

## HVAD VED VI OM ...

Pendlerne, der i dag krydser den skitserede betalingsring?

8. september 2011

DTU Transport giver på baggrund af Transportvaneundersøgelsen en karakteristik, af de ture og trafikanter, der i dag krydser den betalingsring, der er skitseret i forslaget fra S og SF.

Over 90% af alle turene gennemføres mellem kl. 5 og kl. 21. Pendling er det dominerende formål med 46% af turene i tidsrummet. Blandt pendlerne er der i dag en relativt ligelig fordeling mellem bilister og kollektivbrugere (henholdsvis 39% og 36%).

Karakteristikken viser, at den typiske bilpendler:

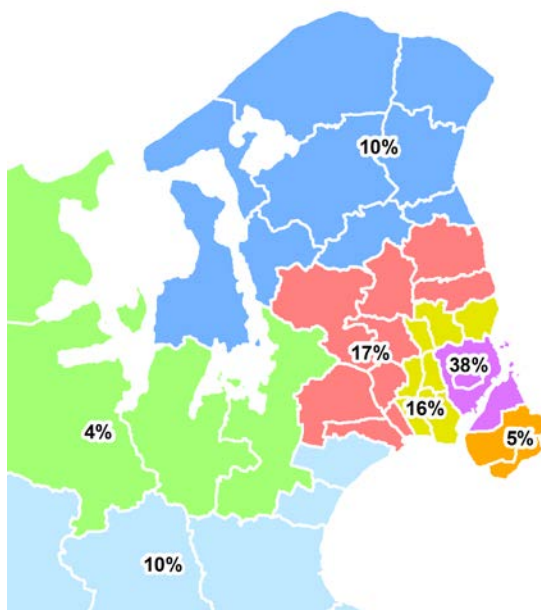
- Er veluddannet (76 % har mellemlang til lang videregående eller erhvervsfaglig uddannelse)
- Har en relativt høj personlig indkomst (halvdelen tjener over 400.000 kr. om året)
- Lever i parforhold med hjemmeboende børn (50%)

Er du blevet nysgerrig så kontakt

Carsten Broder Hansen  
Kommunikationskonsulent  
chan@transport.dtu.dk  
4525 6597

Carsten Jensen  
Centerleder  
caj@transport.dtu.dk  
4525 6560

### Pendlingsoplande for bilpendlere

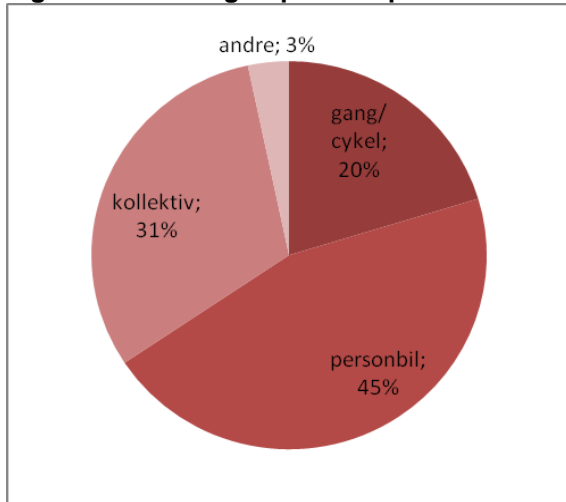


#### Transportvaneundersøgelsen

Alle beskrivelser er baseret på Transportvaneundersøgelsen, som løbende opsamler viden om danskernes transportaktiviteter. Udgangspunktet her er alle de ture, som krydser den skitserede betalingsring i tidsperioden 5-21. Beskrivelserne er baseret på en stikprøve på i alt 11.620 faktisk gennemførte ture fra 2006 til 2011 og beskriver således ikke, hvilke adfærdsændringer, der kan ventes som følge af en betalingsring.

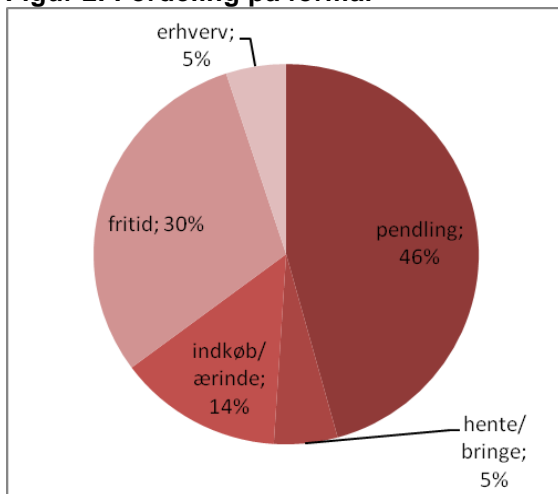
## ALLE TURE OVER EN BETALINGSRING

**Figur 1. Fordelingen på transportmidler**



For alle ture, der krydser den skitserede betalingsring i tidsrummet 5-21, gælder, at personbil er det dominerende transportmiddel med 45% af turene som enten bilfører eller bilpassager. Derudover gennemføres godt 30% af turene med kollektiv transport og 20% med gang og cykel.

