



Analyse udarbejdet for DJØF

Stigende pendling i Danmark

af forskningschef **Mikkel Baadsgaard**
og stud.polit **Mikkel Høst Gandil**

12. juni 2013

Kontakt

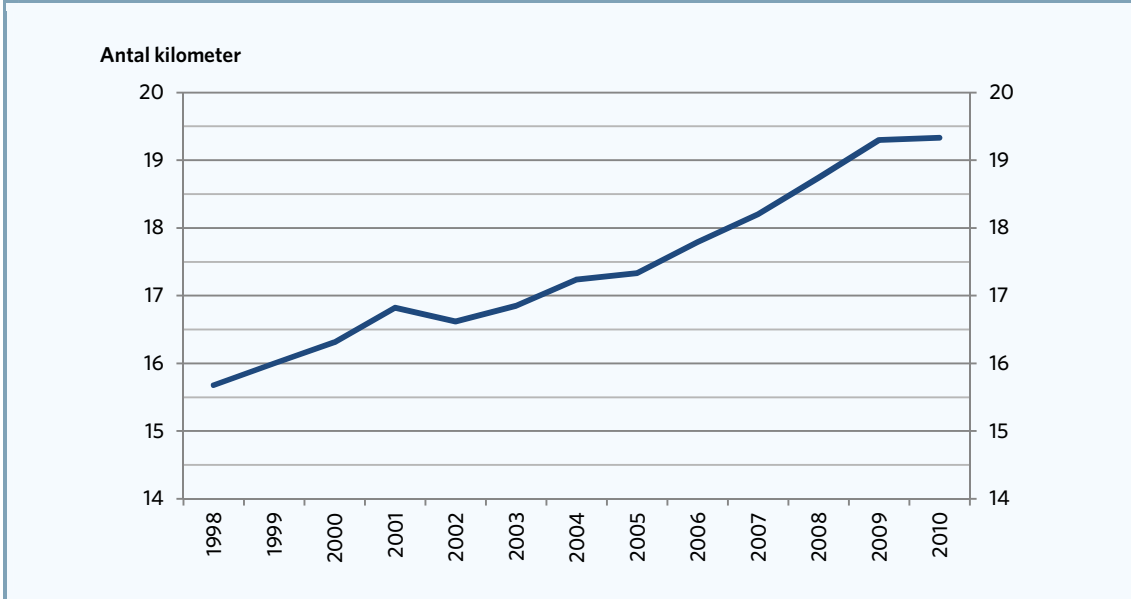
Forskningschef
Mikkel Baadsgaard
Tlf. 33 55 77 27
Mobil 25 48 72 25
mb@ae.dk

Chefkonsulent i DJØF
Kirstine Nærvig Petersen
Tlf. 33 95 01 94
Mobil 26 70 37 57
knp@djoef.dk

Stigende pendling i Danmark

Beskæftigede i Danmark pendler i dag i gennemsnit knap fire kilometer længere, end de gjorde i 1998. Som det ses af figur 1, er der sket en gradvis stigning i antallet af kilometer fra bopælsadressen til arbejdspladsen. Fra i gennemsnit at pendle 15,7 kilometer i 1998 er den gennemsnitlige afstand i 2010 på 19,3 kilometer.

Tabel 1 Gennemsnitlig antal kilometer mellem hjem og arbejdsplads

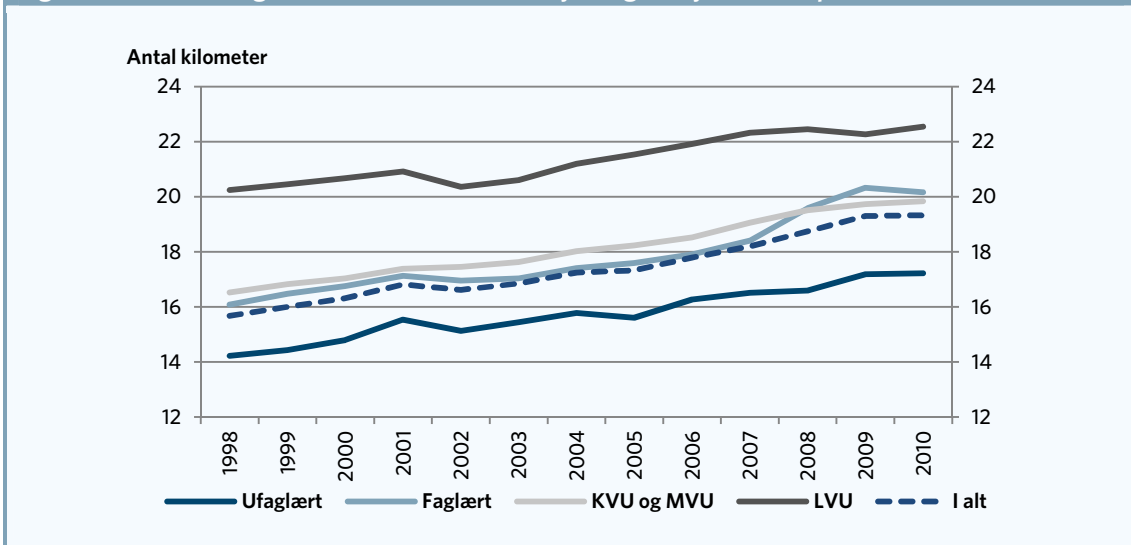


Anm.: Til beregningen af afstand er personer, der bor mindre end ti meter fra deres arbejdsplads sorteret fra. Det hidrører primært selvstændige. Derudover er personer med en afstand til arbejdet på over 300 kilometer sorteret fra, da disse ekstreme afstande påvirker gennemsnittet uforholdsmæssigt meget.

Kilde: Lovmodellens datagrundlag.

Det samlede gennemsnit dækker dog over store variationer mellem de forskellige uddannelsesgrupper. Som det ses af figur 2, er afstanden til arbejdet steget for alle uddannelsesgrupper, men afstandene varierer meget. I hele perioden er akademikere den gruppe, der pendler mest. Akademikere pendler i 2010 i gennemsnit 22,5 kilometer, hvilket er mere end to kilometer længere end faglærte og personer med korte og mellemlange videregående uddannelser. Denne forskel er dog reduceret lidt i løbet af perioden. Særligt de faglærtes gennemsnitlige pendlingsafstand er steget mere end for de andre uddannelsesgrupper, og de faglærte "overhaled" således de korte og mellemlange videregående uddannelser i 2008.

