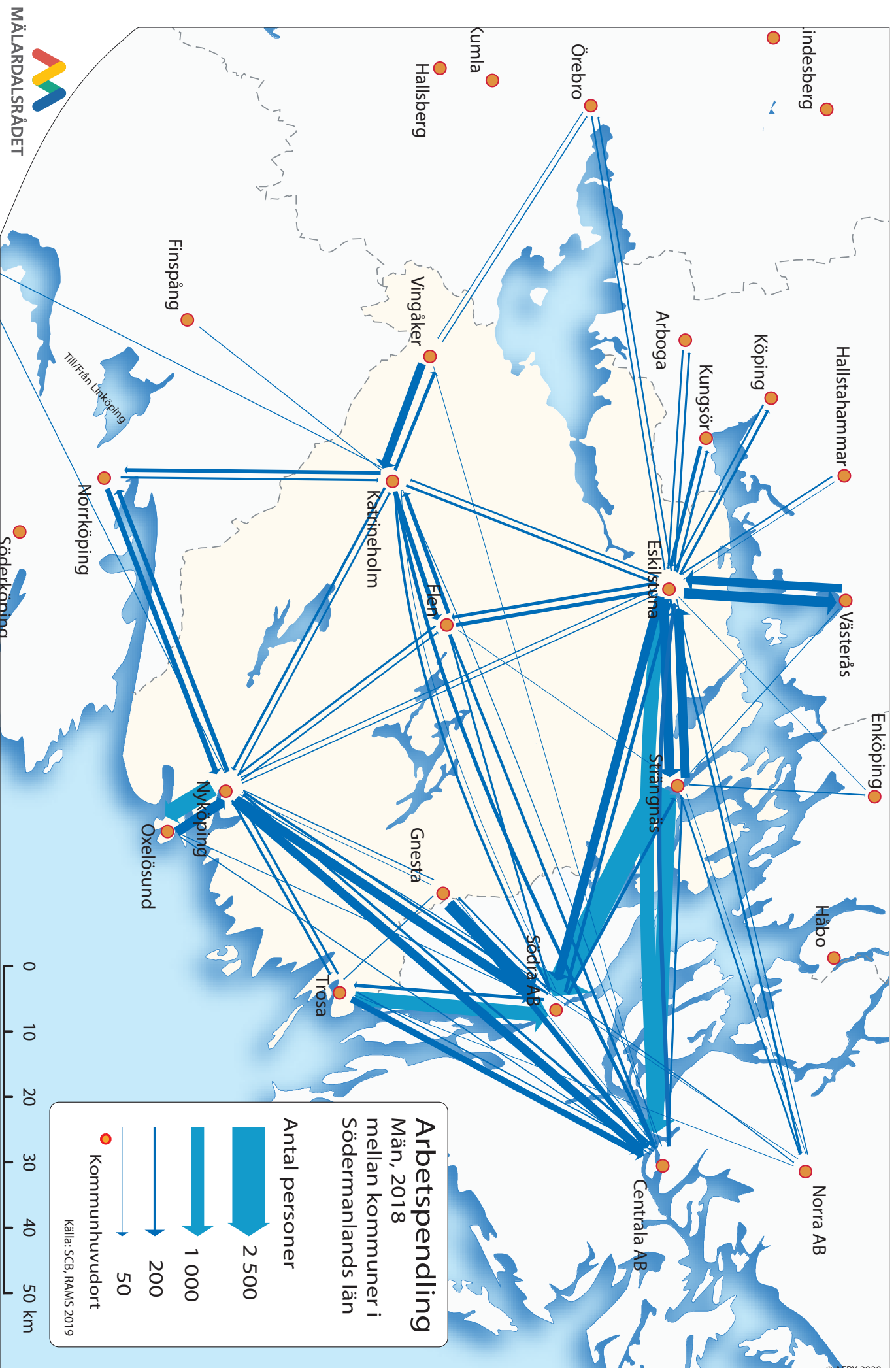
Genom Svealandsbanan och motorvägen har stora pendlingsökningar skett mellan Eskilstuna/Strängnäs och centrala respektive södra Stockholms län under perioden 1990-2018. Betydande befolkningsökningar har också skett i Svealandsbanestråket.

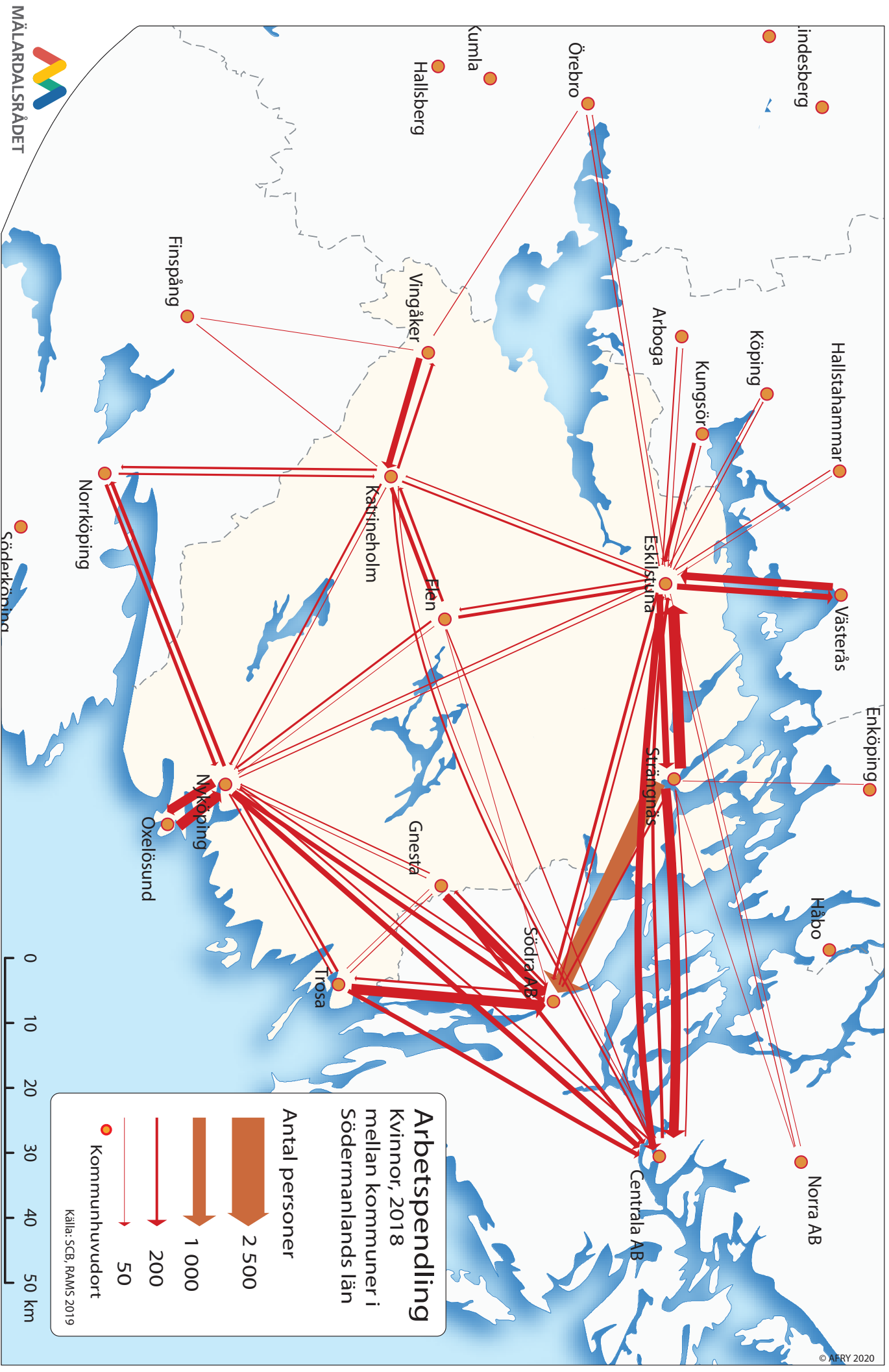
Vidare kan en viss utökad pendling från Eskilstuna/Strängnäs till norra Stockholms län och Enköping skönjas, i synnerhet för kvinnor.

Stora procentuella pendlingsökningar har också skett 1990-2018 i relationerna Norrköping – Nyköping (ökning med omkring 270 %), Norrköping – Katrineholm (+385 %) samt Katrineholm – Södra Stockholms län (+292 %).

Sedan 1990 har även viss minskning skett av den relativt omfattande pendlingen Vingåker – Katrineholm, vilket hänger samman med färre arbetsplatser i Katrineholm och minskad befolkning i Vingåker.

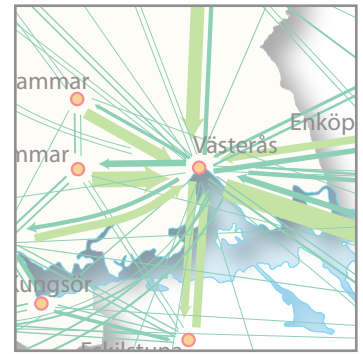






VÄSTMANLANDS LÄN

2018



Statistikår: 2018

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

Redovisningsgräns: 50 pendlare

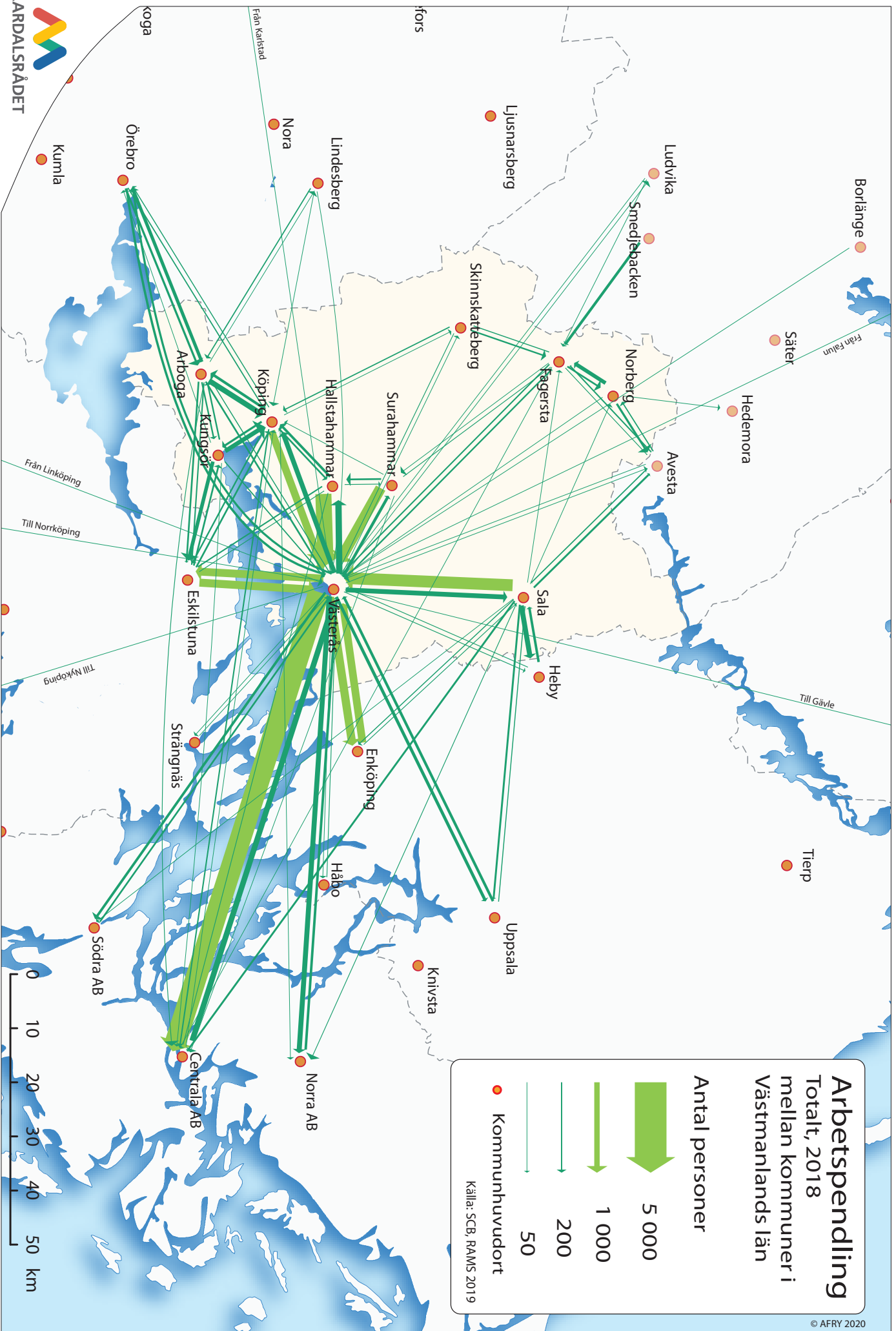
Avståndsgräns: 200 km

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

Relativt stor och ökande pendling sker från Västerås till närliggande Hallstahammar. Relativt stor och ökande pendling sker även till Köping från omgivande kommuner.

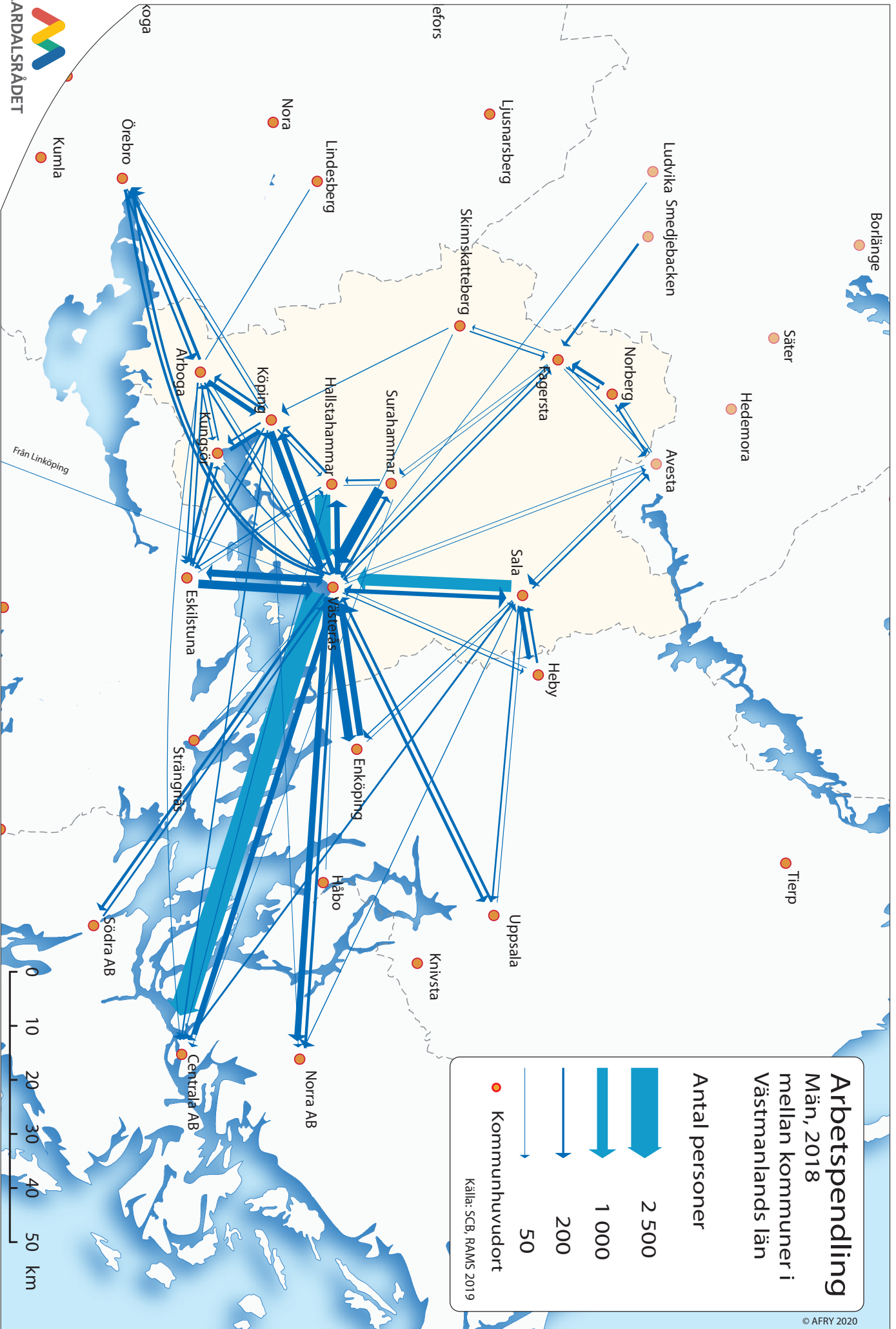
Arbetspendlingen har ökat i betydande grad under perioden 1990-2018. Särskilt stor ökning har skett i arbetsmarknadssamspelet mellan Västerås och Stockholm och mellan Västerås och Eskilstuna.

