

# Analyse | kraka

12. marts 2018

## Stor forskel i pendlingsafstand på tværs af køn, alder og kommuner<sup>1</sup>

*Af Regitze Wandsøe-Isaksen og Katrine Bonde*

**Pendling sikrer mobilitet på arbejdsmarkedet – men der er stor forskel i, hvor langt man pendler. Fx pendler mænd længere end kvinder og i nogle områder af landet pendler medarbejderne i snit væsentligt længere end i andre.**

- Mænd pendler i dag 43 pct. længere end kvinder – hvilket er et fald siden 2008, hvor mænd pendlede 49 pct. længere end kvinder.
- Alle aldersgrupper på 18 år eller derover pendler i dag overordnet set lige langt – omkring 40-45 km samlet til og fra arbejde. De 16-17-årige pendler derimod kun omkring en tredjedel af dette - og gabet mellem de helt unges pendling og personer på 18 år, eller derover, er blevet større over tid.
- Der er ligeledes stor spredning i pendlingsafstanden på tværs af kommuner. I de 10 kommuner, hvor man pendler længst, pendler man således godt 23 km længere, end i de 10 kommuner, hvor man pendler kortest.
- Pendlingsafstanden er opgjort i forhold til arbejdssted og opgørelsen viser således, hvor i landet virksomheder mv. henter medarbejdere over de længste afstande. På Sjælland er det arbejdspladser i Høje-Taastrup, Allerød og Ballerup, hvor medarbejderne i snit transporterer sig længst og har hhv. 62, 59 og 56 km til og fra arbejde. I Jylland er det arbejdspladser i Ikast-Brande, Billund og Esbjerg, hvor medarbejderne i snit transporterer sig længst med hhv. 56, 55 og 53 km for at komme til og fra arbejde.

### Kontakt

Økonom

Regitze Wandsøe-Isaksen

Tlf. 31404252

E-mail [reg@kraka.org](mailto:reg@kraka.org)

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

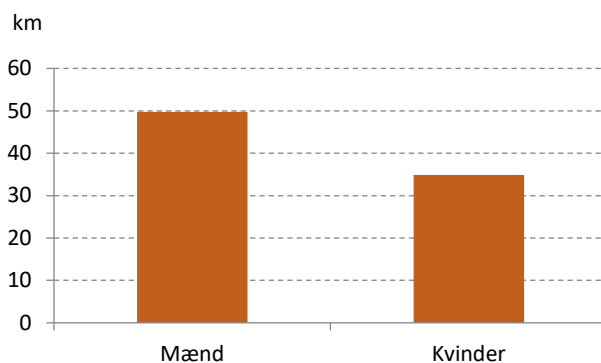
## 1. Mænd pendler længere end kvinder

### Mænd pendler længere end kvinder

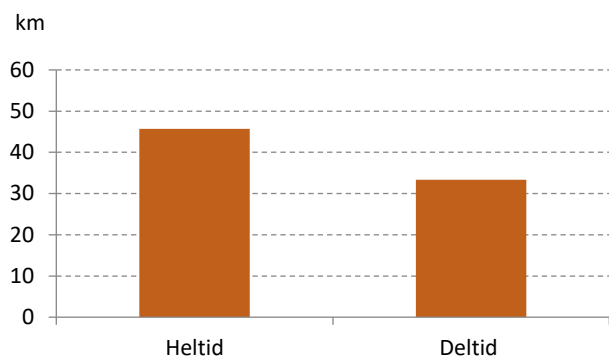
Mænd pendler længere end kvinder. Mænd har i gennemsnit knap 50 km sammenlagt til og fra arbejde, hvor kvinder i gennemsnit har knap 35 km, jf. Figur 1. Desuden pendler personer, der arbejder heltid længere end personer, der arbejder deltid. De pendler i gennemsnit 46 km til og fra arbejde, hvor personer, som arbejder deltid, pendler 33 km.

Figur 1 Pendlingsafstand fordelt på køn og arbejdstid i 2015 (tur/retur)

a) Afstand fordelt efter køn



b) Afstand fordelt efter arbejdstid



Anm.: Man arbejder heltid, hvis ens normale samlede arbejdsomfang ultimo november er mindst 32 timer. Ellers arbejder man deltid. Se yderligere beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.

Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

### Forskel på kønne – også efter kontrol for arbejdstid

En af forklaringerne på forskellen mellem mænd og kvinder kan være, at der er flere kvinder, der arbejder deltid – og at de dermed pendler kortere.<sup>2</sup> Selv når man kontrollerer for dette pendler mænd imidlertid stadigvæk 14 km mere end kvinder dagligt, jf. Tabel 1 i bilag. En anden forklaring kan være, at flere kvinder har et job (en arbejdsfunktion) eller er ansat i en branche, hvor der i snit pendles kortere. Når man kontrollerer for forskelle i arbejdsfunktioner og brancher mellem mænd og kvinder, ligger forskellen mellem mænd og kvinder imidlertid stadigvæk på 10 km dagligt, jf. Tabel 2.

### Forskellen er ikke blevet signifikant mindre over tid

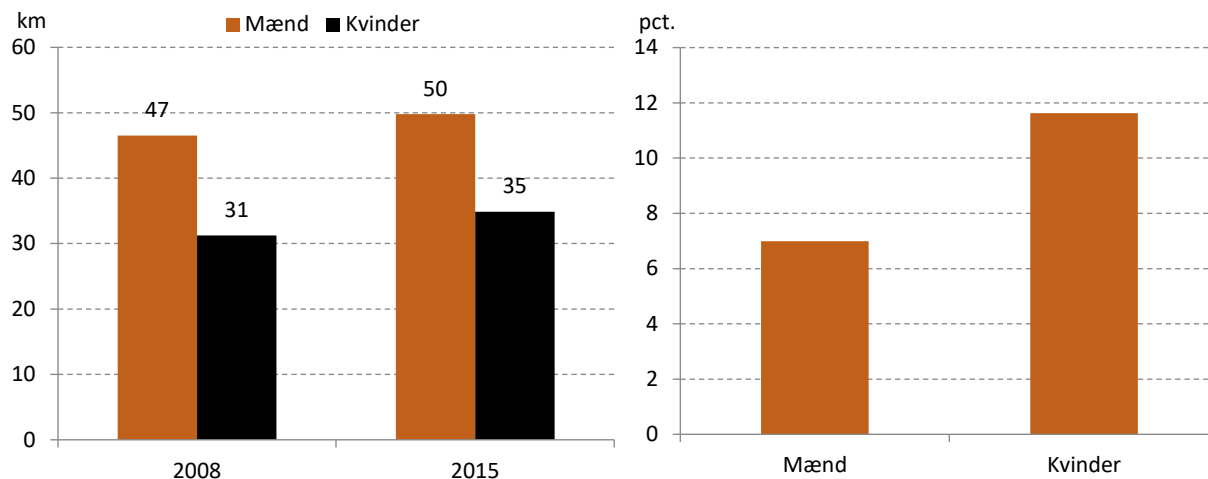
Begge køn er siden finanskrisen begyndt at pendle mere, jf. Figur 2. Selvom den absolutte forskel i km i pendlingsafstanden mellem mænd og kvinder er den samme, som i 2008 har den relative stigning i kvinders pendlingsafstand været næsten dobbelt så stor som for mænd. Med andre ord pendlede mænd 49 pct. længere end kvinder i 2008 og kun 43 pct. længere i 2015. Ikke desto mindre er stigningen for kvinder fra 2008 ikke signifikant forskellig fra udviklingen over tid for mænd – heller ikke, når man kontrollerer for ændringen i branche- og arbejdsfunktionssammensætningen, jf. Tabel 3 i bilag.

<sup>2</sup> Konkret arbejder 33 pct. af kvinderne deltid i 2015 – mod kun 20 pct. af mændene jf. Danmarks Statistiks registre.

Figur 2 Pendlingsafstand (tur/retur) og udvikling over tid – fordelt på køn

a) Pendlingsafstand i 2008 og 2015

b) Stigning fra 2008 til 2015



Anm.: Se beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.

Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

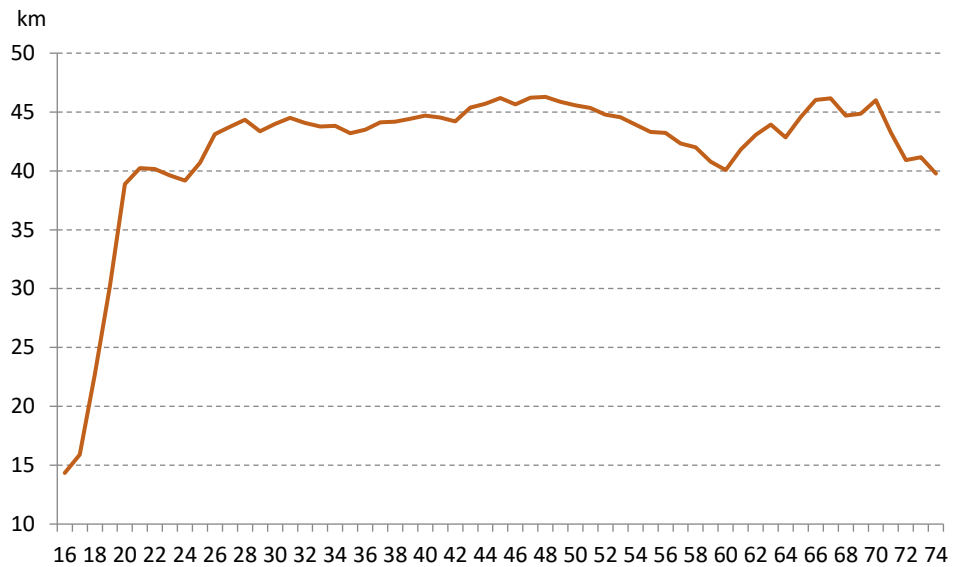
## 2. De unge pendler kortest

### De unge pendler kortest

Overordnet set pendler alle aldersgrupper på 18 år eller derudover lige langt – på omkring 40-45 km sammenlagt til og fra arbejde<sup>3</sup> – hvor der er en lille faldende tendens fra man er 50 år og frem til man er 60 år, jf. Figur 3. De 16- til 17-årige pendler derimod væsentligt kortere, da de kun pendler omkring 15 km sammenlagt til og fra arbejde.

<sup>3</sup> De angivne afstande er jf. tidligere den faktiske afstand mellem arbejdssted og bopæl ifølge Danmark Statistik. Afstandene indikerer således, hvor meget den enkelte lønmodtager potentielt pendler dagligt.

Figur 3 Afstand fordelt på alder i 2015 (tur/retur)



Anm.: Se beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.  
 Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

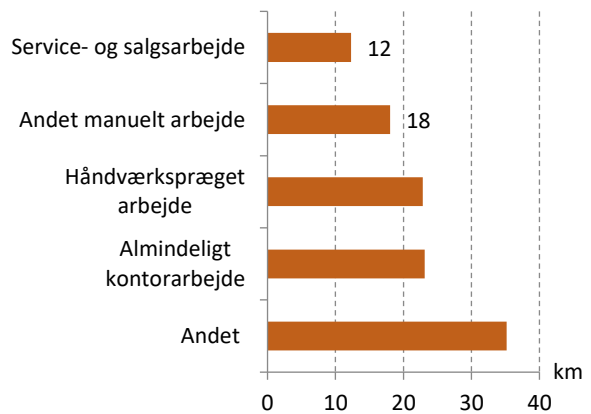
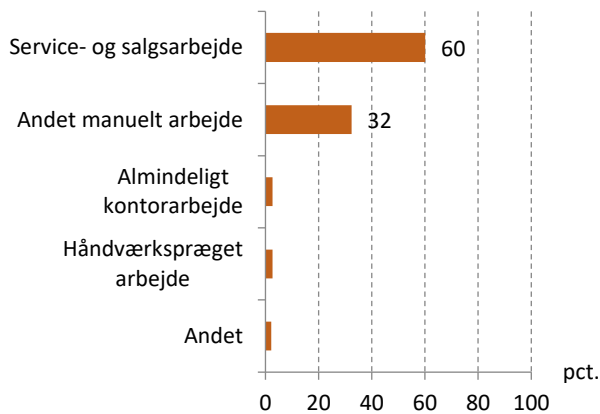
**De unges arbejdspladser ligger jævnt fordelt over landet**

Forklaringen på, at de unge pendler kortere end andre aldersgrupper kan være, at langt de fleste unge er ansat i arbejdsfunktioner, som er spredt ud over landet – fx arbejder 92 pct. af de unge med salgsarbejde i butik eller med andet manuelt arbejde, jf. Figur 4 a) – og inden for disse arbejdsfunktioner pendler man i gennemsnit hhv. 12 og 18 km, jf. Figur 4 b).

Figur 4 Arbejdsfunktioner for de 16-17-årige i 2015 og pendlingsafstand (tur/retur)