Figur 2 Gennemsnitligt antal kilometer mellem hjem og arbejde fordelt på uddannelse



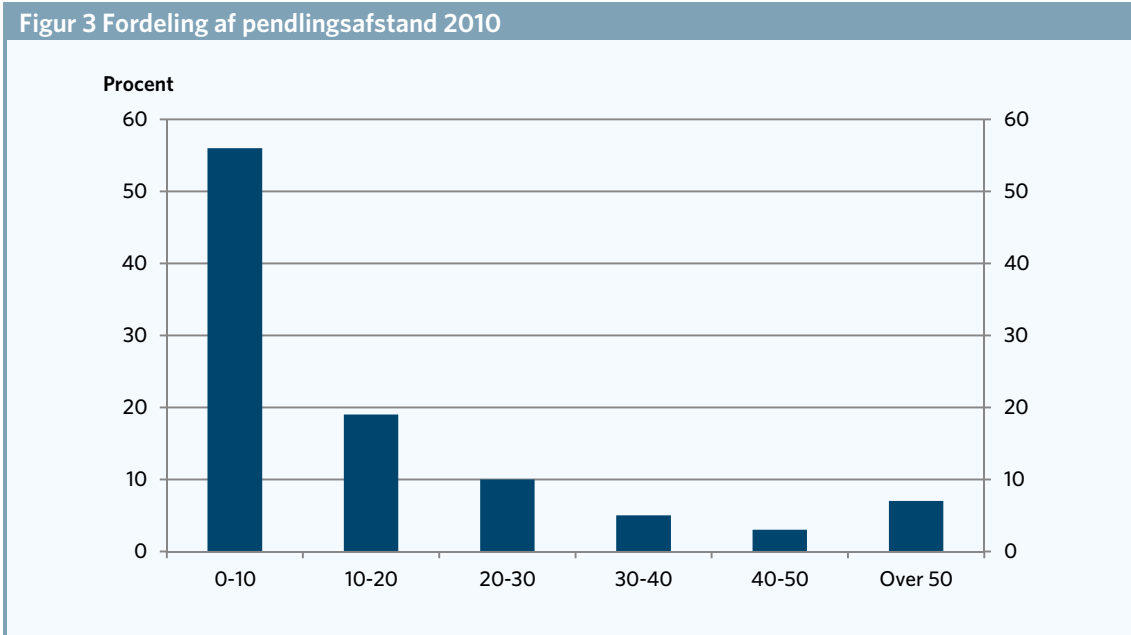
Anm.: Uddannelse er målt som højest fuldførte uddannelse. Pendlingsafstanden er beregnet på baggrund af den Registerbaserede arbejdsstyrkestatistik, hvor arbejdspladsoplysningerne vedrører november måned. Ved beregning af den gennemsnitlige pendlingsafstand er kun medtaget personer, der ikke har samme bopælsadresse og arbejdsstedsadresse. Det indebærer bl.a., at mange selvstændigt erhvervsdrivende som udgangspunkt ikke medtages. Personer med en pendlingsafstand på mere end 300 km. er ikke medtaget, da disse (relativt få) personer påvirker gennemsnittet relativt meget. KVVU, MVU og LVU er forkortelser for hhv. Kort, Mellemlang og Lang Videregående Uddannelse.

Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

Det bemærkes, at pendlingsafstanden er opgjort som (kørsels)afstanden mellem bopæl og arbejdsstedsadresse. Der ses således ikke på eventuel kørsel i forbindelse med udførelsen af arbejdet, da det udelukkende er afstanden til arbejdspladsen, der her fokuseres på.

At personer med lange videregående uddannelser har den højeste gennemsnitlige pendlingsafstand kan skyldes den høje grad af specialisering for denne type uddannelser, som kan nødvendiggøre pendling for at finde arbejdspladser, der efterspørger disse kompetencer – typisk nær de større byer.

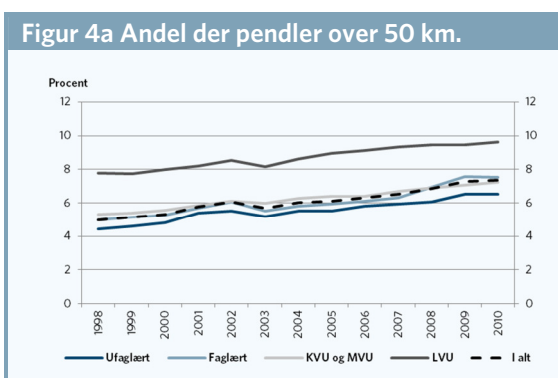
De gennemsnitlige pendlingsafstande dækker over en meget stor variation i pendlingsafstanden blandt de beskæftigede. Den gennemsnitlige pendlingsafstand i 2010 på 19,3 km. afspejler fx, at 7 pct. af pendlerne har mere end 50 km. på arbejde, mens 56 pct. har under 10 km. til arbejde, jf. figur 3.



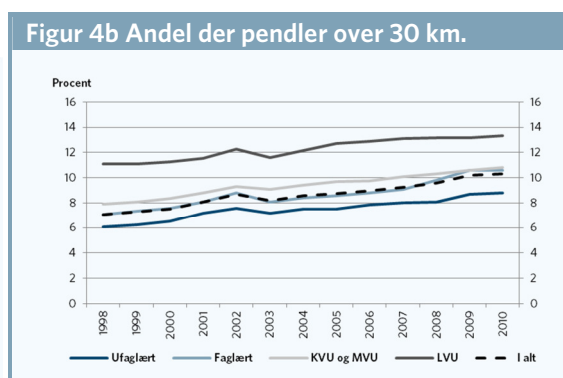
Anm.: Se figur 2.

Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

En opdeling på uddannelse viser, at der (også) er store uddannelsesmæssige forskelle i andelen, der pendler langt (over 30 eller 50 km). I 2010 var det knap 10 pct. af akademikerne, der pendlede mere end 50 km for at komme på arbejde, mens den tilsvarende andel for ufaglærte var 6½ pct., jf. figur 4a. Det understreger, at det navnlig for akademikere kan være nødvendigt at pendle forholdsvis langt for at finde et job, der matcher den enkeltes kvalifikationer. Dertil kommer, at akademikere typisk også får en relativt god løn, så det for denne gruppe bedre "kan betale sig" at acceptere et job langt fra bopælen sammenlignet med personer med et lavere uddannelsesnivea.