**Figur 2. Fordeling på formål**

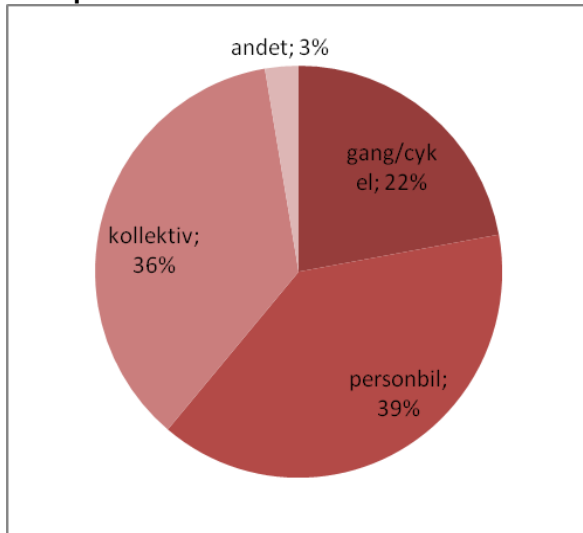


Pendlingen (til arbejde og uddannelse) tegner sig for knap halvdelen (46%) af den trafik, der passerer den skitserede betalingsring i perioden fra kl. 5 til kl. 21. Denne andel øges naturligvis, hvis data alene opgøres for hverdage.

Andelene ændrer sig ikke markant, hvis man alene betragter ture foretaget i personbil, dog udgør "hente/bringe" turene 9% af alle bilture.

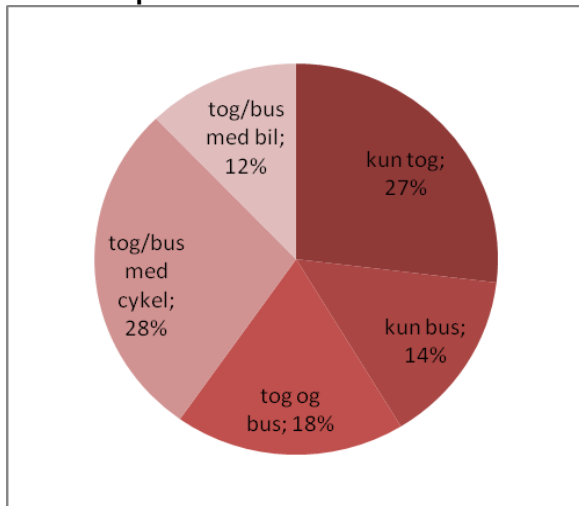
## PENDLERTURE OVER EN BETALINGSRING

**Figur 3. Pendlernes fordeling på transportmidler**



Pendlernes fordeling på transportmidler er noget anderledes end for alle ture. For pendlere er andelen af bilister lavere, mens andelen af kollektivbrugere er højere, så de to transportmidler er nogenlunde jævnbyrdige.

**Figur 4. Brug af transportmiddelkombinationer for pendlere med kollektiv**

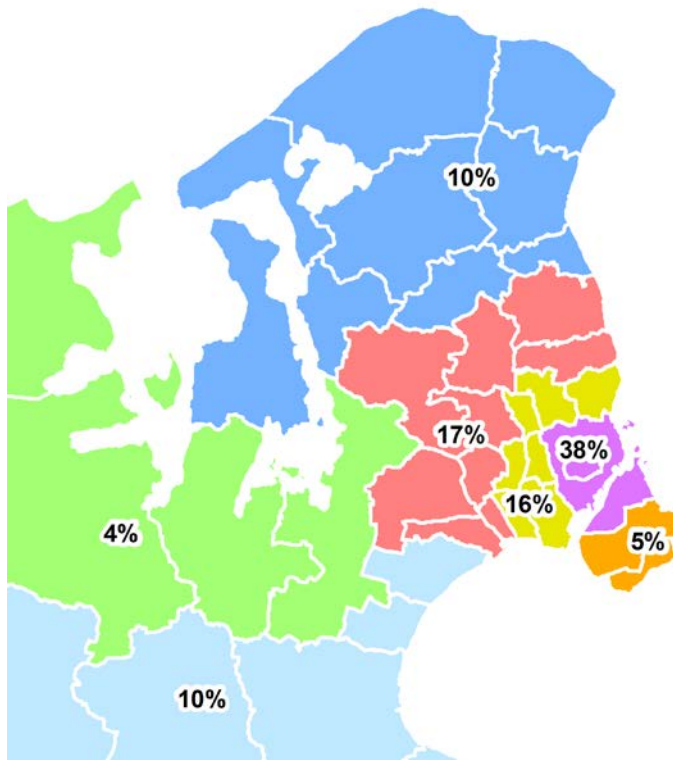


Blandt de pendlere, der benytter kollektiv trafik, udgør godt 40% af turene enten rene tog eller rene bus ture. 18% bruger både tog og bus.

