

ANALYSE

Pendling

kan gøre dig gladere

Der kommer stadig flere pendlere i Danmark – og de får **stadig længere til jobbet**. Men det skal vi ikke være så kede af, mener forsker. I Danmark er den daglige pendling i høj grad et tiltrængt pusterum i en travl hverdag.

”For mange er pendling **kvalitetstid**, som de bruger til at tænke over livet og få ro i hjernen.”

Malene Freudendal-Pedersen,
lektor og forsker,
Roskilde Universitet

Havelåge, racer, mormorcykel, jernhest ...
Her i landet er en cykel ikke bare en cykel, og det samme gælder i øvrigt bil, bus og tog. Uanset hvordan vi kommer på arbejde, er valget af transportform ikke et trivielt spørgsmål. Tværtimod fortæller det meget om vores personlige livsstil, om samfundets grundlæggende værdier og om vores lykke i det hele taget.

”At tage på arbejde er ikke bare et spørgsmål om at flytte sig fra A til B som en billardkugle. Det er en aktiv handling, der siger noget om, hvordan vi er som mennesker. Og som afslører en masse om de normer og omgangsformer, vi har i samfundet,” siger professor Ole B. Jensen, der ved Aalborg Universitet forsker i blandt andet infrastruktur og mobilitet.

For eksempel er danske pendlere særligt glade for bilen, der bliver set som hurtigere, behageligere og mere pålidelig end offentlig transport, forklarer Ole B. Jensen. Det påvirker den måde, vi tænker på i det hele taget.

”Fordi vi har meget privatbilisme i Danmark, kultiverer vi samtidig en idé om personlige rejser,

autonomi og individets egen færd. Hvis vi derimod havde en større grad af offentlig transport, ville det afspejle mere fællesskab og kollektive værdier i det hele taget,” siger han.

Vi er så glade på vores cykler

Det er en pointe, der bliver stadigt mere væsentlig, for transporten til og fra arbejde er blevet en større del af danskernes hverdag de seneste år.

På 35 år er antallet af pendlere fordoblet, og der bliver længere og længere til jobbet. I 2015 var ruten til arbejdspladsen på 20,9 kilometer i snit for pendlere – 3,3 kilometer længere end i 2006, viser tal fra Danmarks Statistik.

Det har stor betydning for vores arbejdsliv og hverdag i det hele taget, mener lektor Malene Freudendal-Pedersen, der forsker i pendling og transport ved Roskilde Universitet.

”For mange er pendling kvalitetstid, som de bruger til at tænke over livet og få ro i hjernen,” siger hun.

”Det er et af de eneste tidspunkter, hvor vi ikke er underlagt en masse krav fra omverdenen, og hvor vi kan læse af i hverdagen. På den måde er pendling positivt for vores livskvalitet,” siger



VIDSTE DU ...



1,2 millioner danskere pendler dagligt fra deres bopæl til en arbejdsplads i en anden kommune.

Der er kommet **48 procent flere** pendlere siden 1981.

Hvert år kører vi i alt **14 milliarder kilometer** til og fra arbejde.

Danskere bruger i gennemsnit **27 minutter på at pendle** om dagen. Det er halvt så meget som sydafrikanere og sydkoreanere.

Manden tager oftest bilen på arbejde, mens **kvinden** tager cyklen eller offentlig transport.



På en almindelig hverdag sidder danskerne **75.000 timer i kø** på vej til eller fra arbejde. Omregnet til arbejdstid er den tid 4 milliarder kroner værd.



Københavnere er landets langsomste pendlere med en gennemsnits fart på 33,8 kilometer i timen. **Midtjyderne** er hurtigst med 55 kilometer i timen.

Kilder: Danmarks Statistik, Krifas God Arbejdslyst Indeks 2017, Dansk Industri, Malene Freudendal-Pedersen, Danske Regioner

Mænd pendler **40 procent** længere end kvinder

Kilde: Danmarks Statistik

Malene Freudendal-Pedersen, der har skrevet en ph.d.-afhandling om netop det emne.

Noget tyder på, at det i særlig grad gælder i Danmark. For mens internationale studier fra primært USA og Storbritannien peger på, at pendling gør borgerne mindre lykkelige, så virker det modsatte til at være tilfældet i Danmark, viser Malene Freudendal-Pedersens forskning.

Det skal siges, at valget af transportmiddel er helt afgørende for vores humør. De mest tilfredse er dem, der er på gå-ben, mens de mindst tilfredse tager bussen på arbejde, viser et videnskabeligt studie fra McGill Universitetet i Canada. Britiske forskere har bekræftet resultatet: De personer, der begynder at cykle eller gå på arbejde i stedet for at tage bilen, oplever at være i bedre humør.

Lidt overraskende viser Krifas God Arbejdslyst Indeks 2017 til gengæld, at varigheden af turen til arbejde ikke påvirker danskernes arbejdslyst og generelle lykkeniveau. Muligvis fordi vi i Danmark går op i at få en god oplevelse ud af rejsen, forklarer Malene Freudendal-Pedersen.

”I min forskning har jeg fundet ud af, at flere cykler en omvej hjem ad en mere smuk rute eller måske træder lidt langsommere i pedalerne, når det er godt vejr. Vi har alle sammen vores egne strategier for transporten, som gør, at vi kan nyde den mest muligt,” siger hun.

Den pause, som transporten bygger ind i vores hverdag, har afgørende betydning for både arbejdslyst og lykke i det hele taget, pointerer Malene Freudendal-Pedersen:

”Som individer har vi behov for at kunne kontrollere vores egen tid. Det giver en følelse af også at kunne styre selve livet. Hvis vi begynder at fylde transporten ud med mere arbejde eller daglige gøremål, så mister vi den følelse af selv at være herre over vores tid. Men gør vi det omvendte – giver plads til at sætte en lydbog på, bare slentre, sidde alene med de tanker, vi nu har – så får vi det bedre.”

