

Veckopendling

- En översiktsstudie

Tillväxtanalys har regeringens uppdrag att analysera vilka möjligheter och hinder som finns för att ta tillvara hela landets potential i tillväxtpolitiken. Syftet med översiktsstudien är att få ett samlat grepp om forskningsfronten inom veckopendling i Sverige och den empiri som finns i ämnet. Rapporten är en underlagsrapport till Regional tillväxt 2010.

Dnr 2010/14

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser

Studentplan 3, 831 40 Östersund

Telefon 010 447 44 00

Telefax 010 447 44 01

E-post info@tillvaxtanalys.se

www.tillvaxtanalys.se

För ytterligare information kontakta Wolfgang Pichler

Telefon 010 44 7 44 55

E-post wolfgang.pichler@tillvaxtanalys.se

Förord

Tillväxtanalys har gett *Utreda.nu* i uppdrag att belysa ett tämligen svårfångat fenomen – veckopendlingen. Syftet med översiktsstudien är att få ett samlat grepp om forskningsfronten inom veckopendling i Sverige och den empiri som finns i ämnet. Författaren till denna studie har forskat i ämnet.

Tillväxtanalys har regeringens uppdrag att analysera vilka möjligheter och hinder som finns för att ta tillvara hela landets potential i tillväxtpolitiken. Rörligheten och rörlighetens begränsningar är viktiga aspekter i detta sammanhang. Studien visar att det finns en (förmodligen) växande skara av människor som rör sig i gråzonen mellan daglig pendling och flytt. Studien har behandlat olika aspekter av veckopendling och formulerat nya intressanta uppslag till vidare undersökningar inom ramen för Tillväxtanalys arbete med att beskriva och analysera regioners tillväxt.

Studien har utförts av Marianne Öhman på *Utreda.nu*. Projektledare på Tillväxtanalys har varit Wolfgang Pichler. Författaren svarar själv för sina slutsatser i rapporten.

Östersund, december 2010

Martin Olauzon

Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Veckopendling – en översiktsstudie	9
1.1 Bakgrund	9
1.1.1 Uppdragets syfte och avgränsningar	10
1.1.2 Definitioner och begreppsinnehåll.....	11
1.2 Veckopendlingens utveckling	14
1.3 Vilka är veckopendlarna?	17
1.4 Veckopendling ur ett individ- och hushållsperspektiv	20
1.5 Veckopendling ur ett samhällsperspektiv.....	21
1.6 Data.....	22
1.6.1 Tillväxtanalys egna databaser	22
1.6.2 Tillgänglighetsmodellen	23
1.6.3 Övriga källor.....	23
2 Förslag till fortsatt arbete	25
2.1 Förslag till indikatorer	27
Referenslista.....	28

Sammanfattning

Vi ser idag en ökad yrkesmässig och geografisk rörlighet på arbetsmarknaden och många undersökningar visar att vi reser allt längre till arbetet. Orsakerna till denna rörlighet är bland annat otryggare anställningsformer, förbättrade kommunikationer, tvåförsörjarhushållet som norm, "felmatchning" på både arbets- och bostadsmarknaden mellan olika regioner, samt ett ökat motstånd mot att flytta pga. familjens sociala förankring. För vissa blir avståndet mellan bostad och arbete alltför långt för att pendla dagligen och man måste därför välja mellan att flytta eller att resa mer sällan – dvs. man börjar veckopendla och skaffar sig en sekundär bostad på arbetsorten. Dessa veckopendlare vill inte låta sig fångas enligt de vanliga statistiska måtten eller enligt resvaneundersökningarna som utgår från pendling på daglig basis. Det finns därmed få undersökningar som kan ge sannolika uppskattningar av veckopendlingens omfattning och utveckling. Enbart registerdata kan inte ge svaren på var gränsen går mellan daglig och veckobaserad pendling, och de kan heller inte svara på hur många bostäder individen har utöver den folkbokförda eller hur den tidsmässiga fördelningen ser ut mellan bostäderna.

Denna studie syftar till att ge en översikt om forskningen inom veckopendling i Sverige under 2000-talet. Få studier har gjorts med enbart fokus på just veckopendling. Ofta utgår undersökningar utifrån alla som pendlar långt, oavsett om det sker dagligen eller inte. Det undersökningarna gemensamt visar är, att långpendlarna främst utgörs av medelålders män boende i mindre orter som pendlar till större städer. Långpendlarna återfinns ofta inom "friare" akademiska yrken och i chefspositioner, men också inom yrken där rörligheten ingår i jobbet så att säga, exempelvis byggnadsarbetare. Många unga vuxna återfinns också bland de med långa pendlingsavstånd, men här finns en osäkerhet om fenomenet förstärks genom att yngre kvarstår som folkbokförda hos föräldrarna trots att de flyttat hemifrån.

Det finns misstankar om att fenomenet med ökad rörlighet och regionförstoring beror på att veckopendlare påverkar pendlingsstatistiken. Mest troligt pendlar det stora flertalet människor inte så mycket längre än tidigare, men en mindre men kanske växande grupp med pendlare som reser väldigt långt varje vecka drar upp det genomsnittliga pendlingsavståndet som helhet. Det ger en falsk bild av fortsatt regionförstoring, eftersom man i uppskattningen av lokala arbetsmarknadsregioner och regionförstoring inte särskiljer mellan vecko- och daglig pendling.

I denna översiktsstudie påpekas vikten av att särskilja mellan veckopendling och daglig pendling, då veckopendlingen har mer specifika drivkrafter och konsekvenser. Möjligheten att dra en gräns för veckopendling problematiseras i texten, då exempelvis 5 mil mellan bostad och arbete enkel väg är ett fullt godtagbart avstånd för vissa individer i vissa regioner med sina specifika kommunikationsförutsättningar, medan avståndet upplevs som alldeles för långt att resa dagligen för andra individer i andra regioner.

Att inte komma hem till familj och barn varje kväll utgör en anomali i svenska livsmönster. Studien ger en översikt av både positiva och negativa aspekter av veckopendling ur ett hushålls- respektive samhällsperspektiv. Bland annat påpekas att veckopendlingen har konsekvenser för den partner som inte veckopendlar. Eftersom män generellt reser längre och oftare är veckopendlare, så innebär det att många kvinnor går ned på deltid med lägre inkomst och försämrade karriärmöjligheter för att få ihop vardagen då deras män veckopendlar. För många hushåll kan dock sådana uppoffringar ses som positiva i relation till att man inte behöver flytta. Ur ett samhällsperspektiv är lång- och

veckopendling ett sätt överbrygga problem på arbets- respektive bostadsmarknaden. Människor kan bo kvar i områden med arbetsbrist om de pendlar till områden med arbetskraftsbrist, och därmed undviker samhället dessutom ytterligare tryck på de överhettade bostadsmarknaderna i storstäderna. Risken är att många orter och regioner förvandlas till "sovstäder" där människor har dålig social förankring. Veckopendling riskerar också att minska jämställdheten på arbetsmarkanden då färre kvinnor kan/vill resa långt. Ökat resande med bil och flyg påverkar också miljön negativt.

I uppdraget för studien ingick att ge förslag på indikatorer och frågeställningar för att arbeta vidare med fenomenet veckopendling och dess påverkan på regional utveckling. Veckopendlarna vill som sagt inte gärna låta sig räknas, men möjligheten att begära avdrag för dubbel bosättning och tillfälligt arbete i Skatteverkets deklarationsblankett är en tänkbar indikator för veckopendling om reglerna för avdrag skulle kunna ändras till ett obegränsat antal år.

Tillväxtanalys har idag en god utgångspunkt för studier av veckopendlare genom tillgänglighetsmodell och registerdata med geografiska koordinater för bostad och arbetsställe på individnivå. Studien föreslår bland annat att Tillväxtanalys kompletterar registerdata med intervjuer och/eller enkäter, gärna utifrån ett utvalt regionalt perspektiv för att tydliggöra veckopendlingens omfattning, drivkrafter och uttryck i en specifik region. Det vore också intressant om Tillväxtanalys i samarbete med SCB, Skatteverket och Trafikanalys kan arbeta för att finna sätt att registrera veckopendlarna statistiskt, exempelvis genom frekvensen i arbetsresor eller möjlighet att dela upp folkbokföringen på sekundära bostäder. Veckopendlarna uppvisar nämligen en stor uppfinningsrikedom när det gäller olika sätt att kombinera familj, bostäder och arbete.

1 Veckopendling – en översiktsstudie

1.1 Bakgrund

Sveriges befolkning skulle utan vidare få plats i de tre storstadsregionerna eller till och med i enbart Stockholm. Visserligen är urbaniseringen stark i Sverige, men som helhet utgörs landet av en relativt liten befolkning glest utspritt över en geografiskt stor yta. Drygt 20 % av befolkningen bor i gles- eller tätortsnära landsbygder (Glesbygdsverket 2006), men många av landets tätorter är befolkningsmässigt små och ligger långt från andra tätorter vilket gör att dessa tätorter också får karaktären av glesbygd. Sverige har, liksom stora delar av Europa, dessutom en långsamt åldrande befolkning vilket blir extra tydligt i glesbygdsregionerna som brottas med försämrade arbetsmarknad och service som följd av befolkningsminskning och sviktande skatteunderlag. Det saknas dessutom ofta rationella incitament för ett tvåförsörjarhushåll att flytta. En arbetslös individ som finner nytt jobb på annan ort kan inte alltid lösa hushållets ekonomi genom att flytta, då flytten till den nya arbetsorten skulle kunna göra en eventuell make/maka/sambo arbetslös istället.

Som ”svaret på tiotusen kronorsfrågan” om hur man skapar tillväxt i alla regioner har fenomenen långpendling och regionförstoring dykt upp. Om människor inte vill flytta dit där det finns arbete och företagen inte vill flytta dit där det finns arbetskraft, så kan arbetskraften tack vare förbättrade kommunikationsmöjligheter och i vissa fall flexibla arbetstider istället resa långt mellan bostad och arbetsplats.