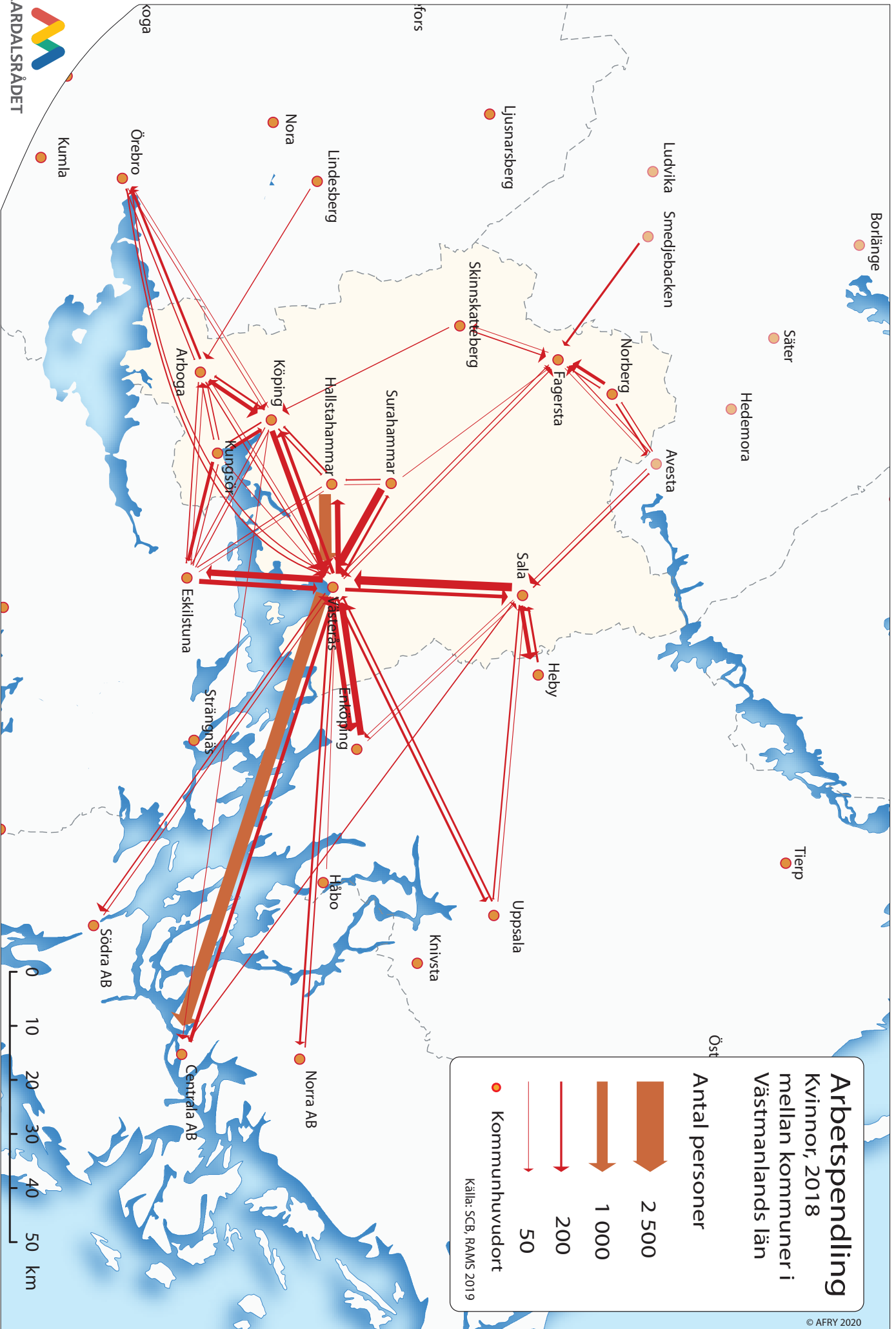
Minskad arbetspendling har främst skett i relationer mellan mindre, mer perifert belägna kommuner, till exempel Lindesberg respektive Kungsör till Arboga, från Skinnskatteberg och Norberg till Fagersta och från Heby till Sala. Den minskade pendlingen i dessa relationer hänger delvis samman med färre arbetstillfällen i berörda inpendlingskommuner.



MÄLARDALS RÅDET

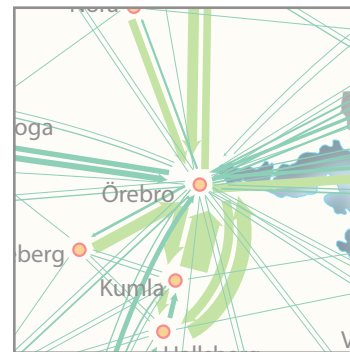






ÖREBRO LÄN

2018



Statistikår: 2018

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

Redovisningsgräns: 50 pendlare

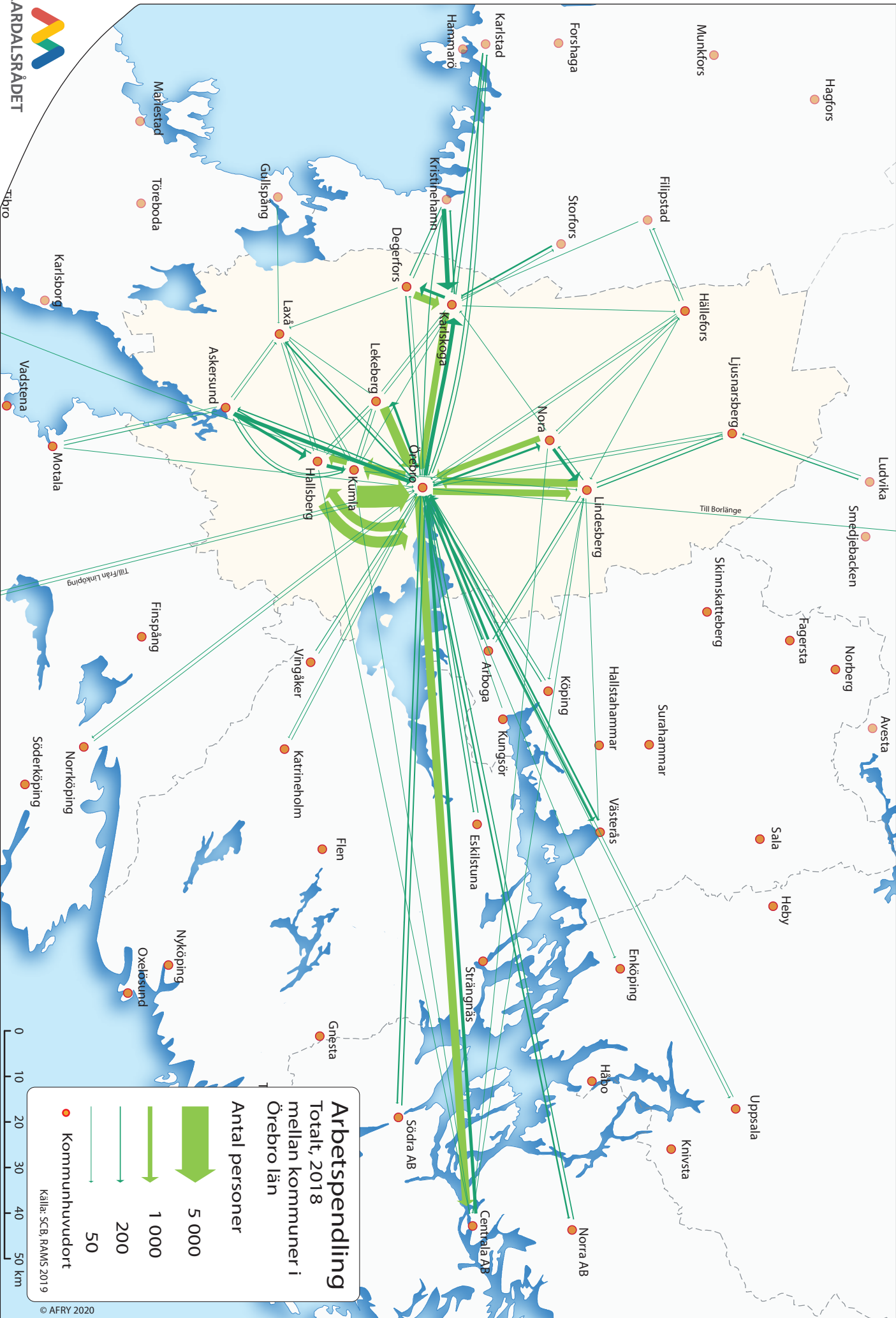
Avståndsgräns: 200 km

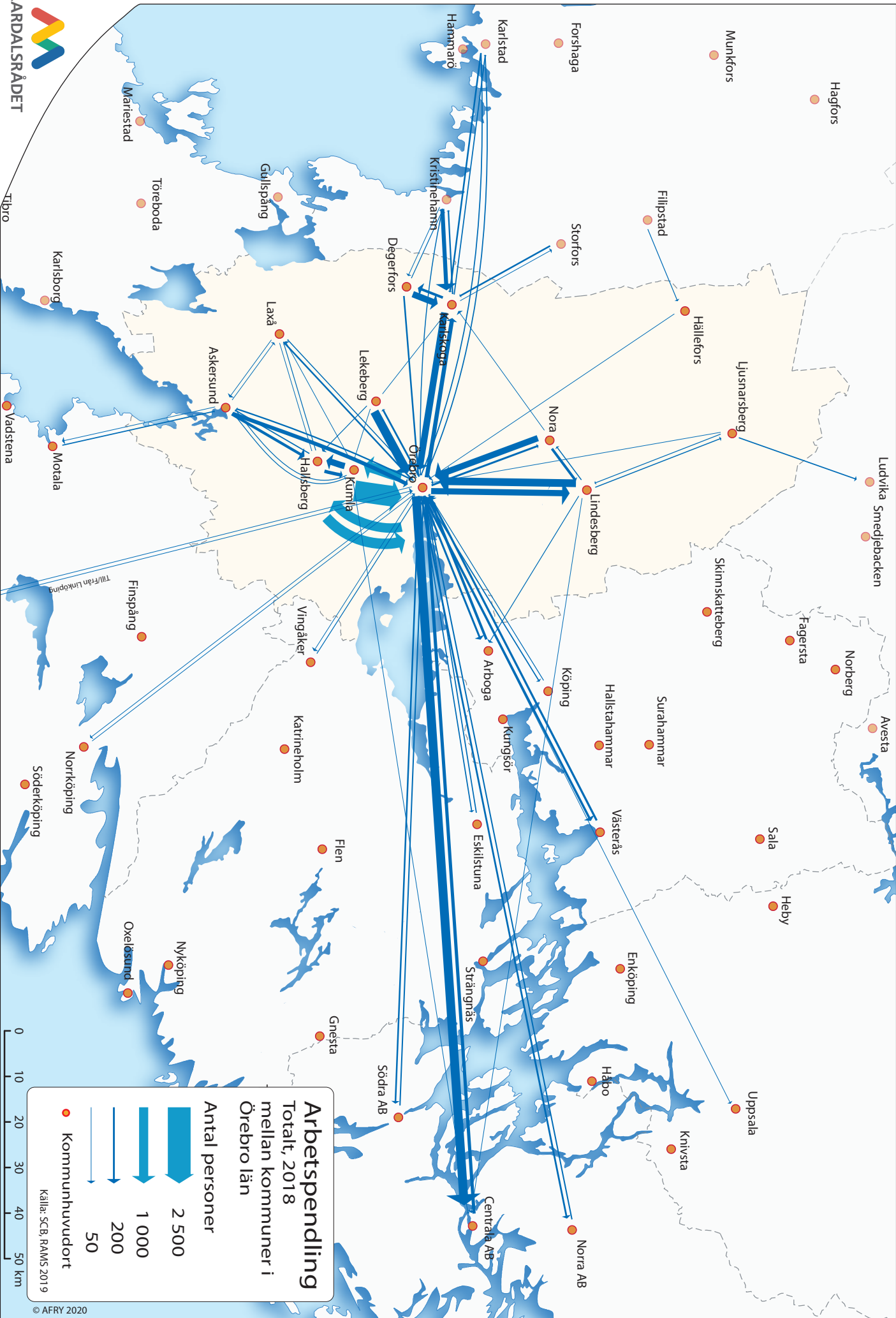
Arbetspendlingen i Örebro län är starkt koncentrerad till och från läns-huvudorten Örebro. Betydande pendling sker också i relationen Örebro-Stockholm.

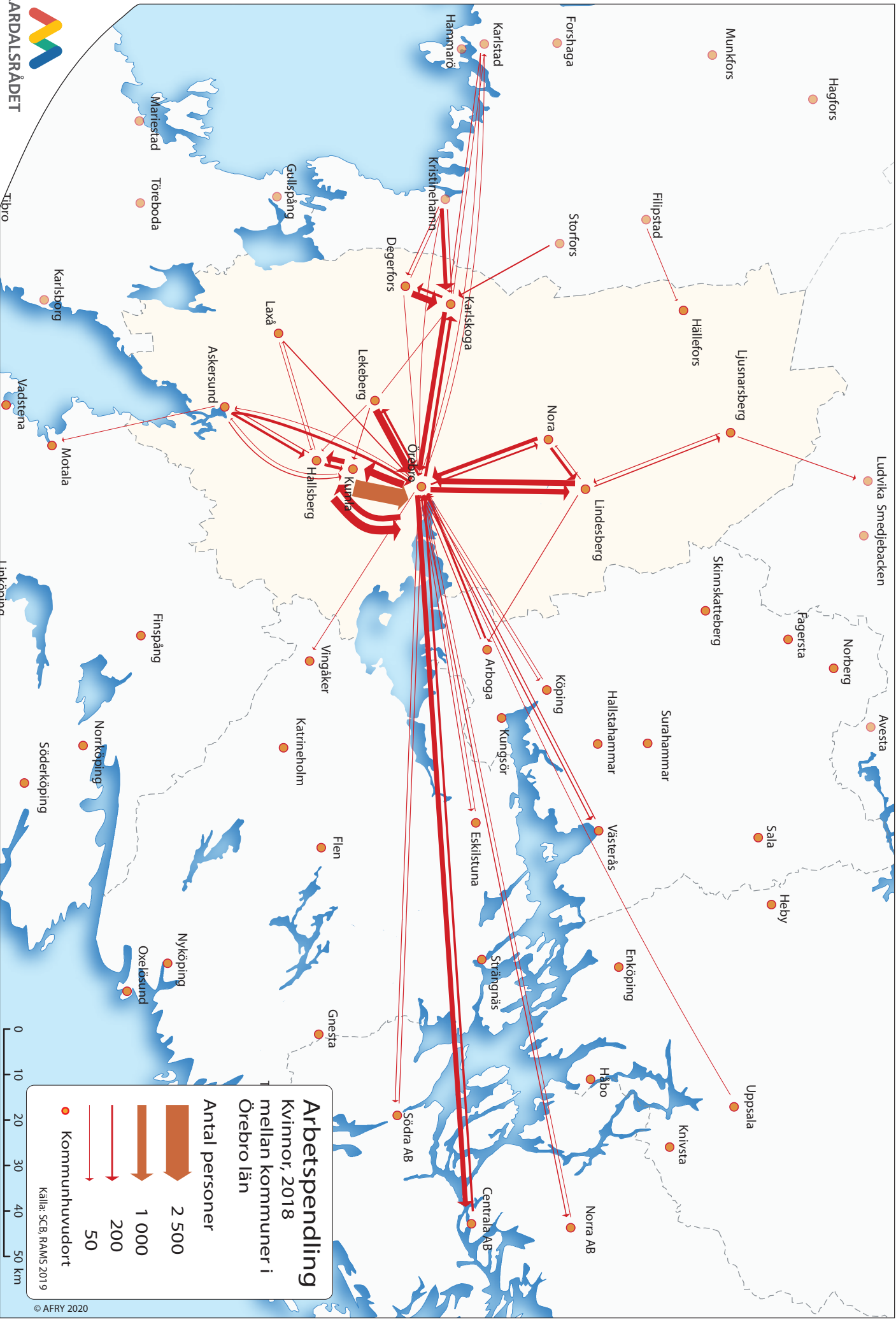
Bergslagsregionen har stora andelar tillverkningsindustri. Särskilt höga andelar har Ljusnarsberg, Filipstad, Hällefors, Lindesberg, Lekeberg och Kumla. Lindesberg, Nora, Lekeberg och Kumla har stor utpendling till den kompletterande arbetsmarknaden Örebro. Ljusnarsberg har av restidsskäl och tradition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

De största procentuella ökningarna i arbetspendling under perioden 1990-2018 har skett från Örebro och ut till omgivande kommuner, bland annat till Köping (+478 %), Eskilstuna (+363 %), Västerås (+282 %) och Lindesberg (+154 %). Betydande arbetspendlingsökning har även skett i relationen Örebro – Stockholm. Procentuellt har pendlingen ökat mer för kvinnor än för män.

Stora procentuella pendlingsökningar har även skett in till Örebro från södra respektive centrala Stockholms län (+170 % resp +127 %), samt från Västerås (+251 %), Köping (+179 %), Karlskoga (+151 %) och Ljusnarsberg (+232 %). Procentuellt har pendlingen ökat mer för kvinnor än för män.

