



21-11-2016

Sag nr. 15/1003

Dokumentnr. 32130/16

Henrik Severin Hansen

Tel.

E-mail:

Flere danskere tager bilen på arbejde og uddannelse – men de regionale forskelle er store

Efter en længere periode, hvor den kollektive trafik og cyklens andel af pendlerture er steget, har der siden 2013 været en vigende tendens til fordel for pendling med bil.

På landsplan benytter fire ud af ti pendlere i alderen 16-65 år dog stadig gang, cykel eller kollektiv trafik til arbejde og uddannelse. Der er samtidig store regionale forskelle på pendlernes valg af transportmiddel.

Pendlingsafstanden med kollektiv trafik og bil er stigende, og presset på motorvejene – og dermed trængslen – er steget.

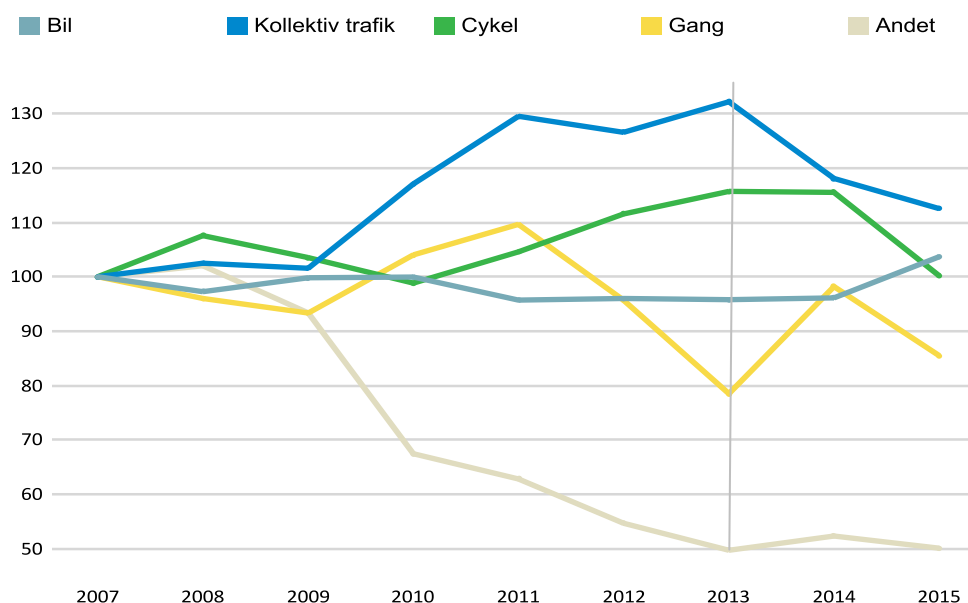
Der er derfor behov for en indsats for at forbedre pendlingsmulighederne baseret på de regionale forhold og forskelle. Presset på motorvejene kan flere steder mindskes med bedre kollektiv trafik.

Gode pendlingsvilkår er afgørende for den regionale erhvervsudvikling.

Udvikling i biler, cykler og den kollektive trafiks andel af pendlerture

Figur 1 viser, hvordan transportmidlernes andel i de danske pendlerture til arbejde og uddannelse har ændret sig fra 2007-15.

Figur 1: Udvikling i transportmidlernes andel af pendlerture, 2007-15 (indeks, basisår: 2007)¹



¹Transportmidlerne i notatets figurer er opgjort efter hovedtransportmidlet for pendlerturene blandt de 16-65-årige danskere.

Overordnet set kan perioden 2007-15 beskrives ved, at andelen af pendlere, som har bilen som primære transportmiddel, er steget fra 58,9 til 61,0 procent i perioden 2007-2015, mens andelen af pendlere, der har den kollektive trafik i form af bus eller tog, er steget fra 10,3 til 11,6 procent. Andelen af cyklende pendlere ligger uforandret på 19,8 procent. Den samlede udvikling fra 2007-15 dækker dog over, at pendlermønsteret først i perioden adskiller sig markant fra pendlermønsteret sidst i perioden.

Af den grund er år 2013 markeret med en vertikal grå streg i figuren. Årsagen til det er, at udviklingen i pendlernes brug af transportmidler kan opdeles i perioden *før* og perioden *efter* 2013.

