

Pendleranalyse



Pendleranalyse

Redaktion: Henrik Friis

Opsætning: Dansk Byggeri/Ditte Brøndum

Foto: Ricky John Molloy

Dato: August 2019



Indhold

- 4 Vi pendler 300 gange til Månen hver eneste dag
- 7 Udviklingen i regionerne
- 8 Pendlingen skaber trængsel
- 10 Bilag



Vi pendler 300 gange til Månen hver eneste dag

- Fra 2002 til 2017 er den samlede pendling i Danmark steget med 35 procent
- I 2017 pendlede beskæftigede mellem hjem og arbejde svimlende 25,6 mia. km. Det svarer til to gange frem og tilbage til den yderste planet i vores solsystem Pluto. Hver dag blev der i 2017 pendlet over 116 mio. km. svarende til 300 gange afstanden til Månen
- Hver pendler rejste hver dag i 2017 i gennemsnit knap 44 km. eller knap 9.600 km. i hele 2017 svarende til afstanden mellem København og Mexico City eller en kvart jordomrejse. Der er stor forskel fra kommune til kommune. I Rødovre pendler man knap 24 km. om dagen, mens man i Vordingborg pendler over 70 km. om dagen. Den største stigning i den samlede pendling er sket i Horsens, hvor der har været en stigning i perioden på 62 procent
- Det er især den lange pendling (over 100 km. om dagen), som er steget i perioden. Pendlingen er i perioden steget mest i region Syddanmark (næsten 30 procent), mens den i region Hovedstaden er steget knap 10 procent
- Den stigende pendling hænger sammen med den stigende trængsel. Derfor er det nødvendigt at udbygge infrastrukturen.

DEFINITIONER

Pendling er afstanden i km. fra bopælsadressen til arbejdsstedsadressen. I analysen er der taget udgangspunkt i pendling fra bopæl til arbejdssted og tilbage igen – altså begge veje.

Den daglige gennemsnitlige pendling er et udtryk for, hvor meget der i gennemsnit bliver pendlet til arbejdspladsen og tilbage igen pr. beskæftiget.

Den samlede pendlingsafstand dækker over den samlede pendling for alle beskæftigede fra bopæl til arbejdspladsen og tilbage igen.

Lang pendling er defineret som pendling over 100 km. om dagen (over 50 km. mellem bopæl og arbejdssted).

Persontransportarbejdet opgøres som antal passagerer gange distancen i den valgte transportform. Opgøres i mio. personkm.

TABEL 1: STIGNING I PENDLING 2002–2017

	2002	2017	Ændring i procent
Km. pr. dag pr. pendler	34,3	43,6	27
Km. pendling pr. pendler om året ^[1]	7.541	9.592	27
Samlet km. pendling pr. dag, mio. km.	85,9	116,2	35
Samlet km. pendling pr år, mio. km.	18.891	25.568	35

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik. Beregninger er foretaget af Dansk Byggeri

Vi pendler som aldrig før. Tabel 1 viser pendlingen fra 2002 til 2017 opdelt på fire forskellige kategorier. Den første række viser udviklingen i den gennemsnitlige

