



Vi pendler længere og længere

En analyse af danskernes pendling viser, at der pendles længere og længere. Denne udvikling drives særligt af antallet af pendlere, der rejser over 100 kilometer dagligt, som er steget med 64 procent siden 2002.

Pendlingen fra 2002 til 2019 er vist i tabellen nedenfor, som den gennemsnitlige og totale pendling henholdsvis pr. dag og år. I 2002 var den gennemsnitlige pendling 34,3 km. Den er steget til 44 km. i 2019, hvilket er en stigning på 28 procent.

På et arbejdsår med 220 arbejdsdage betyder det, at hver beskæftiget i 2019 pendlede 9.672 km. i gennemsnit svarende til afstanden mellem København og Mexico City eller en kvart jordomrejse. Den samlede pendling pr. dag for alle beskæftigede steg fra knap 86 mio. km. i 2002 til 120 mio. km. i 2019 svarende til en stigning på 40 procent. De 120 mio. km. svarer til over 300 gange afstanden til Månen.

Udviklingen i pendling 2002-2019

Den gennemsnitlige og samlede pendling

	2002	2019	Ændring
Km. pr. dag pr. pendler	34,3	44,0	28%
Km. pendling pr. pendler om året	7.540	9.672	28%
Samlet km. pendling pr. dag, mio. km.	85,8	120,3	40%
Samlet km. pendling pr. år, mio. km.	18.887	26.464	40%

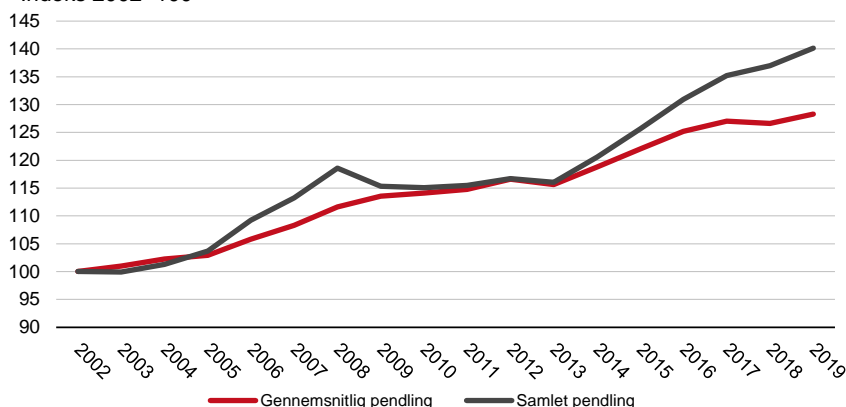
Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur

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. Med 220 arbejdsdage på et år giver det i 2019 26,5 mia. kilometers pendling om året. Det svarer til to gange frem og tilbage til den yderste planet i vores solsystem Pluto.

Den indekserede udvikling for den gennemsnitlige og samlede pendling ses nedenfor. Den samlede pendling følger i høj grad de økonomiske konjunkturer. Under højkonjunktur vil den samlede pendling stige mere end den gennemsnitlige pendling, som følge af højere beskæftigelse.

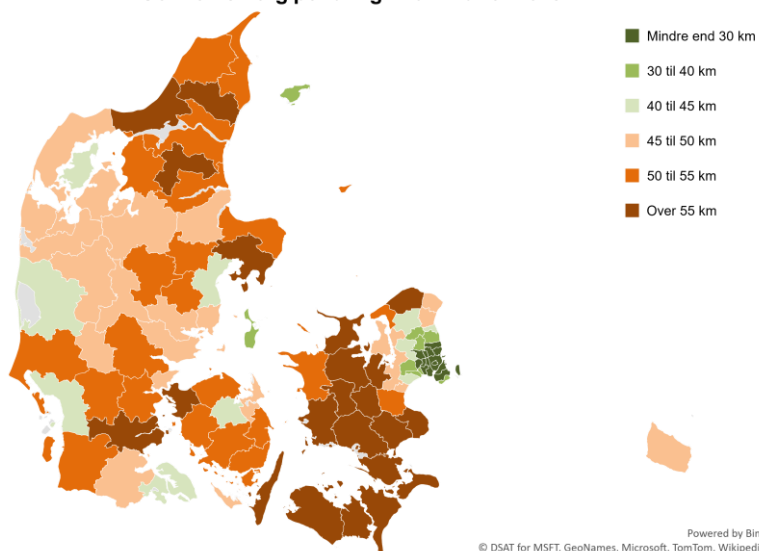
Udviklingen i pendlingen 2002-2019

Indeks 2002=100



Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur.