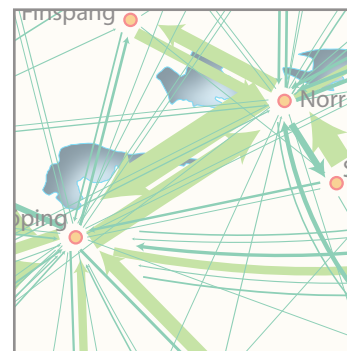






ÖSTERGÖTLANDS LÄN

2018



Statistikår: 2018

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

Redovisningsgräns: 50 pendlare

Avståndsgräns: 200 km

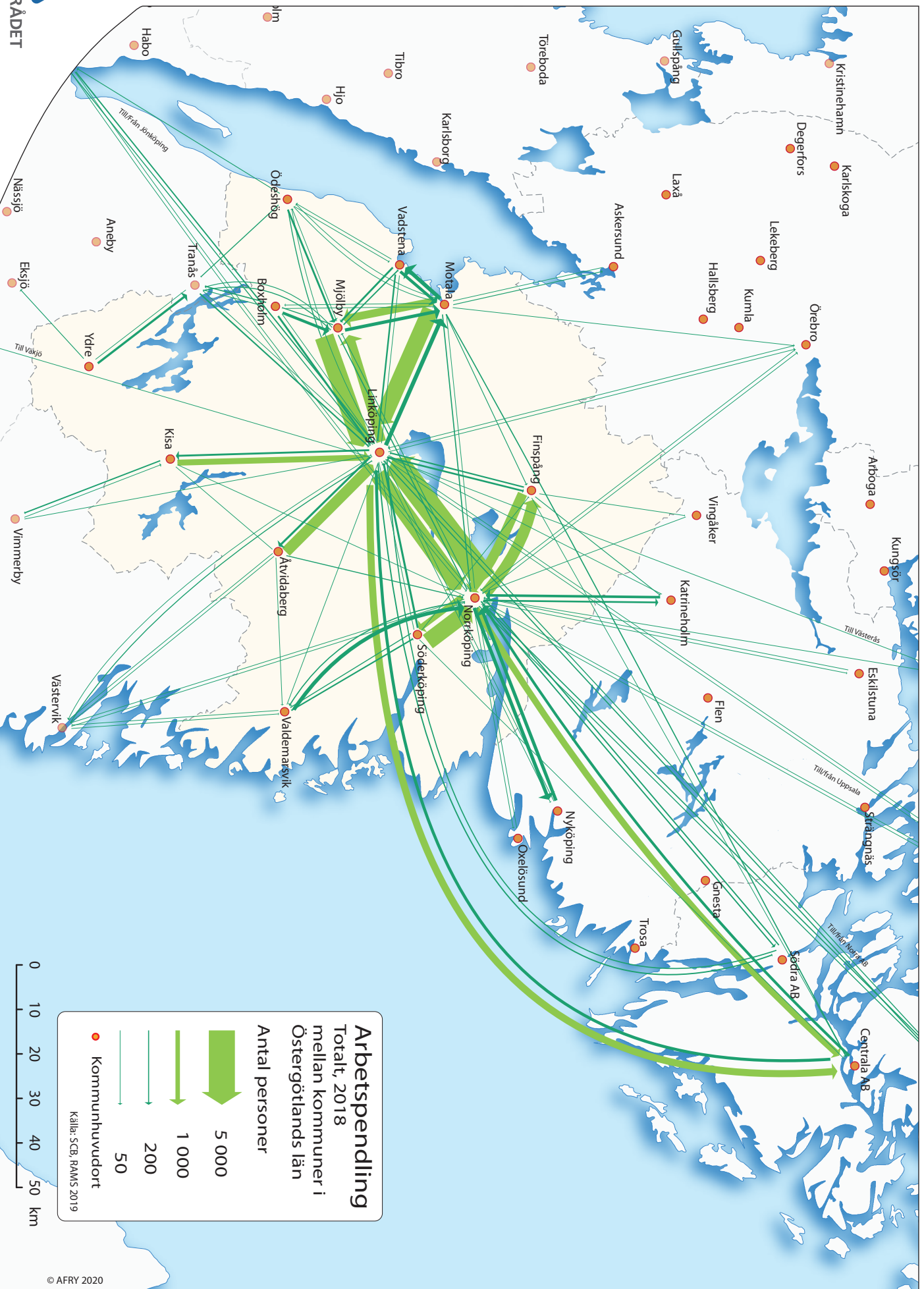
Arbetspendlingen i Östergötlands län är i hög grad inriktad på Linköping och Norrköping. Betydande pendlingsströmmar går också från både Linköping och Norrköping till Stockholm. Liksom i andra delar av Stockholm –Mälarenregionen svarar män för större andel av den mer långväga pendlingen till Stockholm.

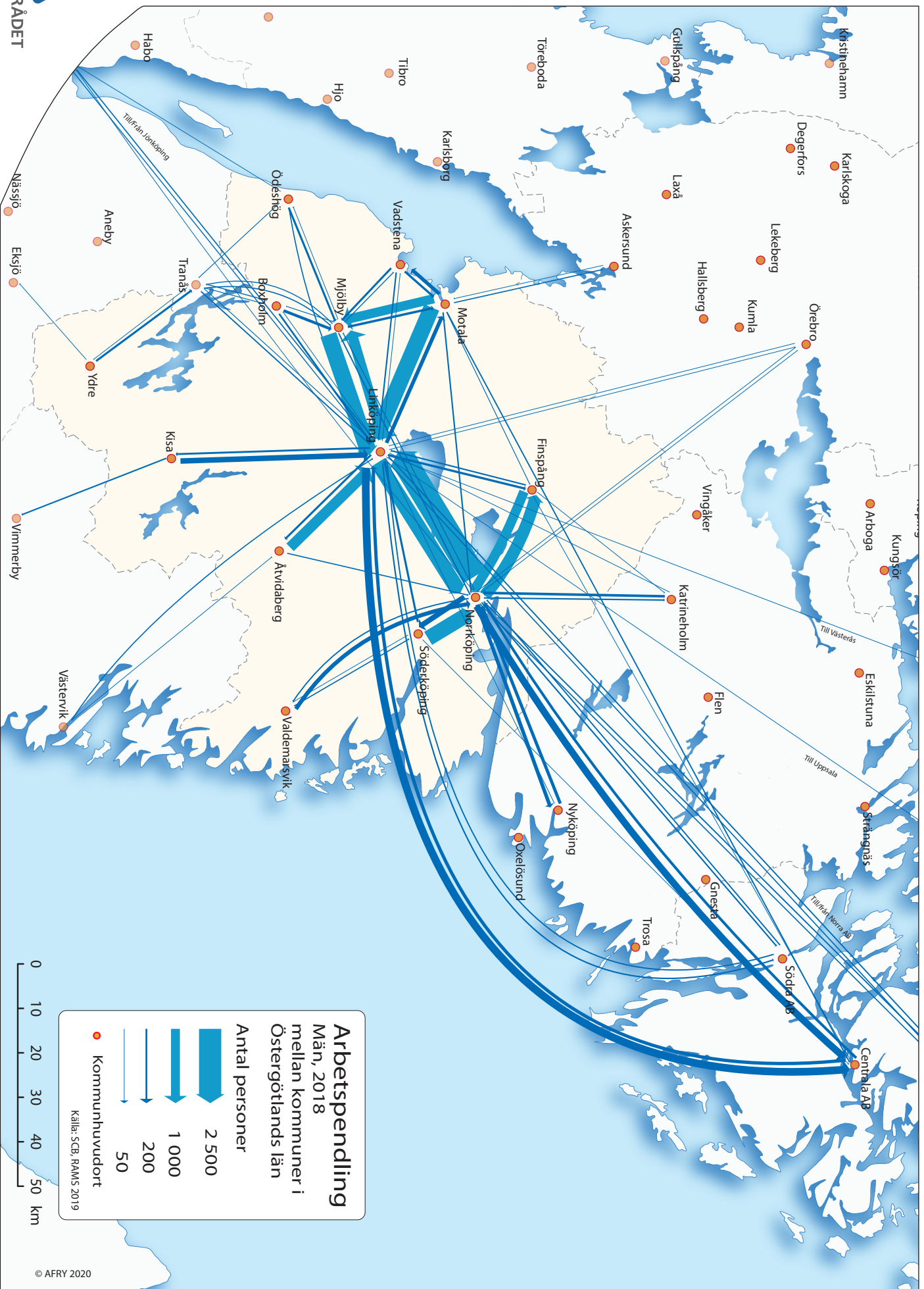
Linköping och Norrköping har genom delvis olika näringsinriktningar goda möjligheter att komplettera varandra. Arbetspendlingen städerna emellan har ökat starkt under perioden 1990-2018 och utvecklingen skapar en allt mer samspelande arbetsmarknad. Därutöver har pendlingen till Linköping ökat starkt från centrala Stockholm och Katrineholm samt söderifrån från Boxholm och Tranås. Även pendlingen till Norrköping har under perioden ökat starkt från centrala Stockholm och Katrineholm.

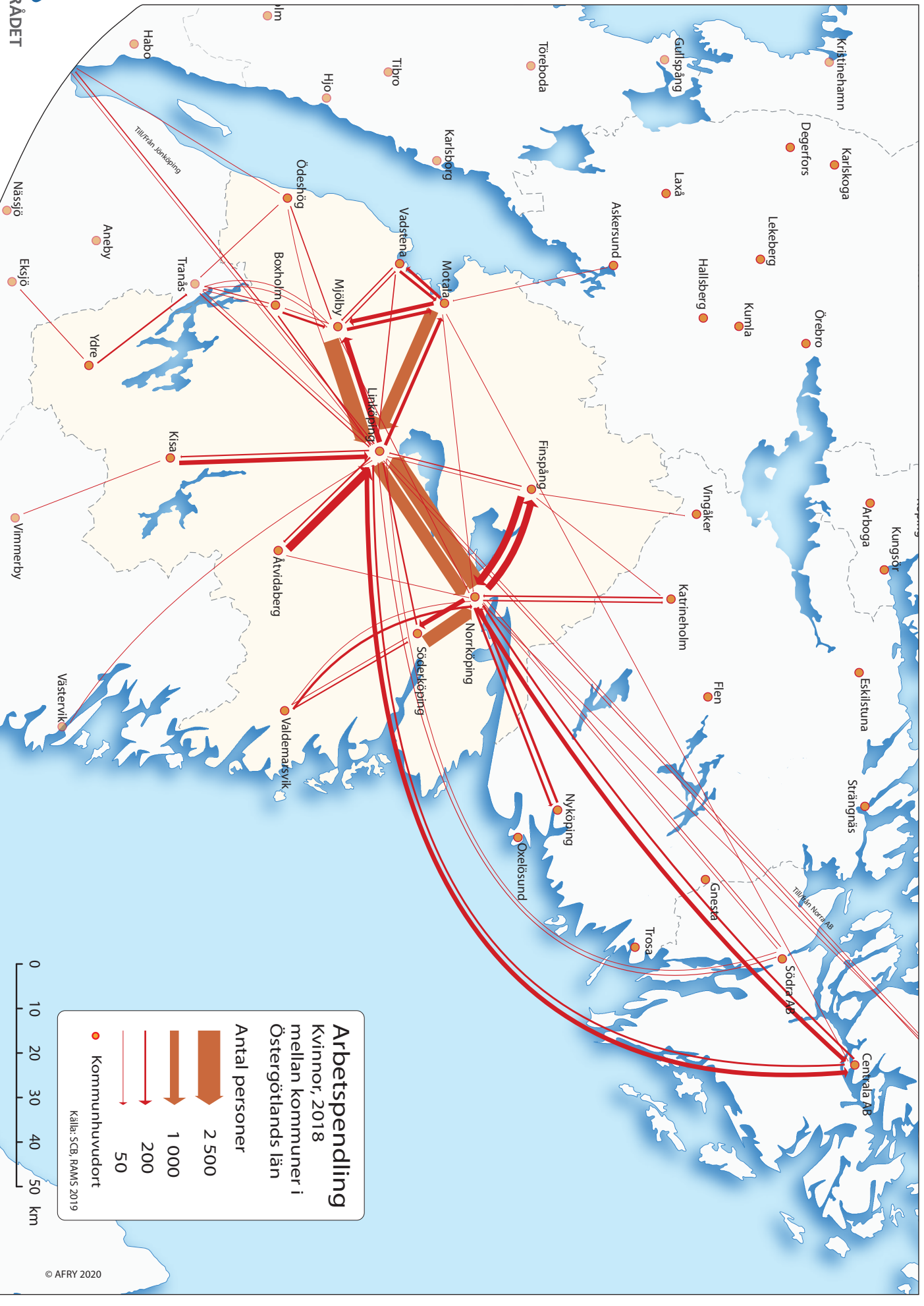
Från Linköping har pendlingen ökat mycket till de omgivande kommunerna Mjölby och Finspång, med drygt 180 procent. Den långväga pendlingen till centrala Stockholm har ökat med 75 procent.

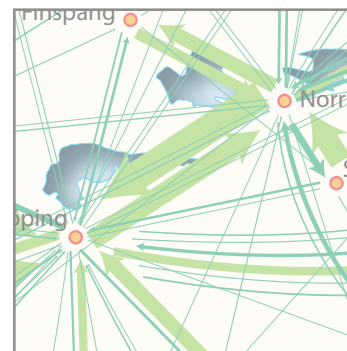
Från Norrköping har pendlingen under perioden 1990-2018, utöver till Linköping, ökat särskilt starkt till Katrineholm (+385 %), Finspång (+292 %) och Nyköping (+268 %). Den långväga pendlingen till centrala Stockholm har ökat med 131 procent. Procentuellt har pendlingen i dessa relationer ökat mest för kvinnor.

Arbetspendlingen från Motala till Linköping och Mjölby har också ökat kraftigt, särskilt för kvinnor.









Statistikår: 2018

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

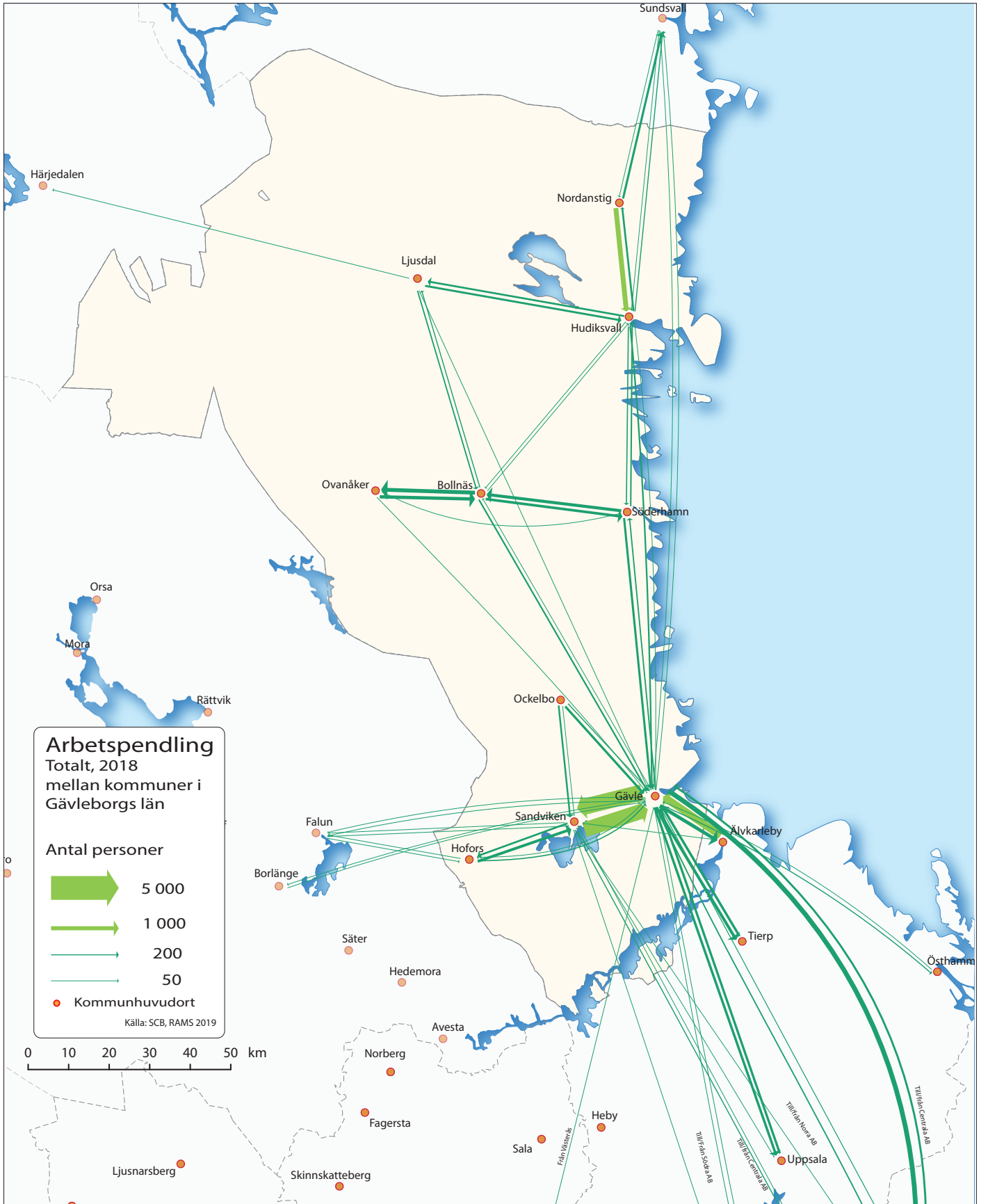
Redovisningsgräns: 50 pendlare

Avståndsgräns: 200 km

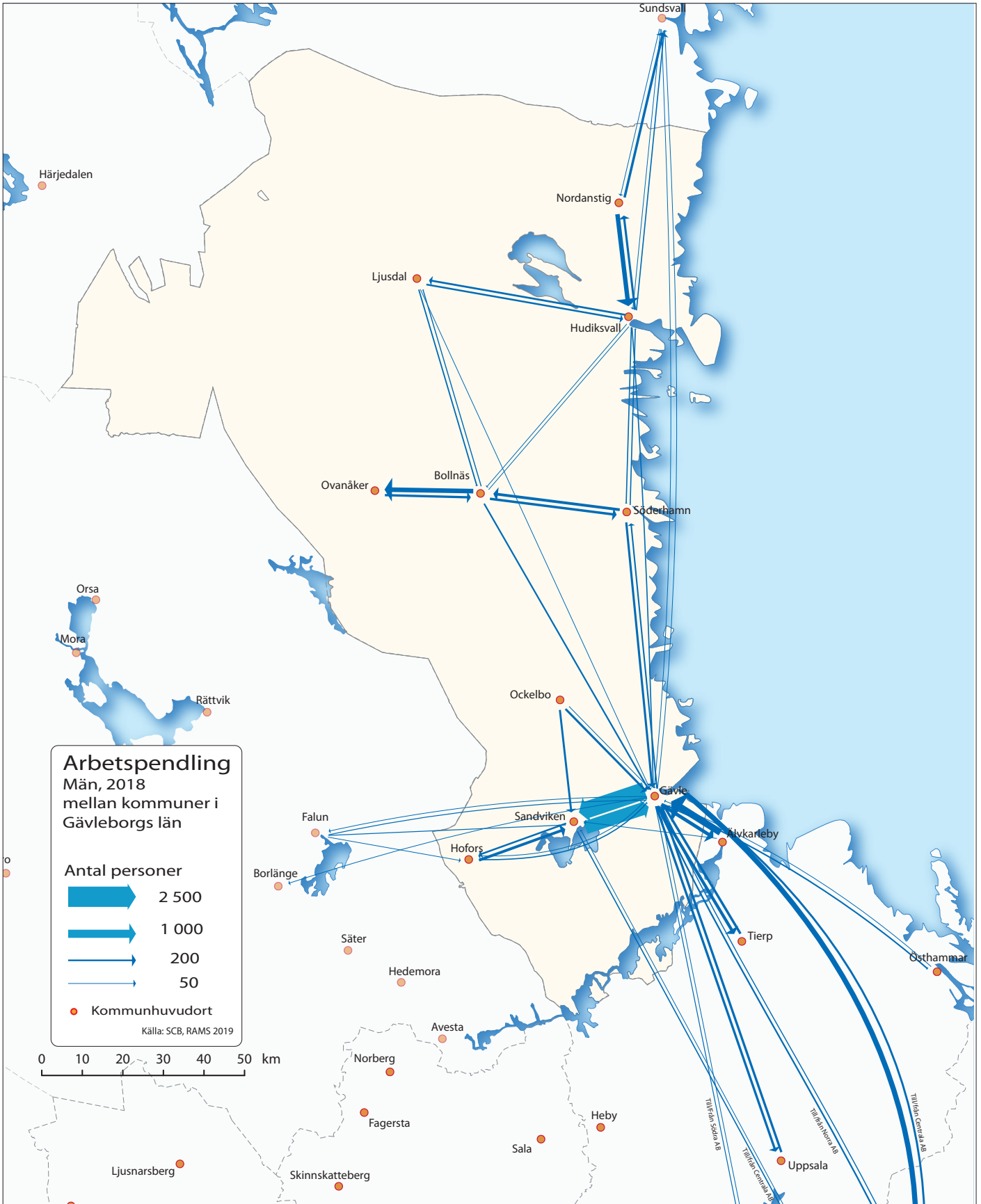
Arbetspendlingen i Gävleborgs län är dels koncentrerad till de tre tvärstråken Gävle – Sandviken – Hofors – Falun/Borlänge, Söderhamn – Bollnäs – Ovanåker och Hudiksvall – Ljusdal. Dels är pendlingen omfattande i nord-sydlig riktning i stråket Stockholm – Uppsala – Tierp – Gävle – Söderhamn – Hudiksvall – Nordanstig – Sundsvall.