De sidste 40% kombinerer den kollektive trafik med enten bil eller cykel. Der er tale om knap 115.000 ture dagligt, hvor der er behov for parkering eller afsætnings- eller opsamlingsmuligheder ved stationer og busstop.

## KARAKTERISTIK AF BILPENDLERNE OG DERES TURE

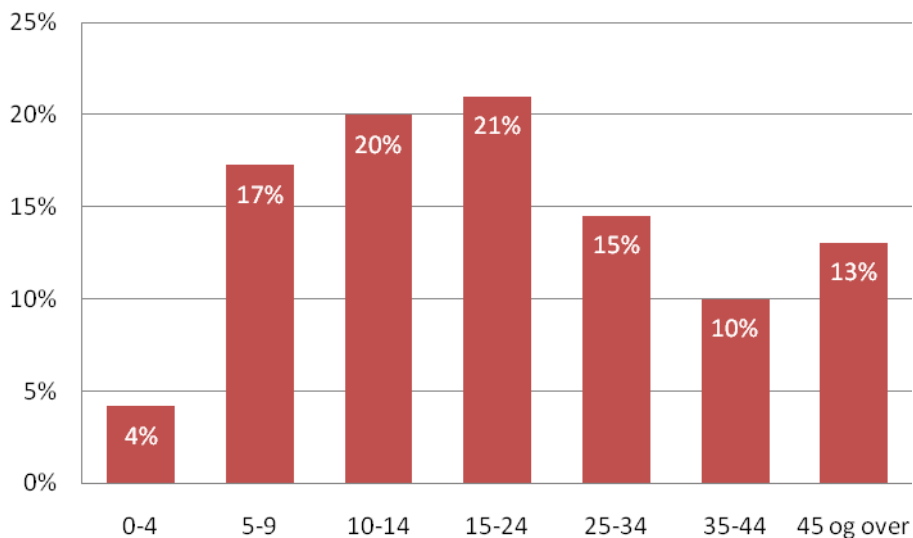
Figur 5. Pendlingsoplande for bilpendlere



De pendlere, der i dag krydser den skitserede betalingsring med bil, bor for langt den største del (38%) i Københavns og Frederiksbergs kommuner, mens pendlerne fra Tårnby og Dragør udgør ca. 5%.

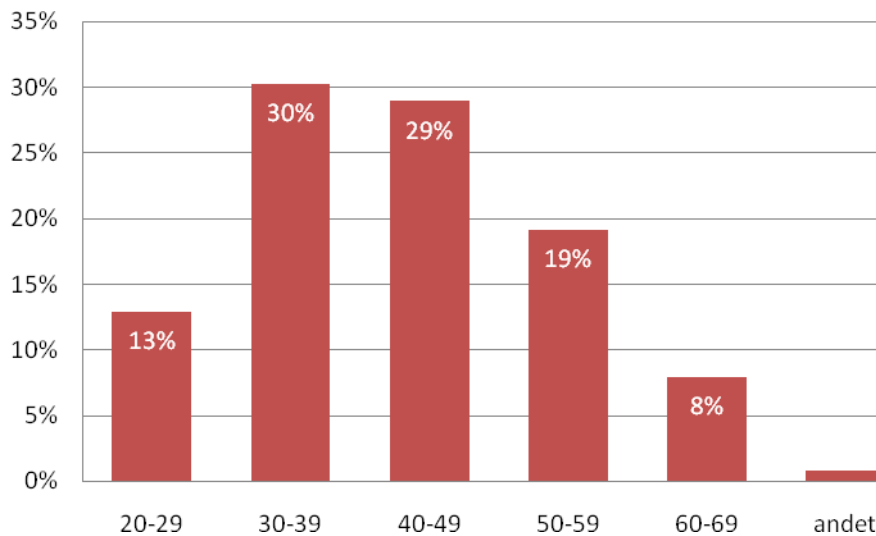
Der er en nogenlunde ligelig fordeling (henholdsvis 16% og 17%) for pendlere fra de nære og lidt fjernere oplandskommuner, mens de resterende ca. 25% af pendlerne kommer fra resten af Sjælland. Pendlere, der starter udenfor Sjælland, udgør 1% af de pendlere, der krydser den skitserede betalingsring.