Kilde: AE på baggrund af lovmodellens datagrundlag



Kilde: AE på baggrund af lovmodellens datagrundlag

Samtidig viser figur 4a, at andelen, der pendler mere end 50 km for at komme på arbejde, generelt er steget fra 5 pct. i 1998 til 7 pct. i 2010. For akademikere er den tilsvarende andel steget fra knap 8 pct. til knap 10 pct. i samme periode.

Geografiske pendlingsmønstre

Der er store geografiske forskelle i pendlingsmønstret i Danmark. Med en gennemsnitlig pendlingsafstand på omkring 30 km i 2010 er Vordingborg, Stevns og Faxe kommuner blandt de kommuner med den højeste gennemsnitlige pendlingsafstand. Til sammenligning er pendlingsafstanden i Rødovre,

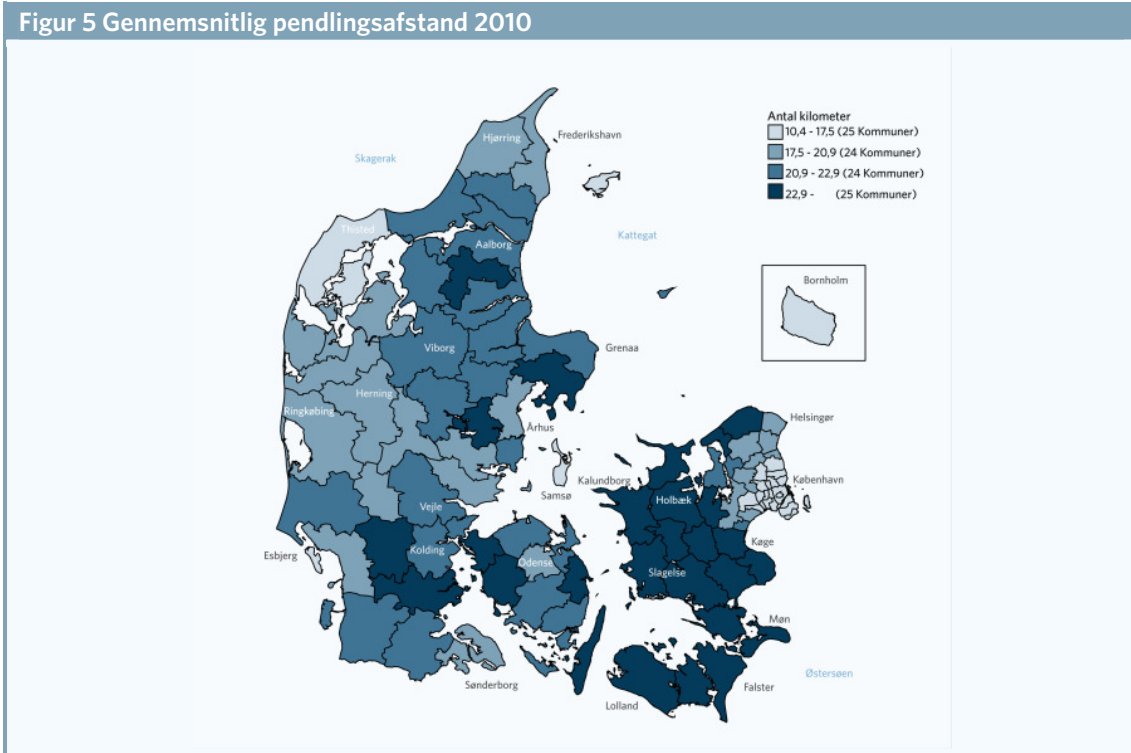
Herlev og Gladsaxe kommune kun omkring 10-11 pct., jf. tabel 2. I bilag 1 er vist en tabel med de 10 kommuner, hvor pendlingsafstanden i gennemsnit er mindst.

Tabel 2 Kommuner med højest (og lavest) gennemsnitlig pendlingsafstand						
	Alle			LVU		
	1998	2010	Ændring i km	1998	2010	Ændring i km
Vordingborg	25,4	31,7	6,3	45,9	45,9	0,0
Stevns	24,6	29,1	4,5	35,2	39,0	3,8
Faxe	24,2	28,9	4,7	29,6	39,9	10,4
Sorø	24,1	28,8	4,7	40,1	38,0	-2,0
Lejre	25,6	27,8	2,3	36,3	37,0	0,7
Guldborgsund	22,6	27,1	4,5	27,7	33,9	6,2
Ringsted	21,5	26,8	5,3	36,6	37,7	1,1
Næstved	21,9	26,6	4,6	34,4	36,7	2,2
Rebild	20,9	26,3	5,5	35,8	39,5	3,7
Slagelse	21,0	26,1	5,0	30,9	39,4	8,6
Rødovre (kortest afstand)	9,1	10,4	1,2	13,7	14,0	0,3
Hele landet	15,7	19,3	3,7	20,2	22,5	2,3

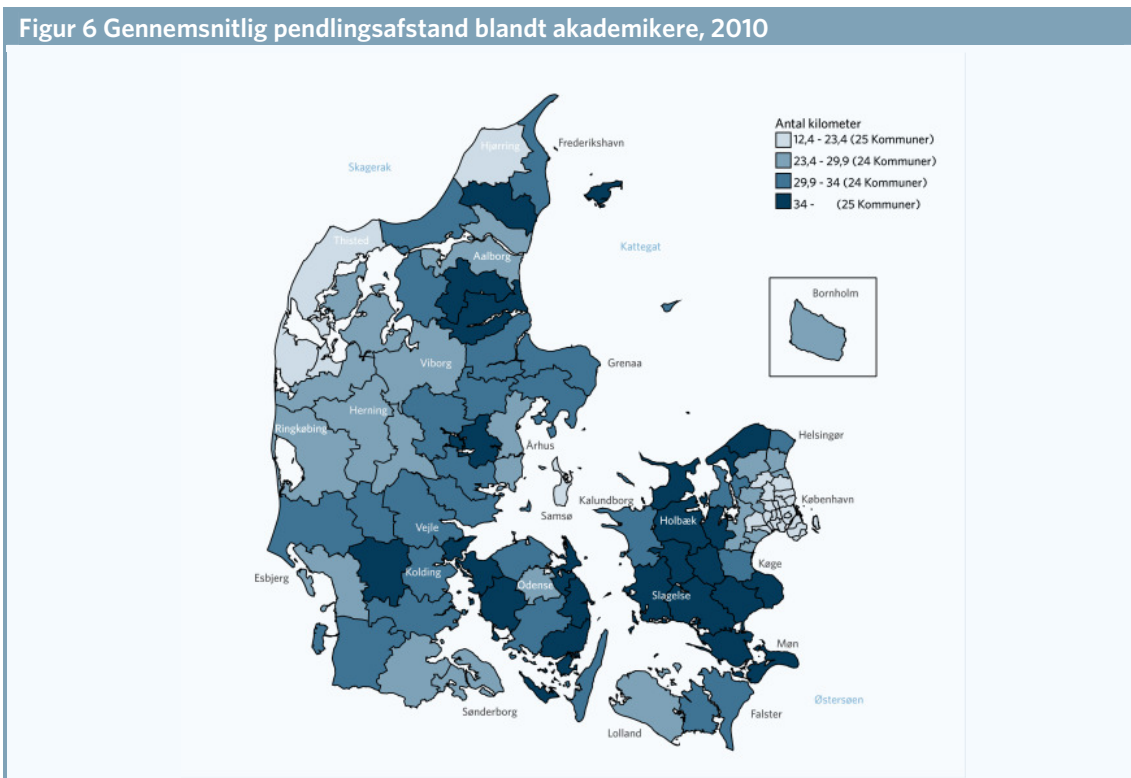
Anm.: I 1998 er kommunerne inddelt efter de nye kommuner. Kommuner er sorteret efter 2010-niveau for alle uddannelsesgrupper samlet.
 Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