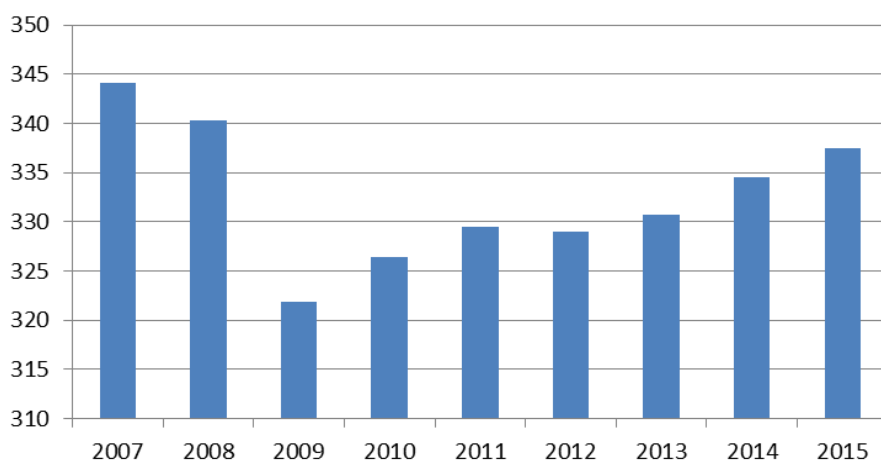
Perioden *før* 2013 (fra 2007-2013) kan karakteriseres ved, at andelen af pendlere, der benyttede kollektiv trafik og cykel var stigende – henholdsvis fra 10,3 til 13,6 procent for kollektiv trafik og fra 19,7 til 22,8 procent for cyklen. Samtidig faldet den relative brug af bilen som transportmiddel for pendling fra 58,9 til 56,4 procent.

I 2013 knækkede udviklingen imidlertid, og perioden *efter 2013* (fra 2013-2015) har været kendetegnet ved den diametralt modsatte tendens i danskernes brug af transportmidler til pendling. Som det ses i figur 1, er bilens andel af pendlerture steget – helt præcist fra 56,4 til 61,0 procent – mens brugen den kollektive trafik er faldet fra 13,6 til 11,6 procent, og cyklen har oplevet en tilbagegang fra 22,8 til 19,8 procent.

Pendlertransportmidler i sammenhæng med Danmarks økonomi og nettotilgangen af personbiler

Figur 2 viser udviklingen i Danmarks BNP pr. indbygger i den analyserede periode (2007-15).

Figur 2: Udviklingen i Danmarks BNP pr. indbygger i 2010-priser, 2007-2015



Kilde: Danmarks Statistik, NAN1

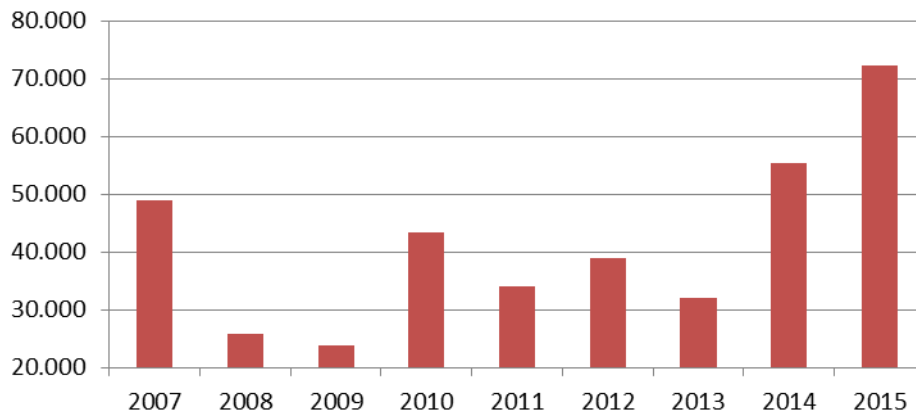
Som det ses, faldt BNP pr. indbygger i perioden 2007-2009, skiftevis steg og faldt i perioden 2010-2012 samt steg fra 2013 og frem. De to perioder *før* og *efter* 2013 korrelerer altså til en vis grad med henholdsvis et faldende og et stigende økonomiske råderum for danskerne – herunder også pendlerne. Det er dog værd at bemærke, den stigning i BNP, der fandt sted i perioden 2009-2011, ikke er sammenfaldende med et øget forbrug af bilen som pendlertransportmiddel.

I nettotilgangen af personbiler kan der – formentlig til dels som følge af det øgede økonomiske råderum – spores en stærkere trend før og efter 2013. Figur 3 viser, at nettotilgangen af personbiler i årene 2007-13 viste en svagt nedadgående eller stabil tendens. Tilgangen i årene efter 2013 har til gengæld har været markant større og vist en stigende udvikling, som matcher

den stigende udvikling i pendlernes brug af bilen fra 2013-15, som fremgik af figur 1.

