

Analyse | kraka

25. januar 2018

Vi pendler længere – og bruger mere tid på at pendle¹

Af Regitze Wandsøe-Isaksen og Katrine Bonde

Pendling sikrer mobilitet på arbejdsmarkedet. Langt de fleste danske lønmodtagere pendler i dag. Afstandsmæssigt pendler danske lønmodtagere længere end tidligere – og der bruges mere tid på transporten til og fra arbejde.

- Omkring 98 pct. af de danske lønmodtagere pendler – og de pendler 9 pct. længere end i 2008. Pendlerne transporterer sig i gennemsnit 42,5 km samlet set til og fra arbejde.
- I løbet af 2016 brugte en bilpendler i snit 146 timer på at komme til og fra arbejde – hvilket er en stigning på 8 pct. siden 2008. Således er både pendlingsafstanden og tiden brugt på pendling steget.
- Mange faktorer kan påvirke det fremtidige pendlingsomfang, bl.a. urbanisering, udbygning af infrastrukturen, omfanget af trængsel, udbredelsen af selvkørende biler og andre former for teknologisk udvikling.
- Såfremt udviklingen fortsætter, som den har gjort siden 2008, vil den gennemsnitlige pendlingsafstand i 2025 være 46 km svarende til 8 pct. længere end i dag.

Kontakt

Økonom
Regitze Wandsøe-Isaksen
Tlf. 31404252
E-mail reg@kraka.org

¹ Analysen er lavet på opfordring af DI Transport. Selve analysen, den metodiske tilgang og eventuelle fejl og mangler er alene Krakas ansvar.

1. Danskerne pendler længere og bruger mere tid på pendling

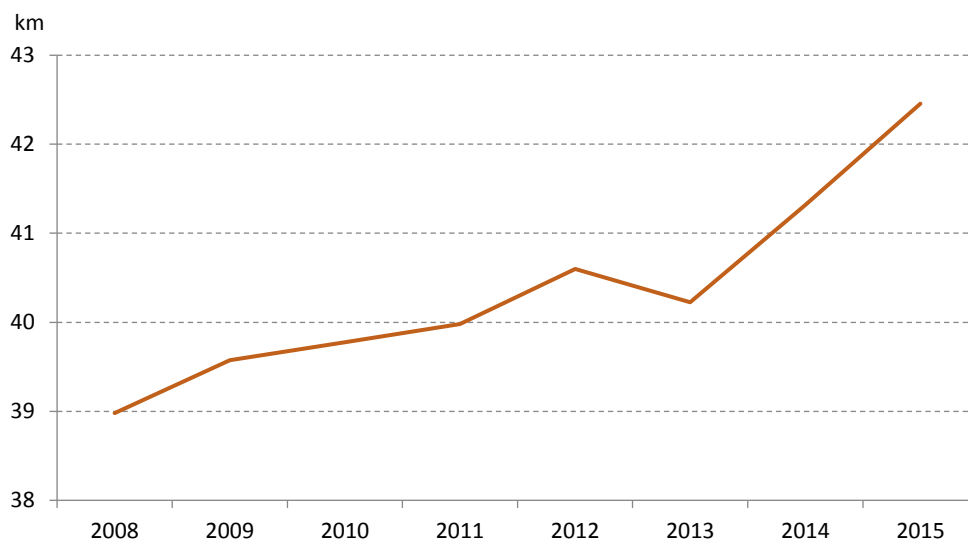
Fordel ved pendling

Pendling er med til at sikre mobilitet, og det medvirker dermed til en effektiv allokering af ressourcer på arbejdsmarkedet. Tilsvarende har undersøgelser vist, at mere mobile personer har højere sandsynlighed for at finde et job, hvor de kan udnytte deres kompetencer fuldt ud (se fx Hensen m.fl. 2009; Wieling og Borghans 2001; Frank 1978; Mincer 1978; Gobillon m.fl. 2007).

98 pct. af lønmodtagere pendler – og mere end før

98 pct. af alle danske lønmodtagere over 15 år pendler. Pendlerne transporterer sig i gennemsnit samlet set 42,5 km til og fra arbejde. At man pendler betyder i vores analyse, at man ikke bor og arbejder det samme sted. Denne afstand er steget 9 pct. for lønmodtagere siden finanskrisen – særligt fra 2013 og frem, jf. Figur 1. Det giver således en indikation af, at mobiliteten for lønmodtagere generelt er steget over perioden.

Figur 1 Udvikling i den gennemsnitlige pendlingsafstand (tur/retur)



Anm.: Man pendler ifølge vores analyse, hvis man ikke bor og arbejder på samme adresse – dvs. hvis afstanden mellem de to er 0. Se yderligere beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.

Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

Tidligere har tiden brugt på transport været konstant

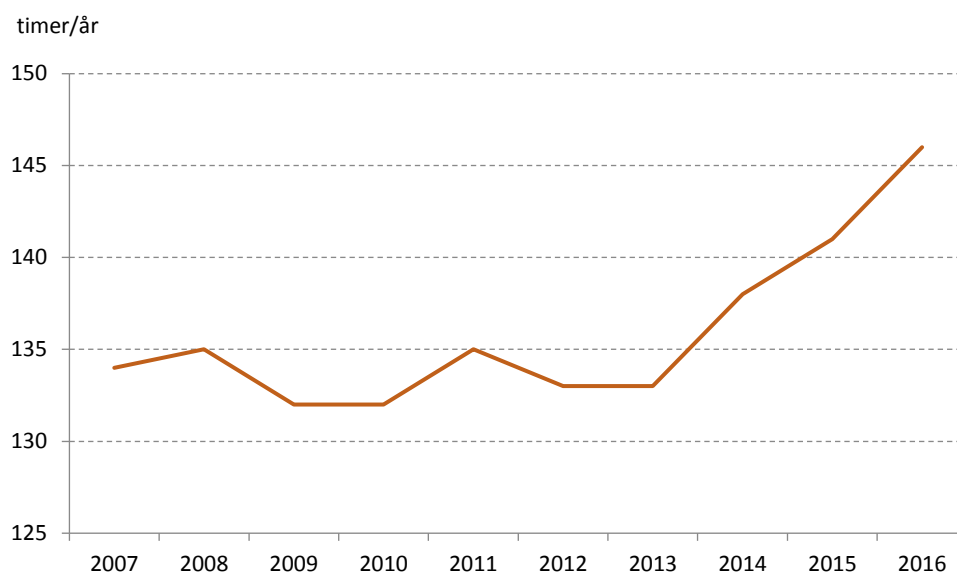
Man har tidligere set, at tidsforbruget til transport har været konstant over tid. Af Infrastrukturkommissionens betænkning fra 2008 fremgår det således, at den samlede daglige transporttid for perioden 1981 til 2003 var konstant på omkring én time. Årsagen hertil var ifølge Infrastrukturkommissionen, at undersøgelser har vist, at det samlede daglige tidsforbrug på transport er vigtigere for den enkelte end den geografiske afstand, der tilbagelægges.

... nu er den steget sammen med pendlingsafstanden

I de senere år har tidsforbruget til pendling imidlertid været stigende, jf. Figur 2. Konkret var bilpendlingen således 146 timer pr. bilpendler i 2016 – hvilket er 8 pct. mere end i 2008. Således er både pendlingsafstanden og tiden brugt på pendling steget.²

² Det daglige tidsforbrug på én time er gennemsnittet for alle årets 365 dage og tæller både tidsforbruget til transport i forbindelse med pendling og i fritiden.

Figur 2 Udviklingen i bilpendlernes tidsforbrug til pendling (timer/år)



Anm.: Tidsforbrug til pendling i personbil for lønmodtagere er udregnet pr. bilpendler. Dette er udregnet ved at gange de daglige tal for pendlende i bil med 185 dage.

Kilde: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (2017).

2. Pendling i fremtiden

Hvis samme udvikling som hidtil

Hvis man antager, at pendlingen fremadrettet stiger i samme takt, som den har gjort siden 2008, vil den i 2025 være 46 km pr. dag.

Hvad kan påvirke pendlingsafstanden fremadrettet?

Udover en forskydning på tværs af brancher og arbejdsfunktioner kan en række andre forhold påvirke den gennemsnitlige pendlingsafstand, jf. Tabel 1. Fx kan bopælslokalisering have en effekt på pendlingen. En simpel regression viser fx, at når befolkningstætheden i den enkelte pendlers bopælskommune er over gennemsnittet, så pendler man i gennemsnit 4 km kortere end i resten af landet.³

Øget trængsel forventes at reducere pendlingsafstanden

Stigende trængsel forventes at ville påvirke pendlingsafstanden i nedadgående retning. Hvis man skal bruge mere tid på pendling, vil det alt andet lige trække i retning af kortere pendlingsafstande.

Udbygning af infrastrukturen

Udbygning af infrastrukturen kan omvendt føre til længere pendlingsafstande. Et infrastrukturprojekt, der skaber en bedre forbindelse mellem A og B medfører alt andet lige, at det tager kortere tid at rejse mellem A og B. Når transporttiden mellem A og B reduceres, bliver det mere attraktivt at pendle mellem A og B – også selvom det indebærer, at man skal pendle over en længere afstand, end man har gjort før. Udbygningen af infrastrukturen er således én af de faktorer, der over tid har bidraget til, at pendlingsafstanden er øget. Hvis infrastrukturen fremadrettet ikke udbygges i samme takt som hidtil, kan det bidrage til, at pendlingsafstanden ikke stiger i samme grad, som den hidtil har gjort, mens en højere udbygningstakt end den historiske, kan bidrage til, at pendlingsafstanden stiger mere end den har gjort historisk set.

³ Jf. egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistik.

Økonomisk vækst

Økonomisk vækst kan bl.a. gøre det muligt for flere at købe en bil, hvilket betyder, at de – alt andet lige – kan tilbagelægge en længere pendlingsafstand på den samme tid, jf. Transportministeriet (2010). Det kan imidlertid også betyde, at der kommer mere trængsel – hvilket jf. ovenfor kan virke modsatrettet.