Kommunerne med høj pendlingsafstand er navnlig koncentreret på Sjælland uden for hovedstadsområdet. Det fremgår af figur 5, der viser den kommunale variation i pendlingsafstanden, hvor det blå område angiver de kommuner med længst gennemsnitlig pendlingsafstand. Kortet giver en indikation af, at København har et opland, som dækker det meste af Sjælland. Således falder den gennemsnitlige pendlingsafstand, jo tættere man bevæger sig mod København. Et tilsvarende mønster kan findes omkring Århus og Odense.

Blandt akademikere er den geografiske variation i pendlingsmønsteret nogenlunde den samme som for de beskæftigede under ét - med forholdsvis høj gennemsnitlig pendlingsafstand i de sjællandske kommuner uden for hovedstadsregionen og relativ lille pendlingsafstand i hovedstadskommunerne, jf. figur 6. Samtidig tyder det på, at akademikere pendler relativt lidt i yderområderne i Nordjylland (Lemvig, Thisted og Hjørring). Dette kan skyldes, at afstandene til relevante arbejdssteder er "for stor" til at pendle, og at man derfor i stedet vælger at bosætte sig tættere på de store byer. Alternativt kan det være større virksomheder, som sikrer arbejdspladser til akademikere.



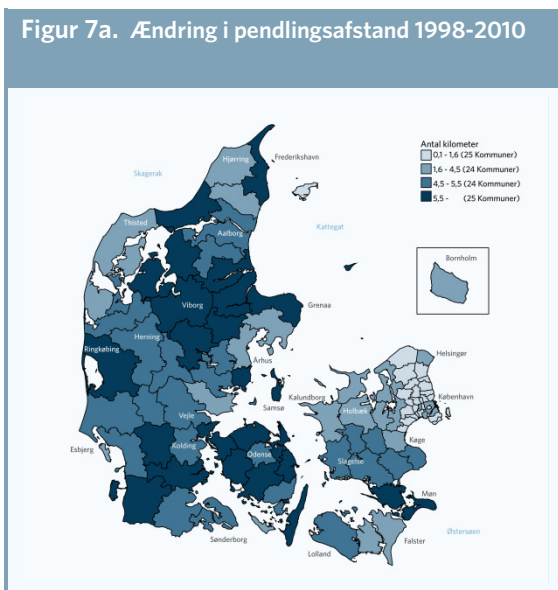
Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.



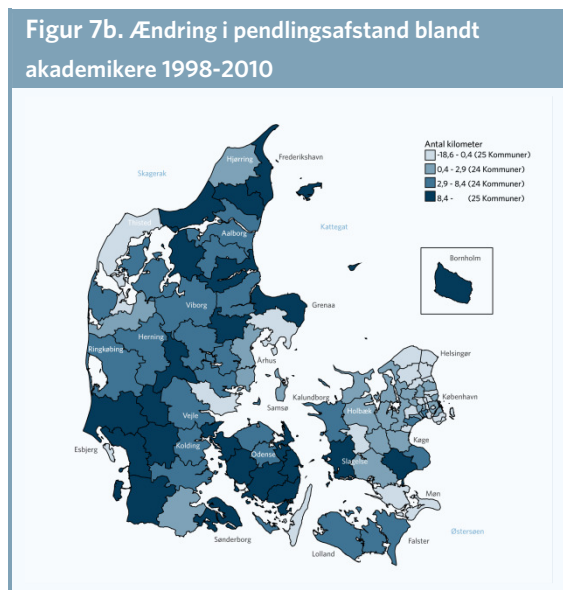
Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

Kigger man på den regionale udvikling i pendlingsafstanden, viser figur 7a, at det navnlig er beskæftigede, der bor i Jylland og på Fyn, som har øget pendlingsafstanden i løbet af de seneste godt 10 år. I alle kommuner er pendlerafstanden steget fra 1998 til 2010, men i Hovedstadsområdet er stigningerne beskedne.

Københavns tiltrækningskraft ser således ud til at være steget for hele Sjælland. De største stigninger i pendlingsafstanden siden 1998 er som nævnt sket i Jylland og på Fyn. Det skal dog ses i sammenhæng med, at den gennemsnitlige pendlingsafstand i de fleste Jyske og Fynske kommuner i udgangsåret var forholdsvis lav sammenlignet med mange Sjællandske kommuner. Med de forholdsvis store stigninger i Jylland og på Fyn i de seneste godt 10 år er Jylland og Fyn i højere grad ved at komme til at ligne Sjælland i kraft af, at de jyske byers opland er blevet større. Særligt i Midtjylland har udviklingen været ud-talt.



Anm.: Til beregningen af andelen er kommuneinddelingen efter 2007 anvendt.
 Kilde: Lovmodellens datagrundlag.