Side 4

Figur 3: Nettotilgang af personbiler, 2007-2015

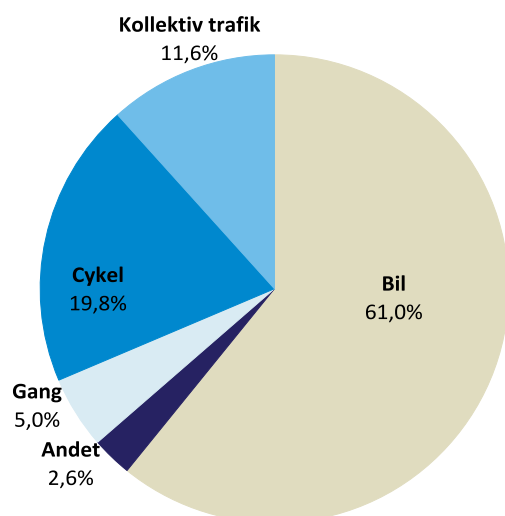


Kilde: Danmarks Statistik, BIL6

Transportmidler og pendlerture i 2015

I 2015 udgjorde bilen hovedtransportmidlet for over 60 procent af danskerne pendlerture til arbejde eller uddannelse. Som det næstmest brugte primære transportmiddel er cyklen, som hver femte bruger, mens kollektive trafikformer udgør knap 12 procent af pendlerturene. Det fremgår af figur 4.

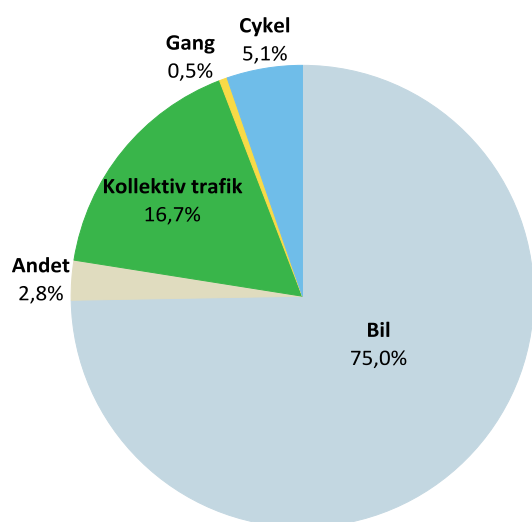
Figur 4: Antallet af pendlerture fordelt på kategorier af transportmidler, hele landet, 2015



Opgjort på det samlede transportarbejde (km per person) til pendling i hele landet havde bilen i 2015 en andel på 75 procent, mens den kollektive trafik

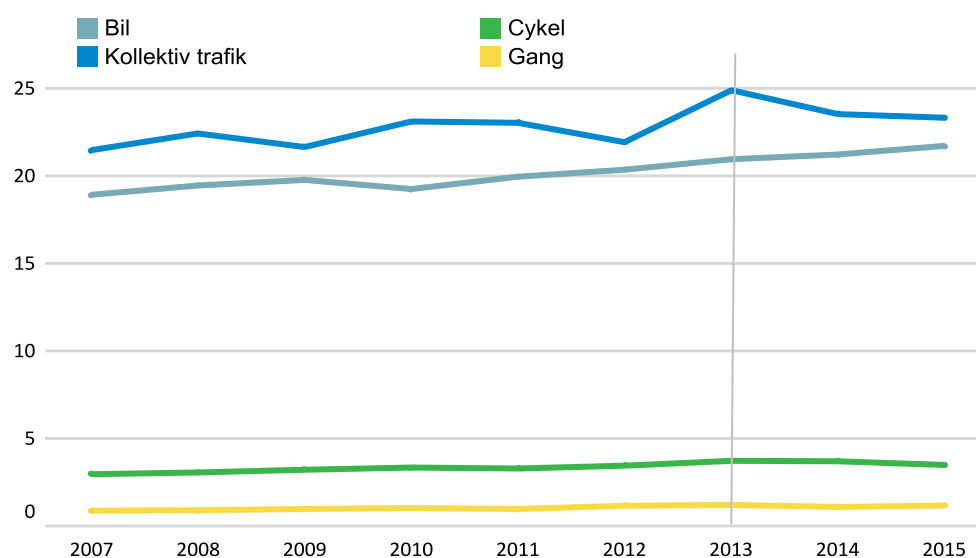
havde en andel på 16,7 procent. Det viser figur 5. Det skyldes, at de andre transportformer primært er kortere rejser.