Redan under 1960- och 1970-talet ökade arbetspendlingen när kollektivtrafiken byggdes ut och fler kvinnor kom in på arbetsmarknaden. Det blev också vanligare att hushållen hade bil. Sverige har en mycket hög andel kvinnor i arbetskraften jämfört med andra länder, även om många jobbar deltid. Detta betyder att ett tvåförsörjarhushåll vid en eventuell flytt måste ha två nya jobb på den nya bostadsorten vilket kan vara svårt att koordinera. Alternativet blir att en eller båda vuxna i hushållet i allt högre grad reser längre till arbetet. Långpendling i olika former beror troligen också på en osäkrare arbetsmarknad där det blivit vanligare med projekt- och visstidsanställningar. Få är t ex beredda att flytta för ett vikariat på ett år. Samtidigt gör välfärdssystemet och arbetslöshetsförsäkringar att en nybliven arbetslös inte direkt måste finna ett nytt jobb av ekonomiska skäl. Ökad specialisering och högre utbildningsnivå inom många yrken gör också att högt utbildade får begränsade arbetsmarknader som sällan är jämnt fördelade över landet.

Ett av transportpolitikens mål (Regeringen 2009) är att tillgängligheten ska förbättras inom och mellan regioner i Sverige, med avsikt att öka rörligheten. I budgetpropositionen för 2011 (Regeringen 2010) konstaterar man att pendling över kommungräns fortsätter att öka och att det därmed indikerar en fortsatt regionförstoring. I propositionen ’Framtidens resor och transporter 08/09’ talar man också om att det är transportsystemet som ska bidra till tillväxten och att samhällsnyttan av satsningar i infrastrukturen kommer att öka. Arbetsförmedlingen konstaterar i sin årsredovisning för 2009 (2010) att ”en hög rörlighet både geografiskt och yrkesmässigt är mycket viktig för en väl fungerande arbetsmarknad och kan bidra till att motverka såväl den strukturellt betingade arbetslösheten som friktionsarbetslösheten”.

Det ställs alltså krav från stat och regering på att individer ska vara beredda på att resa allt längre för att komma till jobbet, för att lösa problem med arbetslöshet i vissa regioner och arbetskraftsbrist i andra regioner. Det finns många kritiska röster mot att främja ett samhälle där transporterna ökar och allt fler vuxna ägnar en stor del av sin tid till att resa. Kritiken berör främst den miljöbelastningen som fler bil- och flygtransporter medför, samt skevheten mellan män som reser längre i arbetet och kvinnor som reser kortare, men istället får större ansvar för barn och hem. I andra delar av Europa är långpendling och regionförstoring inte lika aktuellt som i Norden, där befolkningen bor mycket glesare. I övriga ”fattiga” regioner i Europa har man istället jämförelsevis stor befolkningstäthet i kombination med arbetslöshet. I de flesta andra delar av Europa ses ökad rörlighet som ett miljöproblem och inget positivt (se exempelvis Knutsson 2005).

Att pendla långt och vara borta från hemmet under långa perioder är inget nytt fenomen. I alla tider och kulturer har det funnits grupper i samhället som rest långt utan att direkt migrera i traditionell mening. Främst har det handlat om män. Män har som grupp alltid rest längre än kvinnor som grupp. Även i det gamla bondesamhället som brukar betraktas som sedentärt fanns det grupper som hade dubbel bosättning periodvis under t ex säsongarbeten. Exempel på detta är sommararbeten i flottning, på fäbodrar eller ”roddarmadamer” från Dalarna som jobbade i Stockholm. De två senare var dessutom något så ovanligt som kvinnor som reste långt för att arbeta. Idag finns det också extrema exempel på så kallad cirkulationsrörlighet, såsom gruvarbetare i Australien som flygs in och ut från gruvorna i nordväst, eller filippinska kvinnor (och män) som arbetar i t ex Saudi-Arabien och bara träffar sina barn hemma på Filippinerna någon gång per år.

Regionförstoring och långpendling är alltså ett mycket aktuellt ämne i Sverige. Flera vetenskapliga artiklar och rapporter har skrivits i ämnet, men många bygger mer på teoretiska diskussioner än på aktuell empiri. Framför allt finns det få empiriska studier om veckopendlare och andra former av icke-daglig pendling. Denna studie ämnar belysa det specifika fenomenet veckopendlare som uppstår då resan mellan arbetsort och bostadsort blir för lång för daglig pendling och pendlaren genom dubbel bosättning bor på arbetsorten under hela eller delar av arbetsveckan för att till helgen resa hem till bostadsorten. Resonemangen utgår i huvudsak utifrån ett hushållsperspektiv med två vuxna i arbetsför ålder. Singelhushåll ställs sällan inför samma dilemma då man saknar andra hushållsmedlemmar att ta hänsyn till, vare sig man bestämmer sig för att pendla eller flytta. För ensamstående med små barn är veckopendling ytterst sällan ett realistiskt alternativ.

1.1.1 Uppdragets syfte och avgränsningar

Utreda.nu har på uppdrag av Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser gjort en översiktsstudie av veckopendling inom vilken det ingick att formulera förslag till vidare undersökningar.

Syftet med översiktsstudien är att få ett samlat grepp om forskningsfronten inom veckopendling i Sverige och den empiri som finns i ämnet.

I studien har fokus lagts på aktuella forskningsresultat och myndighetsrapporter från 2000-talet, men studien innehåller även statistik och annat intressant material från tidigare år.

Även om fokus är på veckopendling som fenomen, så definieras och belyses fenomenen långpendling och regionförstoring kortfattat i studien. Det är viktigt att poängtera att regionförstoring och veckopendling inte nödvändigtvis har något direkt samband eftersom regionförstoring bygger på daglig pendling. Vecko-, respektive daglig långpendling ska inte heller blandas ihop, då de har olika förutsättningar och konsekvenser. Ibland är det ändå relevant att diskutera båda simultant, eftersom de har beröringspunkter, bland annat när man diskuterar rörlighet ur ett arbetsmarknadsperspektiv och på ett riks- och policyplan.

1.1.2 Definitioner och begrepps innehåll

Pendling

I dagligt tal används pendling ibland lite slarvigt för att beteckna de flesta resor mellan bostad och arbetsplats, men enligt den definition som SCB använder är pendling att betrakta som regelbundna förflyttningar mellan bostad och arbetsställe där minst en kommungräns korsas. I SCB:s register mäts in- och utpendling genom dag- och nattbefolkning i en viss kommun, d v s skillnaden mellan de som är folkbokförda, respektive de som har sitt arbetsställe i kommunen. Dessa data säger förstås inget om avstånd, restid eller frekvens när det gäller pendling och går inte att använda för att identifiera veckopendlare.

Flertalet undersökningar (Green m.fl. 1999, Schwanen & Dijst 2002, Sandow & Westin 2007) visar att de flesta människor har en gräns för acceptabel pendlingstid som ligger mellan 45 minuter och maximalt 1 timme. Tar arbetsresan längre tid är få beredda att pendla. Det finns däremot en viss osäkerhet om respondenterna i dessa undersökningar menar att 45 minuter är gränsen för att ta sig från dörr till dörr, eller om man exempelvis talar om själva tågresans längd och glömmer bort den tid det tar att ta sig till och från tågstationen. Det är möjligt att flertalet pendlare i praktiken kan pendla längre då man mentalt ”glömmer bort” kortare del- eller anslutningsresor. Detta har visat sig i intervjuer med långpendlare som haft en faktisk längre pendlingstid än den tidsgräns de själva uppgett som acceptabel (Haugen 2005).

Långpendling

Långpendling har ingen absolut definition, men är ett begrepp som används ofta i rapporter och vetenskapliga artiklar. I Långtidsutredningen (Eliasson m.fl. 2007) definieras långpendling som pendling över lokal arbetsmarknadsgräns (kortpendling definieras som pendling över kommungräns). SCB definierar långpendling som resor över avstånd som innebär att man i praktiken inte kan pendla dagligen. Detta borde innebära att långpendling kan likställas med någon form av veckopendling, d v s man behöver dubbel bosättning för bostads- och arbetsort. Men vad som är långt i restid eller i geografiskt avstånd varierar mellan ett litet, tätbefolkat land som Holland och ett större, glesbefolkat land, som Sverige. Van Ham m.fl. (2001) definierar långt pendlingsavstånd från 45 km, medan Abrahamsson (1993) och SCB (1996) drar gränsen för långpendling vid 100 km. Även inom Sverige finns olika uppfattningar om långt och kort. I Sandow & Westins (2010) undersökning av långpendlare (och eventuella veckopendlare) utifrån registerdata sattes gränsen till 30 km enkel väg. Genom denna definition kunde de uppskatta andelen långpendlare till 11 % bland de förvärvsarbetande för år 2000. Denna definition av långpendling som 30 km eller mer stämmer troligtvis bäst in på pendlare i storstadsområden, där kollektiva färdmedel och eventuella byten av färd sätt gör att en arbetsresa på 30 km tar relativt lång tid. Jämförelsevis transporterar sig en bilpendlare i glesare områden och på mindre trafikerade

vägar uppskattningsvis minst 50 km inom samma tidsram och kan tycka att det är en fullkomligt acceptabel daglig pendlingsträcka. Avståndet 50 km används också av Skatteverket som gräns för att kunna yrka avdrag för dubbel boende i självdeklarationen.

Sammanfattningsvis kan man alltså säga att begreppen långpendling och veckopendling ofta används synonymt men inte alltid. Ibland används långpendling för att beteckna långväga, daglig pendling, eller helt enkelt långväga pendling där man inte har en aning om den sker dagligen eller inte.

Veckopendling

Det närmaste en definition man kan komma är att beskriva veckopendling som pendling där avståndet (i restid) mellan bostad och arbetsställe är så långt, att det inte är rimligt att pendla på daglig basis. Veckopendlaren väljer alltså att övernatta några eller alla nätter under arbetsveckan på arbetsorten, för att till helgen återvända till sin primära bostad, där veckopendlaren har dubbel bosättning. Egentligen bör veckopendling betraktas som ett samlingsbegrepp för icke-daglig pendling. För även här uppstår oklarheter i gränsdragningen; räknas man som veckopendlare om man bara bor på arbetsorten två dagar i veckan och distansarbetar hemifrån resten av veckan? Ska man i undersökningar av veckopendlare även räkna med yrken till sjöss, där man ofta är borta flera veckor i sträck för att sedan vara hemma i flera veckor? Eller bör sådan rörlighet istället betecknas som månadspendling?