a) Fordelingen af de unge på tværs af arbejdsfunktioner

b) Pendlingsafstand fordelt på arbejdsfunktioner

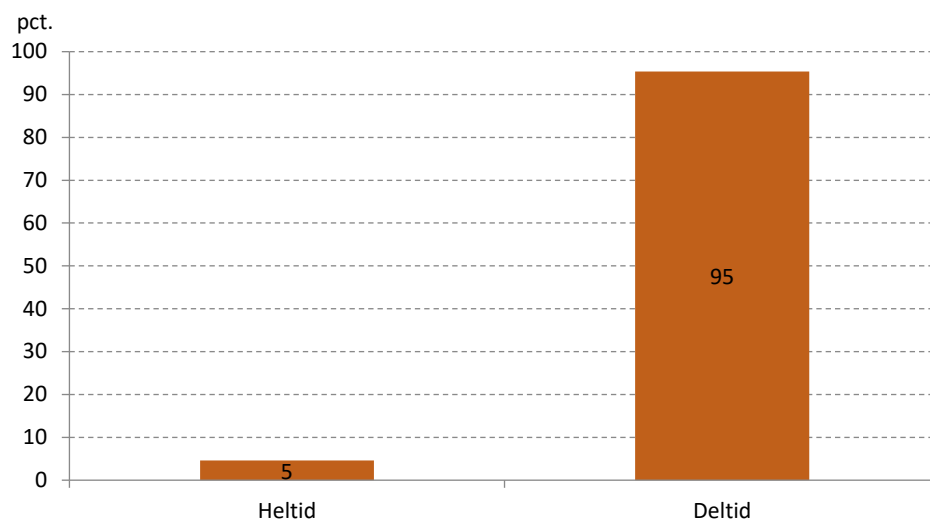


Anm.: Figuren indeholder kun oplysninger for lønmodtagere på 16 eller 17 år. Se yderligere beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.  
 Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

**... og de unge arbejder deltid**

En anden forklaring er, at hovedparten af de unges job er fritidsjob, fx i det lokale supermarked, hvor de arbejder relativt få timer om ugen, jf. Figur 5.

Figur 5 Fordelingen af de unge efter arbejdstid (2015)



Anm.: Figuren indeholder kun oplysninger for lønmodtagere på 16 eller 17 år. Se yderligere beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.

Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

### Lav andel langdistancependlere blandt de helt unge

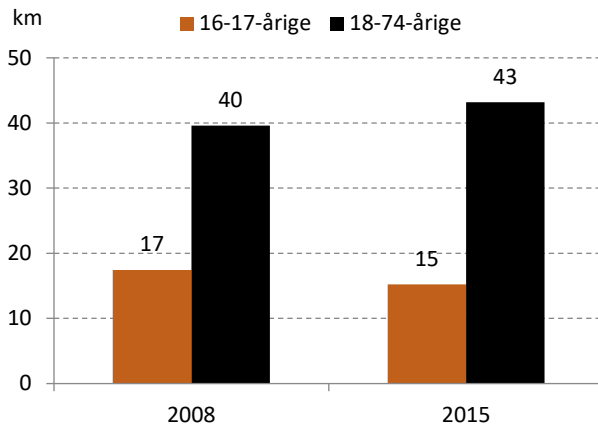
Det forklarer også, at kun en lille del af de unge er langdistancependlere, jf. Figur 9 i bilag. En anden forklaring på, at de unge pendler kortere end andre aldersgrupper, er, at de unge er afhængige af offentlig transport, cykel eller lignende, da de endnu ikke har kørekort.

### Forskellen på tværs af aldersgrupper er steget

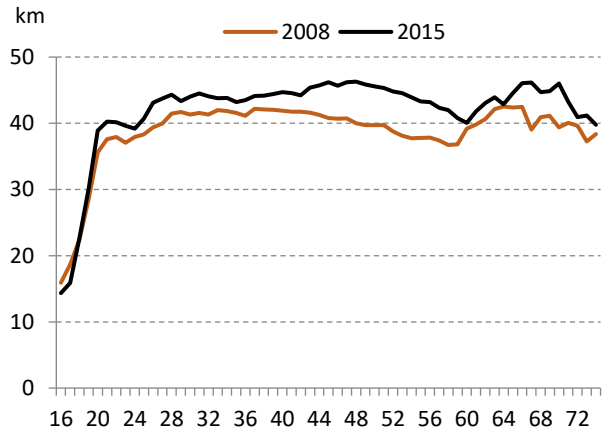
Forskellen mellem aldersgrupperne er steget siden finanskrisen, jf. Figur 6 a). Det skyldes dels, at alle aldersgrupperne på 18 år eller derover pendler længere – og at personerne under 18 år pendler kortere end tidligere, jf. Figur 6 b).

Figur 6 Udviklingen i pendlingsafstand fordelt på aldersgrupper (tur/retur)

a) Samlet udvikling



b) Udviklingen fordelt på alderstrin



Anm.: Se beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.