Figur 5: Transportmidlernes andel af det samlede transportarbejde for pendling, hele landet, 2015



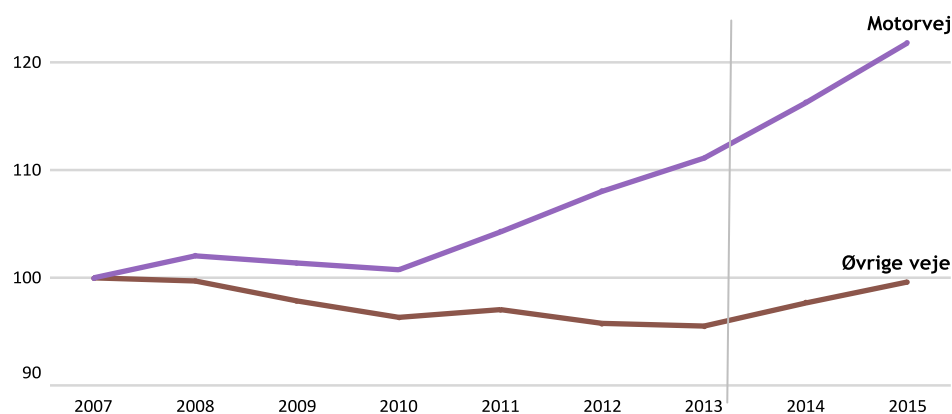
I den sammenhæng er det bemærkelsesværdigt, at den gennemsnitlige pendlingsafstand med kollektiv trafik er længere end afstanden med bil. Figur 6 viser, at pendlerne gennemsnitligt rejser 23,3 km med kollektiv trafik, men kun 21,7 km med bil. Den gennemsnitlige pendlingsafstand er i øvrigt siden 2013 faldet for pendlerture med kollektiv trafik og cykler, mens den er steget for biler i hele perioden (2007-2015).

Figur 6: Den gennemsnitlige pendlingsafstand i km fordelt på transportmidler, hele landet, 2007-15



Den øgede den gennemsnitlige pendlingsafstand har naturligt medført en øget trængsel på det danske vejnet. Figur 7 viser, at det hovedsageligt er væksten i motorvejstrafikken, der er baggrunden for den øgede trængsel.

Figur 7: Udvikling i vejtrafikken, 2007-15 (indeks, basisår: 2007)

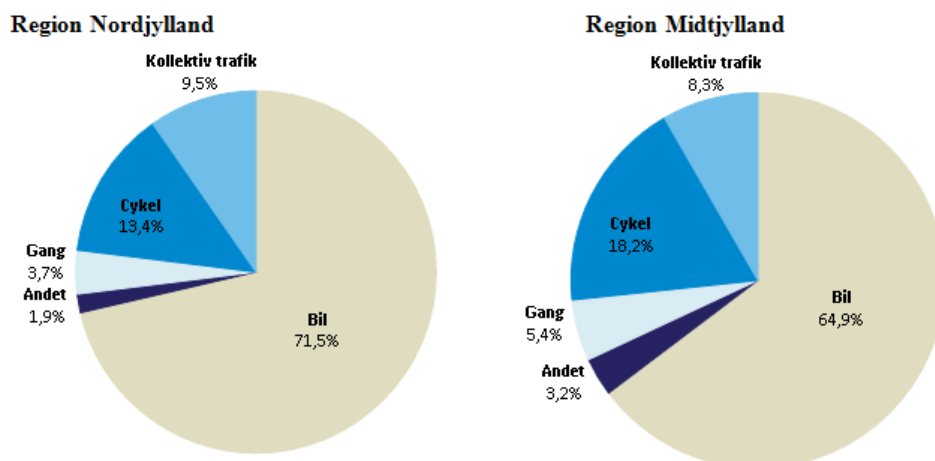


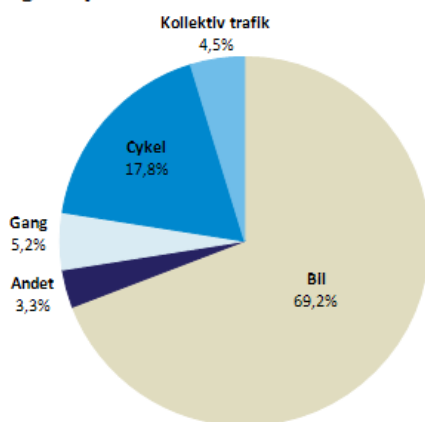
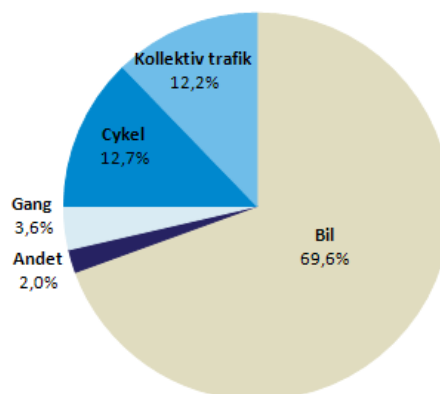
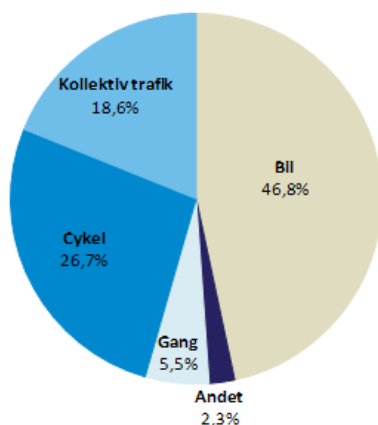
Kilde: Vejdirektoratet