Veckopendlarnas uppfinningsrikedom när det gäller att kunna kombinera familj hemma och jobb borta gör, att det i praktiken finns en uppsjö av hybridformer av veckopendling (se t ex Haugen 2005). Möjligheter till flexitid, distansarbete, och kanske trippel bosättning med fritidshuset inräknat ger många kombinationsmöjligheter. Även anställda som reser inom tjänsten varje vecka och bor på hotell eller i företagets övernattningslägenhet, skulle kunna räknas som en form av veckopendlare. För vad är skillnaden ur ett rörlighetsperspektiv mellan en anställd som jobbar borta på huvudkontoret i en annan stad tre dagar i veckan och två dagar på lokalkontoret, jämfört med en anställd som jobbar på arbetsorten fyra dagar i veckan och distansarbetar hemifrån på fredagar? Om man letar i registerdata efter individer som bor och arbetar på olika orter, kommer man att kunna identifiera den senare men inte den förra. Med andra ord är det troligt att många hybridformer av veckopendlare döljs bland dem som reser mycket inom tjänsten.

Det är alltså svårt både att definiera och att uppskatta antalet veckopendlare i Sverige. Det går att göra uppskattningar genom att mäta geografiskt avstånd mellan bostad och arbetsställe i registerdata, eller antalet individer som begär avdrag för dubbel bosättning i deklARATIONEN, men inget av dessa sätt är heltäckande. SCB för ingen statistik över veckopendlare. Under 1990-talet uppskattade Fransson (1991) och Jansson (1999) antalet veckopendlare till cirka 200 000 eller cirka fem procent av arbetskraften. I en registerstudie där veckopendlare identifierades som individer med minst 20 mil mellan bostads- och arbetsställekoordinat år 1994 uppgick antalet till 47 900 (Öhman & Lindgren 2003). Det är dock troligtvis en grov underskattning, då avståndet fågelvägen sattes väl högt för att utesluta dagpendlare, samt att arbetsställekoordinater saknades för många individer. I SOU 2005 använder man både 20 och 30 mil enkel väg för att särskilja icke daglig pendling och kan med hjälp av statistiken beräkna antalet lång-/veckopendlare till cirka 80 000 respektive 53 600 individer för år 2002 (varav cirka 35 % är kvinnor).

Arbetsställekoordinater kan dessutom vara missvisande då individers arbetsplatser till exempel felregistreras på företagets huvudkontor på annan ort. Det senare är ett fel i data som troligtvis fortfarande finns kvar i någon mån i de register Tillväxtanalys har. I den studie av långpendlare som gjordes utifrån databas fast för år 2000 identifierade Sandow & Westin (2010) 178 662 individer med mer än 3 mil pendlingsavstånd fågelvägen.

Regionförstoring

Regionförstoring bygger på lokala arbetsmarknader där kommuner är den minsta beståndsdel (SCB 2010). Varje arbetsmarknadsregion fungerar som ett självständigt, lokalt arbetsmarknadsområde utifrån ett dagligt pendlingsmönster. Kommuner som har stor utpendling knöts ihop med den grannkommun som man är mest beroende av sysselsättningsmässigt. Tillsammans, eller med ytterligare grannkommuner, bildar de en arbetsmarknadsregion. Varje kommun som tillkommer bidrar till att en region förstoras innehållande en större befolkning och stabilare arbetsmarknad. En del kommuner, främst i norra Sverige, är så pass ytstora att de utgör egna, lokala arbetsmarknader. Inom exempelvis Kiruna kommun kan en individ resa 20 mil utan att passera kommungränsen och kommer därför aldrig att registreras som pendlare i någon statistik.

Det finns olika sätt att dela in i regioner vilka inte tas upp här. Vad som däremot kan nämnas är, att olika grupper har olika regioner. Högutbildade och höginkomsttagare pendlar längre och har därmed större och färre lokala arbetsmarknadsregioner. Kvinnor som i genomsnitt pendlar kortare distanser än män har därmed fler, mindre, lokala arbetsmarknader i landet. Kritik har förts fram mot regionförstoring som något enbart positivt för regionernas tillväxt. Friberg (2007), bland andra, varnar för att regionförstoring bara konserverar den sneda könsstrukturen på arbetsmarknaden, då kvinnors ansvar för barn, sämre tillgång till bil, planare lönestruktur med mera, gör att de inte kan pendla längre sträckor, eller saknar incitament för att öka restiden.

I Långtidsutredningen (2007) påpekas att regionförstoring och ökad rörlighet inte nödvändigtvis bara beror på flexibla regionala arbetsmarknader, utan också kan förklaras av problem på bostadsmarknaden. Många människor kanske vill flytta till större städer med hetare arbetsmarknad, men svårigheten att hitta bostad, speciellt hyresrätter, på en överhettad bostadsmarknad gör, att man istället får bosätta sig långt ut och resa längre. Amcoff (2007) riktar i en rapport uppmärksamheten mot att det konventionella sättet att mäta regionförstoring tenderar att överdriva omfattningen och de möjligheter till regional utveckling, som regionförstoring förväntas åstadkomma. Dels uppstår det fel då individers bostad och arbetsställe fastställs vid olika tidpunkter (november respektive december), dels uppmärksammas också problemet med unga vuxnas folkbokföring. De står ofta folkbokförda kvar hos föräldrarna, trots att de flyttat och jobbar någon annanstans (se även Öhman & Lindgren, 2003). Amcoff visar också genom RAMS-data (2007, s 8) att de flesta förvärvsarbetande bor rätt nära sina arbetsplatser, men att en liten grupp står för de riktigt stora pendlingsavstånden. Det är tänkbart att en ökad veckopendling är det som till stor del utgör den så kallade regionförstoringen. Det behöver inte nödvändigtvis vara helt fel, men antyder att man inte riktigt vet vad man mäter i förhållande till sina definitioner av lokala arbetsmarknader som baseras på daglig pendling.

Regionförstoring förknippas ofta med stora infrastruktursatsningar för att öka möjligheten till långpendling. Amcoff visar faktiska exempel på att pendlingen inte har ökat nämnvärt efter detta. SIKA (2004) beräknar att Botniabanans effekter på regionförstoringen kommer

att bli försumbara och enligt Brandt (2005) tror man att endast en mindre del av befolkningen som bor längs Botniabanans sträckning kommer att resa dagligen med den.

Regionförstoringsfrågan kan också möjligtvis ge en felaktig bild av utvecklingen i landet. Små kommuner i storstadsområdena ger intryck av regional tillväxt då pendlare med lätthet kan passera kommungränser utan att resa speciellt långt, medan de övriga ytstora kommunerna i norra Sverige ger intryck av att sakna regionförstoring, då pendlarna reser långt utan att passera någon kommungräns.

1.2 Veckopendlingens utveckling

Hur långt pendlar vi? Har pendlingen ökat?

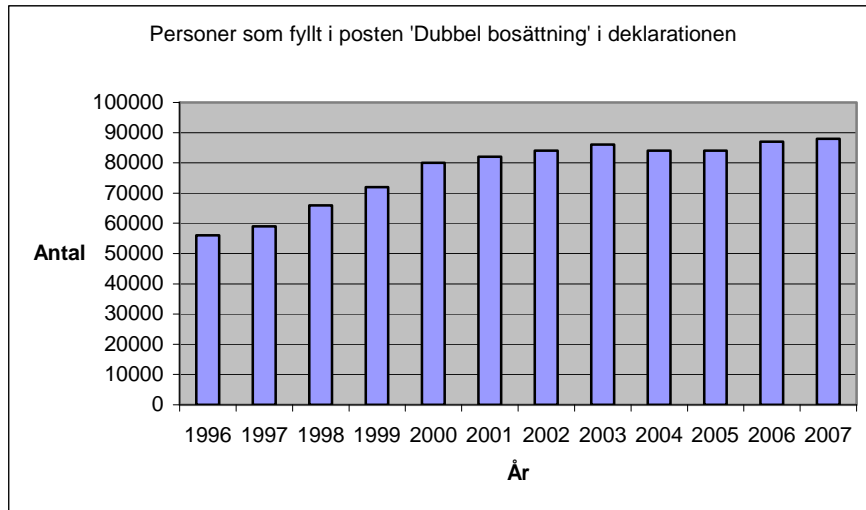
Mellan 1999 och 2008 har antalet personer som arbetspendlar över kommungräns ökat med i genomsnitt 8 procent. Ökningen har varit störst bland kvinnor, men det är fortfarande män som reser mest och längst (Regeringen 2010). I SIKAs resvaneundersökning för 2005/2006 (2007) framgick att den genomsnittliga arbetsresan i landet var 16 km. Boende i storstäder pendlade kortast i avstånd, men i storstäder och förortskommuner hade de samtidigt den längsta restiden. Boverket (2005) visar i en rapport en liknande siffra. 15,6 km var genomsnittliga pendlingsavståndet i hela landet. Detta kan jämföras med den genomsnittliga pendlingen som låg på 10 km per dag i början av 1970-talet. I den registerstudie som Öhman & Lindgren (2003) hade 48 % av de förvärvsarbetande mindre än 5 km fågelvägen mellan bostad och arbetsställe år 1994, och det genomsnittliga avståndet mellan bostad och arbetsställe var 2 km.

Har pendlingen ökat? Både ja och nej. Som framgår ovan har den geografiska reslängden ökat, däremot är det lite osäkert om reslängden i tid har ökat. Boverket (2005) konstaterar att den maximala pendlingstid folk kan tänka sig har legat på maximalt en timme under de senaste 20 åren. Det är troligt att det stora flertalet förvärvsarbetande inte pendlar speciellt långt dagligen, men att det finns en mindre grupp som pendlar riktigt långt (och där veckopendlarna ingår) vilket påverkar genomsnittet. Eliasson & Westerlund (2003) bland andra menar att så är fallet, men att det är svårt att visa då kvaliteten för lång-/veckopendlarstatistiken brister. Sandow (2008) konstaterar att våra pendlingsmönster legat stabilt sedan början av 1990-talet.