Män pendlar generellt mer i längre, länsgränsöverskridande relationer. Vidare pendlar män i påtagligt större utsträckning till kommuner med stor andel tillverkningsindustri, såsom Sandviken och Ovanåker, medan kvinnor i större utsträckning pendlar till regionala centrum och kommuner med stor offentlig sektor, som Gävle och Bollnäs.

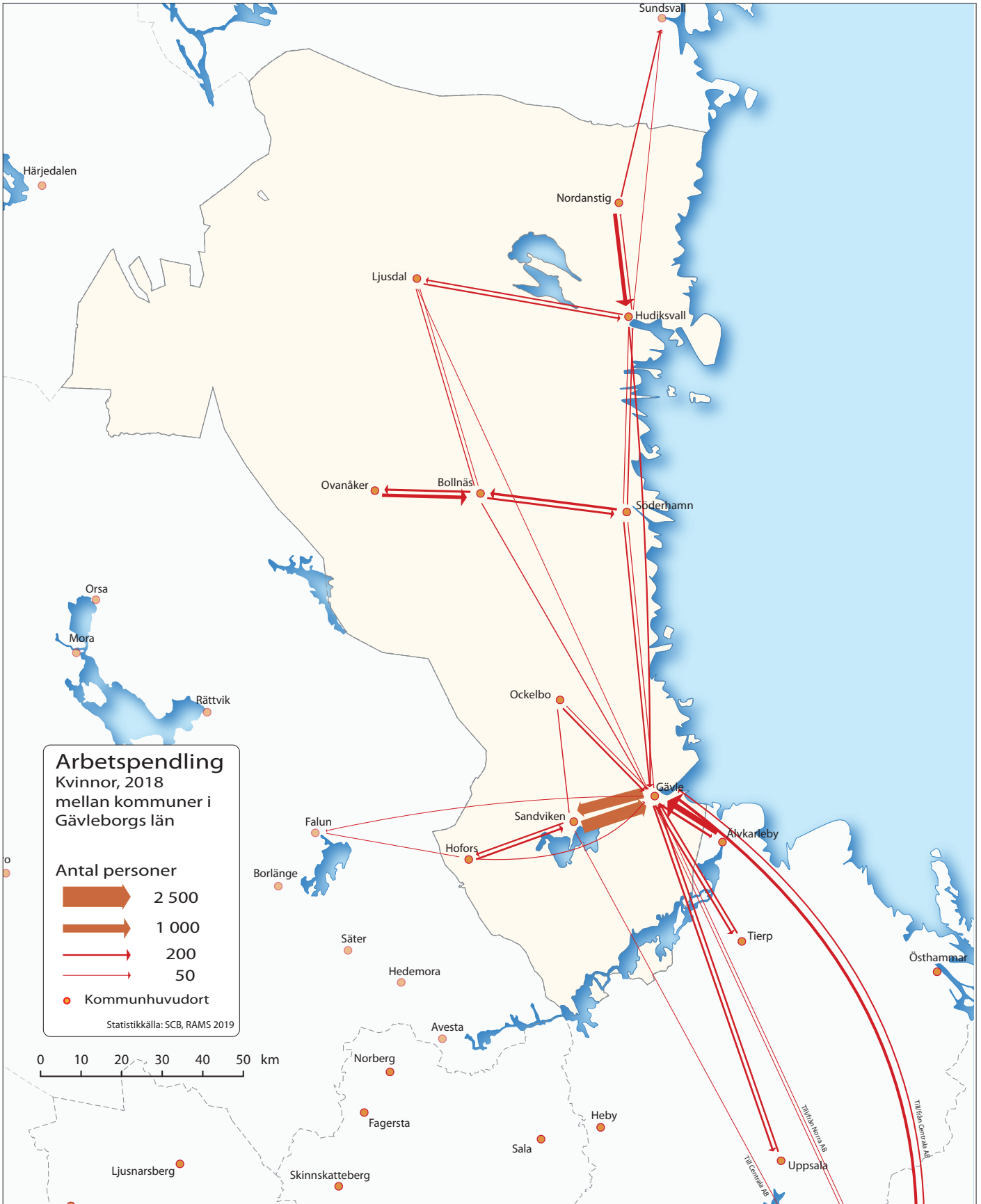
Under perioden 1990-2018 har arbetspendlingen ökat särskilt starkt i delstråket Uppsala – Tierp – Gävle samt i kuststråket från Söderhamn till Hudiksvall respektive från Nordanstig till Gävle. Därtill har pendlingen ökat mycket procentuellt mellan Gävle och Östhammar samt från Gävle, Sandviken respektive Hofors till Borlänge.



© AFRY 2020



© AFRY 2020

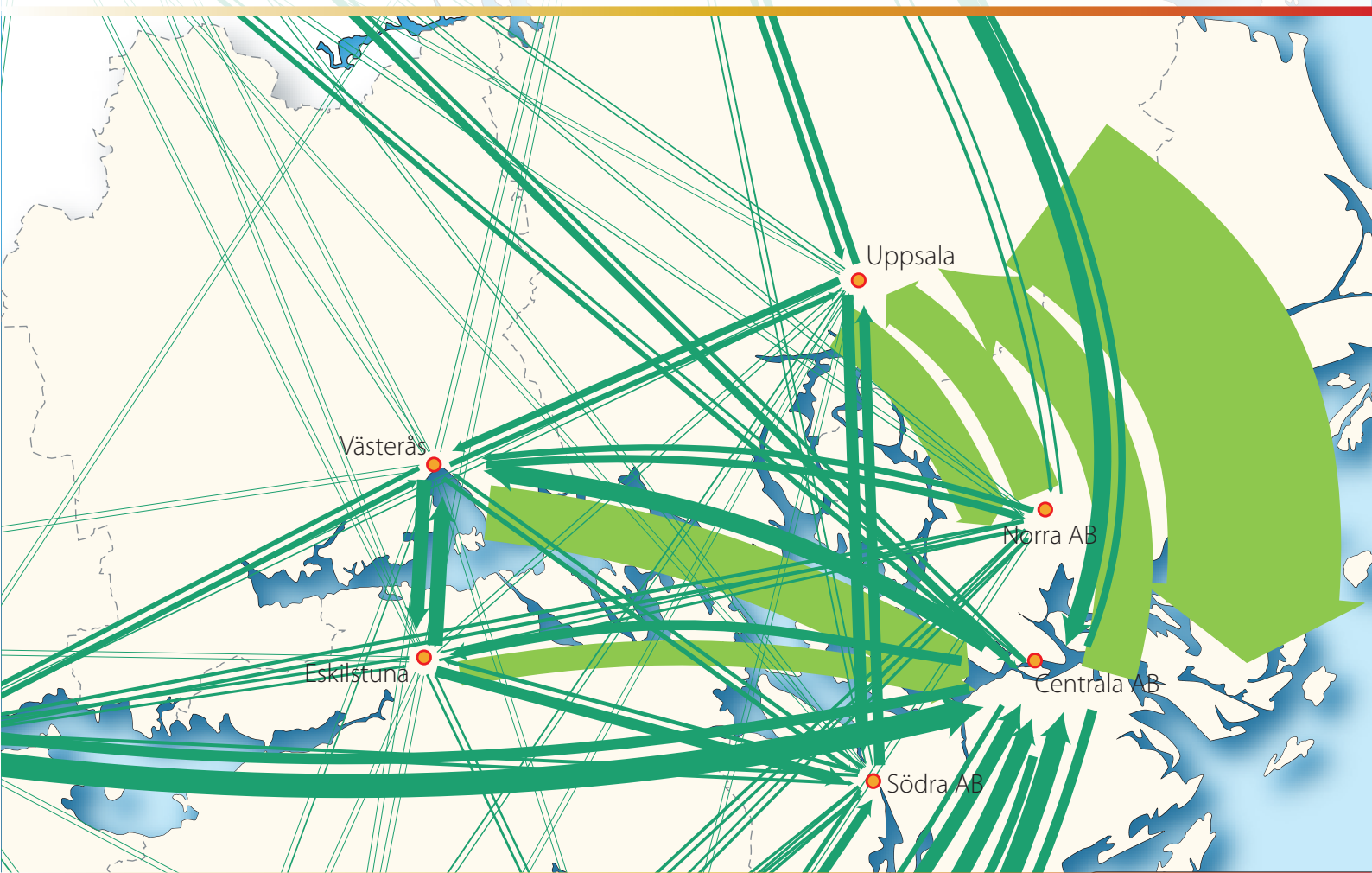


© AFRY 2020

ARBETSPENDLING

MELLAN DE STÖRSTA TÄTORTERNA
I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN

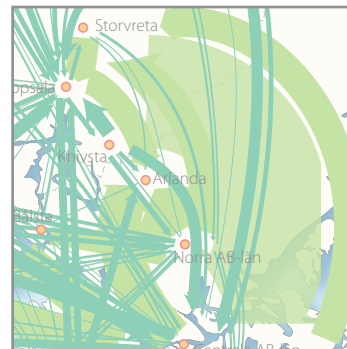
2018



ARBETSPENDLING

MELLAN DE STÖRSTA TÄTORTERNA
I STOCKHOLM-MÄLARREGIONEN

2018



Pendlingsamspelet mellan tätorterna i Stockholm-Mälarenregionen är betydande. För att kartlägga storleken på detta samspel valdes elva tätorter med omland ut. Dessa är:

Uppsala
Nyköping
Eskilstuna
Linköping
Norrköping
Karlstad
Örebro
Västerås
Falun
Borlänge
Gävle

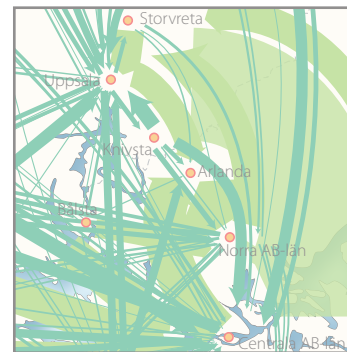
För att illustrera samspelet med orter inom Stockholms län har dessa aggregerats till norra, centrala respektive södra Stockholms län.

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

2018



Statistikår: 2018

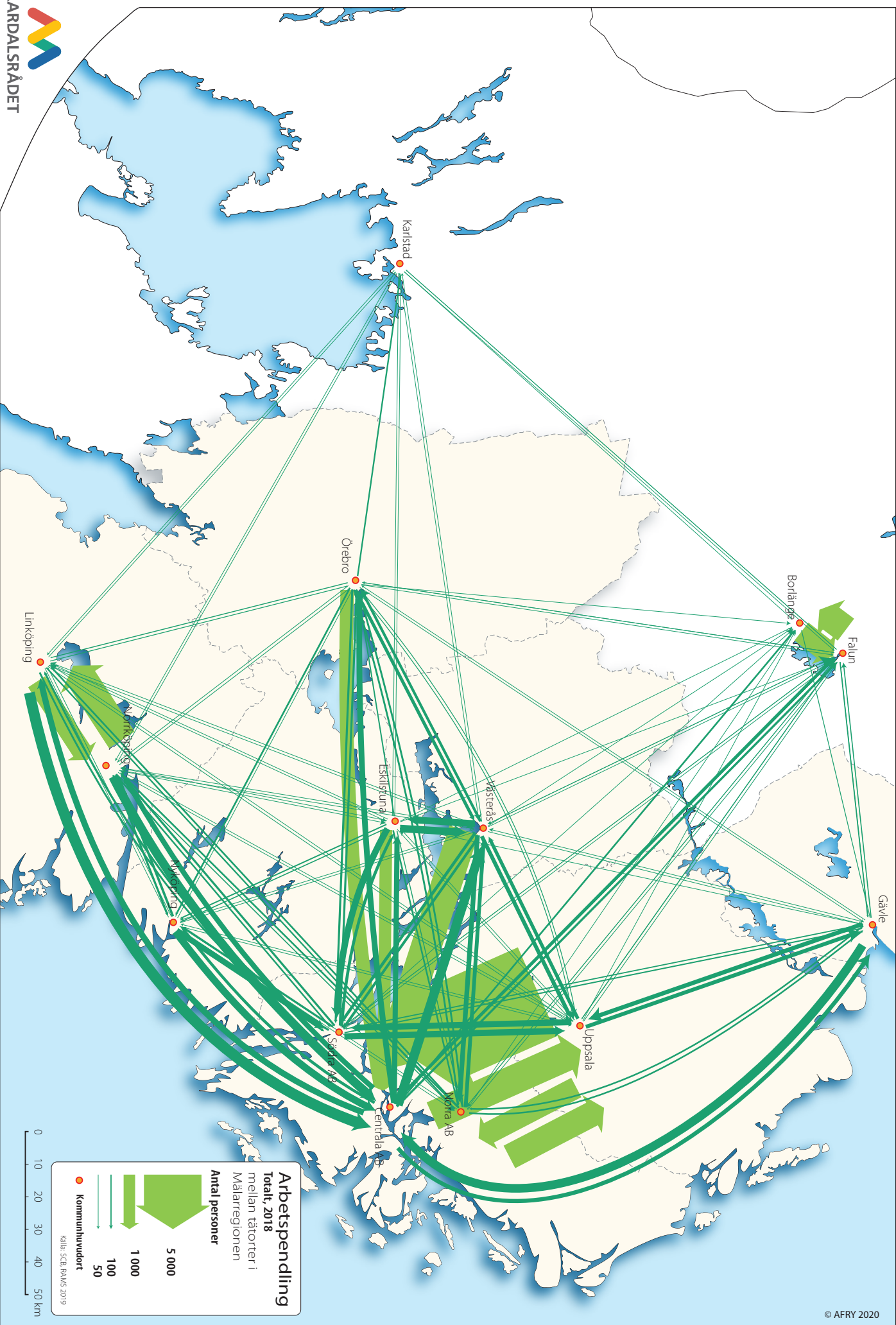
Breddskala: 1 pt motsvarar 100 pendlare

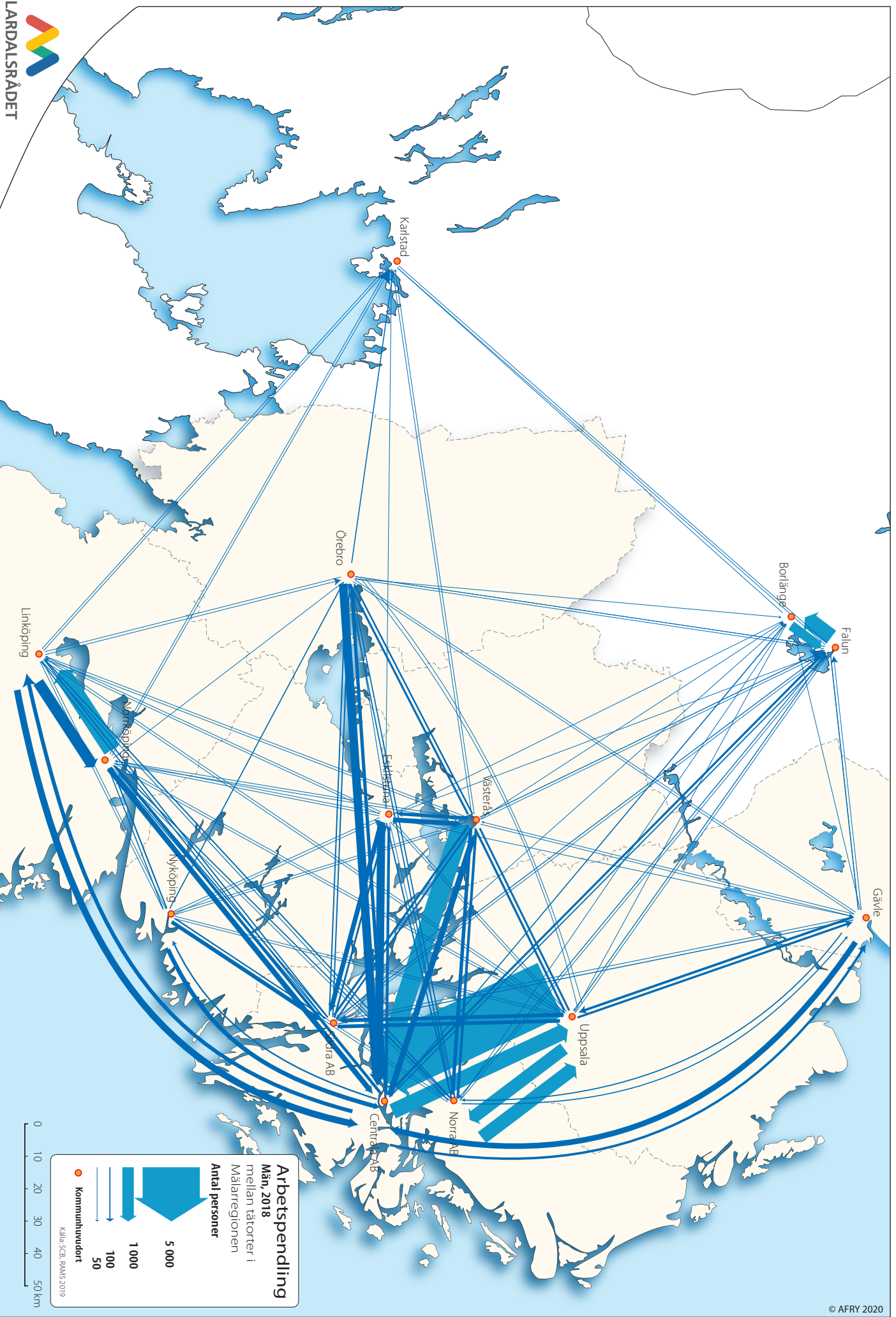
Redovisningsgräns: 0 pendlare (alla pendlare ingår)

