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.
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.


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


I denna översiktssstudie 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, men avståndet uppvisar att det är ett sådant avstånd som inte är fullt godtagbart för vissa individer i vissa regioner.

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 ”sovstäd” 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 obeegränsat antal år.

1 Veckopendling – en översiktsstudie

1.1 Bakgrund


Som ”svaret på tiotusenkronorsfrågan” 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.


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 sedanjärtt fanns det grupper som hade dubbel bosättning periodvis under t ex säsongarbeten. Exempel på detta är sommararbeten i flottningsindustri, på fäbodar 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.


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 begreppsinnehåll

**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 arbetssätt där minst en kommungräns korsas. I SCB:s register mäts in- och utpendling genom dag- och nattbefolknings i en viss kommun, d.v.s skillnaden mellan de som är folkbokförda, respektive de som har sitt arbetssätt 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.


**Långpendling**

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 dubbelt boende i självdeklarationen.

Sammanfattningsvis kan man alltså säga att begreppen långpendling och veckopendling ofta används synonymt men inte alltid. Ibland använder 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, d v s 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?

Veckopendlernas 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 flextid, 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 övernattningsslägenhet, skulle kunna räknas som en form av veckopendlare. För vad är skillnaden ur ett rörlighetsspektiv 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.


Regionförstoring


att bli försambara och enligt Brandt (2005) tror man att endast en mindre del av befolkningen som bor längs Botniabananas 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 lättet 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?


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 snärrre 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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Antal Personer som fyllt i posten 'Dubbel bosättning' i deklarationen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>---------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Antal</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Källa: Skattestatistisk Årsbok, Skatteverket.


Betydelsen av kommunikationer och transportmöjligheter


Andra faktorer som påverkar val av pendling och val av färdsätt 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 utspridd 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**


1.3 Vilka är veckopendlarna?

Varför är det så svårt att identifiera veckopendlare?


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 mäste 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 resanet,
antal arbetsställen samt antal bostäder (se exempelvis Haugen 2005).

Vilka veckopendlar 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-
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
Genomsnittsaldrarna 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 vart att adressändra. Man kanske
också har säsongsjobb, 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 säsonarbete 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

18
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 arbetställe. 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 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 storstäderna, 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**

1.4 Veckopendling ur ett individ- och hushållsperspektiv


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 sälts alls, till exempel i utflyttningsrika bygder.
- Eventuella barn behöver inte byta skola eller förskola. Har hushållet dessutom ett bra socialt skyddsnett på hemorten, så kan släkt/vänner gå in och stötta den hemmavarande parten i 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

- Att ena maken/maken/sambon är borta under vardagar brukar påverka den hemmavarande parten och arbetet. Det är inte ovanligt att hon (för det är oftast mannen som veckopendlar) går ned till deltid för att hitta med barn och hushållsarbete. Alla som har barn vet att det varje vecka dyker upp barnrelaterade aktiviteter, såsom utvecklingssamtal, tandläkarbesök, frisörbesök, hämta sjuka barn från dagis etc. som den hemmavarande parten 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 fredagar när man åker hem.
- Även om det inte finns någon statistik så är det troligt att många relationer/äktenskap där ena eller båda parterna veckopendlare 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


Positiva aspekter av veckopendling ur ett samhällsperspektiv
- 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 förskolekörer med mera.
- Många utflyttningsskommuner 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 uträttar säkert en del ärende 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.
• 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. Veckopendelare 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 samhället 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, SSYK, AS och KU som är användbara för att urskilja vecko-/längpendlare med relevanta socioekonomiska attribut. Data från samtliga register förutom AS kan länkas ihop genom personlöpnumret (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 gränsmellan 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 åtnjostone en del av året, kan man jämföra med variabler såsom kod för yrkesställning för november månad (YrkStalln i LISA) och individens inkomst (t ex Lone Ink i LISA) där en relevant gränssättar för hur mycket individen måste ha haft i årsön så att man inte bara arbetat i slutet av året. Om man inte vill ha med pendlande studenter i undersökningsen, är årsön också ett bra gällingsattribut. Variabler kopplade till hushålet (bostadstyp, partnerns 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 familjetyper och barn i olika åldrar. I RTB finns familjelöpnummer (FamLopNr) som kan vara användbart för att knyta ihop familjer. Annars kan komplettering med en variabel för hushållsloppnummer 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 hushållsloppnummer är hundra procentigt.

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 veckpendlare 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 personlöpnummer.

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

1.6.3 Övriga källor

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.


2 Förslag till fortsatt arbete


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
- SIKA:s 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 särbor 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 intervjuar människor i glesare bygder som beviljas pendlingsstöd och som vill ställa upp på intevju. Detta fängar 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 upplags 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 på.
- 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 är gör medarbetarna det? Tills man flyttar dit eller hittar annat jobb?
- Varför har man gett upp tvärtom, dvs. att försöka jämma 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 hände med t ex Östersund när statliga myndigheter flyttats eller utökat i samband med regements- och flygmed-läggningarna? Ökade inpendlingen medan utpendlingen minskade? Kluster av nya arbetstillfällen betyder inte nödvändigtvis många fler inflyttare, se exempelvis Tillsväxatanalys egen beräkning för Pajalas kommun kommande gruvdrift.
eller anstränga sig för att ge ett gott intryck vid eventuellt intervju. Med andra ord, det är nog få av de som veckopendlar som absolut inte ser någon fördel med det.


- 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 obe gränsat 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


Boverket (2005): Är regionförstoring hållbar?


Övriga källor:


Statistikuppgifter om Af:s pendlingsstöd från Eva Hall, Arbetsförmedlingens statistiksenhet.
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 regelringsbrevet. Där framgår bland annat att myndigheten ska:

- arbeta med omvärldsbekavning och policyspaning och sprida kunskap om tendenser 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.