Regionale forskelle

Der er geografiske forskelle på hvilke transportmidler, pendlerne vælger, og der er geografiske forskelle på pendlernes transportmuligheder. Som det fremgår af figur 8, er der stor forskel på, hvilken rolle de enkelte transportmidler havde i regionerne i 2015. Rollen for bil, cykel og kollektiv trafik varierer geografisk fra regionen. For eksempel udgør cykel, kollektiv trafik og gang tilsammen mere end halvdelen af alle pendlertures primære transportmiddel i Region Hovedstaden, mens bilens andel er mindst 65 procent i de øvrige fire regioner.

Figur 8: Antallet af regionale pendlerture fordelt på kategorier af transportmidler, 2015



Region Syddanmark**Region Sjælland****Region Hovedstaden**

Udviklingen i brugen af transportmidler til uddannelses- og arbejdspendling har også været forskellig i regionerne. Tabel 1 opsummerer den regionale udvikling i de forskellige transportmidlers andel af antallet af de regionale pendlerture henholdsvis for perioden 2007-13, mens tabel 2 opsummerer den regionale udviklingen for perioden 2013-15.

Tabel 1: Den regionale udvikling i transportmidlers andel af antallet af pendlerture, 2007-13¹

Region	Biler	Kollektiv trafik	Cykler	Gang
Region Nordjylland				
Region Midtjylland				
Region Syddanmark				
Region Sjælland				
Region Hovedstaden				

¹Farverne angiver, om udviklingen er stigende (grøn farve), faldende (rød farve) eller uændret (gul farve). En udvikling mellem -1 og +1 procent er opgjort som uændret grundet de statistiske usikkerheder forbundet med Transportvaneundersøgelsens stikprøve.

Tabel 2: Den regionale udvikling i transportmidlers andel af antallet af pendlerture, 2013-15²

Region	Biler	Kollektiv trafik	Cykler	Gang
Region Nordjylland				
Region Midtjylland				
Region Syddanmark				
Region Sjælland				
Region Hovedstaden				

²Farverne angiver, om udviklingen er stigende (grøn farve), faldende (rød farve) eller uændret (gul farve). En udvikling mellem -1 og +1 procent er opgjort som uændret grundet de statistiske usikkerheder forbundet med Transportvaneundersøgelsens stikprøve.

Tabellerne viser som udgangspunkt, at den regionale udvikling udviser samme tendenser som den nationale. I perioden op til 2013 (tabel 1), bruger pendlerne i alle fem regioner i større grad kollektiv trafik som transportmiddel, mens brugen af bilen falder i tre ud af fem regioner. Modsat er brugen af kollektiv trafik faldet i tre ud af fem regioner i perioden efter 2013 (tabel 2), mens bilen har øget sin andel af pendlerture i fire ud af fem regioner.

Samtidig er der dog også markante regionale forskelle og afvigelser fra mønstret på landsplan. I Region Nordjylland er pendlernes brug af den kollektive trafik både øget i perioden før og i perioden efter 2013, mens andelen af pendlere i Region Midtjylland, som bruger bilen som transportmiddel, faktisk steg i årene 2007-13 og faldt i perioden 2013-15.

Metode

Danske Regioner har på baggrund af Transportvaneundersøgelsen gennemført en analyse af, hvilke transportmidler pendlerne bruger. Pendlere er defineret som de 16-65-årige, der har arbejde eller uddannelse som formål med deres tur. Opgørelsen er foretaget ud fra det transportmiddel, der er hovedtransportmidlet (opgjort efter km) fra og til bopæl. Det betyder f.eks., at flere end opgjort her har brugt cykel eller gang som en del af den samlede tur, da mange bruger mere end et transportmiddel for at komme på arbejde.

Figurer og tabeller, som er baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen, er ikke ledsaget af kildeangivelse. Det er de figurer, som baserer sig på andre datakilder, derimod.