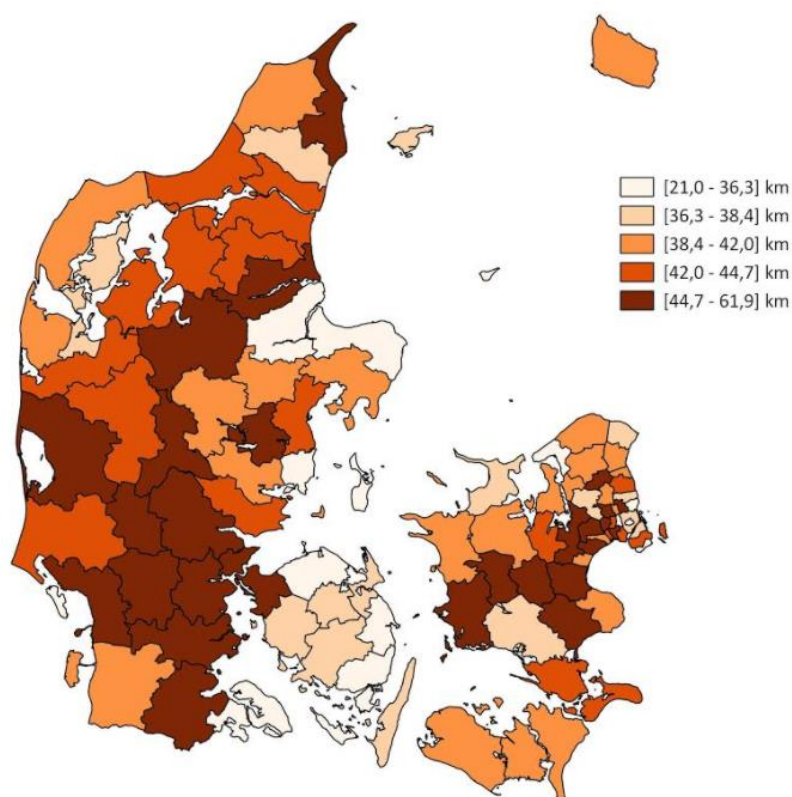
Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

### 3. Stor spredning i hvor langt man pendler på tværs af kommuner

#### Stor spredning i pendlingsafstand på tværs af kommuner

Der er stor spredning i pendlingsafstanden på tværs af kommuner. Den gennemsnitlige pendlingsafstand fordelt på arbejdsstedskommuner er højest i Midt- og Sønderjylland samt i kommunerne på Midtsjælland, jf. Figur 7. Personerne, som bor i disse områder, har i gennemsnit mellem 45 og 62 km sammenlagt til og fra arbejde. Personer, som arbejder på Fyn og flere af de mindre danske øer har omvendt kun mellem 21 og 36 km sammenlagt til og fra arbejde.

Figur 7 Gennemsnitlig pendlingsafstand (tur/retur) fordelt på arbejdsstedskommuner – 2015



Kilde: Egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistik.

### Forskel mellem top og bund skyldes ...

I de arbejdskommuner, hvor folk pendler kortest, pendles i gennemsnit 23 km kortere end i de kommuner, hvor man pendler længst, jf. Figur 8 a) og b).

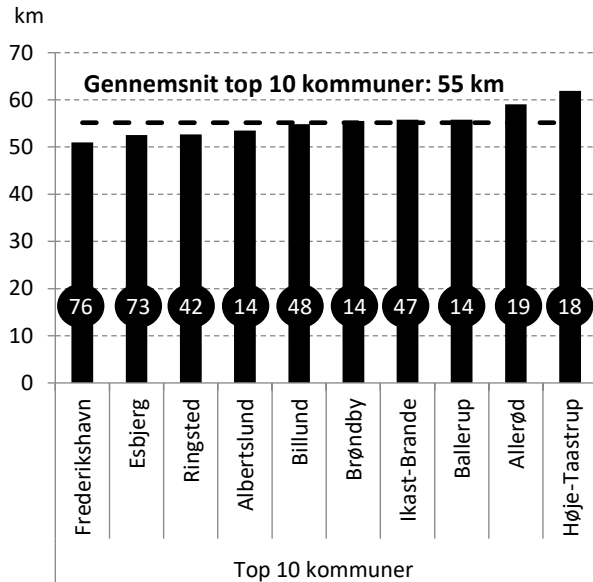
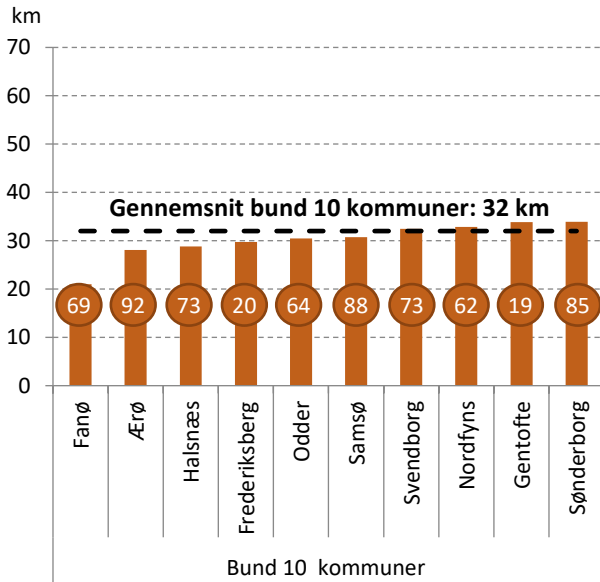
### bl.a. forskellig andel, der bor og arb. i samme kommune...