Gennemsnitlig pendling i kommuner 2019



Powered by Bing
© DSAT for MSFT, GeoNames, Microsoft, TomTom, Wikipedia

Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur.

På danmarkskortet ses, at de beskæftigede i kommunerne 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. I Vordingborg Kommune pendler man f.eks. i gennemsnit over 70 km. om dagen, mens man på Frederiksberg i gennemsnit kun pendler 24 km. om dagen.

Flere og flere pendler langt

Antallet af pendlere, som hver dag pendler over 100 km., er fra 2002 til 2019 steget med over 100.000 pendlere. Dette er en stigning, som har været relativt større end den generelle stigning i antallet af beskæftigede. Andelen af alle pendlere, som pendler langt, er derfor steget i perioden.

Lange pendlerture

Antal pendlere som pendler længere end 100 km. hver dag.

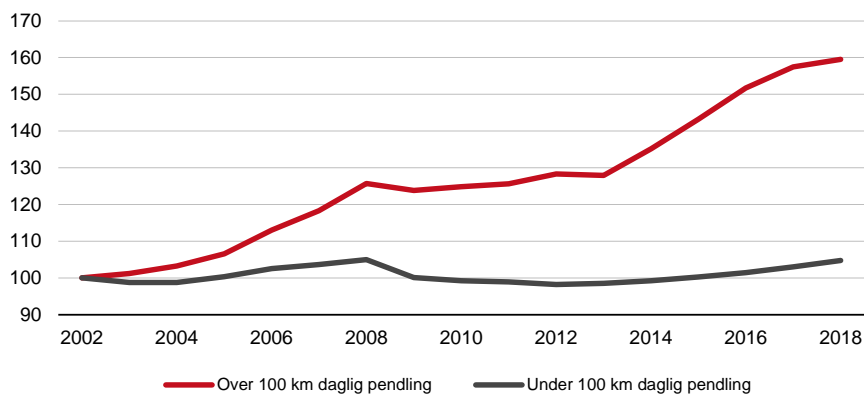
	2002	2019
Antal pendlere som pendler langt	157.200	258.200
Andel af alle pendlere som pendler langt	6,3%	9,4%

Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur

Den lange pendling er i perioden 2002-2019 steget med 64 procent, mens pendlingen under 100 km. stort set er den samme i 2019 som i 2002. Udviklingen i den lange pendling er først og fremmest sket efter 2013. 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.

Udviklingen i den korte og lange pendling

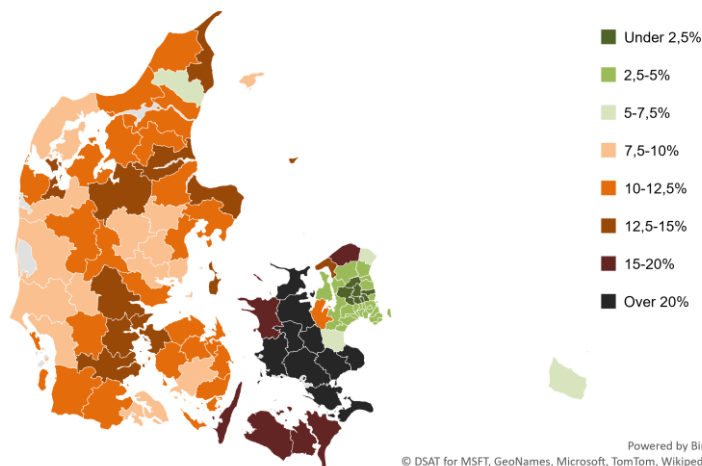
Indeks 2002=100



Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur.

Det er især på Syd- og Vestsjælland samt Lolland-Falster, at mange pendler langt for at komme på arbejde. Faxe og Vordingborg er de kommuner, hvor der er flest, der pendler langt. I begge kommuner er det over en fjerdedel, som pendler over 100 km. hver dag. Modsat pendler kun 2 procent over 100 km. dagligt i Herlev Kommune.