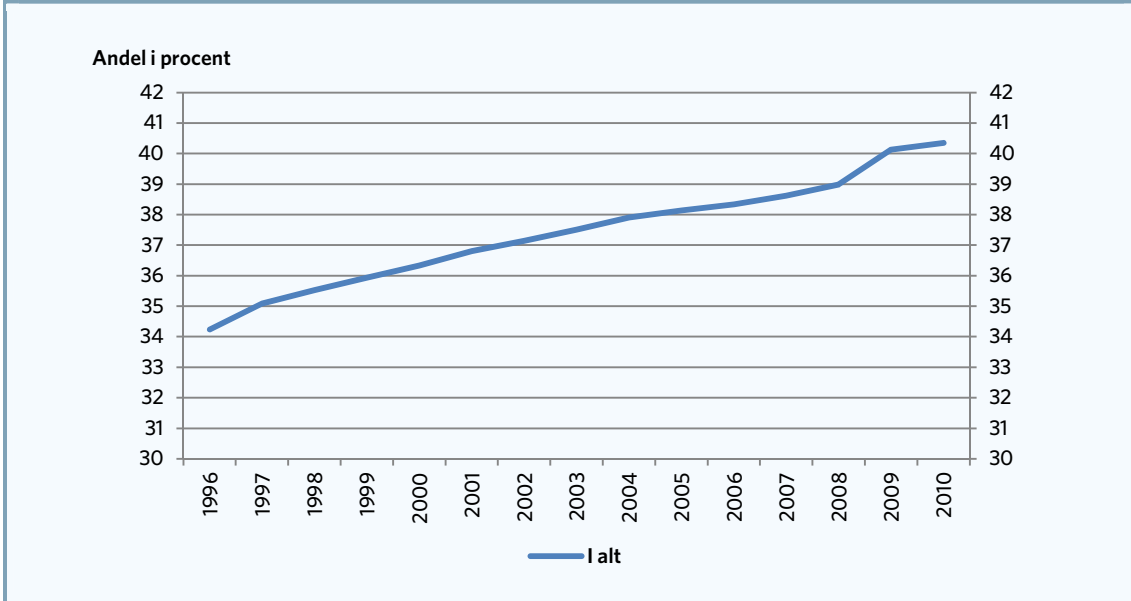
Anm.: Til beregningen af andelen er kommuneinddelingen efter 2007 anvendt.
 Kilde: Lovmodellens datagrundlag.

Pendling mellem kommuner

En anden måde at illustrere udviklingen i pendlingsmønstret på er ved at se på, hvor stor en andel af de beskæftigede der arbejder i en anden kommune, end de bor. I 1996 var det godt 34 pct. af de beskæftigede, der arbejdede i en anden kommune, end den de var bosat i. I 2010 er denne andel steget til 40 pct., jf. figur 8.¹

¹ Der er i dette afsnit anvendt kommuneinddelingen svarende til den nuværende kommuneinddeling efter strukturreformen, der trådte i kraft i 2007. I de medtagne år før 2007 er de "gamle" kommuner henført til den nye kommuneinddeling. "Gamle" kommuner, der er blevet delt på 2 (eller flere), nye kommuner er beregningsteknisk henført til den nye kommune, hvor flest borgere fra den "gamle" kommune er bosat.

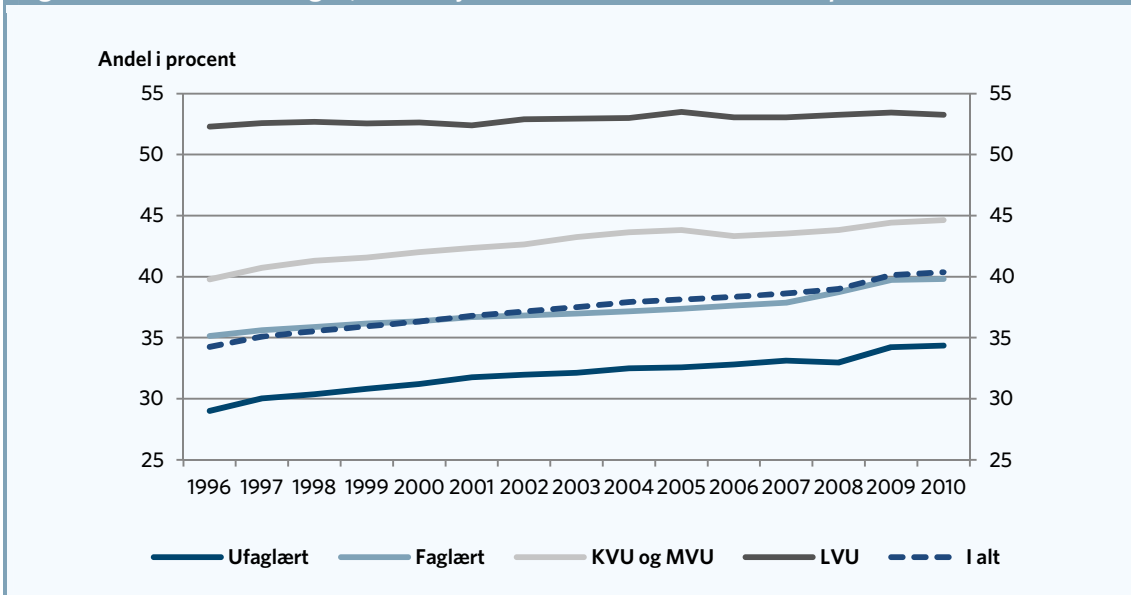
Figur 8 Andel af de beskæftigede, der arbejder i en anden kommune, end de bor



Anm.: Til beregningen af andelen er kommuneinddelingen efter 2007 anvendt.
 Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

Andelen, der pendler ud af kommunen, varierer betydeligt mellem de forskellige uddannelsesgrupper. Således arbejdede godt 53 procent af personerne med en lang videregående uddannelse uden for bopælskommunen, mens den tilsvarende andel for ufaglærte kun er godt 34 procent. Andelen for akademikere har dog været relativt stabil siden 1996, mens andelen er steget for de øvrige uddannelsesgrupper, jf. figur 9.