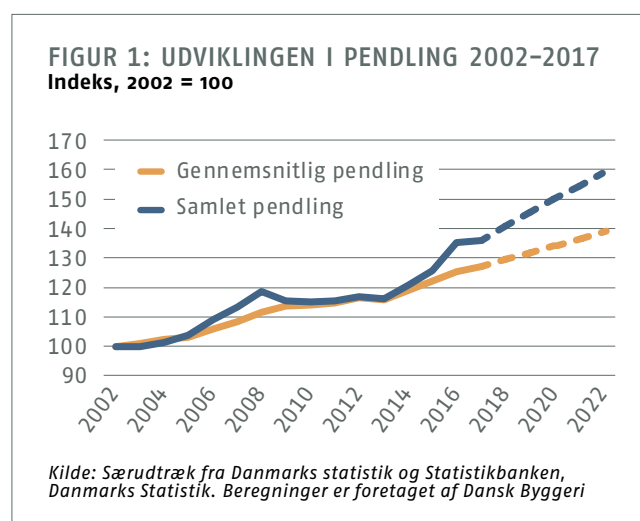
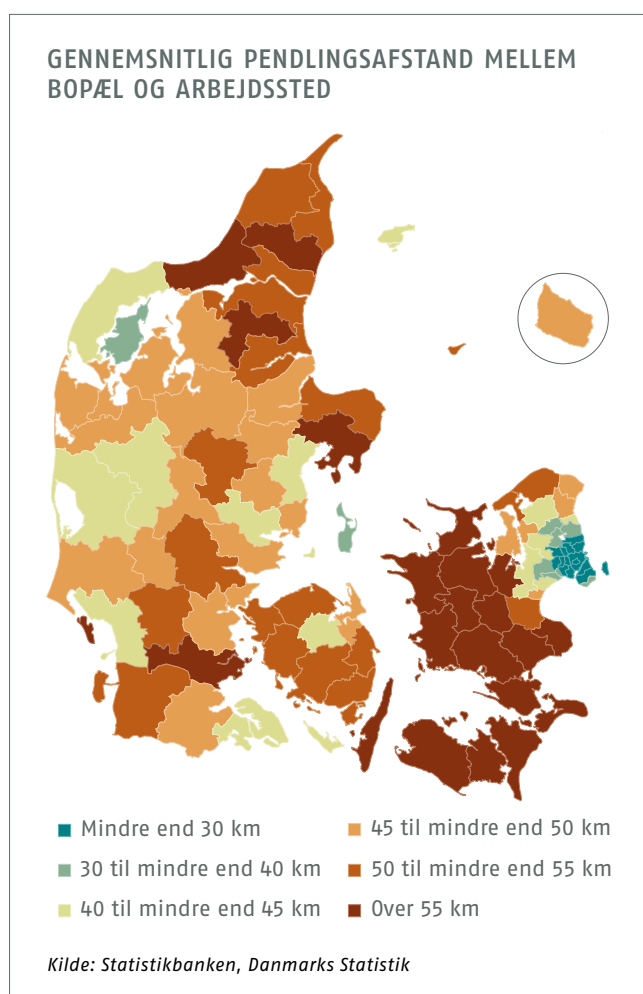
pendling pr. dag. I 2002 var pendlingen 34,3 km. Den steg til 43,6 km i 2016, hvilket er en stigning på 27 procent.

[1] Der er regnet med 220 arbejdsdage om året

På et arbejdsår med 220 arbejdsdage betyder det, at hver beskæftiget i 2017 pendlede 9.592 km. i gennemsnit (række 2).

Den samlede pendling pr. dag for alle beskæftigede steg fra knap 86 mio. km. i 2002 til 116 mio. km. i 2017 svarende til en stigning på 35 procent (række 3). Årsagen til at stigningen i den samlede pendling for alle beskæftigede er større end stigningen i den gennemsnitlige pendling pr. beskæftiget skyldes, at der er kommet flere i arbejde. På 220 arbejdsdage på et år giver det 25,6 mia. kilometers pendling om året (række 4).

I figur 1 ses udviklingen indekseret for den gennemsnitlige pendling og den samlede pendling. Den samlede pendling følger i høj grad de økonomiske konjunkturer. Fordelt på kommuner ses, at de beskæftigede i kommuner i Vest- og Sydsjælland, Lolland-Falster og omkring de største byer ud over hovedstadsområdet pendler mest i gennemsnit. Typisk er der i disse kommuner langt til arbejdspladserne, som er centreret i hovedstadsområdet og de største byer.



TABEL 2: LÆNGDEN AF OFFENTLIG VEJE 2002-2017

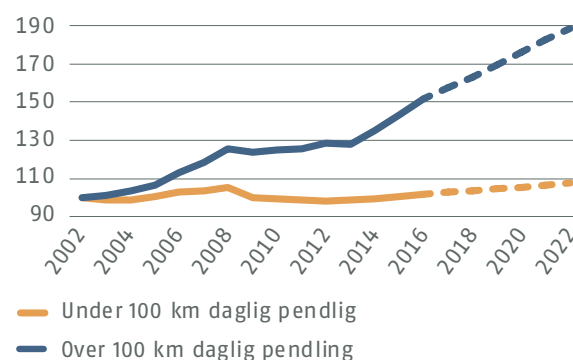
	2002	2017	Ændring i procent
Længden af offentlige veje i km.	71.888	74.588	3,7

Kilde: Vejdirektoratet "Længden af offentlige veje, 1972 og frem"

Størstedelen af pendlingen foregår på vejene. Fra 2002 er længden af de offentlige veje steget fra 71.888 km i 2002 til 74.588 km i 2017. Det giver en stigning i længden på mindre end 3.000 km., hvilket svarer til en stigning på kun omkring 3,7 procent. Dette siger dog intet om kapaciteten på vejene, da der i perioden fx er sket udvidelse af motorveje og det øvrige vejnet. Men det viser, at den samlede pendling i perioden er steget ni gange så meget som antallet af kilometer vej.