Andel af beskæftigede som pendler længere end 100 km. dagligt i 2019



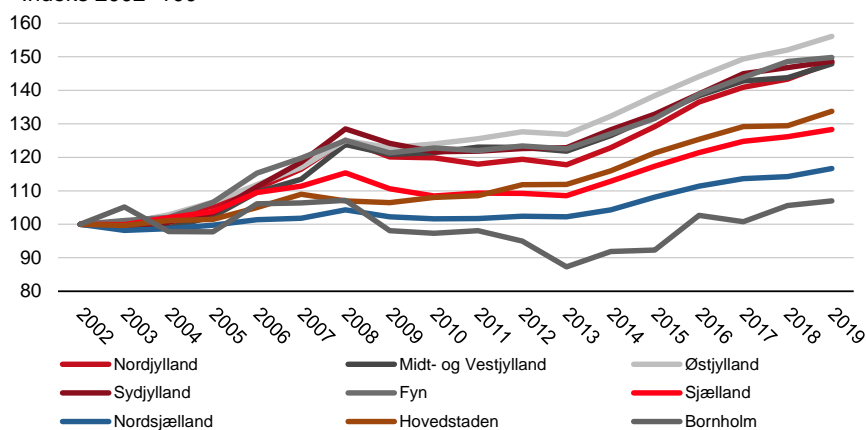
Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur

Regional udvikling i landsdelene

Den samlede daglige pendling for alle landsdele er steget siden 2002, og særligt efter 2013 er der sket en stor stigning i størstedelen af landsdelene. Landsdelene i Jylland og på Fyn har fulgt omtrent den samme udvikling i perioden, og den samlede pendling er siden 2002 steget mellem 48 og 56 procent i de 5 landsdele. Udviklingen på Sjælland og i Hovedstaden har også været omtrent ens, og den samlede pendling er i perioden steget 28 procent på Sjælland og 34 procent i Hovedstaden. På Nordsjælland har der været en stigning på 17 procent og på Bornholm har der været en stigning på 7 procent.

Udviklingen i den samlede pendling i landsdelene

Indeks 2002=100

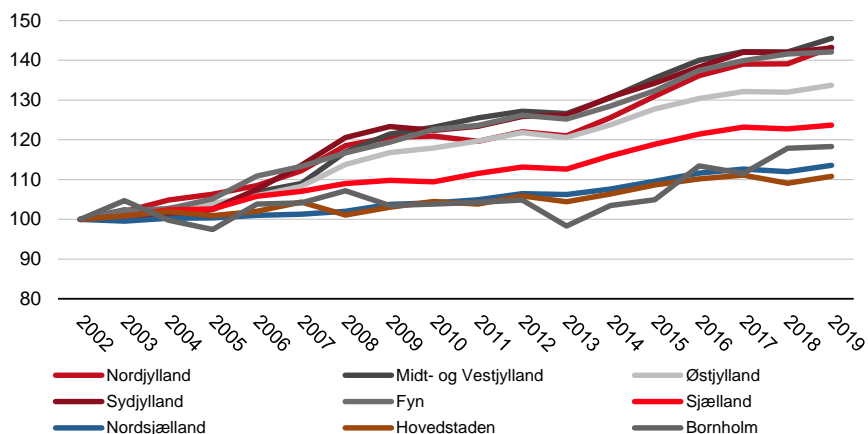


Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur.

Den gennemsnitlige daglige pendling er steget i samtlige landsdele. Den største stigning har været i Midt- og Vestjylland, hvor der i 2019 gennemsnitligt pendles 46 procent længere sammenlignet med 2002. I Hovedstaden pendles der også længere i 2019 svarende til 11 procent længere end i 2002.

Udviklingen i den gennemsnitlige pendling i landsdelene

Indeks 2002=100



Kilde: Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur.

Pendling fordelt på transportformer

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

Transportvaneundersøgelsen 2019¹ har kortlagt fordelingen af transportmidler for rejser, hvis slutformål er arbejde. Nedenfor ses fordelingen af benyttede transportformer til arbejde.

Transportformer til pendlingsture

Andel af samlede udnyttede transportformer til pendlingsture i 2019

	Andel af samlede ture
Gang	5%
Cykel	18%
Bil	67%
Kollektiv trafik	10%

Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2019, DTU

Samlet set er det 67 procent af pendlingsturene, hvor bilen og dermed vejnettet benyttes. Det må antages, at der er regionale forskelle, og at transportmidlet til de lange ture oftest vil være bil.