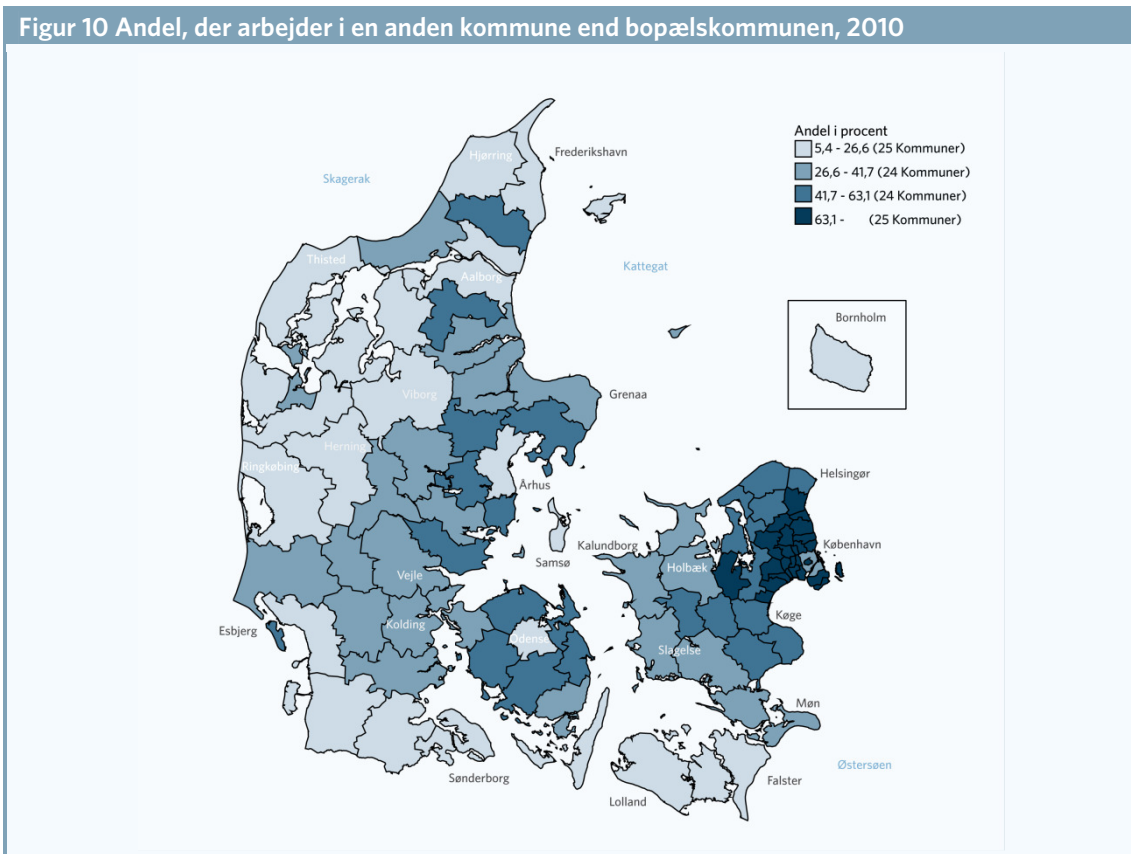
Figur 9 Andel af befolkningen, der arbejder i en anden kommune fordelt på uddannelse



Anm.: Til beregningen af andelen er kommuneinddelingen efter 2007 anvendt.
 Kilde: AE på baggrund af lovmodellens datagrundlag.

Det skal bemærkes, at den geografiske fordeling af uddannelsesgrupperne er af afgørende betydning. I Storkøbenhavn er kommunerne geografisk minde end andre steder i landet. Således er der større sandsynlighed for at krydse en kommunegrænse på vej til arbejde i Storkøbenhavn end i Vestjylland.

Dette understreges af kortet i figur 10, som tydeligt viser, at det er de (geografisk) små kommuner i Hovedstadsområdet, som har den højeste andel, der pendler ud af kommunen. Samtidig viser kortet, at kommunerne i Vestjylland, den sydlige del af Danmark samt ø-kommunerne er de områder, hvor færrest pendler ud af kommunen for at arbejde. I bilag 1 er vist de kommuner, hvor henholdsvis flest og færrest pendler ud af kommunen.

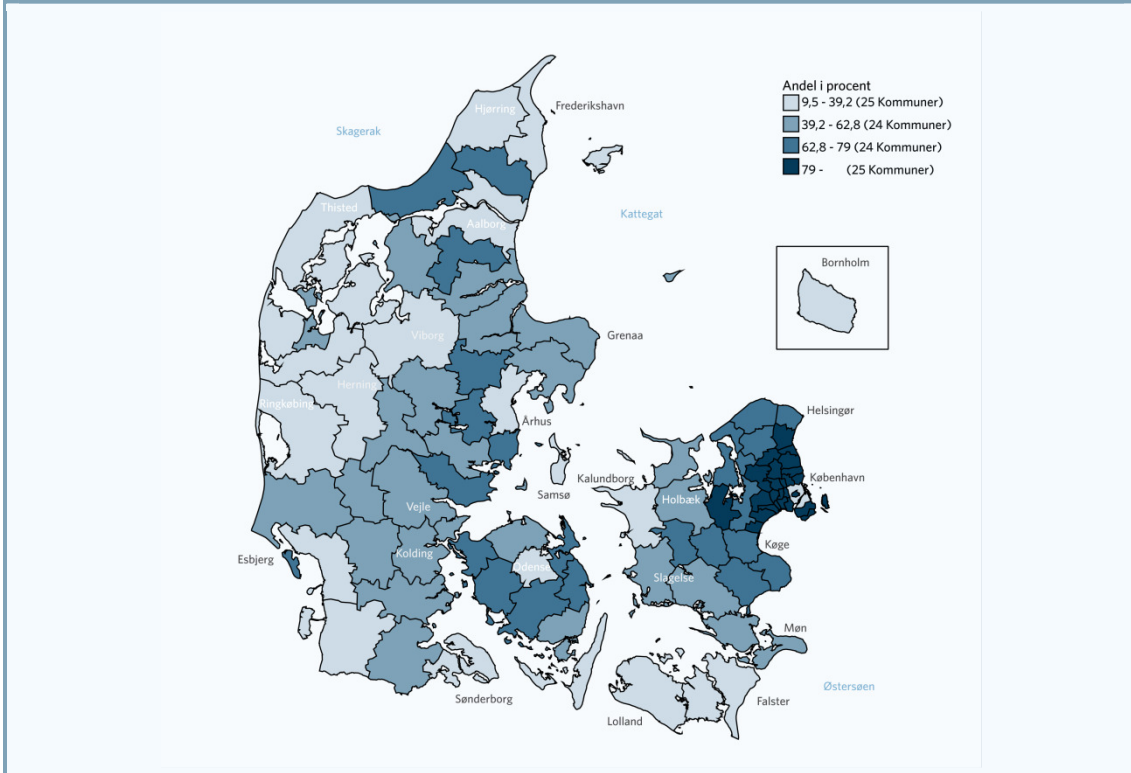


Kilde: AE på baggrund af lovmodellens datagrundlag.