Fra lokalsamfund til motorvejsland

Vores trafikvalg er altså med til at definere, hvor lykkelige vi føler os i hverdagen. Det er endnu et eksempel på, hvorfor et lands infrastruktur er så ekstremt vigtig, mener professor Ole B. Jensen fra Aalborg Universitet.

”Alle samfund har deres særlige måder, som deres transportsystemer får folks hverdag til at hænge sammen på. Det betyder meget for, hvilke job folk har mulighed for at tage, eller hvor de kan bosætte sig. Infrastrukturen er med til at definere vores handlemuligheder,” siger han.



VI PENDLER LÆNGERE OG LÆNGERE TIL JOBBET

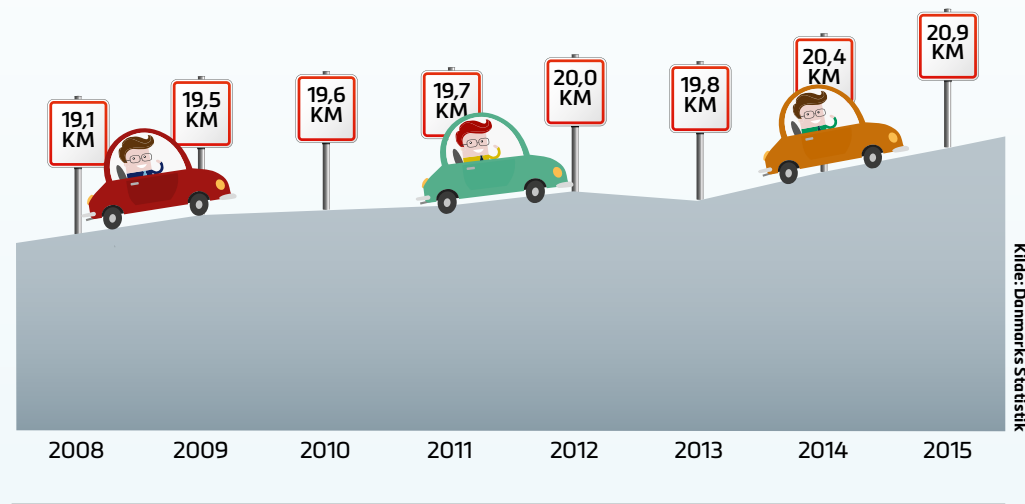
Gennemsnitligt pendlingsafstand i kilometer.

Forskningen har vist gentagne gange, at langt de færreste gider pendle længere end cirka én time hver vej – men alt herunder bliver betragtet som acceptabelt af de fleste. Det betyder også, at nye motorveje eller bedre togforbindelser kan ændre på vores valg af bolig og arbejdsplads. Noget, der har vist sig tydeligt de seneste 100 år, forklarer Ole B. Jensen.

”I de gode, gamle dage lå din bolig og arbejdssted altid i samme område. Det gav ingen mening at bo 30 kilometer fra sit arbejde, hvis man ikke kunne komme derhen. Senere fik vi så stationsbyerne. Nu definerede jernbanen vores muligheder for at arbejde længere væk. I dag er det så bilen, der har fat i den lange ende,” siger han.

Også privatøkonomien spiller en vigtig rolle i vores pendlerliv. Et begrænset økonomisk råderum hæmmer muligheden og viljen til at rejse langt.

”Jo flere penge, du tjener, des lettere kan du bevæge dig rundt. Hvis du er SOSU-assistent, vil du have svært ved at tage et job langt væk, fordi det er relativt dyrere at flytte sig end for en person med højere løn. Og desuden



findes der relevante job i hele landet, så incitamentet for at rejse langt er ikke særligt stort,” siger Ole B. Jensen.

”Omvendt er det sådan, at personer med en meget speciel uddannelse oftere vil transportere sig langt til jobbet. Hvis du er hjernekirurg eller atomfysiker er der bare ikke så mange job. Du bliver nødt til at flytte dig efter dem.”

For at sikre at alle virksomheder har kvalificeret arbejdskraft – og at alle har adgang til ordentlige job – har politikerne

gjort deres for at øge danskernes vilje til at rejse langt efter arbejde, siger Ole B. Jensen.

”Både politikerne og staten i det hele taget er med til at stimulere særlige transportmønstre. Der er intet i den danske trafik, som er tilfældigt. Alt er genstand for lovgivning og lokalplaner. Tag befordringsfradraget som eksempel. Det er virkelig noget, der flytter folk i stor stil, at de kan trække transporten fra i skat,” siger Ole B. Jensen.

Og netop fordi de politiske beslutninger er så afgørende for vores hverdag, bør politikerne ikke glemme de potentielle positive samfundsøkonomiske konsekvenser af rejsen, understreger Malene Freudendal-Pedersen.

”Transporten er ikke spildt tid, som det tit bliver beregnet som, når man laver samfundsøkonomiske modeller. Det er bare svært at regne med. Men man kan ikke putte fuglesang ind i en samfundsøkonomisk model, som en forsker engang sagde til mig. Nej, det er måske rigtigt – men så må man altså til at finde på en måde at gøre det på, for transporten til og fra arbejde har stor betydning for vores hverdag og vores livskvalitet.”

Transporttid	Lykke	Arbejdslyst
0-15 min.	77	74
16-30 min.	77	74
31-60 min.	78	74
61-120 min.	77	75
121+ min.	76	74

Varigheden af turen til arbejde ser ikke ud til at påvirke hverken arbejdslysten eller det generelle lykkeniveau hos danskerne.

Kilde: God Arbejdslyst indeks 2017