År 2002 var det genomsnittliga avståndet fågelvägen mellan bostad och arbetsställe 23 km enligt RAMS-data (Amcoff 2007). 20 % av de förvärvsarbetande hade längre än 25 km till arbetet och cirka 10 % hade mer än 50 km. Amcoff hänvisar till en levnadsnivåundersökning av SCB från 1982, då cirka 5 % av de förvärvsarbetande uppgav sig veckopendla. Dessa 5 % kan vara de som ligger till grund för Janssons (1999) och Franssons (1991) beräkningar av att cirka 200 000 personer tillhör kategorin veckopendlare.

Om man ser till antalet individer som deklarerat avdrag för dubbel bosättning och tillfälligt arbete, har de ökat med cirka 1000 personer/år i genomsnitt de senaste åren, se figur 1. En smärre nedgång skedde under 2004/2005, kanske beroende på högkonjunktur och därmed lättare att finna arbete närmare bostaden.

Fig. 1. Antal personer som begärt avdrag för dubbel bosättning i deklarationen.



Källa: Skattestatistisk Årsbok, Skatteverket.

Den senaste tillgängliga statistiken är från 2007 och då var antalet strax under 90 000. Detta utgör mindre än hälften av de beräknade 200 000 veckopendlare som t ex Jansson (1999) talade om. Det kan finnas flera förklaringar till detta. Dels får man bara göra avdrag för dubbel bosättning och tillfälligt arbete i maximalt 5 år (för sammanboende). Det innebär att de som pendlar fler år försvinner ur statistiken. Sedan finns det många som inte identifierar sig själva som veckopendlare (Öhman 2004) eller har dubbel bosättning men helt enkelt inte uppfyller Skatteverkets definitioner för att få göra avdrag. Inom många tjänster tillhandahåller kanske arbetsgivaren bostad på arbetsstället (sjömän, oljeplattformar) eller så veckopendlar man i någon form inom tjänsten.

Betydelsen av kommunikationer och transportmöjligheter

Om man vill öka rörligheten bland förvärvsarbetande, hindras detta idag av begränsningar i transporter. Bil är fortfarande det smidigaste transportsättet, men det finns förstås en gräns för hur lång sträcka man orkar köra dagligen. Statistiken visar att män pendlar oftare med bil än vad kvinnor gör. Kvinnor är mer benägna att använda kollektivtrafik, kanske på grund av sämre tillgång till bil, eller för att kvinnor av olika anledningar oftare har kollektivtrafik som preferens. Kollektivtrafiken har sina begränsningar i sina bestämda sträckor. Tunnelbanor, spårvagnar, bussar och tåg stannar bara på förutbestämda stationer och kräver ofta byte av transportmedel, vilket ökar pendlingstiden. Flygtrafiken gör att man kan pendla långt på kort tid. Från stora delar av Sverige finns det människor som dagpendlar med flyg till Stockholm (Sandow & Westin 2005). Det svenska flygnätet har en stark centralistisk struktur. Tillgängligheten från Arlanda är förstås god till övriga flygplatser, däremot har många andra flygplatser i landet endast en direktförbindelse och det är till Arlanda. Det blir därmed svårt att exempelvis ta sig mellan Pajala och Halmstad över dagen.

Andra faktorer som påverkar val av pendling och val av färdssätt är ekonomiska; biljettpriser, bensinpriser och vägavgifter.

Det finns också en risk och paradox i att förbättra tillgängligheten och få fler människor att pendla längre. Transportutbyggnader och andra sätt att öka tillgängligheten kan istället leda till att människor använder förkortad restid till att bosätta sig än mer utspritt och det är inte heller säkert att tillväxten inträffar just i den region där infrastrukturen förbättrats. Ökad tillgänglighet kan också innebära att befolkningen tar sig lättare till något annat ställe.

Incitament för veckopendling

Själva grunden till fenomenet veckopendling består av det faktum att många människor inte vill bo, eller inte kan finna bostad, i närheten av arbetsplatsen. I en enkätundersökning ställdes frågan om varför man valt veckopendling. De två vanligaste svaren var att man inte kunde hitta ett jobb närmare bostaden, respektive att man inte ville flytta från sin nuvarande bostadsort (Öhman & Jansson 2004). Om man grupperar svaren gav mer än 50 % svar relaterade till arbete och karriär. Närmare 40 % angav skäl relaterat till ovilja att flytta hos respondenten eller någon annan i hushållet. Det finns alltså en felmatchning på arbetsmarknaden mellan jobb och arbetstagare. Varför vill man då inte flytta närmare arbetet? En faktor är individens preferenser när det gäller *boende* och boendemiljö. Man har en bestämd uppfattning om att man exempelvis vill bo i en mindre stad men nära en storstad, på en skärgårdsö, etc. Glesbygdsmiljöer uppfattas av många som attraktiva livsmiljöer, även om få i praktiken bor eller flyttar dit (Glesbygdsverket 2006). Boendepreferenser påverkas också av om man har *barn* eller inte. Generellt uppfattas storstädernas stadskärnor som icke barnvänliga. Många barnfamiljer strävar efter att barnen ska växa upp på "landet" eller i ett mindre samhälle och flyttar ut från städerna. Överlag lägger svenskar stor vikt vid barnens välbefinnande och undviker att utsätta barn i skolåldern för en flytt som medför att barnet får byta skola och skolkamrater.

Individens utbildning spelar också in. Olika *utbildningar* leder till yrken med olika förutsättningar för att pendla långt. Akademiker och specialister har ofta hela Sverige som arbetsmarknadsregion med fokus på storstäder och universitetsstäder, och är ofta införstådda med att pendla långt för "rätt jobb". Dessa personer tillsammans med folk i chefspositioner har också ofta större möjlighet till flexibilitet i arbetstid och var arbetet utförs, dvs. frånvaron genom veckopendling kan kompenseras med att man kanske kan jobba hemifrån en dag i veckan. Andra yrken har rörligheten "inbyggd", som till exempel bygnadsarbetare och militärer. Andra yrken är jämnare spridda över landet och där tjänar man sällan på att pendla långt, till exempel förskolelärare och sjuksköterskor. *Arbetslöshet* är ett starkt incitament för att ta ett jobb längre bort från bostadsorten för att man ska komma in på arbetsmarknaden igen. Det kan dock ofta ses som tillfälligt, tills man hittat ett jobb närmare bostadsorten. Den *ekonomiska* delen är inte heller att förglömma. Skillnaden i hushållets ekonomi från arbetslöshet till arbete betyder mycket. Lika väl kan arbetsgivare som har svårt att finna rätt kompetens vara beredda att ge lite högre lön för att rekrytera arbetskraft som kan tänka sig att veckopendla. Beräkningar som Boverket (2005) gjort för fyra olika typer av pendlare (boendependlaren, arbetspendlaren, karriärpendlaren respektive ny i arbetskraften) visar att ingen i princip gör någon större vinst på att långpendla. Att pendla till ett arbete på annan ort med högre lön, äts antagligen upp av ökade kostnader för resor, boende med mera, om inte arbetsgivaren står för dessa kostnader. Samtidigt visade sig veckopendlarna i Öhman & Janssons enkätstudie (2004) vara relativt okänsliga för kostnadsökningar för pendlingen. I en rapport från Boverket (2005) finns på sidan 109 en formel som kan användas för att beräkna kostnaden för att pendla.

Förutom chansen till högre lön ser många veckopendling som en investering i sin *karriär*. Att ta obehaget med pendling och frånvaro från hemmet under några år kan göra att man kan avancera inom företaget, eller hitta ett annat attraktivt arbete närmare bostaden under tiden. Man får inte heller glömma att rörlighet inom jobbet ger *hög status* i vårt samhälle. Affärsresenärer och andra som reser långt till jobbet förmedlar att de har viktiga och välbetalda arbeten. En känsla av högre status kan vara ett nog så starkt incitament för att stå ut med långa resor.

Arbetsmarknadens förändring mot fler *kortare anställningar* i form av projekt, vikariat och visstidsanställningar har säkert också starkt bidragit till ökad veckopendling. Få är idag villiga att flytta till annan ort för något annat än en tillsvidareanställning, speciellt om man har familj. Sverige har en hög andel av både män och kvinnor i arbetskraften. Det gör att i princip alla sammanboende utgör "*tvåförsörjarfamiljer*" där man måste ta hänsyn till bådars arbete vid en eventuell flytt. Att hitta arbete till medföljande sambo/make/maka brukar inte alltid vara så lätt. Därtill kommer vår tidigare nämnda ovilja att flytta med hänsyn till barnen. Veckopendling framstår då som ett alternativ för den som fått jobb på annan ort. Om en stor andel av veckopendlarna uppskattas pendla från mindre orter till storstäderna, så är det möjligt att inom kategorin *tillfälligt arbete* finna dem som pendlar ut från större till mindre orter. Det kan exempelvis vara anställda som tillfälligt ska arbeta på något regionkontor.

En slutlig faktor bakom veckopendlingens drivkrafter är de *förbättrade kommunikationerna*. Med möjligheterna att pendla långt uppstår veckopendling som ett realistiskt alternativ till flytt för vissa hushåll, och *restiden* påverkar om man orkar pendla dagligen eller mer sällan. En enkätundersökning (Öhman & Jansson 2004) bland dem som begärt avdrag för dubbel bostättning innehöll även frågor om individens värderingar. Den visade att pendlare och de som flyttat relativt nyligen, värderar självförverkligande och öppenhet för förändringar något högre, än de som inte pendlat/flyttat. Det kan helt enkelt vara så att veckopendlare pendlar för att de värderar frihet, karriär och ett varierat liv. Det skulle också indikera att det är svårt att förmå resten av befolkningen som har andra värderingar att veckopendla under någon längre period. Skillnaderna i värderingar var dock liten.

1.3 Vilka är veckopendlarna?

Varför är det så svårt att identifiera veckopendlare?