Boblerne på hver søjle i Figur 8 viser den procentvise andel, der bor og arbejder i kommunen. I de kommuner, hvor man pendler kortest, bor og arbejder de fleste lønmodtagere i samme kommune – med nogle få undtagelser. Det omvendte billede ses for de kommuner, hvor folk pendler længst. Her bor størstedelen af lønmodtagerne i andre kommuner end de arbejder i – igen med nogle undtagelser.

Figur 8 Pendlingsafstand for top 10 og bund 10 kommuner i 2015 (arbejdskommuner) (tur/retur)

a) De 10 arbejdskommuner, hvor folk pendler kortest

b) De 10 arbejdskommuner, hvor folk pendler længst



Anm.: Det kan undre, at Læsø ikke er med i denne opgørelse – det skyldes at personer, der arbejder i andre kommuner end på Læsø pendler meget langt.  
 Kilde: Egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistik.

**... og stor forskel i kommunestørrelse**

Når der alligevel er folk, der pendler langt, som bor og arbejder i samme kommune, kan det bl.a. forklares ved, at der er forskel i kommunestørrelsen. Fx er Frederikshavn kommune omkring 650 km<sup>2</sup>, hvor fx Brøndby kommune er omkring 20 km<sup>2</sup>.



## 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 hhv. 2008 og 2015 – og som er i befolkningen primo 2009 og 2016. 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 tur/retur mellem bopæl og arbejdssted.

### Forskellen mellem mænd og kvinder

#### Forskelle i pendlingsafstand mellem mænd og kvinder

Forskellen i pendlingsafstanden bliver en smule mindre, når man kontrollerer for, at der er forskel på hvor mange, der arbejder deltid, jf. Tabel 1.

Tabel 1 Pendlingsafstand i 2015 (tur/retur) – hvor der er kontrolleret for forskel i arbejdstid

	Afstand (km)	
Referencegruppen (mænd, der arbejder fuldtid)	52	
Kvinde	-14	***
Deltid	-10	***
Antal observationer	2.472.188	

Anm.: \*p<0,05, \*\*p<0,01 \*\*\*p<0,001.

Kilde: Egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistik.

### ... kontrolleret for forskelle i arbejdsfunktion og branche

Udover eventuelle forskelle i arbejdstiden blandt mænd og kvinder, kan der også være forskel i, hvilke arbejdsfunktioner folk har og hvilke brancher, de arbejder i. I Tabel 2 er der kontrolleret for dette.

Tabel 2 Pendlingsafstand - kontrolleret for forskel i arbejdstid og arbejdsfunktion (2015)

	Afstand (km)	
Referencegruppen (mænd, der arbejder fuldtid inden for Offentlig administration mv. og har en stilling, der kræver et højt vidensniveau)	46	
Kvinde	-10	***
Deltid	-6	***
<i>Arbejdsfunktion</i>		
Almindeligt kontor- og kundeservicearbejde	-5	***
Andet manuelt arbejde	-10	***
Arbejde inden for landbrug, skovbrug	-1	
Arbejde, der forudsætter viden på mellemniveau	9	***
Håndværkspræget arbejde	-9	***

Ledelsesarbejde	5 ***
Militært arbejde	106 ***
Operatør og monteringsarbejde mv.	-3 ***
Service og salgsarbejde	-10 ***
<i>Branche</i>	
Bygge og anlæg	13 ***
Ejendomshandel og udlejning	2 ***
Erhvervsservice	10 ***
Finansiering og forsikring	7 ***
Handel og transport mv.	9 ***
Industri, råstofudvinding mv.	8 ***
Information og kommunikation	8 ***
Kultur, fritid og anden service	3 ***
Landbrug, skovbrug og fiskeri	2 ***
Antal observationer	2.472.130

Anm.: \*p<0,05, \*\*p<0,01 \*\*\*p<0,001. De 58 personer, der arbejder i uoplyst branche er ekskluderet.  
Kilde: Egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistik.