I hele Københavnsområdet, kun undtaget Københavns Kommune, krydser over halvdelen kommunegrænsen på vej til arbejde. Igen ses det ikke overraskende, at andelen, der krydser kommunegrænsen, er høj i nabokommunerne til de store byer. Kortet giver således et billede af oplandet til de store byer.

I figur 11 er tilsvarende vist, hvor stor en andel af akademikere der arbejder i en anden kommune end bopælskommunen. Som det fremgår, er mønsteret overordnet set det samme som for alle uddannelsesgrupper under ét. De bagvedliggende tal viser, at der i 69 kommuner er mindst 40 pct. af de beskæftigede akademikere der arbejder i en anden kommune end bopælskommunen.

Figur 11 Andel akademikere, der arbejder i anden kommune end bopælskommunen, 2010

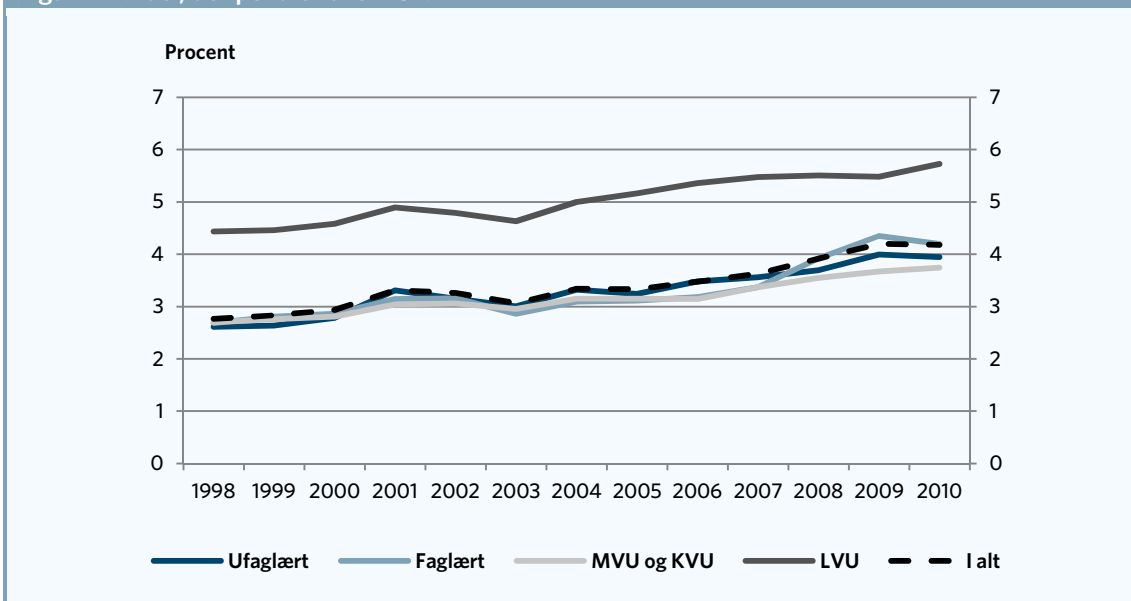


Kilde: AE på baggrund af lovmodellens datagrundlag.

Beskæftigede, der pendler over 75 km til arbejde

Ses der på beskæftigede der pendler over store afstande, er der sket en stigning over tid. Af figur 12 ses det, at den gennemsnitlige andel af beskæftigede, der pendler over 75 kilometer er steget fra 2,8 procent i 1998 til 4,2 procent i 2010. Som det fremgår, er andelen der pendler mere end 75 km størst blandt akademikere.

Figur 12 Andel, der pendler over 75 km



Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

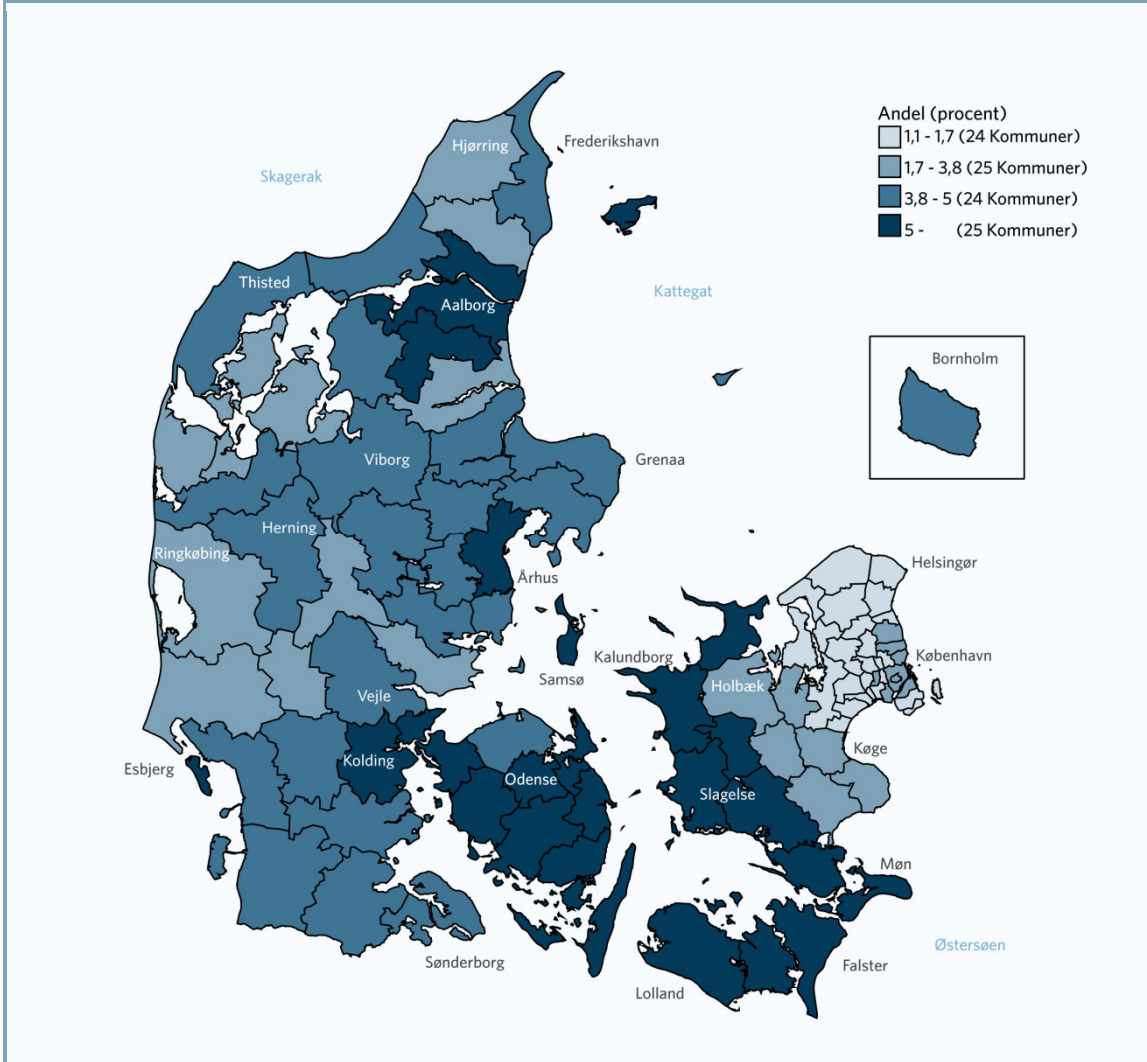
Opdeler man andelen af de beskæftigede, der pendler langt (mere end 75 km) på alder og køn, fremstår der et billede af, at det er mænd, der pendler længst. Det er således 5,6 procent af de beskæftigede mænd der pendler over 75 kilometer, mens den tilsvarende andel for kvinder kun er på 2,7 procent, jf. tabel 10. En opdeling på alder viser, at unge har den højeste andel der pendler mere end 75 km. For de 20-29-årige er det således 5,4 pct. der pendler mere end 75 km, mens den tilsvarende andel for 50-59-årige er 3,8 pct. At andelen er faldende med alderen kan dels skyldes mindre villighed til pendling, men også uddannelsesprofilen på de ældre aldersgrupper. Som tidligere vist pendler akademikere længst, og da de ældre aldersgrupper er relativt lavere uddannede vil dette også afspejle sig i tabel 10.