Ingen har hittills funnit ett pålitligt sätt att mäta veckopendling, vilket uppmärksammats i flertalet rapporter och utredningar, exempelvis SOU 2005. Det som går att mäta statistiskt är geografiskt avstånd mellan bostads- och arbetsställekoordinater, men det ger ingen vägledning till hur ofta sträckan reses och alltså vet man inte med säkerhet om pendlaren reser dagligen eller inte. Tillkommer gör frågan om folk verkligen bor mestadels där de är folkbokförda. Det är tänkbart att många har sin bostad mer som övernattningslägenhet och egentligen har sina huvudsakliga boenden på arbetsställeorten samt fritidshuset.

Det finns stora skillnader i personliga preferenser för vad som är acceptabel restid, samt lokala variationer i tillgänglighet i form av kommunikationer (även om en stor majoritet föredrar korta avstånd). Det går inte att sätta någon definitiv gräns för vad som är icke-daglig pendling. 50 km kan ta olika lång tid att resa, beroende på var man bor och på transportkapaciteten. Vissa skulle inte kunna tänka sig att ha mer än 30 minuter till arbetet,

medan andra orkar med 90 minuters restid. Men ju längre restid, desto mer sällan vill man resa just den sträckan. Medan dagpendling ofta sker i starka flöden till en eller ett fåtal orter inom en region, så är flöden för veckopendlarna betydligt mer utspridda. Storstäderna och framför allt Stockholm, är starka magneter med sina diversifierade arbetsmarknader och dit går starka flöden av veckopendlare från hela landet. I övrigt blir det lätt spritt förutom i vissa kanaler. Några pendlar dit och andra pendlar hit. Detta gör det också svårt att uppskatta omfattningen av flöden av veckopendling genom att dela ut enkäter på tåg, bussar, flyg. I så fall måste man genomföra enkäter vid stora noder, t ex Arlanda flygplats eller Sundsvalls centralstation.

En annan aspekt av svårigheten med att mäta veckopendlare är det faktum att folks uppfinningsrikedom när det gäller strategin för att kombinera arbete, familj och bostad ger upphov till så många varianter av veckopendling. En ”ren” veckopendlare borde, enligt namnet, tillbringa måndag till fredag på arbetsorten och helgen på bostadsorten, men det finns en mängd varianter av antalet nätter på arbetsorten, distansarbete, frekvens i resandet, antal arbetsställen samt antal bostäder (se exempelvis Haugen 2005).

Vilka veckopendlare och varför?

I följande beskrivningar av veckopendlare har jag i huvudsak utgått från Öhmans licentiatavhandling från 2004, innehållande både en studie av registerdata samt en enkätundersökning av veckopendlare. Den tillhör en av de mer omfattande undersökningarna av veckopendlare i Sverige, och saknar troligtvis större inslag av dagpendlare, pga. att pendlingsavståndet i registerstudien sattes så högt som till 20 respektive 15 mil.

Kön

Som tidigare konstaterats har män längre arbetsresor. Alla undersökningar av lång- och veckopendlare bekräftar att det är vanligare bland män än kvinnor. I en enkätundersökning bland dem som begärt avdrag för dubbel bosättning (Öhman & Jansson 2004) var 65 % av respondenterna män. Den siffran är troligtvis högre i verkligheten, men enkäten hade en högre andel kvinnor än män som svarade på enkäten i den utvalda populationen.

Ålder

Genomsnittsåldern bland veckopendlare i enkätundersökningen var 44 år, med toppar i åldrarna 35 och 55 där de äldre dominerar. I registerstudier brukar man finna att en stor andel av veckopendlare utgörs av unga vuxna (Sandow & Westin 2010, Öhman & Lindgren 2003). Det finns fog för att tro att denna grupp är överrepresenterad vid användning av registerdata. Många yngre står kvar som i folkbokföringen som boende hos föräldrarna trots att de flyttat. Orsaken till detta kan vara svårighet att finna egen bostad, man är inneboende hos kompisar, hyr i andra hand eller bor i studentkorridor, vilket man betraktar som ett sådant tillfälligt boende att det inte är värt att adressändra. Man kanske också har säsongjobb, till exempel Åre under vintersäsong och Gotland på sommaren med föräldrarnas bostad som den fasta punkten. Denna överrepresentation bekräftas av att endast 6 % av dem som yrkar reseavdrag är under 26 år (Amcoff 2007). Även här uppstår ett definitionsproblem. Är säsongarbete att betrakta som en variant av veckopendling? I exemplet ovan finns flera boenden under ett år och mer än en arbetsplats, men med en osäkerhet vad individen räknar som ”hem”. Det är alltså inte nödvändigt att diskvalificera yngre vuxna från kategorin ”riktiga” veckopendlare, men man bör vid studier av registerdata vara medveten om den osäkerhet denna grupp medför vid analyser.

Familj

I enkätstudien uppgav sig 75 % vara gifta eller sammanboende. Av de med partners så hade 70 % en partner som förvärvsarbetade. 25 % av veckopendlarna hade en partner som också veckopendlade. Med andra ord visade sig en fjärdedel av hushållen vara tvåpendlarhushåll på veckobasis. Vidare hade en minoritet hemmavarande barn; 40 % av männen, men bara 10 % av de kvinnliga veckopendlarna.

Utbildning

Med tanke på att många veckopendlare finns inom t ex byggbranschen så är det kanske inte så förvånande att cirka 17 % av veckopendlarna i enkätstudien hade gymnasieutbildning med yrkesinriktning. Men hela 60 % av respondenterna hade någon form av högskoleutbildning, att jämföra med 30 % i hela befolkningen. Många av veckopendlarna hade också en partner med högre utbildning.

Yrke

Enkätundersökning riktad till personer med dubbel bosättning fann en stor variation av yrken bland veckopendlarna, men en fjärdedel av dem utgjordes av byggnadsarbetare och andra yrken inom byggnadsbranschen. Av övriga pendlare finns ett mönster av yrken som kräver rörlighet, t ex försäljare och chaufförer, samt akademiker och andra med större frihet vad gäller arbetstid och arbetsställe. En majoritet av yrkena tillhör kategorin mansdominerade, vilket överensstämmer med att det är flest män som veckopendlar. Den genomsnittliga tiden i den nuvarande anställningen var 10 år. Majoriteten av veckopendlarna jobbade heltid i tillsvidareanställningar, och 22 % hade någon form av projekt- eller visstidsanställning (jämfört med ca 16 % av hela förvärvsarbetande befolkningen). De flesta veckopendlare återfinns i mellan- och höginkomstklasserna. Cirka 35 % tjänade mellan 200 000 och 300 000 per år och cirka 20 % hade en årlig inkomst på över 400 000 (jämfört med 20 % respektive 5 % av befolkningen).

Bostad

Bland enkätpendlarna bodde 36 % i villa, 14 % i bostadsrätter, 26 % i hyresrätter och övriga i rad-/parhus eller på lantgårdar. Registerstudien visade lite överraskande att husägande minskade sannolikheten för veckopendling, vilket skulle kunna bero på det merjobb ett hus innebär och speciellt om en eller båda i hushållet är borta under veckorna. Å andra sidan brukar hus anses vara en av orsakerna till att man inte vill eller kan flytta, och istället väljer pendling. På arbetsorten bodde 40 % i hyresrätt, 18 % i husvagn, 13 % var inneboende och 9 % hade en bostadsrätt. Övriga bodde t ex på hotell, på båt eller i långtradarens förarhytt.

Region

40 % av enkätpendlarna bodde i mindre städer. Övriga fördelade sig jämnt mellan storstäder, mellanstora städer och landsbygder. En regressionsanalys av registerstudien bekräftar detta. Tendensen att bo i mindre städer och pendla till storstadsregioner bekräftas också genom att sannolikheten att veckopendla ökar ju högre huspriserna är i arbetskommunen.

Uthållighet

Av de pågående veckopendlarna i enkätstudien hade 17 % veckopendlat i 10 år eller mer. Den genomsnittliga pendlingstiden låg på 6 år och 3 månader. Detta kan relateras till Skatteverkets statistik för dubbel bosättning, där man bara kan finnas med i högst fem år. Man förstår att många erfarna veckopendlare som inte ingår i någon officiell statistik har veckopendling som en hållbar livsstil. I registerstudier (Öhman & Lindgren 2003, Sandow

& Westin 2010) har det visat sig att tidigare erfarenhet av lång-/veckopendling starkt ökar sannolikheten att man ska fortsätta pendla. Av de respondenter som hade veckopendlat tidigare men slutat, var genomsnittstiden 1 år och 8 månader. Orsakerna till avslutet varierade. Många hade bara haft visstidsanställningar, gått i pension eller fått barn. En tredjedel flyttade till arbetsorten och en femtedel fann jobb närmare bostaden.

1.4 Veckopendling ur ett individ- och hushållsperspektiv

När yngre vuxna funderar på sitt framtida liv är det nog få som ägnar en tanke åt att de kanske inte kommer att arbeta på samma plats där de bor. Även om tidigare generationer också har arbetat borta periodvis, så betraktas veckovis frånvaro från hemmet inte på något sätt som en "normal" livsstil. Människor vill troligtvis inte lång- eller veckopendla för sakens egen skull, men de verkar i allt högre utsträckning välja det alternativet framför att flytta någonstans där man inte vill bo. Troligtvis växer också beslutet om veckopendling fram i förhandling med övriga familjen, där man väger för- och nackdelar mot varandra. Nedan finns några av veckopendlingens för- och nackdelar beskrivna ur ett hushålls- och individperspektiv. Det dubbla perspektivet beror på att det i många fall är svårt att skilja individens vilja och beslut från hushållets, även för individen själv.