Figur 6. Pendlingsafstande for bilpendlere

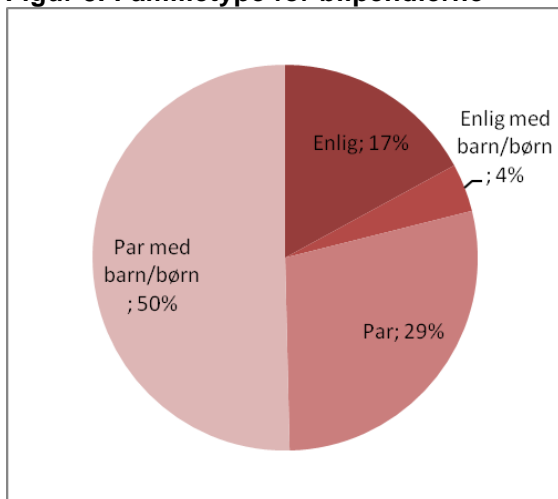


Opgøres pendlingen på afstande, viser figur 6, at langt størstedelen af turene (knap 60%) er mellem 5 og 25 km. Godt 20% af turene er under 10 km, hvilket normalt er den afstand, hvor cykel anses som et muligt alternativ til bil. Bilpendlerne fordeler sig med 64% mænd og 36% kvinder, og aldersmæssigt er godt 75% af bilpendlerne mellem 30 og 59, hvor gruppen af 30-49-årige udgør de største enkeltgrupper.

**Figur 7. Aldersfordeling for bilpendlerne**



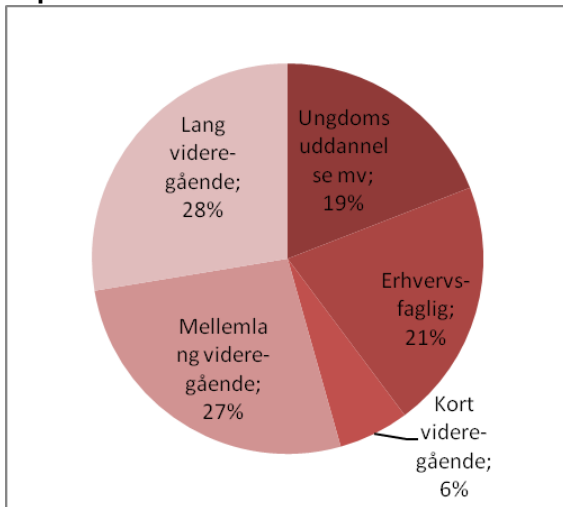
**Figur 8. Familietype for bilpendlerne**



Langt hovedparten af bilpendlerne (knap 80%) lever som par med eller uden børn. Tilsvarende viser figuren, at der er lidt flere bilpendlere, der kommer fra familier med end uden børn (henholdsvis 54% og 46%).

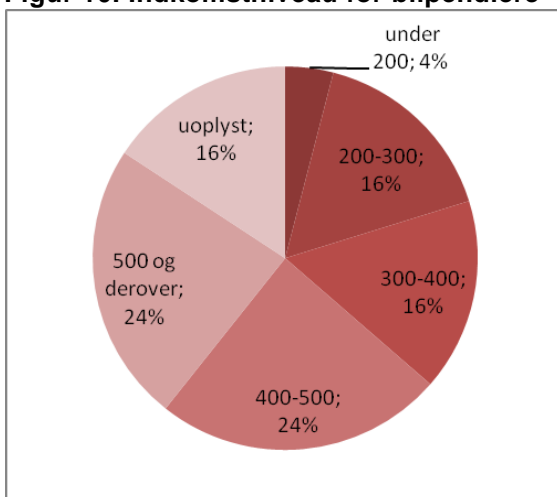
Transportvaneundersøgelsen viser desuden, at andelen af familier med 2 eller flere børn under 18 år udgør 28%.

**Figur 9. Uddannelsesniveau for bilpendlere**



Uddannelsesmæssigt har hovedparten (55%) af bilpendlerne en mellemlang og lang videregående uddannelse. 19% af bilpendlerne har udelukkende en ungdomsuddannelse.

**Figur 10. Indkomstniveau for bilpendlere**



Endelig viser opgørelsen fra Transportvaneundersøgelsen, at 4% af turene foretages af personer med en personlig indkomst under 200.000 kr. om året. Modsat gennemføres knap halvdelen af turene af bilpendlere med en personlig indkomst over 400.000 kr. Dertil kommer de bilpendlere, som ikke har villet oplyse deres indkomst.