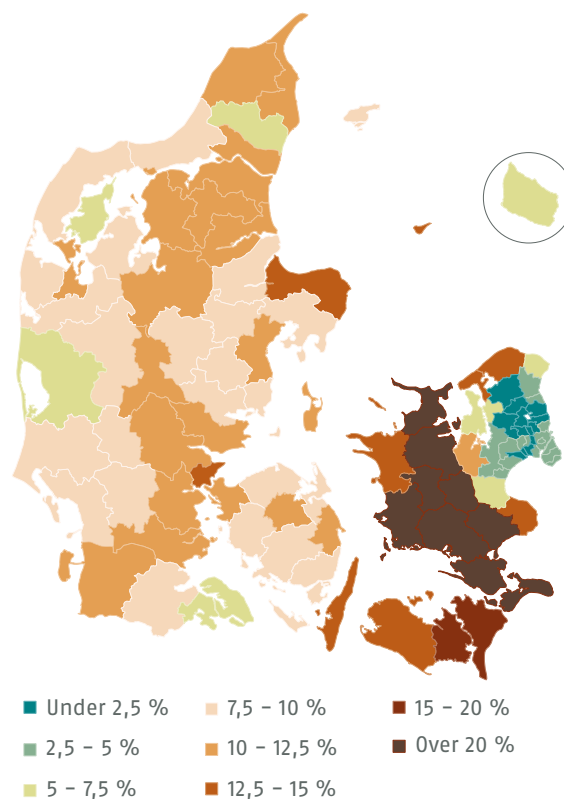
I figur 2 er pendlingen (samlet antal km. pendling) inddelt i daglig pendling under 100 km. og over 100 km. Den lange pendling er i perioden 2002-2017 steget med næsten 60 procent, mens pendlingen under 100 km. stort set er den samme i 2017 som i 2002. Udviklingen i den lange pendling er først og fremmest sket efter 2013. Fortsætter denne udvikling, vil den lange pendling være næsten fordoblet i 2022. Når den gennemsnitlige pendling stiger år for år, så skyldes det først og fremmest, at flere og flere beskæftigede pendler mere end 100 km. hver dag. I kommunerne i Vest- og Sydsjælland udgør den lange pendling over 20 procent af den samlede pendling. ■

FIGUR 2: UDVIKLINGEN I DEN KORTE OG LANGE PENDLING, 2002-2017
Indeks, 2002 = 100



Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik. Beregninger er foretaget af Dansk Byggeri