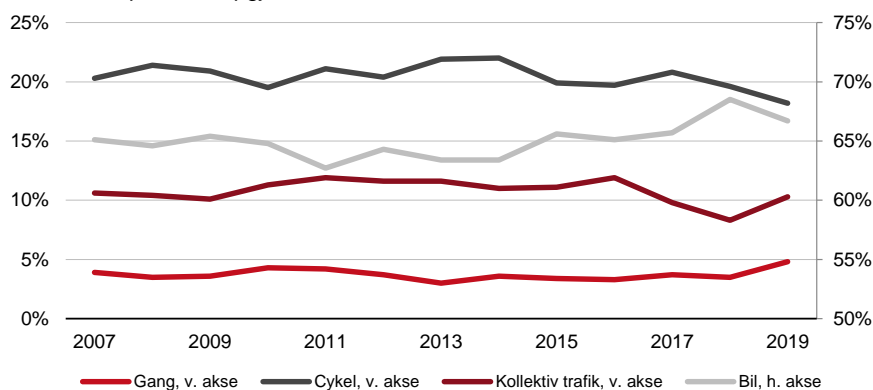
¹ Udgivelser - Center for Transport Analytics (dtu.dk)

Det ses i Københavns Kommune, hvor 22 procent af pendlingsturene, inklusiv ture til uddannelse, skete med bil i 2019². Resten af turene fordelte sig med 7 procent ved gang, 27 procent med kollektiv trafik og 44 procent på cykel. Denne store andel af cykel som transportform til pendlingen må antages at være et kendetegn ved fordelingen af transportformer i de større byer.

Udviklingen på landsplan siden 2007 og frem til 2019 viser, at den kollektive trafik har tabt andele de seneste år, mens bilen som transportmiddel har vundet frem. Gang og cykel har ligget nogenlunde på samme niveau – gang på et niveau omkring 4 procent og cykel på omkring 20 procent (dog faldende frem til 2019).

Udviklingen i transportformer benyttet til pendling

Hver transportform opgjort som andelen af det samlede antal ture.



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU.

Fremgangen i bilen som transportmiddel både i pendlingen og den øvrige trafik kan forklare den stigende trængsel på vejene. I 2018 opgjorde Vejdirektoratet³ den daglige forsinkelse på vejnettet til 360.000 køretøjstimer svarende til 83 mio. tabte køretøjstimer i 2018. I 2016⁴ blev den daglige forsinkelse opgjort til 335.000 køretøjstimer svarende til 77 mio. tabte køretøjstimer i 2016. Det svarer til en stigning på knap 8 procent fra 2016 til 2018. I samme periode er trafikken steget med knap 3 procent. De 77 mio. tabte køretøjstimer i 2018 svarer til ca. 50.000 fuldtidsstillinger⁵.

² Cykelredegørelse 2020 2020 (itera.dk)

³ Statsvejnettet 2020, Vejdirektoratet, august 2020

⁴ Opgørelse af trængsel på vejene, Vejdirektoratet, april 2019

⁵ En fuldtidsstilling svarer til ca. 1650 effektive timer pr. år.

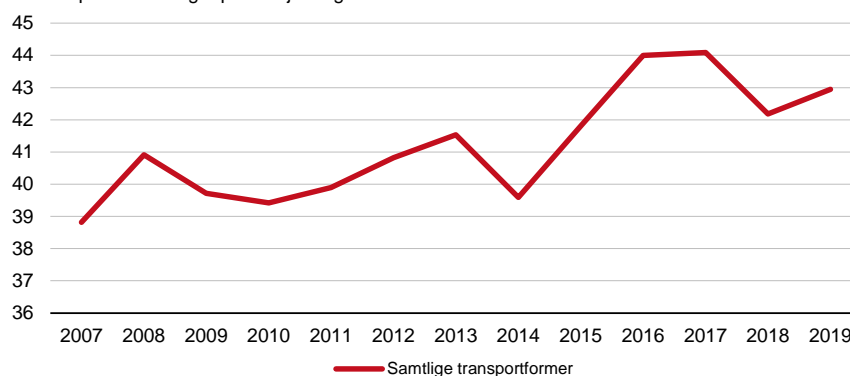
Det samfundsøkonomiske tab som følge af trængsel blev i 2018 opgjort til 26 mia. kr., mens det i 2016 blev opgjort til 24 mia. kr. Dermed er tabet steget ca. en mia. kr. om året.

Rejsetiden ved pendling

Ved en forbedret mobilitet er flere villige til at bosætte sig længere væk fra arbejdspladsen. Transportvaneundersøgelsen undersøger hvert år rejsetiden for pendlingsture. I 2019 var den gennemsnitlige daglige rejsetid pr. lønmodtager 42,9 minutter, hvilket er en stigning på 10,6 procent sammenlignet med 2007, hvor rejsetiden var 38,8 minutter. Den gennemsnitlige pendlingsafstand er i samme periode steget fra 37,1 km. til 44 km., hvilket svarer til 18,4 procent. Det betyder, at det i perioden 2007-2019 er blevet muligt at rejse længere på samme tid og at mobiliteten er forbedret.