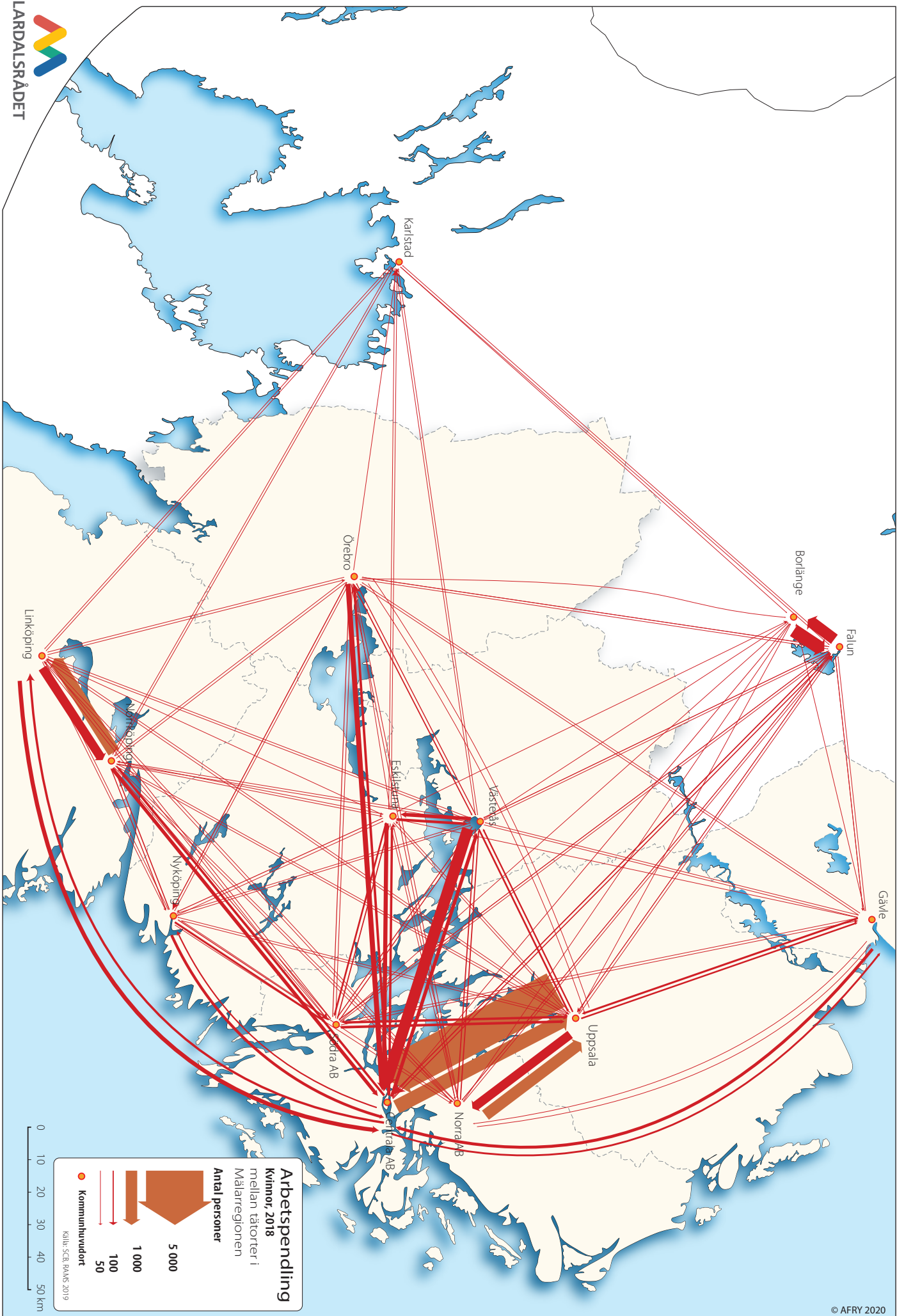
Avståndsgräns: 200 km

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

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



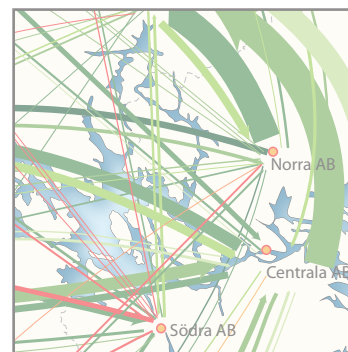




FÖRÄNDRING PENDLING MELLAN STÖRSTA

TÄTORTERNA

2014-2018



Statistikår: 2014 och 2018
Breddskala: 1 pt motsvarar 20 pendlare
Redovisningsgräns: 5 pendlare
Avståndsgräns: 200 km

Arbetspendlingen mellan de största tätorterna har generellt ökat kraftigt mellan åren 2014 och 2018. Den totala pendlingsökningen i absoluta tal är betydligt större för män än för kvinnor. Procentuellt har pendlingen för män respektive kvinnor under perioden ökat i ungefär samma takt med åtta respektive sju procent.

Störst pendlingsökning i absoluta tal har under perioden skett från Uppsala till tätorterna i centrala Stockholms län. Pendlingen har också ökat starkt från Västerås och Örebro till centrala Stockholms län samt från Borlänge till Falun.

Procentuellt sett har pendlingen ökat kraftigt från tätorter i södra Stockholms län till Norrköping (+38 %) och Linköping (+34 %). Pendlingen har också ökat starkt från tätorterna i norra respektive centrala Stockholm till Linköping, med 28 respektive 20 procent, främst för män.

Stora pendlingsökningar har skett Västerås – Uppsala (+31 %) samt från Västerås respektive Nyköping till tätorter i södra Stockholms län (+28 respektive 23 %).

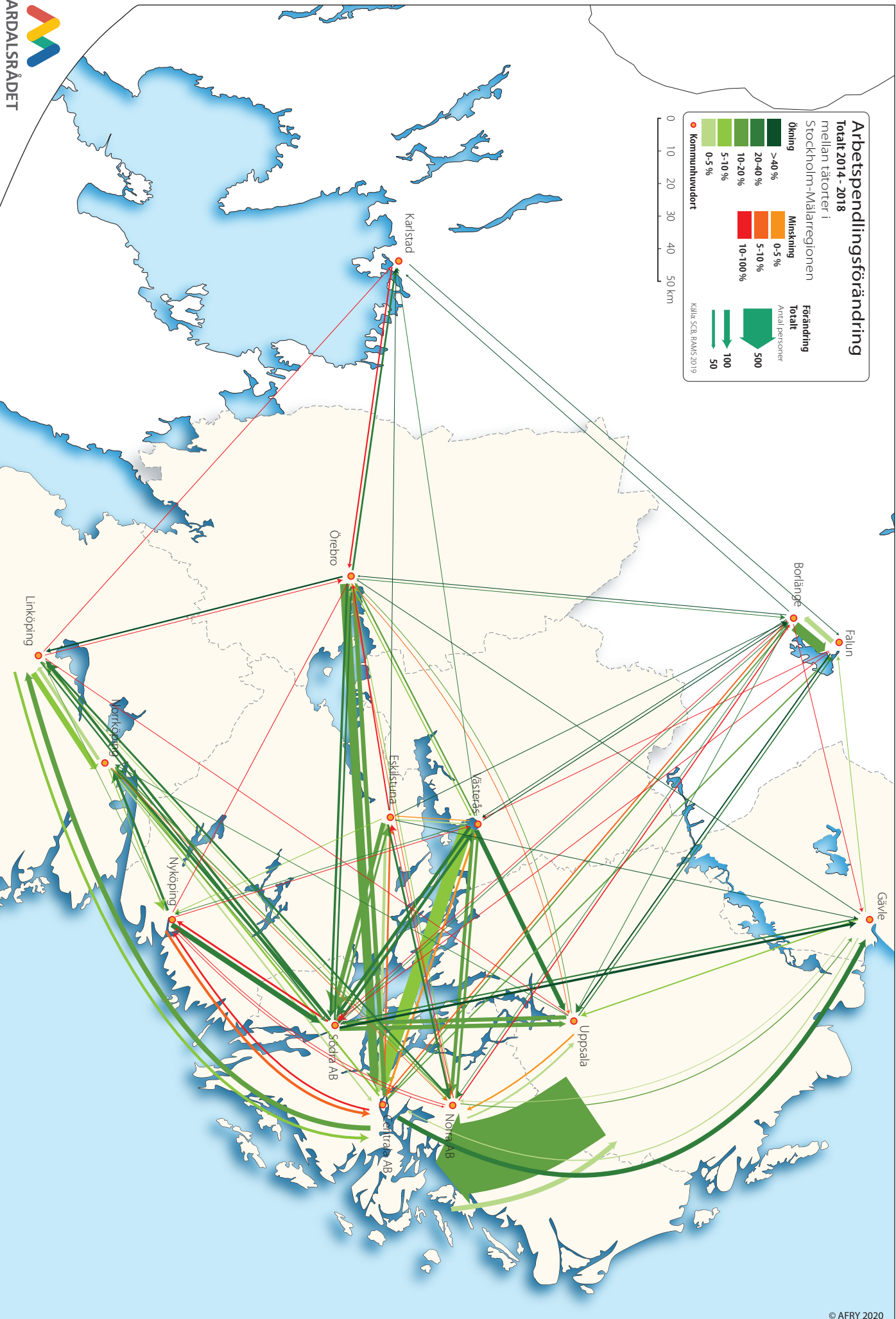
Pendlingen mellan de större tätorterna i stråket södra Stockholm – centrala Stockholm – norra Stockholm – Uppsala – Gävle har ökat i stort sett alla relationer.

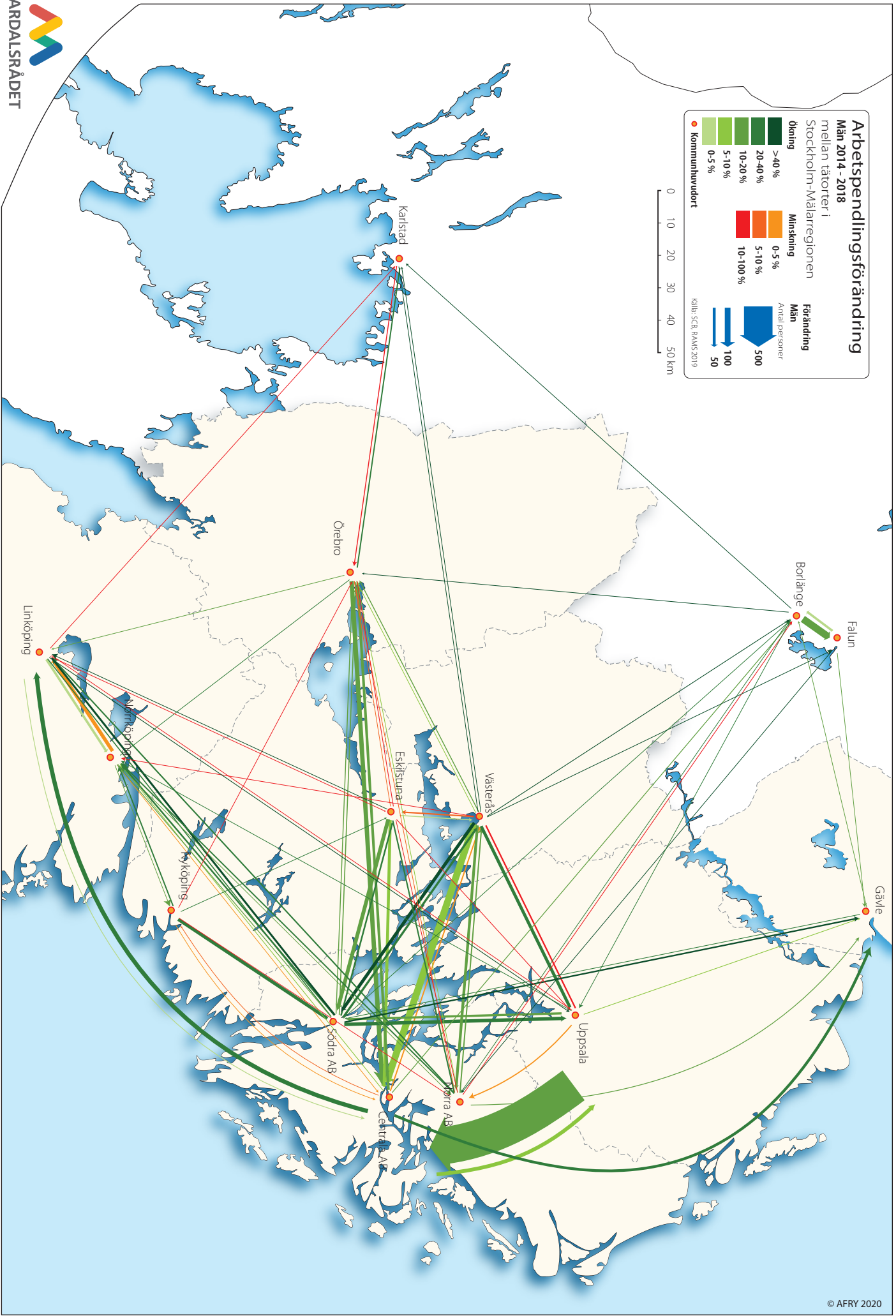
Pendlingen har under perioden minskat mest mellan Nyköping och tätorterna i centrala Stockholms län. Vissa minskningar i pendlingen har även skett i det längre pendlingsflödena mellan Falun/Borlänge och tätorter i Stockholms län. Dessa minskningar är särskilt påtagliga för kvinnor.

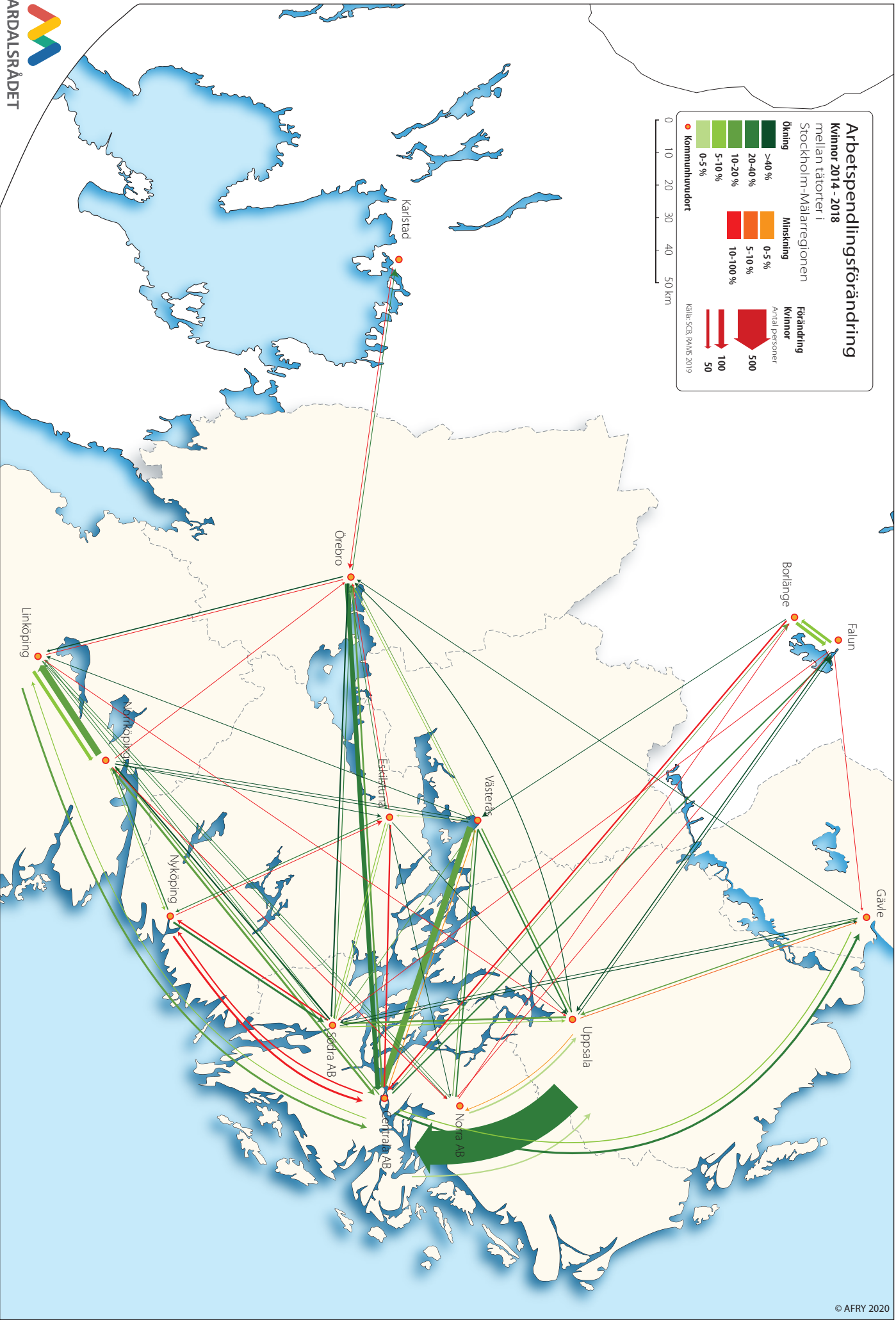
Pendlingen till Örebro från tätorterna Nyköping, Eskilstuna, Karlstad och Linköping har också minskat under den senaste fyraårsperioden.