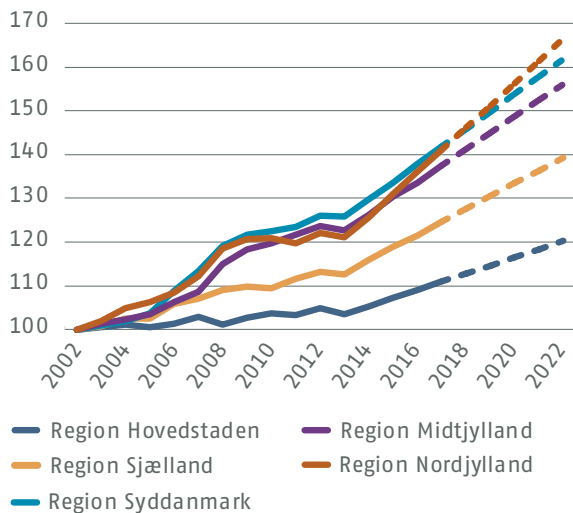
ANDEL AF BESKÆFTIGEDE DER PENDLER MERE END 100 KM PR. DAG



Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik

Udviklingen i regionerne

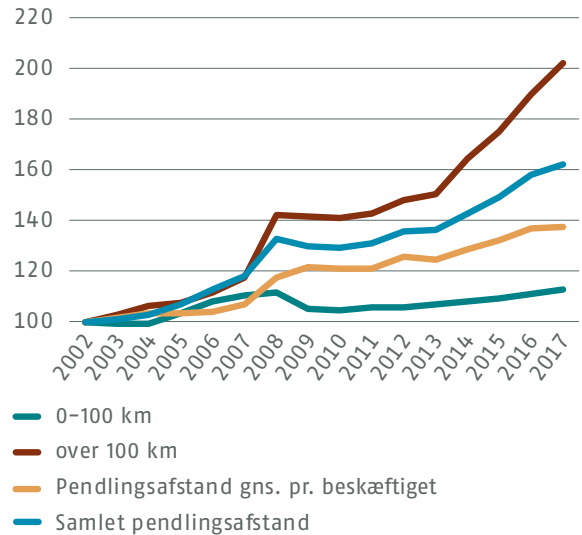
FIGUR 3: UDVIKLINGEN I PENDLING 2002-2017 I REGIONERNE, SAMLET PENDLING I KM. Indeks, 2002 = 100



Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik. Beregninger er foretaget af Dansk Byggeri

Figur 3 viser den indekserede udvikling i pendlingen i de fem regioner. Pendlingen for alle regioner er steget siden 2002, og særligt siden 2013 er der sket en stor stigning. I de tre jyske regioner (og på Fyn) er pendlingen steget med mere end 30 procent, hvor pendlingen i Region Syddanmark ligger i top med en stigning på 42 procent. Mindst er pendlingen steget i Region Hovedstaden med en stigning på 11 procent.

FIGUR 4: CASE: UDVIKLINGEN I HORSENS Indeks, 2002 = 100



Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik. Beregninger er foretaget af Dansk Byggeri

Horsens er en af de kommuner i Danmark, hvor stigningen i pendlingen har været størst. Den lange pendling over 100 km. om dagen er steget til det dobbelte (102 procent stigning), mens den øvrige pendling under 100 km. kun er steget med 13 procent. Den markante stigning i den lange pendling ses også af en stor stigning på 62 procent i den samlede pendling i Horsens, den største blandt alle kommuner.

Horsens er dog ikke den kommune, der har den længste pendling pr. beskæftiget i gennemsnit. Den rekord snupper Vordingborg, hvor den gennemsnitlige pendling i 2017 var på 71,4 km om dagen. Hvis udviklingen i Vordingborg siden 2013 forsætter, så vil hver pendler i gennemsnit i år pendle næsten en halv gang rundt om jorden ved ækvator. ■

Pendlingen skaber træængsel

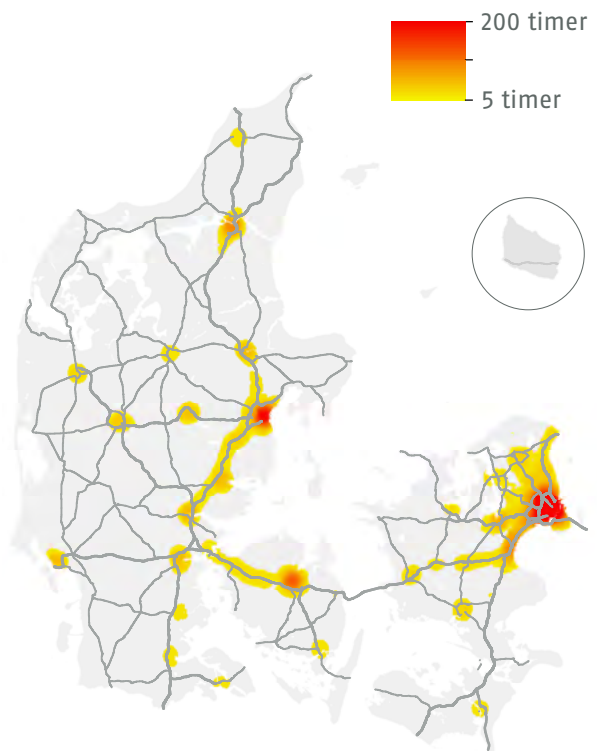
Den stigende pendling afspejler et dynamisk og smidigt arbejdsmarked, hvor de beskæftigede er villige til at køre længere mellem bopæl og job. Flere vælger, at boligen ligger længere væk fra jobbet, hvilket også kan hænge sammen med udviklingen i boligpriserne. Ofte er priserne lavere længere væk fra de største byer og bycentre.

Det må formodes, at pendlingen fordelt på transportformer i høj grad svarer til persontransportarbejdets fordeling på transportformer. Næsten 80 procent af transporten foregår i dag i bil, mens togets andel er knap otte procent. Rutebus og cykling står for ca. fire procent. Udviklingen de seneste år har vist, at bilernes andel af transporten er steget, mens togenes andel er faldet.