Positiva aspekter av veckopendling för individ/hushåll

- Arbetet på annan ort under något eller några år kan ge karriärmöjligheter som man inte finner på hemorten. Det kan ge större chans till utveckling genom attraktivt jobb, och högre inkomster för individen och hushållet.
- Möjligheten att resa längre och vara borta från hemmet kan göra det lättare att hitta nytt arbete vid arbetslöshet, kanske tills man hittar ett annat jobb på bostadsorten.
- Ett nytt jobb på annan ort behöver inte betyda att ens partner också måste försöka finna nytt jobb med risk för arbetslöshet.
- Veckopendling gör det möjligt att bo kvar där man vill, eller tvärtom att flytta dit man vill, men ändå kunna behålla jobbet.
- Hushållet kan bo kvar och man slipper sälja sitt hus/bostadsrätt till underpris, eller inte få det sålt alls, till exempel i utflyttningsrika bygder.
- Eventuella barn behöver inte byta skola eller förskola. Har hushållet dessutom ett bra socialt skydds nät på hemorten, så kan släkt/vänner gå in och stötta den hemmavarande partnern under veckorna.
- Vissa par skulle säkert påstå att de hållit ihop sitt förhållande så länge tack vare att de inte behövt "nöta" på varandra dagligen.

Negativa aspekter av veckopendling ur individ- och hushållsperspektiv

- Veckopendling innebär fördyrade levnadskostnader. Visserligen blir det färre resor jämfört med daglig pendling, men oftare handlar det om längre resor med flyg eller tåg som kan vara kostsamma. Veckopendling förutsätter också dubbelt boende med medföljande dubbla hyror etc. Höga levnadsomkostnader gör att det sällan är speciellt lönsamt att veckopendla för låginkomsttagare.
- Att ena makan/maken/sambon är borta under vardagarna brukar påverka den hemmavarande partnerns arbetstid. Det är inte ovanligt att hon (för det är oftast mannen som veckopendlar) går ned till deltid för att hinna med barn och hushållsarbete. Alla som har barn vet att det varje vecka dyker upp barnrelaterade aktiviteter, såsom utvecklingsamtal, tandläkarbesök, frisörbesök, hämta sjuka barn från dagis etc. som den hemmavarande partnern får tidspussla med ensam och

som den bortavarande partnern aldrig kan delta i (om man inte kan jobba hemifrån någon dag i veckan).

- Om veckopendlarens karriär främjas av arrangemanget, så gör inte den hemmavarande partnerns karriär det.
- Att ha två ”hem” leder ofta till att man saknar lokal förankring både på bostads- och arbetsorten. På helgerna orkar man inte delta i sociala aktiviteter hemma och på arbetsorten jobbar man kanske långa dagar under veckorna och missar ”after work” med kollegorna på fredagarna när man åker hem.
- Även om det inte finns någon statistik så är det troligt att många relationer/äktenskap där ena eller båda parterna veckopendlar slutar i skilsmässa då man så sällan träffas.
- Barn som växer upp i veckopendlingsfamiljer saknar säkert den ena förälderns närvaro, och den pendlande föräldern får dras med dåligt samvete för sin bortavaro.
- Veckopendling är en livsstil som inte passar alla. För det stora flertalet är det antagligen outhärdligt att vara borta från hem och familj annat än under en högst tillfällig period.

1.5 Veckopendling ur ett samhällsperspektiv

Rörlighet är alltså något önskvärt ur samhällets perspektiv som tidigare har konstaterats, och mycket tilltro läggs på ökad pendling som motor för regional tillväxt. När det gäller just veckopendlingen som fenomen, finns det en stark drivkraft i att heta arbetsmarknader i främst storstadsområdena får tillgång till arbetskraft samtidigt som bostadsmarknaden och de sociala strukturerna, som exempelvis förskolor, inte sätts under samma tryck som om flödena av inflyttare hade ökat ytterligare. Det finns både för- och nackdelar med veckopendling även ur ett samhällsperspektiv. Här nedan har även ett antal arbetsgivarperspektiv räknas in.

Positiva aspekter av veckopendling ur ett samhällsperspektiv

- Arbetsmarknaden som helhet blir mindre sårbar när arbetskraften är rörlig. Det är lättare att matcha arbetssökande med arbetstillfällen vilket minskar arbetslösheten i landet. Dock fungerar vecko- och långpendling mindre bra när det är generell lågkonjunktur och färre arbetstillfällen över hela landet.
- Det kan underlätta för arbetsgivare att hitta personal med rätt kompetens, även om man ibland får kompensera veckopendlare med högre lön för deras ökade levnadsomkostnader.
- Ökad pendling och infrastruktursatsningar leder till fler jobb och arbetstillfällen inom transportsektorn.
- Människor kan bo kvar på mindre orter och landsbygder och samhället slipper därmed ytterligare belastning på storstädernas överhettade bostadsmarknader samt ökat tryck på förskoleköer med mera.
- Många utflyttningskommuner behåller fler människor som folkbokförda och de bidrar därmed till skatteunderlaget, trots att de egentligen tillbringar mer tid på arbetsorten under ett år.

Negativa aspekter av veckopendling ur samhällsperspektiv

- En del arbetsgivare är inte helt positiva till att anställa vecko- eller långpendlare. Detta beror på att man till exempel antar att pendlaren kommer att sluta sin anställning så snart hon/han hittar ett arbete närmare bostaden.
- Veckopendlaren utträttat säkert en del ärenden på arbetsorten, vilket kan försämra underlaget för affärer och annan service på hemorten.
- Med fler till synes "ensamstående" föräldrar under vardagarna kan kraven öka hos kommunerna på nattdagis eller längre öppethållande på förskolor.
- Mindre orter med goda kommunikationer till storstäder riskerar att förvandlas till "sovstäder" där de sociala förankringarna urvattnas. Hushåll flyttar dit från storstäderna för barnens skull och för att finna billigare hus, men de spenderar liten tid på bostadsorten pga. långa pendlingsavstånd. Problemet har uppmärksammats i Putnams 'Bowling Alone' (2000).
- Problem uppstår för myndigheter, SCB och forskare när man inte vet var folk egentligen bor och därför beskattas i fel kommun.
- Allt mer resande får förstås konsekvenser för miljön, speciellt som bilen fortfarande är det dominerande färdmedlet för pendlare. Veckopendlare som ofta reser långt kan använda sig av miljövänligare tåg likväl som mindre miljövänliga flygtransporter.
- Veckopendling är inget som hittills främjat jämställdheten på arbetsmarknaden. Det är mer accepterat i vårt samhälle att pappa jobbar borta under veckorna än att mamma är frånvarande så pass länge från sina barn. Kvinnor och män har helt enkelt olika referensramar när de överväger veckopendling utifrån samhällets olika normer och krav. Kvinnor har dessutom oftare yrken med planare lönestruktur och mer geografiskt spridda arbetsplatser, vilket gör att veckopendling sällan lönar sig.
- Vad får vi för samhälle om alla ska resa långt? Det finns troligtvis sociala konsekvenser främst när det gäller barnen om deras föräldrar blir allt mindre närvarande i vardagen.

1.6 Data

1.6.1 Tillväxtanalys egna databaser

Tillväxtanalys har registerdata på individnivå från LISA, RTB, RTBGEO, SSK, AS och KU som är användbara för att urskilja vecko-/långpendlare med relevanta socio-ekonomiska attribut. Data från samtliga register förutom AS kan länkas ihop genom personlöpnymret (PersLopNr). AS innehåller data om arbetsställe och kan istället kopplas ihop med övriga individattribut genom arbetsställets löpnummer (CfarLopNr) som finns i AS och LISA. För att identifiera veckopendlare kan man mäta avståndet fågelvägen mellan individens bostadskoordinat och arbetsställekoordinat (i RTBGEO) med valfri gräns mellan dag- och veckopendlingsavstånd. Avståndet fågelvägen kan multipliceras med 1,33 för att få fram ett ungefärligt faktiskt avstånd (Amcoff 2007). Detta exkluderar studenter som pendlar långt. Som kontroll för att individen verkligen arbetspendlat åtminstone en del av året, kan man jämföra med variabler såsom kod för yrkesställning för november månad (YrkStalln i LISA) och individens inkomst (t ex LoneInk i LISA) där en relevant gräns sätts för hur mycket individen måste ha haft i årslön så att man inte bara arbetat i slutet av året. Om man inte vill ha med pendlare studenter i undersökningen, är årslön också ett bra gallringsattribut. Variabler kopplade till hushållet (bostadstyp, partners utbildningsnivå, inkomst, yrke etc.) är viktiga för att kartlägga veckopendlare då det ofta är

hemmavarande barn och maka/make/sambos arbete som påverkar beslutet om veckopendling. LISA innehåller många relevanta variabler kopplade till familjetyp och barn i olika åldrar. I RTB finns familjelöpnnummer (FamLopNr) som kan vara användbart för att knyta ihop familjer. Annars kan komplettering med en variabel för hushållslöpnnummer vara intressant. Det kan i registerdata vara svårt att identifiera sambos utan barn eller till och med sambos med barn, och det är inte säkert att varken familje- eller hushållslöpnnummer är hundraprocentigt.

Till veckopendlarna är det sedan bara att lägga till (eller köpa in) variabler för det man vill undersöka. Öhman & Lindgren (2003) använde registerdata för att undersöka om veckopendlande individer pendlat tidigare år. Man testade också olika geografiska attribut för individernas bostad och arbetsställe, exempelvis huspriserna i respektive kommun, arbetslöshetsnivå i bostadskommunen, samt typ av bostadsort och närhet till större stad.

Ett annat sätt att identifiera veckopendlare i registerdata är genom avdrag för dubbel bosättning i deklarationen. SCB har en variabel för 'Övriga avdrag' i Taxeringsregistret. Denna variabel är tyvärr hopslagen och består av avdrag för dubbel bosättning, avdrag för tjänsteresor samt övriga kostnadsavdrag som överstiger 5 000 kronor. Eftersom avdrag för dubbel bosättning utgör en egen ruta i deklarationsblanketten så måste det finnas rådata som inte är hopslaget med andra avdrag. Det finns alltså möjlighet för Tillväxtanalys att genom SCB eller Skatteverket få fram dubbel bosättning som egen variabel att lägga till befintliga registerdata via personlöpnnummer.

1.6.2 Tillgänglighetsmodellen

Med Tillväxtanalys egen tillgänglighetsmodell skulle det vara intressant att jämföra tillgängligheten i modellen med de faktiska pendlingsströmmarna och befintliga LA-regioners gränser. Hur långt kommer man på 45-60 minuter med bil utifrån ett givet centrum/inpendlingstättort?