FÖRÄNDRING ARBETSPENDLING 2014-2018 STÖRSTA TÄTORTERNA

TOTALT



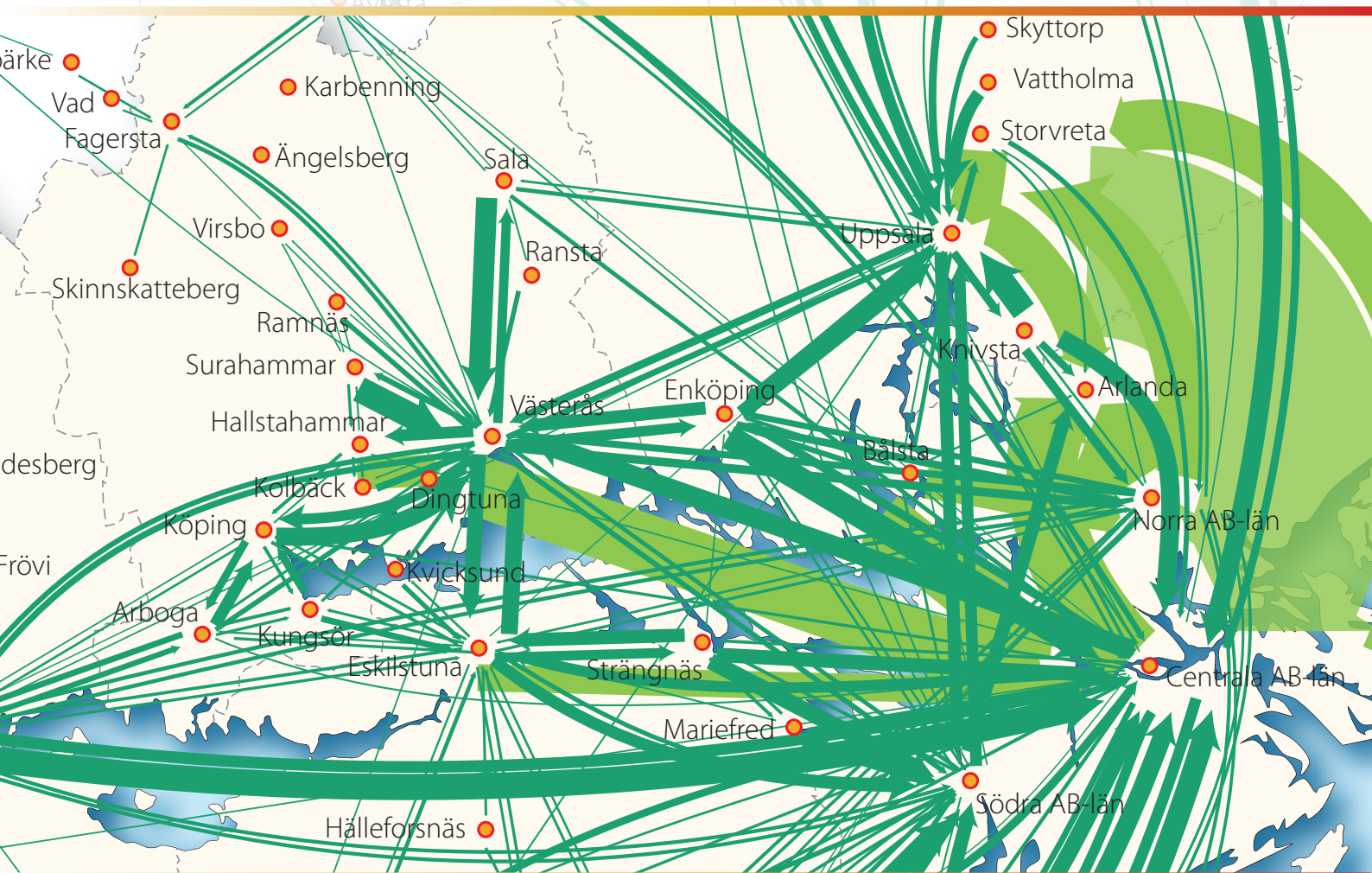




ARBETSPENDLING

MELLAN TÄTORTER I MÄLARDALSTRAFIKEN,
UPPTÅGSTRAFIKEN OCH TÅG I BERGSLAGEN

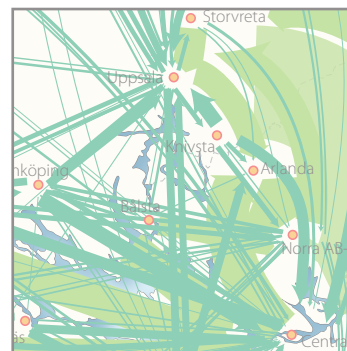
2018



ARBETSPENDLING

MELLAN TÄTORTER I MÄLARDALSTRAFIKEN, UPPTÅGSTRAFIKEN OCH
TÅG I BERGSLAGEN

2018



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

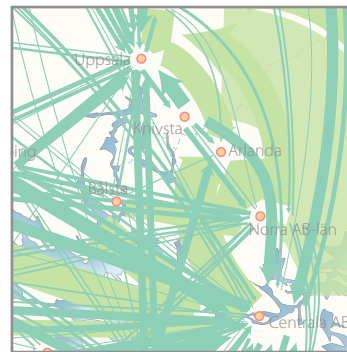
Dingtuna	Gävle	Sala	Vingåker
Hallstahammar	Skinnskatteberg	Ransta	Hallsberg
Surahammar	Frövi	Västerås	Degerfors
Ramnäs	Örebro	Enköping	Kumla
Virso	Kumla	Bålsta	Örebro
Ängelsberg	Hallsberg	Kolbäck	Arboga
Fagersta	Laxå	Kvicksund	Kungsör
Vad	Lindesberg	Eskilstuna	Köping
Söderbärke	Kopparberg	Strängnäs	Knivsta
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 Stockholm 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).

PENGLING MELLAN STATIONSORTER



Statistikår: 2018

Breddskala: 1 pt motsvarar 100 pendlare

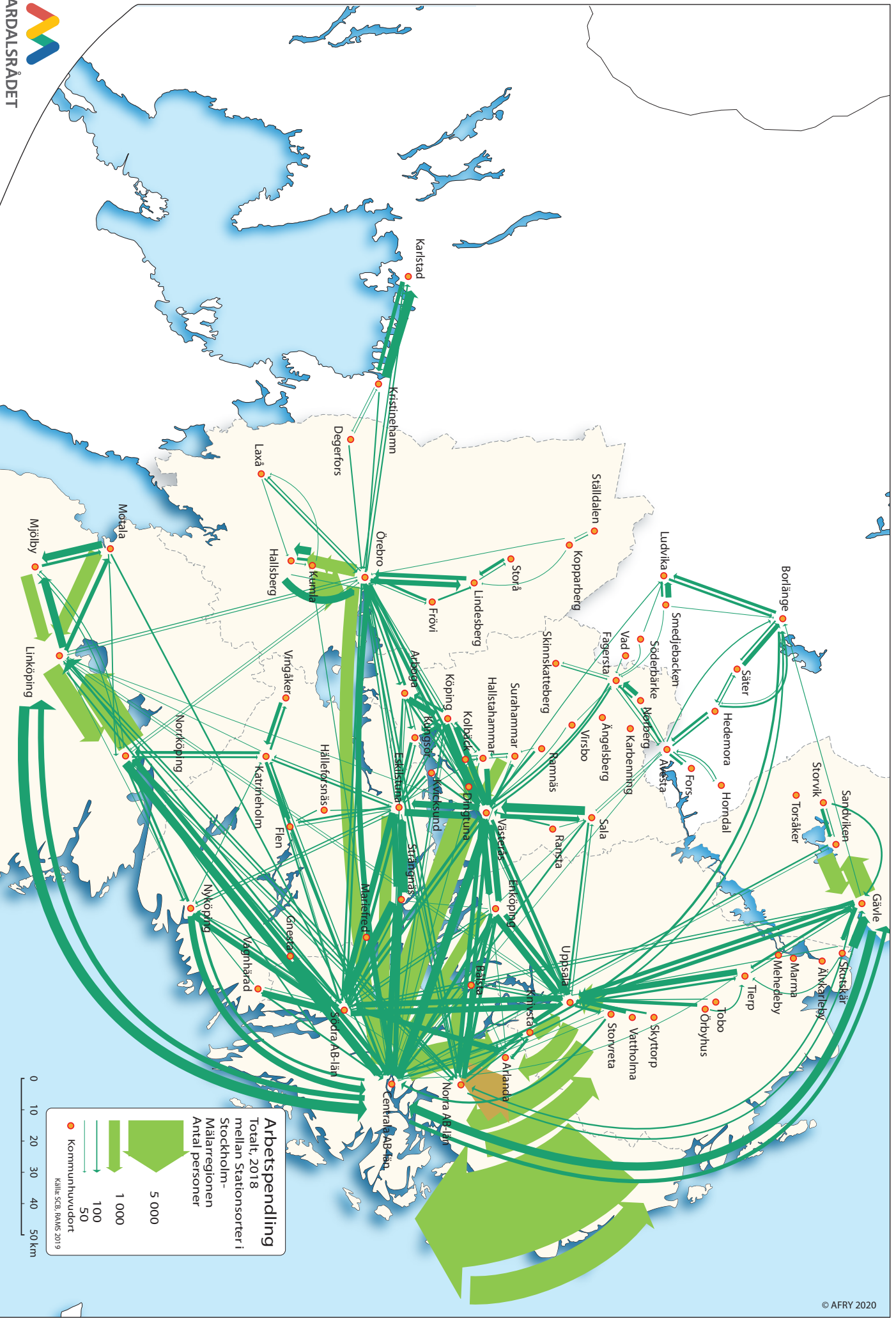
Redovisningsgräns: 50 pendlare

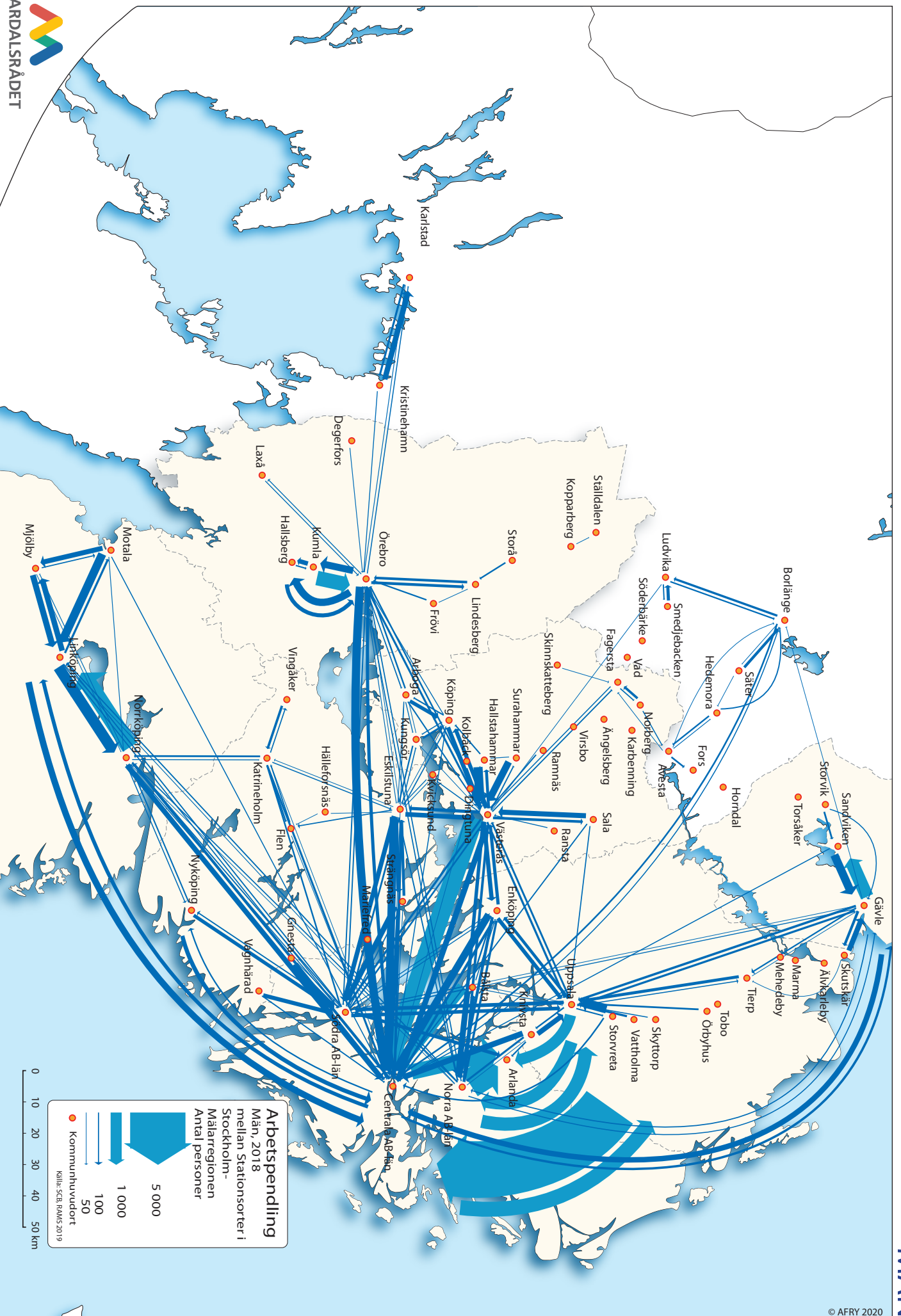
Avståndsgräns: 200 km

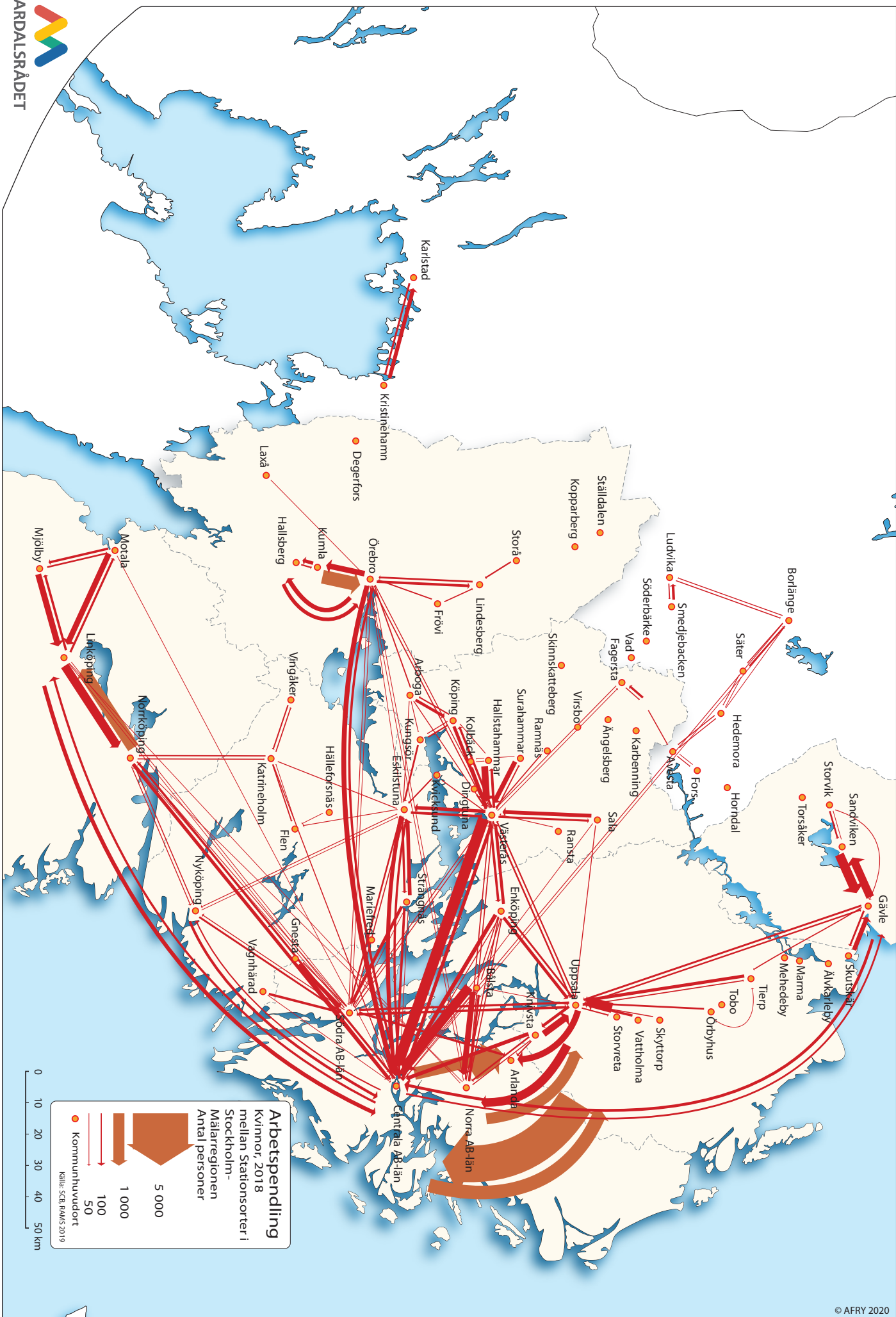
Genomgående sker mycket stor och ökande pendling mellan tätorter i Mälardalen som trafikeras av regionalstågstrafik. Utbyggnaderna av Mälarbanan och Svealandsbanan, norr respektive söder om Mälaren, som genomfördes under slutet av 1990-talet har skapat förutsättningar för ett starkt utvecklat arbetsmarknadssamspel. Utvecklade pendlingsmöjligheter i Stockholm-Mälarenregionen har också bidragit till stark befolkningsutveckling i flera stationsorter norr, väster och söder om Mälaren.

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

Ostkustbanestråket Gävle – Uppsala – Stockholm 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.