Nytænkning af transporten

Epinion har tidligere lavet en analyse for Dansk Industri, hvor 10 pct. af danskerne svarede, at nytænkning af transporten – fx selvkørende biler - vil kunne få dem til at pendle til et job, der ligger længere væk (Christensen, 2017). Dette kan således potentielt være med til at trække pendlingsafstanden op.

Teknologisk udvikling

Derudover rummer andre former for teknologisk udvikling nye muligheder. Fx såkaldte intelligente transportsystemer, som er redskaber, der vil kunne øge fremkommeligheden i trafikken i områder med høj trængsel – hvilket alt andet lige bør øge pendlingsafstanden. På den anden side kan der være andre former for teknologisk udvikling, som fx bedre digital infrastruktur, der kan give mulighed for, at man kan arbejde hjemmefra flere af ugens dage – og at man således kan bo længere væk fra sit arbejdssted. Dette kan på den anden side betyde, at man pendler længere de dage, hvor man så faktisk pendler til sin arbejdsplads.

I Tabel 1 opsummeres de udvalgte faktoreres påvirkning på pendlingen.

Tabel 1 Forskellige faktoreres påvirkning af pendlingsafstanden

Faktorer, der påvirker udvikling i pendlingen	Effekt
Bopælslokalisering – retning for en tætbeholdt bopælskommune	↓
Udbygning af infrastrukturen (herunder kollektivtransport) – ved høj udbygnings-takt	↑
Stigende trængsel	↓
Økonomisk vækst	↓ ↑
Nytænkning af transporten fx selvkørende biler	↑
Andre former for teknologisk udvikling	↓ ↑

Kilde: Egen opstilling.

3. Bilag

Analysen er baseret på registerdata

Datagrundlaget for analysen er registerdata fra Danmarks Statistik for den korteste afstand langs vejnettet tur/retur mellem bopælsadresse og arbejdsstedsadresse for den enkelte lønmodtager. Se yderligere beskrivelse af datagrundlaget i Boks 1.

Boks 1 Datagrundlaget til analysen

Hvor intet andet er angivet omfatter data alle lønmodtagere over 15 år ultimo november i perioden 2008 til 2015 – og som er i befolkningen primo året efter. Dernæst beholder vi kun personer, der har en afstand mellem deres bolig og arbejdsplads, som er større end 0.

Pendlingsafstanden er tur/retur – dvs. de angivne afstande er den samlede afstand mellem bopæl og arbejdssted – tur/retur langs vejnettet.

Simpel model for pendlingsafstanden i 2025**Forventning til pendlingsafstand i 2025, hvis udviklingen fortsætter som hidtil**

Den simpleste model for pendlingsafstanden kan skrives som sammenhængen mellem pendlingsafstand og tidspunkt – dvs. hvor man ser, hvor meget pendlingsafstanden stiger eller falder over tid:

$$(1.1) \quad \text{Pendlingsafstand}(t) = \beta_0 + \beta_1(t - 2008),$$

hvor β_0 er grundniveauet for pendlingsafstanden i 2008 og β_1 er, hvor meget pendlingsafstanden stiger, når der går ét år fra 2008 og t er tidspunktet. Den forventede pendlingsafstand i 2025 findes derfor ved følgende udtryk:

$$(1.2) \quad \text{Pendlingsafstand}(2025) = 38,9 + 0,4 \cdot (2025 - 2008) = \underline{46,0 \text{ km}}$$

4. Litteraturliste

- Christensen, A. (2017). "Trængsel gør det svært at være pendler". *DI Indsigt*.
- Danske Regioner (2017). <http://www.regioner.dk/media/4876/fremtidens-transport-endelig-rapport-31-03-20017-002.pdf>
- Frank R (1978). "Why women earn less: The theory and estimation of differential overqualification." *American Economic Review*. 68 s. 360–373.
- Gobillon L., Selod H., Zenou Y. (2007). "The mechanisms of spatial mismatch." *Urban Studies*. 44 s. 2401–2427.
- Krawack. [file:///C:/Users/Kraka%20\(Regitze\)/Downloads/Fremtidens%20trafikudvikling%20Susanne%20Krawack.pdf](file:///C:/Users/Kraka%20(Regitze)/Downloads/Fremtidens%20trafikudvikling%20Susanne%20Krawack.pdf).
- Hensen M., M. Robert de Vries og F. Cörvers (2009). "The role of geographic mobility in reducing education-job mismatches in the Netherlands." *Papers in Regional Science*. vol. 88, nr. 3.
- Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (2008). *Infrastrukturkommissionens betænkning*. <https://www.trm.dk/da/publikationer/2008/infrastrukturkommissionens-betaenkning>.
- Mincer J (1978). "Family migrations decisions". *Journal of Political Economy*. 86 s. 749–773.
- Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (2017). *Spørgsmål nr. 725*. <http://www.ft.dk/samling/20161/alm-del/tru/spm/725/svar/1440303/1813936/index.htm>.
- Wieling M, Borghans L (2001). "Discrepancies between supply and demand and adjustment processes in the labour market." *Labour*. 15 s. 33–56.