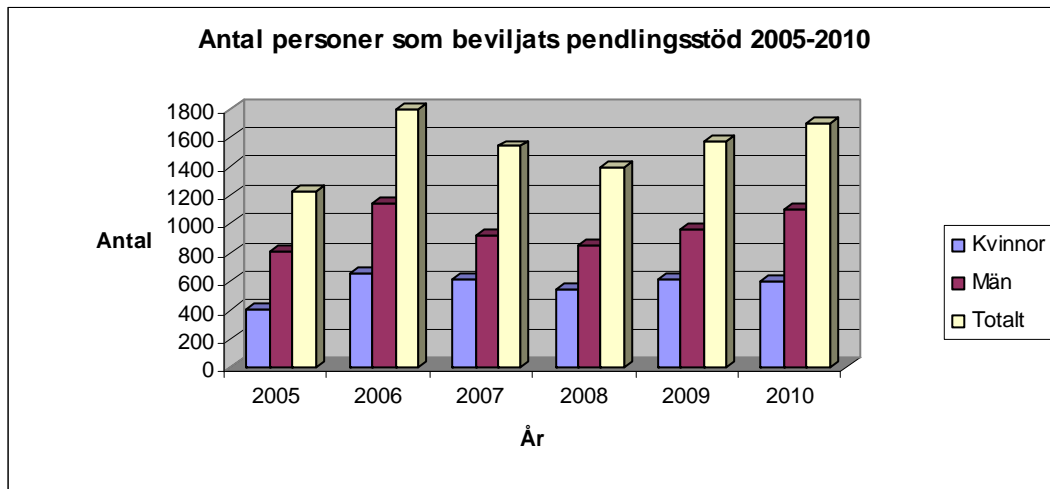
1.6.3 Övriga källor

Skatteverket redovisar i Skattestatistisk årsbok antalet personer som varje år fyllt i rutan för dubbel bosättning/tillfälligt arbete i deklarationsblanketten, se figur 1. Detta antal visar inte alla som har dubbel bosättning i Sverige. Det är endast möjligt att få göra avdrag för detta i maximalt 2 år för ensamhushåll och max 5 år för sammanboende. Under speciella omständigheter kan man få avdrag för fler år. Denna tidsgräns betyder att veckopendlare som pendlat i fler år försvinner ur statistiken. Antalet personer som gör avdrag kan i en tidserie ändå ge en uppfattning om i vilken storleksordning veckopendlingen ökar i Sverige. Tyvärr bedömer Skatteverket (SOU 2005) att cirka 50 % av alla yrkanden om avdrag för dubbel bosättning är felaktiga. De allra flesta gör för stora avdrag än de har rätt till. Detta hindrar förstås inte att de som begär avdrag i deklarationen faktiskt haft dubbel bosättning/tillfälligt arbete, även om de inte uppfyllt Skatteverkets regler för avdrag eller försökt dra av för höga kostnader.

Arbetslösa som fyllt 25 år och som bedöms inte kunna få arbete nära hemorten kan beviljas pendlingsstöd för resor och vissa levnadsomkostnader av Arbetsförmedlingen. Pendlingsstödet kan man dock bara få under högst 12 månader under en fyraårsperiod. Eftersom stödet bara gäller de som är arbetslösa innan pendlingen och under en så begränsad period ger antalet stödmottagare ingen uppfattning om veckopendlingens omfattning. Som framgår av figur 2 nedan så har antalet stödmottagare svängt under tidsperioden 2005-2010. Från drygt 1 700 personer år 2006 så sjönk antalet personer med

pendlingsstöd till knappt 1 400 år 2008 för att sedan öka igen. För år 2010 fanns statistik tillgängligt endast för januari till september, men utifrån det verkar man i år komma upp i samma antal personer som 2006. Av diagrammet kan man tydligt utläsa att fler män än kvinnor får pendlingsstöd från Arbetsförmedlingen. År 2006 utgjorde männen 64% av totala andelen stödmottagare.

Figur 2. Antal kvinnor och män som beviljats Af:s pendlingsstöd år 2005-2010.



Källa: Arbetsförmedlingen. För 2010 gäller siffran endast jan-sep.

2 Förslag till fortsatt arbete

Eftersom det finns så få undersökningar om veckopendling i Sverige, saknas det empiri inom nästan samtliga aspekter av fenomenet. Då det är så pass svårt att fånga in fenomenet veckopendlare genom enbart registerdata, kan man förslagsvis komplettera statistiken med enkäter och intervjuer för att få en djupare förståelse för veckopendlingens förutsättningar, drivkrafter och möjligheter. För ett exempel på en sådan kombinationsstudie, se Westin & Sandows rapport om regionförstoring i glesa områden (2007).

Nedanstående förslag till fortsatt arbete är enbart förslag på möjliga vägar att gå vidare med analyser av veckopendling förutom de registerdata Tillväxtanalys själva förfogar över. Forskningsfältet är vidöppet.

Projekt i samarbete med andra myndigheter, organisationer, universitet och företag

- Institutionen för hälsovetenskap på Mittuniversitetet har ett projekt om arbete, kön och hälsa. Det kanske kan vara intressant att koppla ihop långpendling med hälsoaspekter? Vad betyder det att ena partnern (oftast kvinnan) i princip lämnas ensam med hushållsarbetet om den andra partnern veckopendlar? Förstörd karriär? Utbrändhet? Långa resor ofta sliter också både mentalt och fysiskt. Hur påverkas hälsan av frånvaron av familj och vänner? Alla resor brukar innebära någon form av stress, t ex oro vid förseningar som påverkar hela tidsschemat.
- SIKAs resvaneundersökningar och RES-databas kunde identifiera resor >10 mil och >30 mil samt om detta var resor till arbetet eller tjänsteresor. Om Trafikanalys fortsätter med dessa undersökningar borde det gå att koppla på intressanta frågeställningar relaterade till veckopendlarnas resvanor, exempelvis transportsätt.
- Tänk tvärtom ibland: Kan en del veckopendlare vara sådana som pendlar från arbetsorten till ett fritidshus/hus i glesbygd, t ex särbos eller blivande pensionärer som börjat rusta upp barndomshemmet för att flytta när arbetslivet är slut? Kan dessa missuppfattas som turister i undersökningar/statistik? Kanske kan man samarbeta om detta med ETOUR i Östersund?
- I samarbete med Af kan man intervjua människor i glesare bygder som beviljas pendlingsstöd och som vill ställa upp på intervju. Detta fångar dock endast upp f.d. arbetslösa, nyblivna pendlare men kan ge svar om drivkrafter och hushållens situation.
- Eftersom det är svårt att få lönsamhet i kollektivtrafik på landet, t ex öka turtäthet av bussar, så kan man fråga sig varför bussbolagen inte satsar på minibussar (16-p) på vissa sträckor istället? Varför inte samarbetsprojekt med trafikoperatörer för att finna uppslag till nya transportlösningar som är ekonomiskt hållbara?
- Tillväxtanalys med flera myndigheter kan tillsammans med Skatteverket och SCB arbeta för att få fram möjligheten att folkbokföra individer på flera platser. Detta skulle ha flera fördelar, inte främst som underlag för forskningen.
- Tillväxtanalys kan samarbeta med SCB kring möjligheten att återinföra frågor om veckopendling i sina levnadsnivåundersökningar, framför allt för att kunna få fram statistik om veckopendlingens omfattning.

Frågeställningar om veckopendling

- Det man i många undersökningar kanske helst vill veta, är vilka faktorer som gjorde att veckopendling eller långpendling sågs som ett alternativ eller tvång,

vilka faktorer som gör att man fortsatt pendla, vad fungerar bra och vad fungerar mindre bra, vad gjorde att man slutade eller vill sluta pendla, resandets frekvens, avstånd och kommunikationsmedel. Även om det delvis redan finns med i tidigare undersökningar, så är kunskaper om veckopendling ett område som behöver kompletteras och valideras.

- Fallstudier/intervjuer med pendlare från utvald by/bygd. Det ger mer kött på benen än bara registerdata när det gäller vart man pendlar, hur långt, hur ofta, varför man valde pendling och varför man inte flyttar/flyttade hit. Varför inte annonsera i lokalpressen efter människor som antingen pendlat/pendlar, respektive ställts inför valmöjligheten att få jobb på annan ort men tackat nej?
- Fallstudier/region med enklare enkäter på olika transportmedel, t ex tåg, flyg, buss från Bräcke eller någon annan ort som är typisk utpendlarkommun. Detta fångar dessvärre inte upp bilpendlare, men de utgör en grupp som är svår att få tag i.
- Fånga upp personer att intervjua genom stora arbetsplatser i större städer som troligtvis har en viss andel lång-/veckopendlare. Eller tvärtom, välj arbetsplatser i glesbygder med tjänster som troligen inte kan fyllas av den lokala arbetsmarknaden. Hur är det att pendla till glesbygden och hur många år gör medarbetarna det? Tills man flyttar dit eller hittar annat jobb?
- Ur ett riksperspektiv kan man utgå från frågan om vad som är en rimlig andel lång- och veckopendlare? Ska 10 eller t o m 20 % av arbetsstyrkan pendla långt för att minimera antalet arbetslösa? Vad leder en sådan regionförstoring till, om en femtedel av befolkningen tillbringar minimal tid på sin bostadsort? Vilka konsekvenser får detta för miljön, lokalt näringsliv, barnafödande och barntillsyn, hälsa osv.? Det går kanske utifrån Trafikanalys data att få fram en fördelning av andelen som reser långt med tåg, bil, buss och flyg samt beräkna vilken miljöpåverkan detta innebär. Man måste då ha i åtanke att många använder bil en del av resan för att ta sig till tågstationen eller flygplatsen. Män reser oftare med bil till jobbet och kvinnor åker oftare kollektivt. Betyder detta att vi av miljöhänsyn borde uppmuntra fler kvinnor att långpendla och män att söka jobb närmare bostaden? Hur verklighetsförankrat är det att en stor del av samhället ska långpendla? Det borde rimligtvis finnas en gräns för ett hållbart samhälle. Läs exempelvis Boverkets rapport 'Är regionförstoring hållbart' från 2005 som referens.
- Varför har man gett upp tvärtom, dvs. att försöka jämna ut offentliga sektorns jobb över landet? Privata arbetsgivare kan man inte tvinga direkt, men de följer förstås var det finns marknad och tillgång till relevant arbetskraft. Finns det någon undersökning som visar vad som händer med t ex Östersund när statliga myndigheter flyttats eller utökats i samband med regements- och flygnedläggningarna? Ökade inpendlingen medan utpendlingen minskade? Kluster av nya arbetstillfällen betyder inte nödvändigtvis många fler inflyttare, se exempelvis Tillväxtanalys egen beräkning för Pajala kommuns kommande gruvdrift.
- Är beslutet om veckopendling alltid ett rationellt och ekonomiskt lönsamt beslut? För vissa kan det upplevas som tvång, medan det för andra ses som en investering i karriär och möjlighet till andra jobb längre fram. Jämför frågeställningen med migration där man ofta uppger nytt jobb eller utbildning som officiell orsak till flytt, men det hade inte varit möjligt utan en mentalt positiv bild av flytten. Antagligen därför som "miljöombyte" är ett mer frekvent svarsalternativ framför jobb och studier i undersökningar. Social miljö inrymmer personliga preferenser och mentala bilder. Är de som pendlar helt enkelt de som vill pendla? Om man inte vill ha ett jobb i Karlskoga kommer man inte att skriva någon bra ansökan