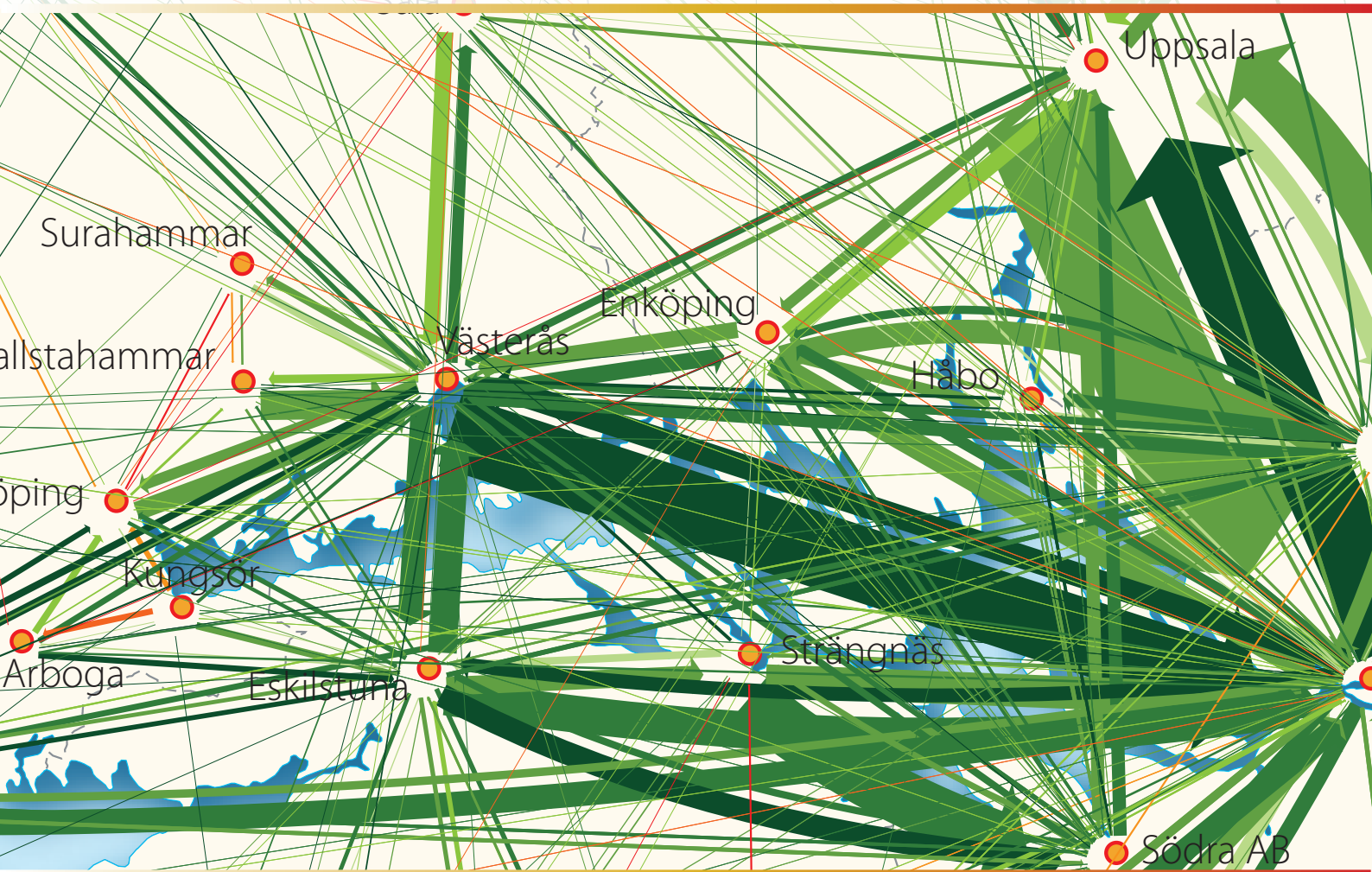




ARBETSPENDLING

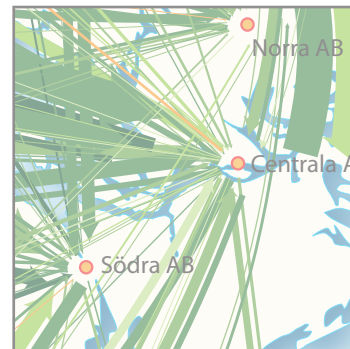
FÖRÄNDRING
MELLANKOMMUNAL
PENDLING

1990-2018



ARBETSPENDLING

FÖRÄNDRING
MELLANKOMMUNAL
PENDLING 1990-2018



Statistikår: 1990 och 2018

Breddskala: 1 pt motsvarar 100 pendlare och även den faktiska förändringen

Redovisningsgräns: 10 pendlare

Avståndsgräns: 200 km

Förändringen i arbetspendling mellan åren 1990 och 2018 har illustrerats nedan i tre 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 1990-2018

Under perioden 1990-2018 har arbetspendlingen ökat kraftigt i Stockholm – Mälarenregionen, främst beroende på att den nyetablerade regionalstågtrafiken möjliggör avsevärt längre pendlingsreslängder inom acceptabel restid.

Utbyggnaden av Svealandsbanan, som började trafikeras 1997, har inneburit att arbetsmarknadssamspelen 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.

Utbygganden av Mälärbanan, 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 samt sampelet mellan Uppsala, Gävle och Tierp.

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 1990-2018 ökat betydligt mer än bland män, procentuellt sett.

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

Generellt sett har stora pendlingsökningar skett till läns- och utbildningscentra. Betydande pendlingsökningar har också skett från länshuvudorter i storregionen, exempelvis Örebro, Linköping och Västerås, till centrala Stockholms län.

MINSKNING

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

ÖKNING MED ÖVER 200 PROCENT

De mest markanta ökningarna i arbetspendling under perioden har skett i relationerna Eskilstuna – Södra Stockholms län samt centrala Stockholms län till Eskilstuna. Därtill har pendlingen Västerås – Enköping och Västerås till centrala Stockholms län ökat mycket starkt, liksom pendlingen från centrala Stockholms län till Västerås och Västerås – Eskilstuna.

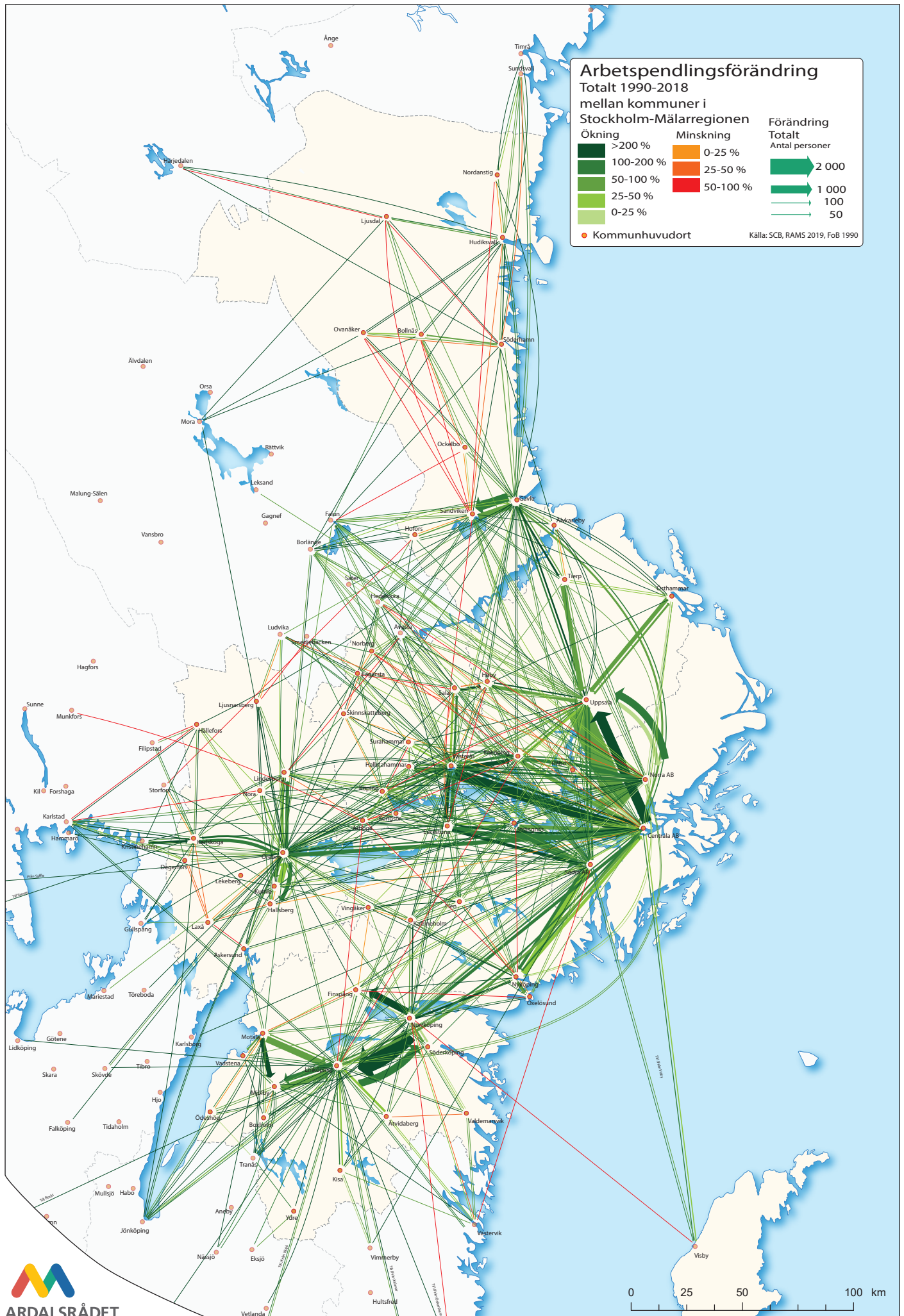
Vidare har pendlingen ökat mycket kraftigt Stockholm till Uppsala, samt från Norrköping till de tre omgivande kommunerna Linköping, Finspång och Nyköping samt därtill i relationen Motala – Mjölby.

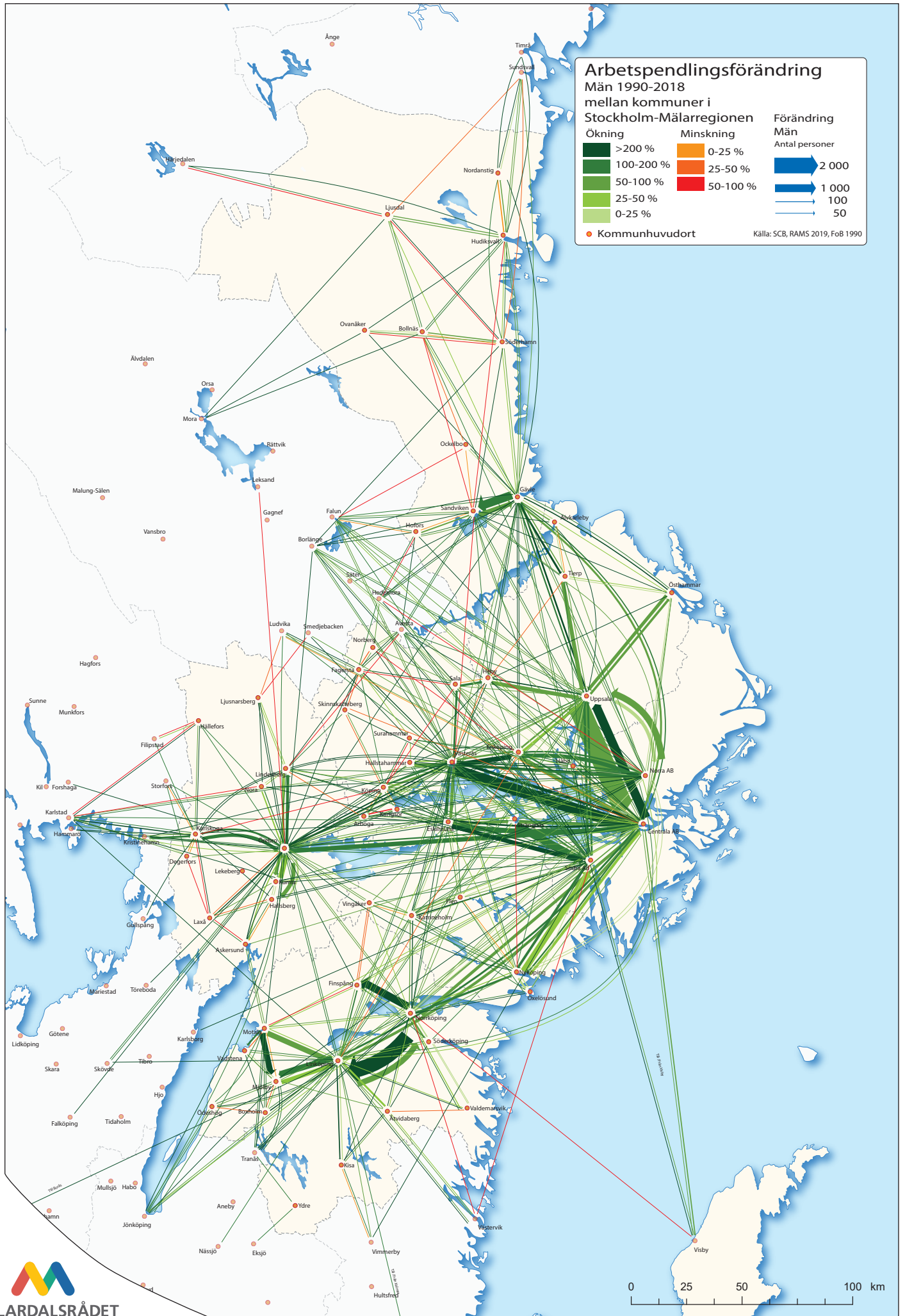
Stora procentuella öknings i arbetspendlingen avseende något mindre flöden i absoluta tal, har 1990-2018 även skett i ett stort antal relationer i Östra Mellansverige.

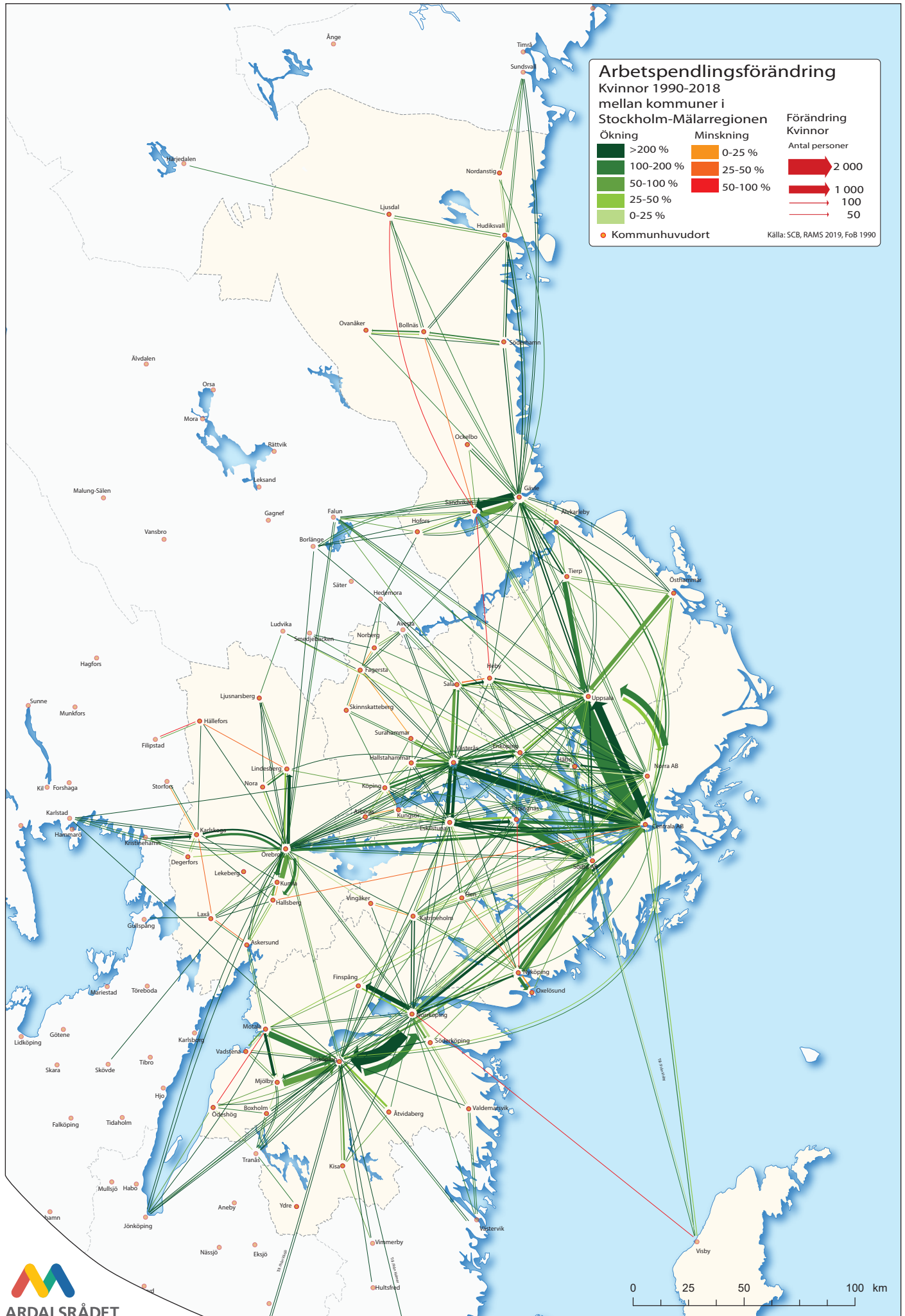
- I den södra delen av Stockholm-Mälardalen har pendlingen ökat kraftigt i bland annat relationerna Norrköping – Katrineholm samt Katrineholm till Södra Stockholms län. Relationen Boxholm – Linköping har också ökat starkt.
- I den västra delen av regionen har mycket stora procentuella öknings skett bland annat från Örebro till Eskilstuna, Köping och Västerås, från Västerås till Örebro, från Arboga till Eskilstuna samt från Eskilstuna till Köping.
- I stråket Sundsvall – Hudiksvall – Söderhamn – Gävle – Tierp – Uppsala har, särskilt för kvinnor, skett en kraftig ökning av arbetspendlingen. Detsamma gäller tvärstråket Gävle – Sandviken – Falun/Borlänge.