En analyse fra Vejdirektoratet fra marts 2019 kortlægger for første gang den samlede træængsel på vejene i hele Danmark^[2]. Trængslen udgjorde 77 mio. timer, som biler m.fl. tilbragte i kø i 2016, svarende til 60.000 fuldtidsbeskæftigede og et samfundsøkonomisk tab på 24 mia. kr.

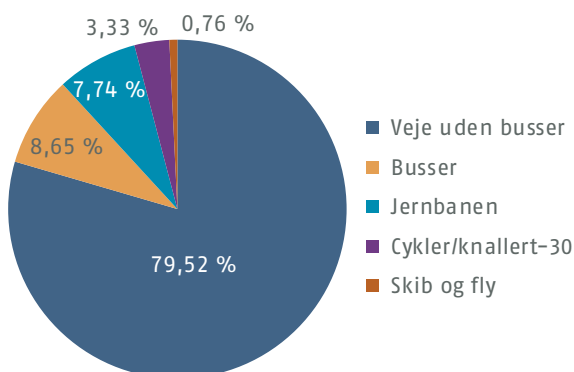
Analysen viser også, at træængslen på vejene i hovedstadsområdet i perioden 2010–2016 er steget med 25 procent svarende til 4–5 procent årligt. Andre opgørelser fra Vejdirektoratet bekræfter stigningstakster-

DANMARKSKORT 3: TRÆNGSEL PÅ VEJNETTET



Kilde: Transport- og Boligministeriet

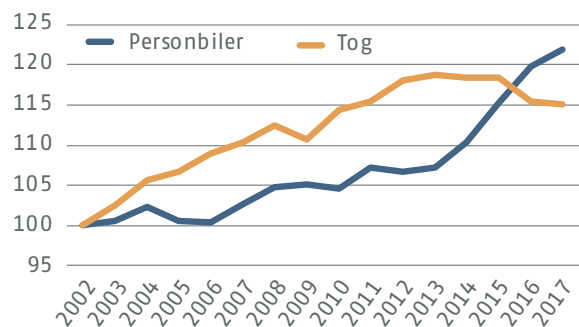
FIGUR 5: PERSONTRANSPORTARBEJDETS FORDELING PÅ TRANSPORTFORMER, 2017



Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik. Beregninger er foretaget af Dansk Byggeri

FIGUR 6: UDVIKLINGEN I PERSONTRANSPORTARBEJDET FOR BIL OG TOG 2002–2017, INDEKSERET

Indeks, 2002 = 100



Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik. Beregninger er foretaget af Dansk Byggeri

[2] Se <https://www.vejdirektoratet.dk/side/opgorelse-af-traengsel>

ne, når der ses på motorvejsnettet. En opgørelse fra Vejdirektoratet fra april 2019 viser, at trafikken på motorvejsnettet er steget med 36 procent i perioden 2010-2018, og de mest trafikerede har haft en årlig vækst på over fem procent.^[3]

En stor del af årsagen til stigningen i trængslen må formodes at hænge sammen med stigningen i pendlingen – ikke mindst den lange pendling. Fordelingen af trængslen på vejene (motorvejsnettet og vejene i og omkring de største byer) viser en sammenhæng med de kommuner, hvor der er den længste gennemsnitlige pendling og den største stigning i den lange pendling. Mange motorvejs-

strækninger har nået et "mætningspunkt", hvor få ekstra biler skaber meget mere trængsel

Den stigende pendling – og stigende trængsel – er udtryk for et effektivt arbejdsmarked, men hvis det skal fortsætte, er det helt nødvendigt at udbygge infrastrukturen. Hvis ikke infrastrukturen er udbygget til at håndtere den stigende pendling, vil virksomhederne blive tvunget til at rekruttere fra mindre områder. Samtidig er en overbelastet og ikke tilstrækkelig udbygget infrastruktur langt dyrere for erhvervslivet og hæmmer mobilitet og fremkommelighed til skade for vækst og samfundsøkonomi. ■