eller anstränga sig för att ge ett gott intryck vid eventuell intervju. Med andra ord, det är nog få av de som veckopendlar som absolut inte ser någon fördel med det.

- Vad krävs i form av utbyggda kommunikationer för att en utvald region ska kunna öka rörligheten i form av antal pendlare och minska arbetslöshet och lediga jobb? Är detta verkligen ekonomiskt realistiskt i regioner utanför storstadsområdena och Mälardalskorridoren även med sociala vinster och samhällsvinster inräknat? Antagligen har varje stad/kommun/region begränsade veckopendlingsalternativ med tanke på restid, inklusive byte av transport och pris/biljettpris. Exempelvis är det rimligt för en östersundsbo att pendla till Stockholm, Trondheim, Sundsvall (inklusive övriga orter efter järnvägssträckan), Umeå och Luleå efter faktiska kommunikationsmöjligheter idag. Möjligtvis också Göteborg och Malmö beroende på tidtabellernas överensstämmelse. Nya aktörer/resrutter öppnar nya möjligheter. På samma sätt kan försvinnande av en aktör, exempelvis NextJet i Östersund helt plötsligt stänga fönstret för veckopendlarna som jobbar i Umeå eller Luleå.
- Det kan också vara av intresse att studera var problem uppstår mellan olika myndigheter och aktörers arenor, dvs. man arbetar på olika sätt och därför faller saker emellan och det är svårt att samarbeta mellan regioners behov och trafikmyndigheter. Olika länstrafikbolag kan ha olika betalningssystem eller ej koordinerade tidtabeller.
- Vad betyder de kringliggande transporterna och noderna för intresset för pendling? Med detta avses till exempel resan till/från flygplats, tågstation etc. Vilken betydelse har otrevlig tågstation eller att resecentret har stängt tidigt på kvällen när man ska byta mellan buss och tåg?
- Är veckopendling något som har större betydelse i vissa regioner? Det är en öppen fråga, men det går att snäva in utifrån in- respektive utpendlingsperspektiv även för veckobasis.

2.1 Förslag till indikatorer

Veckopendlare vill inte gärna låta sig mätas som tidigare har konstaterats, men här ges förslag till två tänkbara indikatorer för att mäta veckopendlingens omfattning.

Ett sätt att försöka mäta förändringar i veckopendling är genom Skatteverkets statistik över antalet personer som yrkat avdrag för dubbel bosättning. Detta avdrag får endast göras under ett begränsat antal år och utesluter följaktligen de som haft dubbel bosättning i fler än fem år. Om det var möjligt att begära avdrag under obegränsat antal år så skulle detta kunna bli en stark indikator för att mäta förändringar i omfattning.

Ett annat sätt är att mäta förändringar i antalet sålda årskort för tåg och flyg. SAS har tidigare haft statistik över s.k. frequent flyers och vilka sträckor de flyger. Kanske har de andra flygbolagen samt SJ motsvarande statistik. Tyvärr går det inte att särskilja dagliga långpendlare och tjänsteresor från veckopendlare i denna statistik, men det kan utgöra ett intressant bakgrundsmaterial om studien gäller långpendling och ökad rörlighet mer allmänt.

Referenslista

Abrahamsson, K.V. (red) (1993): National Atlas of Sweden: Work and Leisure. Almqvist & Wiksell International, Stockholm.

Amcoff, J. (2007): Regionförstoring – idé, mätproblem och framtidsutsikter. Institutet för Framtidsstudier 2007:7.

Arbetsförmedlingen (2010): Arbetsförmedlingens årsredovisning 2009.

Boverket (2005): Är regionförstoring hållbar?

Brand, B.F. (2005): Botniabanan – förväntningar i tid och rum på regional utveckling och resande. Gerum 2005:4, Umeå universitet.

Eliasson, K. & Westerlund, O. (2003): Regionala tillväxtindikatorer – teoretiska aspekter, begrepp och empiriska illustrationer. ITPS.

Eliasson, K. m.fl (2007): Flyttning och pendling i Sverige. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2008, SOU 2007:35.

Fransson, U. (1991): Flytta eller pendla. Aspekter på hushållens rörlighet. Statens institut för byggnadsforskning, Gävle.

Friberg, T. (2007): Pendling för alla? Inledning vid Transportforum 2007

Glesbygdsverket (2006): Sveriges gles- och landsbygder.

Green, A. E. m.fl (1999): Longer Distance Commuting as a Substitute for Migration in Britain: A Review of Trends, Issues and Implications. International Journal of Population Geography, 5, 49-67.

Haugen, K. (2005): Pendling mellan Umeå och Örnsköldsvik – en studie av arbets- och studierelaterade resor. TRUM 2005:02, Umeå universitet.

Jansson, B. (1999): Migrate or Commute. Strategic household choices in Sweden during the 1990s. Paper presented at Association of American Geographers, 95th Annual AAG Meeting, Honolulu, March 23-27 1999.

Knutsson, E. (2005): Regionförstoring – en litteraturstudie. Arbetsrapport TRUM, Umeå universitet.

Putnam, R. D. (2000): Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community. Simon & Schuster, London.

Regeringen (2009): Mål för framtidens resor och transporter. Prop 2008/09:93.

Regeringen (2010): Budgetpropositionen för 2011. Prop 2010/11:1.

- Sandow, E. (2008): Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden. *Journal of Transport Geography* 16, 14-27.
- Sandow, E. & Westin, K. (2005): Att resa till arbetet i befolkningsmässigt glesa miljöer. Arbetsrapport TRUM, Umeå universitet.
- Sandow, E. & Westin, K. (2007): Regionförstoring i glesa områden – kollektivtrafikens möjligheter och betydelse. TRUM 2007:01, Umeå universitet.
- Sandow, E. & Westin, K. (2010): The persevering commuter – Duration of long-distance commuting. *Transportation Research Part A*, 44, 433-445.
- SCB (1996): Riks-RVU: Svenskarnas resor 1994. Resultatrapport, Stockholm.
- SCB (2010): Lokala arbetsmarknader – egenskaper, utveckling och funktion.
- Schwanen, T. & Dijst, M. (2002): Travel-time ratios for visits to the workplace: the relationship between commuting time and work duration. *Transportation Research A*, 36, 573-592.
- SIKA (2004): Infrastruktur för tillväxt. SIKA rapport 2004:1.
- SIKA (2007): RES 2005-2006. Den nationella resvaneundersökningen, 2007:19.
- Statens offentliga utredningar (2007): Flyttning och pendling i Sverige. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2008, SOU 2007:35
- Statens offentliga utredningar (2005): Dubbel bosättning för ökad rörlighet. SOU 2005:28
- Van Ham, M. (2001): Workplace Mobility and Occupational Achievement. *International Journal of Population Geography*, 7, 295-306.
- Öhman, M. & Jansson, B. (2004): Long Distance Weekly Commuting As Life Form. I Öhman, M. (2004): Long Distance Weekly Commuting. Licentiatavhandling, Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.
- Öhman, M. & Lindgren, U. (2003): Who is the long-distance commuter? –Patterns and driving forces in Sweden. *Cybergeo: European Journal of Geography* No 243.

Övriga källor:

Skattestatistisk Årsbok, 1996-2007. www.skv.se

Statistikuppgifter om Af:s pendlingsstöd från Eva Hall, Arbetsförmedlingens statistikenhet.

Tillväxtanalys, myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, är en gränsöverskridande organisation med 60 anställda. Huvudkontoret ligger i Östersund och vi har verksamhet i Stockholm, Bryssel, New Delhi, Peking, Tokyo och Washington.

Tillväxtanalys ansvarar för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser och därigenom medverkar vi till:

- stärkt svensk konkurrenskraft och skapande av förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag
- utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft, hållbar tillväxt och hållbar regional utveckling

Utgångspunkten är att forma en politik där tillväxt och hållbar utveckling går hand i hand. Huvuduppdraget preciseras i instruktionen och i regleringsbrevet. Där framgår bland annat att myndigheten ska:

- arbeta med omvärldsbevakning och policyspaning och sprida kunskap om trender och tillväxtpolitik
- genomföra analyser och utvärderingar som bidrar till att riva tillväxthinder
- göra systemutvärderingar som underlättar prioritering och effektivisering av tillväxtpolitikens inriktning och utformning
- svara för produktion, utveckling och spridning av officiell statistik, fakta från databaser och tillgänglighetsanalyser

Om Working paper/PM-serien: Exempel på publikationer i serien är metodresonemang, delrapporter och underlagsrapporter.

Övriga serier:

Rapportserien – Tillväxtanalys huvudsakliga kanal för publikationer.

Statistikserien – löpande statistikproduktion.

Svar Direkt – uppdrag som ska redovisas med kort varsel.