Generellt har kvinnors arbetspendling under perioden 1990-2018 ökat betydligt mer än bland män, procentuellt sett. Det gäller bland annat i hög grad för ovan nämnda pendlingsökningar kopplade till Örebro respektive kopplade till Västerås, samt den kraftigt ökade pendlingen till Heby från Sala och Uppsala. Kvinnor svarar även för relativt större arbetspendlingsökning i relationen Norrköping – Linköping.

Den ökade arbetspendlingen från Stockholm till Uppsala är ganska jämnt fördelad mellan män och kvinnor. Män står för större andelar av pendlingsökningarna från Eskilstuna och Katrineholm till södra Stockholms län.

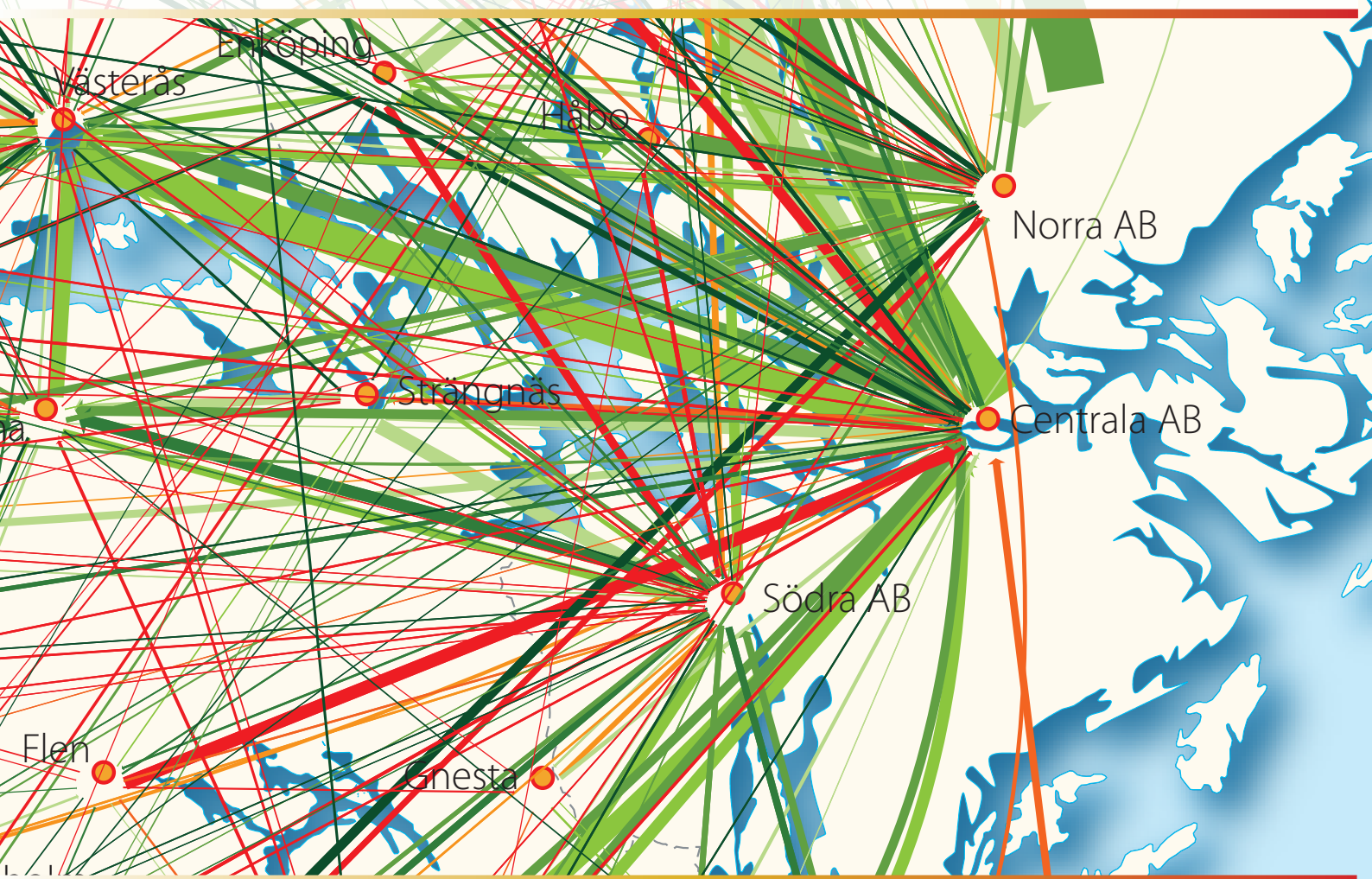






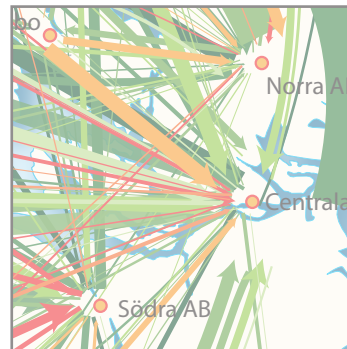
ARBETSPENDLING

2014-2018



ARBETSPENDLING

FÖRÄNDRING
MELLANKOMMUNAL
PENDLING 2014-2018



Statistikår: 2012 och 2014

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

Redovisningsgräns: 5 pendlare

Avståndsgrens: 200 km

Förändringen i arbetspendling mellan åren 2014 och 2018 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 2014 och 2018 är hämtad från SCB:s RAMS. (RAMS 2012/2014)

FORTSATT PENDLINGSÖKNING DE SENASTE FYRA ÅREN

Generellt har arbetspendlingen ökat i väsentlig grad under den senaste fyraårsperioden. Minskning av pendlingen i vissa relationer framträder dock tydligare under denna period jämfört med under den längre artonårsperioden 1990-2018.

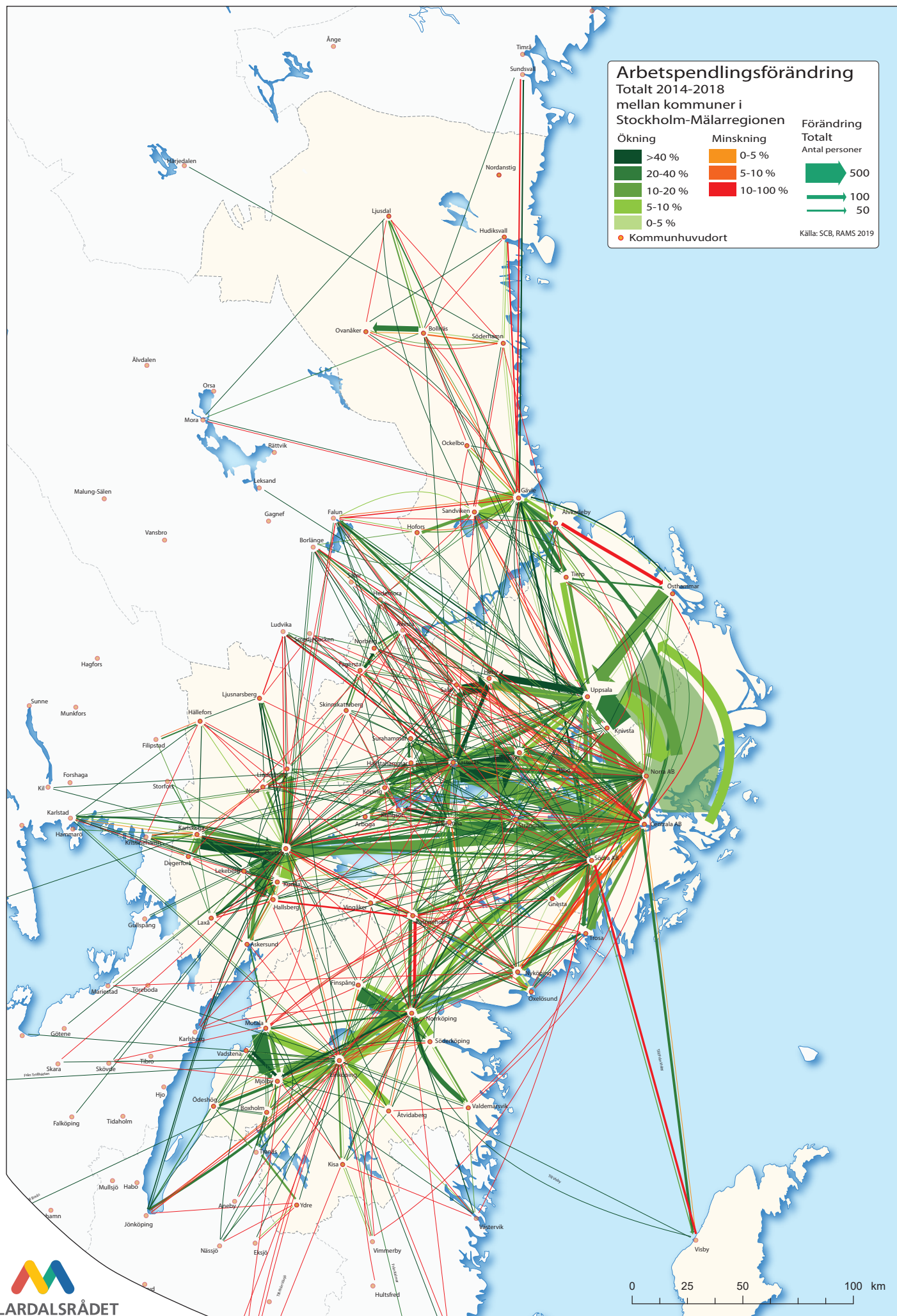
Pendlingen har mellan 2014 och 2018 generellt ökat mycket till läns- och utbildningscentrumen Uppsala, Stockholm, Västerås, Örebro och Linköping/Norrköping. Därtill framträder en stor pendlingsökning från Västerås till Enköping, särskilt för män, respektive från Sala och Uppsala till Heby.

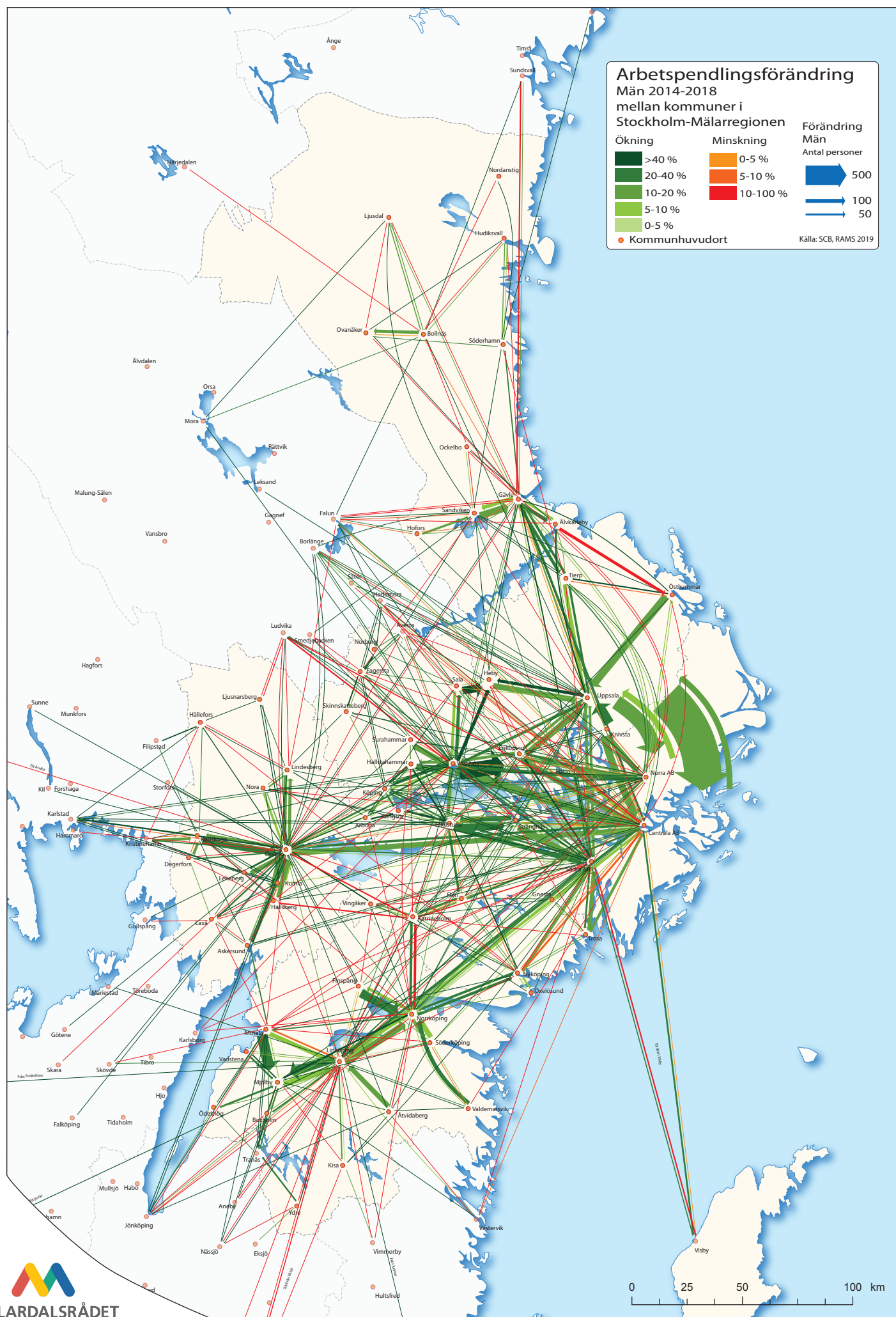
Till de flöden som minskat mest under fyraårsperioden hör Älvkarleby – Östhammar, Hallsberg – Katrineholm respektive Norrköping – Katrineholm.

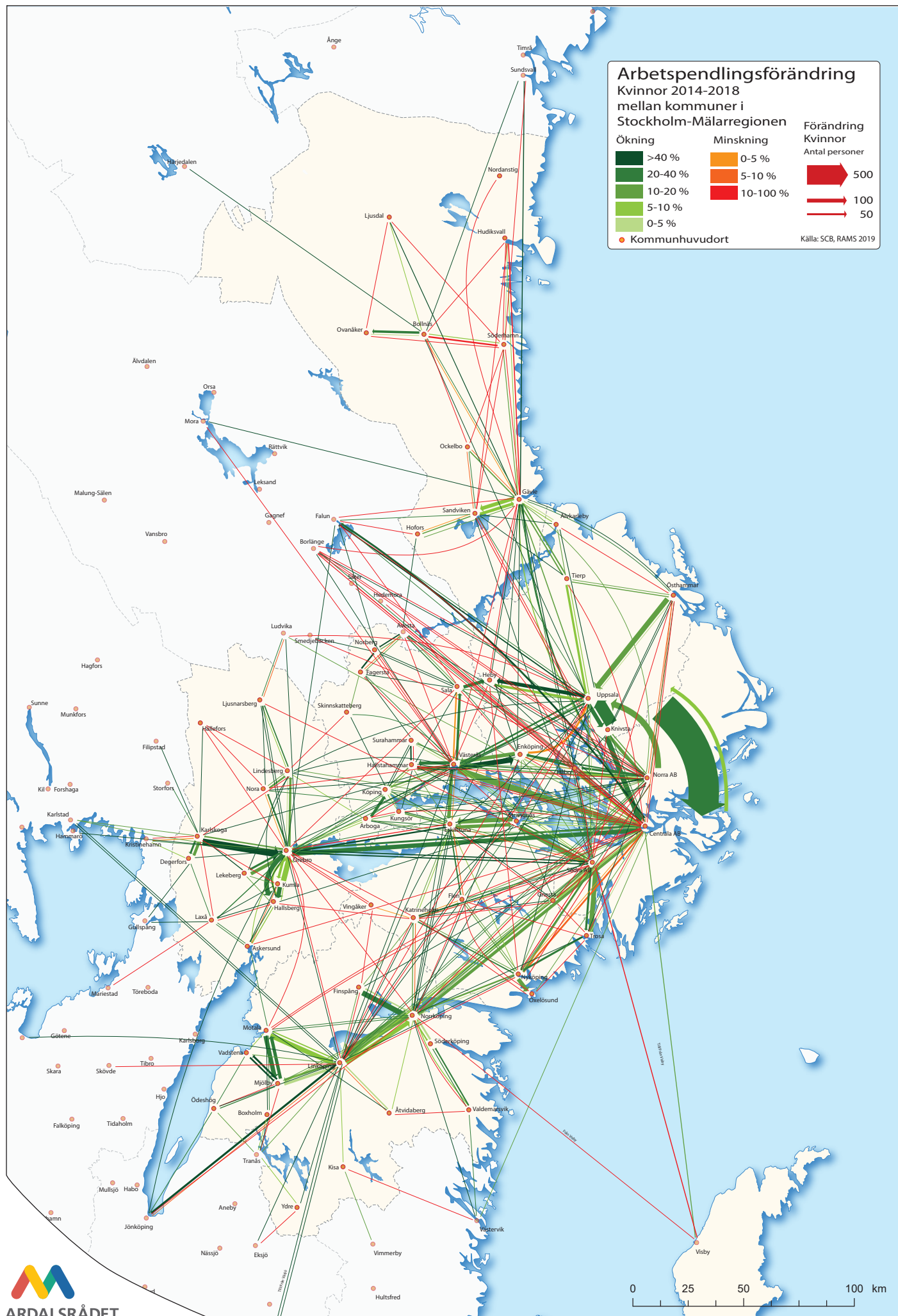
Pendlingen bland män ökar mer än bland kvinnor. Särskilt stor pendlingsökning bland männen har utvecklats från Uppsala till centrala och norra Stockholms län. Procentuellt kraftiga pendlingsökningar för män har skett från Västerås till Enköping samt från Sala, Västerås och Uppsala till Heby. Även pendlingen för män från Linköping och Motala till Mjölby har ökat starkt, liksom pendlingen från Linköping till Norrköping.

Bland kvinnor har arbetspendlingen utvecklats bäst i redan starka stråk, som exempelvis Uppsala-Stockholm, stråket Örebro – Eskilstuna – Strängnäs – Södra och Centrala Stockholms län samt Karlskoga – Örebro. I likhet med utvecklingen av pendlingen för män har betydande ökning skett även för kvinnor i relationerna Västerås – Enköping, Uppsala – Heby samt Motala – Mjölby.

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









MÄLARDALSRÅDET



AFRY
AF PÖYRY