

Trængsel på det danske vejnet er dyrt for Danmark

Danskerne spilder hver dag dyrebar tid i kø på de danske veje. Tid som de i stedet kunne bruge på andre ting, fx arbejde eller fritid. Dansk Erhvervs beregninger viser, at arbejdsudbuddet kan øges med 1.800 fuldtidsansatte, hvis trængslen reduceres med 50 pct.

Trængsel koster Danmark dyrt

Danskerne sidder hver dag i kø til og fra arbejde, hvilket skaber trængsel på det danske vejnet. Trængsel medfører spildtid, som danskerne kan bruge på andre ting, fx øget arbejdstid. I 2022 udgjorde den samlede trængsel på det danske vejnet 80 mio. kørselstimer. Det er et fald på 4 pct. siden 2019. Faldet skyldes både en markante stigning i brændstofpriser, og udbredelse af hjemmearbejde som følge af coronapandemien.ⁱ

Den samlede trængsel svarer til et samlet samfundsøkonomisk tab på ca. 31 mia. kr. i 2022.ⁱ Forbedret infrastruktur udgør derfor et stort potentiale for dansk økonomi. Det kan både medføre forbedret produktivitet, øget arbejdsudbud og skabe mere fritid. Reduktion i rejsetid for erhvervskørsel øger produktiviteten, fx ved at muliggøre flere leverancer pr. chaufførtimer. Reduktion i rejsetid for pendling og fritidskørsel frigør tid til både mere arbejde og mere fritid.

Pendlerne står for 33 pct. af trængslen på vejene

Dansk Erhvervs beregninger viser, at pendlerne står for 33% af den spildtid, der opstår på grund af trængsel på det danske vejnet. Dette svarer til ca. 26 mio. køretøjstimer. Erhvervskørsel udgør 24% af trængslen, svarende til omkring 19 mio. køretøjstimer, mens fritidskørsel tegner sig for 43%, svarende til ca. 35 mio. køretøjstimer.

De 26 mio. køretøjstimer svarer til knap 29 mio. persontimer, da der i nogle køretøjer sidder mere end én person. De danske pendlere bruger derfor ca. 29 mio. timer på at sidde i kø og køre langsommere på grund af trængsel på det danske vejnet.ⁱⁱ

50 pct. mindre trængsel kan øge arbejdsudbuddet med 1.786 fuldtidsansatte

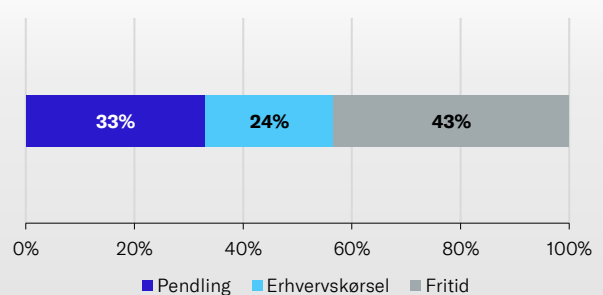
Dansk Erhvervs beregninger viser, at hvis Danmark kan reducere den samlede trængsel på 80 mio. køretøjstimer med 50 pct., og 20 pct. af den sparede pendlertid omlægges til arbejdstidⁱⁱⁱ, vil det øge arbejdsudbuddet med ca. 1.800 fuldtidsansatte.

Dette regneeksempel medtager ikke produktivitetseffekten gennem erhvervskørsel, og der tages heller ikke højde for, at en reduktion i trængsel i forbindelse med fritidsrejser potentielt også kan øge arbejdsudbuddet.

ⁱ Vejdirektoratet, "Opgørelse af trængsel 2022".

ⁱⁱ Transportministeriet, "Analyse om fremme af samkørsel 2022" estimerer, at der er 1,08 personer pr. personbil i forbindelse med pendlertransport.

Trængsel målt i køretøjstimer opdelt på kørselstyper



Kilde: Dansk Erhverv på baggrund af Vejdirektoratet, "Opgørelse af trængsel på vejene i 2022" og Transportøkonomiske Enhedspriser v2.0.

Note: Køretøjstimer angiver antal timer pr. køretøj. Da der kan sidde mere end én person i et køretøj, er dette tal lavere end persontimer.

Arbejdsudbudseffekt som følge af mindre trængsel

50 pct. mindre trængsel

20 pct. af den sparede pendlertid bruges på arbejde

Øget arbejdsudbud på 1.800 fuldtidsansatte

Kilde: Dansk Erhverv på baggrund af Vejdirektoratet, "Opgørelse af trængsel på vejene i 2022" og Transportministeriet, "Analyse om fremme af samkørsel 2022".

ⁱⁱⁱ Tidligere studier og en befolkningsundersøgelse foretaget af Dansk Erhverv i februar 2020 viser, at 16-25 pct. af reduceret pendlertid vil overgå til ekstra arbejdstid.