Selvom forskellen i pendlingsafstanden for mænd og kvinder er blevet mindre fra 2008 til 2015 kan ændringen ikke statistisk set skelnes fra 0, jf. Tabel 3. Samme billede ses, hvis man også kontrollerer for udviklingen i arbejdsfunktioner og brancheforskydning.<sup>4</sup>

**Tabel 3 Pendlingsafstand – fokus på ændring i køngabet**

	Afstand (km)
Referencegruppe (mænd i 2008, der arbejder fuldtid)	48
Kvinder	-14 ***
Deltid	-10 ***
Mænd i 2015	3 ***
Stigning i køngabet mellem mænd og kvinder fra 2008 til 2015	0

Anm.: \*p<0,05, \*\*p<0,01 \*\*\*p<0,001. Regressionen er baseret på det poolede datasæt for 2008 og 2015.  
Kilde: Egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistik.

### Langdistancependlere

Langdistancependlere defineres i analysen, som personer, der har mere end 100 km samlet set til og fra arbejde.

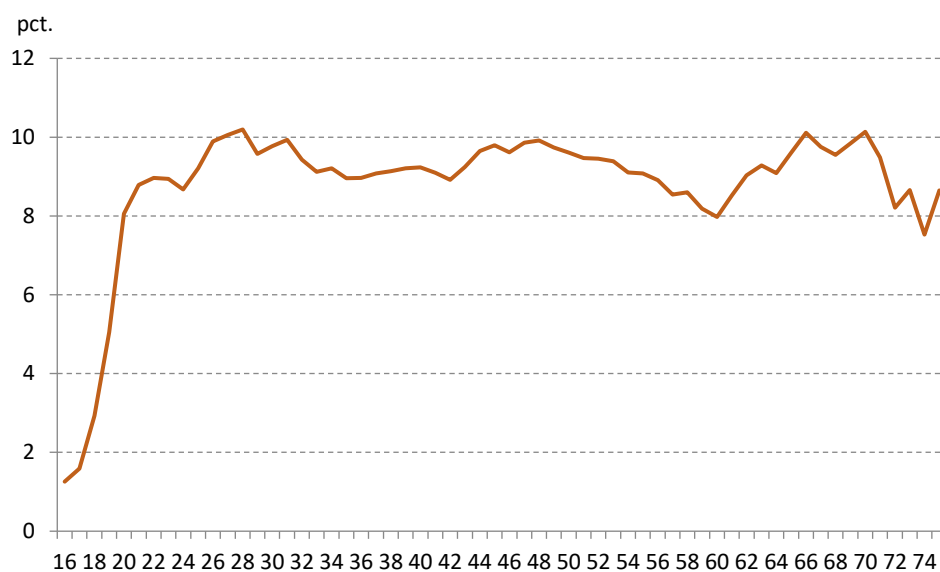
### Definition af langdistancependling

### Fordelt på alder

Fordelingen af langdistancependlere ligner i høj grad fordelingen af de absolutte pendlingsafstande – se fx Figur 9, der viser fordelingen af langdistancependlere fordelt på alder.

<sup>4</sup> Jf. egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistiks registre.

Figur 9 Langdistancependlere fordelt på alder (2015)



Anm.: Se yderligere beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.

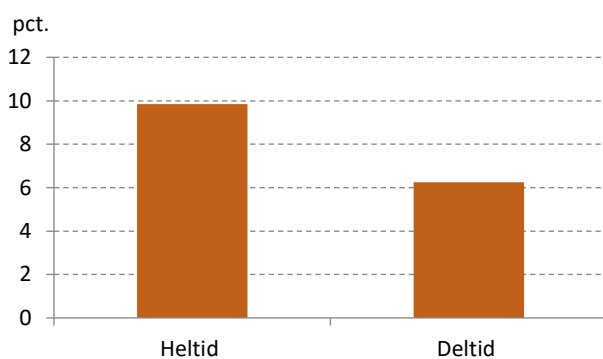
Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

### Flest mænd og heltidsansatte langtidspendler

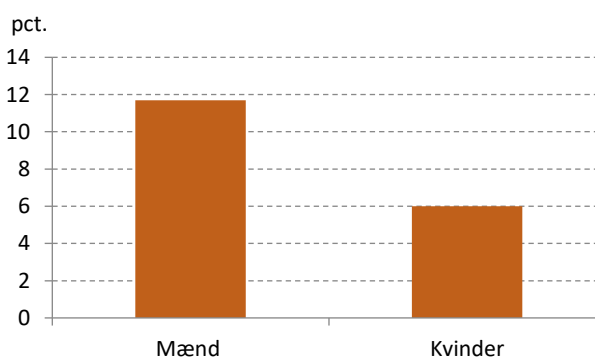
Andelen af langdistancependlere er ikke overraskende størst blandt de grupper, som også har den største gennemsnitlige pendlingsafstand – nemlig mænd og heltidsansatte, jf. Figur 10 a) og b).