Tabel 10 Andel der pendler over 75 km fordelt på alder og køn			
	Mænd	Kvinder	I alt
		Pct.	
20-29 år	6,5	4,3	5,4
30-39 år	6,1	2,9	4,5
40-49 år	6,1	2,4	4,3
50-59 år	5,4	2,1	3,8
Over 60 år	4,5	2,3	3,6
I alt	5,6	2,7	4,2

Anm.: Bemærk at andelen er målt inden for hver undergruppe. Man kan således ikke umiddelbart ligge to andele sammen.
Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

I figur 13 ses andelen af beskæftigede der pendler over 75 procent i de respektive kommuner. Her tegner der sig et klar billede af at Sjælland er opland til Hovedstadsområdet. Således stiger andelen, der pendler langt jo længere fra København man kommer. Det ses at både Ålborg og Århus tilhører den fjerdedel, der har den højeste andel af beskæftigede, der pendler langt. Dette kan skyldes pendling de store byer imellem og pendling til København.

Figur 13. Andel, der pendler over 75 km på kommuneniveau



Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag.

Bilag 1 Diverse baggrundstabeller

Tabel B1 Kommuner med korteste pendlingsafstand i 2010						
	Alle			LVU		
	1998	2010	Ændring i km	1998	2010	Ændring i km
Rødovre	9,14	10,36	1,22	13,71	14,03	0,32
Herlev	10,30	10,68	0,38	17,97	16,75	-1,22
Gladsaxe	9,99	10,85	0,86	15,64	12,44	-3,20
Tårnby	10,56	11,62	1,06	20,13	14,59	-5,54
Frederiksberg	10,58	11,80	1,22	12,34	12,59	0,25
Albertslund	11,59	12,00	0,41	15,86	18,11	2,25
Hvidovre	10,31	12,05	1,74	13,56	13,66	0,10
København	10,38	12,08	1,70	12,32	13,38	1,06
Brøndby	11,23	12,29	1,06	14,69	18,16	3,47
Glostrup	9,90	12,45	2,55	13,80	16,23	2,43

Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag. I 1998 er kommunerne inddelt efter de nye kommuner. Kommuner er sorteret efter 2010-niveau for alle uddannelsesgrupper samlet.

Tabel B2 Kommuner med den højeste andel, der krydser kommunegrænsen på vej til arbejde						
	Alle			LVU		
	1998	2010	Ændring i procentpoint	1998	2010	Ændring i procentpoint
Vallensbæk	86,8	84,3	-2,5	90,5	88,5	-2,0
Frederiksberg	77,1	79,5	2,4	87,2	87,4	0,2
Dragør	75,9	77,3	1,3	89,6	87,7	-1,9
Solrød	76,8	76,6	-0,2	83,8	87,0	3,1
Egedal	74,6	74,6	0,0	89,2	87,8	-1,3
Rødovre	71,9	74,6	2,7	86,7	91,1	4,4
Brøndby	74,3	74,1	-0,2	82,5	85,4	2,8
Glostrup	70,3	74,0	3,7	82,1	85,4	3,3
Ishøj	72,6	72,3	-0,4	80,0	81,8	1,8
Gladsaxe	68,0	72,1	4,1	85,7	85,2	-0,5

Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag. I 1998 er kommunerne inddelt efter de nye kommuner. Kommuner er sorteret efter 2010-niveau for alle uddannelsesgrupper samlet.

Tabel B3 Kommuner med lavest andel, der krydser kommunegrænsen på vej til arbejde

	Alle			LVU		
	1998	2010	Ændring i procentpoint	1998	2010	Ændring i procentpoint
Bornholm	2,3	5,4	3,1	4,4	9,5	5,1
Samsø	5,4	9,7	4,3	15,4	13,8	-1,6
Læsø	8,9	10,5	1,6	14,3	27,3	13,0
Sønderborg	9,5	11,1	1,6	13,1	17,7	4,7
Thisted	8,9	11,2	2,3	12,0	20,5	8,5
Esbjerg	10,8	15,7	4,9	18,5	23,3	4,9
Aalborg	12,2	16,8	4,6	22,0	24,0	2,0
Ringkøbing-Skjern	13,6	17,9	4,3	20,5	29,6	9,2
Århus	13,5	18,2	4,7	23,5	26,3	2,9
Ærø	9,8	18,5	8,7	16,7	27,3	10,6

Kilde: AE på baggrund af Lovmodellens datagrundlag. I 1998 er kommunerne inddelt efter de nye kommuner. Kommuner er sorteret efter 2010-niveau for alle uddannelsesgrupper samlet.