Rejsetid ved pendling

Rejsetiden ved pendling for lønmodtagere
Minutter pr. lønmodtager pr. arbejdsdag



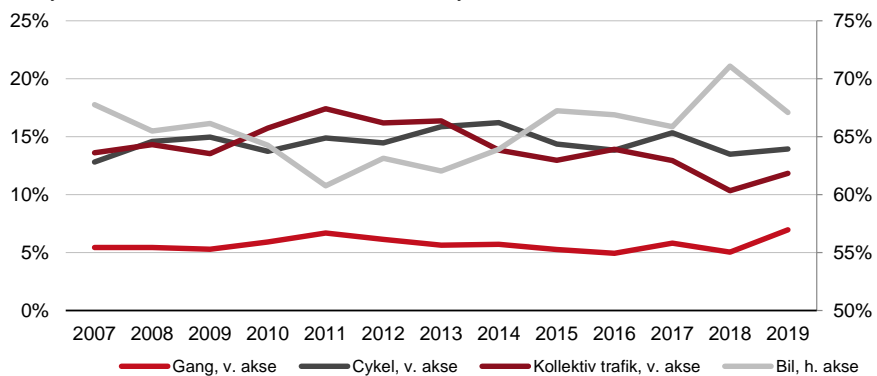
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

I 2018 blev bilens andel af rejsetiden ved pendling øget markant, mens den kollektive trafik og cyklens andele af rejsetiden ved pendling faldt. En mulig forklaring på dette kunne ifølge DTU være reformen af Takst Sjælland⁶. Reformen gjorde det dyrere for pendlere på Sjælland at benytte kollektiv trafik, hvilket kunne skabe incitament for at skifte transportform.

⁶ Færre bruger kollektiv trafik på en gennemsnitsdag: Spararbejde og takstsystem kan være årsag | MobilityTech PRO (ing.dk)

Rejsetid ved pendling fordelt på transportformer

Rejsetiden som andelen af den samlede rejsetid



Anm.: Kategorien "Øvrige" er udeladt
 Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Bilagstabel

	Gns. km. pendling pr. arbejdsdag pr. pendler 2019	Ændring i gns. pendling fra 2002-2019	Andel beskæftigede med lang pendling 2019	Antal beskæftigede med lang pendling (i tusinde 2019)	Ændring i antal beskæftigede med lang pendling 2002-2019
Hele Landet	44,0	28%	9%	258,2	64%
1 Nordjylland	52,6	43%	11%	29,9	80%
Brønderslev	56,0	42%	7%	1,1	85%
Frederikshavn	53,2	50%	13%	3,2	53%
Hjørring	51,6	43%	11%	3,2	83%
Jammerbugt	58,4	46%	11%	1,8	90%
Læsø	39,0	-12%	8%	5%	-36%
Mariagerfjord	53,8	43%	13%	2,5	71%
Morsø	40,8	35%	8%	0,7	44%
Rebild	59,6	38%	12%	1,7	104%
Thisted	47,8	54%	9%	1,8	67%
Vesthimmerlands	50,8	42%	12%	1,9	68%
Ålborg	52,4	40%	12%	12,1	95%
2 Midt- og Vestjylland	46,8	46%	11%	22,1	87%
Herning	45,2	47%	10%	4,5	111%
Holstebro	46,2	41%	10%	2,7	88%
Ikast-Brande	47,2	55%	12%	2,3	99%
Lemvig	48,2	33%	12%	1,0	24%
Ringkøbing-Skjern	44,2	52%	9%	2,3	100%
Skive	47,0	52%	11%	2,4	91%
Struer	48,0	46%	13%	1,1	55%
Viborg	49,4	40%	13%	5,8	84%
3 Østjylland	46,9	34%	11%	45,8	86%
Favrskov	50,2	33%	9%	2,0	85%
Norrdjurs	51,6	43%	15%	2,4	68%
Odder	46,2	26%	9%	0,9	83%
Randers	49,4	41%	10%	4,7	83%
Samsø	35,8	25%	13%	0,2	26%
Silkeborg	52,0	45%	10%	4,4	96%
Skanderborg	50,0	30%	10%	2,9	97%
Syddjurs	59,8	30%	11%	2,1	70%
Aarhus	42,6	30%	11%	19,2	86%
Hedensted	47,6	31%	11%	2,6	71%
Horsens	45,0	39%	10%	4,3	111%
4 Sydjylland	48,5	43%	11%	37,7	81%
Billund	46,2	45%	10%	1,3	93%
Esbjerg	42,6	43%	10%	5,2	77%
Fanø	53,8	79%	12%	0,2	101%
Fredericia	47,2	49%	14%	3,2	95%
Haderslev	55,4	49%	13%	3,2	60%
Kolding	50,4	41%	14%	6,3	84%