Figur 10 Andelen af langdistancependlere fordelt på arbejdstid og køn (2015)

#### a) Andel langdistancependlere på arbejdstid



#### b) Fordelt på køn



Anm.: Man arbejder heltid, hvis ens normale samlede arbejdsomfang ultimo november er mindst 32 timer. Ellers arbejder man deltid. Se yderligere beskrivelse af dataafgrænsningen i Boks 1.

Kilde: Egne beregninger på Danmarks Statistiks registre.

## Stor spredning på tværs af kommuner

Tabel 4 Gennemsnitlig pendlingsafstand (tur/retur) fordelt på arbejdsstedskommuner – 2015

Nr.	Kommune	Afstand	Nr.	Kommune	Afstand	Nr.	Kommune	Afstand
1	Fanø	21,0	34	Hjørring	39,2	67	Hedensted	44,0
2	Ærø	28,1	35	Thisted	39,2	68	Aalborg	44,1
3	Halsnæs	28,8	36	Horsens	39,2	69	Varde	44,4
4	Frederiksberg	29,7	37	Guldborgsund	39,3	70	Glostrup	44,7
5	Odder	30,5	38	Lemvig	39,5	71	Mariagerfjord	44,9
6	Samsø	30,8	39	Fredensborg	39,5	72	Skanderborg	45,2
7	Svendborg	32,5	40	Holbæk	39,7	73	Viborg	45,7
8	Nordfyns	32,8	41	Tønder	40,0	74	Roskilde	46,0
9	Gentofte	33,8	42	Silkeborg	40,1	75	Faxe	46,5
10	Sønderborg	33,9	43	Gribskov	40,1	76	Køge	46,8
11	Nyborg	34,5	44	Herlev	40,5	77	Sorø	46,9
12	Dragør	35,4	45	Ishøj	41,1	78	Ringkøbing-Skjern	46,9
13	Norddjurs	35,9	46	Bornholm	41,2	79	Vejle	47,0
14	Randers	36,1	47	Hørsholm	41,4	80	Slagelse	47,3
15	Rødovre	36,3	48	Favrskov	41,5	81	Greve	47,3
16	Langeland	36,4	49	Hillerød	41,5	82	Gladsaxe	47,4
17	Assens	36,4	50	Syddjurs	41,5	83	Haderslev	47,6
18	Odense	36,5	51	Stevns	41,6	84	Middelfart	47,9
19	Morsø	36,5	52	Kalundborg	41,6	85	Aabenraa	48,6
20	Helsingør	36,6	53	Lolland	42,0	86	Kolding	48,7
21	Brønderslev	36,7	54	Rebild	42,0	87	Vejen	49,0
22	Lyngby-Taarbæk	36,7	55	Aarhus	42,1	88	Fredericia	50,6
23	Odsherred	36,7	56	Vesthimmer- lands	42,1	89	Frederikshavn	51,0
24	Struer	36,9	57	Vallensbæk	42,1	90	Esbjerg	52,5
25	Egedal	37,0	58	Holstebro	42,8	91	Ringsted	52,7
26	Næstved	37,1	59	Herning	43,0	92	Albertslund	53,5
27	Kerteminde	37,7	60	Tårnby	43,1	93	Billund	54,9
28	Faaborg-Midt- fyn	37,9	61	Skive	43,3	94	Brøndby	55,6
29	København	38,0	62	Rudersdal	43,3	95	Ikast-Brande	55,8
30	Læsø	38,4	63	Lejre	43,3	96	Ballerup	55,8
31	Furesø	38,8	64	Vordingborg	43,8	97	Allerød	59,0
32	Frederikssund	38,9	65	Jammerbugt	43,9	98	Høje Taastrup	61,9
33	Solrød	39,2	66	Hvidovre	43,9			

Kilde: Egne beregninger på registerdata fra Danmarks Statistik.

### Litteraturliste

- 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.
- 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.
- Mincer J (1978). "Family migrations decisions". *Journal of Political Economy*. 86 s. 749–773.
- Wieling M, Borghans L (2001). "Discrepancies between supply and demand and adjustment processes in the labour market." *Labour*. 15 s. 33–56.