[3] Se <https://www.vejdirektoratet.dk/node/7920>

Bilag

BILAG 1: PENDLING 2002-2017

Årstal	Gennemsnitlig pendling i km. pr. dag	Gennemsnitlig pendling i km. om året	Samlet pendling i mio.km. pr. dag	Samlet pendling i mia. km. om året
2002	34,3	7.541	85,9	18,9
2003	34,6	7.616	85,8	18,9
2004	35,1	7.711	89,0	19,1
2005	35,3	7.761	89,0	19,6
2006	36,3	7.978	93,8	20,6
2007	37,1	8.167	97,2	21,4
2008	38,3	8.416	101,8	22,4
2009	38,9	8.561	99,0	21,8
2010	39,1	8.605	98,8	21,7
2011	39,3	8.656	99,1	21,8
2012	40,0	8.791	100,2	22,0
2013	39,6	8.719	99,6	21,9
2014	40,7	8.957	103,5	22,8
2015	41,8	9.203	107,9	23,7
2016	42,9	9.439	112,4	24,7
2017	43,6	9.592	116,2	25,6

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 2: LÆNGDEN AF OFFENTLIGE VEJE, KM.

Årstal	Offentlige veje, km.
2002	71.888
2003	71.951
2004	72.074
2005	72.256
2006	72.361
2007	72.411
2008	73.197
2009	73.331
2010	73.574
2011	74.054
2012	73.929
2013	74.108
2014	74.407
2015	74.472
2016	74.497
2017	74.558

Kilde: Vejdirektoratet

BILAG 3: TOP 5-KOMMUNER MED STØRST GENNEMSNITLIG PENDLING PR. DAG

Kommune	Pendling i km
Vordingborg	71,4
Faxe	65,6
Sorø	64,2
Stevns	63,8
Guldborgsund	63,4

Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 4: BUND 5-KOMMUNER MED MINDST GENNEMSNITLIG PENDLING PR. DAG

Kommune	Gennemsnitlig pendling i km
Rødovre	23,4
Herlev	24,2
Frederiksberg	24,6
Gladsaxe	25,2
København	25,6

Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 5: TOP 5-KOMMUNER MED STØRSTE STIGNING I DEN GENNEMSITLIGE PENDLING PR. DAG 2002-2017

Kommune	Største stigning i den gennemsnitlige pendling, %
Fanø	62
Ikast-Brande	54
Skive	50
Ringkøbing-Skjern	48
Kerteminde	48

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 8: BUND 5-KOMMUNER MED MINDSTE STIGNING I DEN LANGE PENDLING (OVER 100 KM.) 2002-2017

Kommune	Mindste stigning i den lange pendling, 2002-2017, %
Læsø	-16
Bornholm	2
Ærø	5
Lemvig	13
Gribskov	14

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 6: BUND 5-KOMMUNER MED MINDSTE STIGNING I DEN GENNEMSITLIGE PENDLING PR. DAG 2002-2017

Kommune	Mindste stigning i den gennemsnitlige pendling, %
Læsø	0
Hørsholm	5
Lyngby-Taarbæk	5
Frederiksberg	6
København	7

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 9: TOP 5-KOMMUNER MED STØRSTE STIGNING I DEN SAMLEDE PENDLING, 2002-2017

Kommune	Største stigning i den samlede pendling, %
Horsens	62
Ikast-Brande	60
Vejle	58
Herning	54
Silkeborg	54

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 7: TOP 5-KOMMUNER MED STØRSTE STIGNING I DEN LANGE PENDLING (OVER 100 KM.) 2002-2017

Kommune	Største stigning i den lange pendling, 2002-2017, %
Solrød	108
Nordfyns	107
Horsens	102
Herning	101
Kerteminde	101

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik

BILAG 10: BUND 5-KOMMUNER MED MINDSTE STIGNING I DEN SAMLEDE PENDLING, 2002-2017

Kommune	Mindste stigning i den samlede pendling, %
Læsø	-26
Hørsholm	-1
Bornholm	1
Ærø	2
Greve	4

Kilde: Særudtræk fra Danmarks statistik og Statistikbanken, Danmarks Statistik

Dansk Byggeri er erhvervs- og arbejdsgiverorganisation inden for byggeri, anlæg og byggeindustri. Med omkring 5.800 medlemmer spænder organisationen bredt geografisk og fagligt, og dækker alle led i byggeprocessen.

Dansk Byggeris hovedopgaver er at opnå erhvervspolitisk indflydelse, deltage i den offentlige debat, yde rådgivning og sikre overenskomster, så medlemmerne kan udvikle deres virksomheder bedst muligt til gavn for beskæftigelsen og konkurrenceevnen.