Sønderborg	40,8	36%	8%	2,5	57%
Tønder	52,0	47%	12%	2,0	68%
Varde	50,0	44%	9%	2,2	93%
Vejen	53,4	44%	11%	2,1	109%
Vejle	51,4	40%	13%	7,0	89%
Aabenraa	49,0	39%	10%	2,6	73%
5 Fyn	49,4	42%	12%	25,3	88%
Assens	53,6	47%	10%	1,9	96%
Faaborg-Midtfyn	51,6	49%	10%	2,1	107%
Kerteminde	48,0	48%	10%	1,1	99%
Langeland	57,4	37%	17%	0,8	43%
Middelfart	55,4	39%	13%	2,3	104%
Nordfyns	52,2	42%	10%	1,3	112%
Nyborg	54,8	47%	12%	1,7	86%
Odense	44,6	40%	12%	11,5	89%
Svendborg	53,4	41%	11%	2,6	72%
Ærø	48,4	36%	11%	0,2	13%
6 Sjælland og Lolland-Falster	57,1	24%	17%	64,3	37%
Guldborgsund	63,2	33%	19%	4,7	37%
Lolland	59,6	45%	16%	2,4	34%
Faxe	65,4	22%	27%	4,5	27%
Næstved	61,2	25%	24%	9,3	34%
Stevns	63,8	19%	21%	2,1	23%
Vordingborg	71,0	30%	26%	4,9	33%
Holbæk	58,8	18%	23%	7,4	22%
Kalundborg	54,8	32%	19%	3,9	47%
Odsherred	59,6	28%	25%	3,2	40%
Ringsted	60,4	24%	24%	4,1	45%
Slagelse	60,6	31%	22%	8,0	55%
Sorø	64,6	19%	25%	3,4	33%
Greve	40,0	10%	3%	0,8	63%
Køge	52,2	19%	7%	2,0	59%
Lejre	59,8	13%	11%	1,4	16%
Roskilde	45,0	18%	4%	1,7	76%
Solrød	48,8	13%	4%	0,5	139%
7 Nordsjælland	44,0	14%	5%	11,0	28%
Allerød	39,8	9%	2%	0,3	55%
Egedal	40,8	11%	2%	0,5	60%
Fredensborg	45,8	13%	3%	0,5	45%
Frederikssund	48,2	14%	5%	1,0	-1%
Furesø	34,4	15%	2%	0,4	72%
Gribskov	55,4	16%	15%	2,8	15%
Halsnæs	51,6	16%	15%	2,0	20%
Helsingør	46,4	18%	7%	1,9	44%

Hillerød	42,6	16%	3%	0,7	94%
Hørsholm	42,0	5%	3%	0,3	11%
Rudersdal	38,2	12%	3%	0,7	40%
8 Hovedstadsområdet	26,4	11%	3%	21,0	54%
Albertslund	27,6	17%	3%	0,3	37%
Ballerup	28,6	24%	2%	0,5	81%
Brøndby	27,8	21%	3%	0,4	76%
Dragør	35,2	20%	3%	0,2	80%
Frederiksberg	24,0	4%	3%	1,8	31%
Gentofte	28,0	11%	3%	1,0	46%
Gladsaxe	25,8	22%	2%	0,8	77%
Glostrup	27,0	29%	3%	0,3	106%
Herlev	24,0	16%	2%	0,3	55%
Hvidovre	26,0	13%	3%	0,7	61%
Lyngby-Taarbæk	29,6	8%	2%	0,6	24%
Rødovre	24,4	21%	3%	0,5	80%
Tårnby	26,0	24%	3%	0,5	96%
Høje-Taastrup	34,6	18%	3%	0,7	75%
Vallensbæk	31,0	15%	3%	0,2	102%
Ishøj	31,6	14%	3%	0,3	63%
København	25,4	7%	3%	11,6	51%
9 Bornholm	49,0	18%	6%	1,0	13%
Bornholm	49,0	18%	6%	1,0	13%