

16. Vækst og udvikling i hele Danmark samt mobilitet

Vækst og udvikling i hele Danmark samt mobilitet

Danmark har ligesom i resten af verden fulgt en udvikling med stigende koncentration i de større byer, mens landet samlet set har haft et vigende befolkningstal. Den demografiske udvikling i Danmark og den generelle urbanisering har medført, at flere områder har oplevet mindre vækst end resten af landet.

En effektiv transportinfrastruktur kan skabe en større sammenhængskraft mellem landsdelene og er vigtig for at sikre mobilitet i samfundet. En velfungerende transportinfrastruktur kan ligeledes bidrage til at øge arbejdskraftens mobilitet som følge af reduceret rejsetid og dermed bidrage og til at afhjælpe risikoen for flaskehalsproblemer.

De centrale konklusioner i dette kapitel er:

- Danmark har sammenlignet med mange andre OECD-lande en lav grad af urbanisering. Dog er der i perioden 2013-2017 sket en øget urbanisering i Danmark i form af en mervækst på knap 8 pct.-point i den del af befolkningen, der er koncentreret i de overvejende byområder.
- På trods af en øget koncentration af befolkningen i de større byer, har der i de seneste år også været en stigning i både befolkningstallet, den økonomiske vækst og i beskæftigelsen for kommuner tæt på en større by og for kommuner, der er placeret længere væk fra en større by.
- Der er en relativ god oplevelse af transportinfrastrukturen i Danmark sammenlignet med de øvrige OECD-lande. Samtidig er den afstand, der pendles steget godt 10 pct. siden finanskrisen, hvilket er muliggjort af blandt andet en bedre infrastruktur.

Urbanisering og demografi

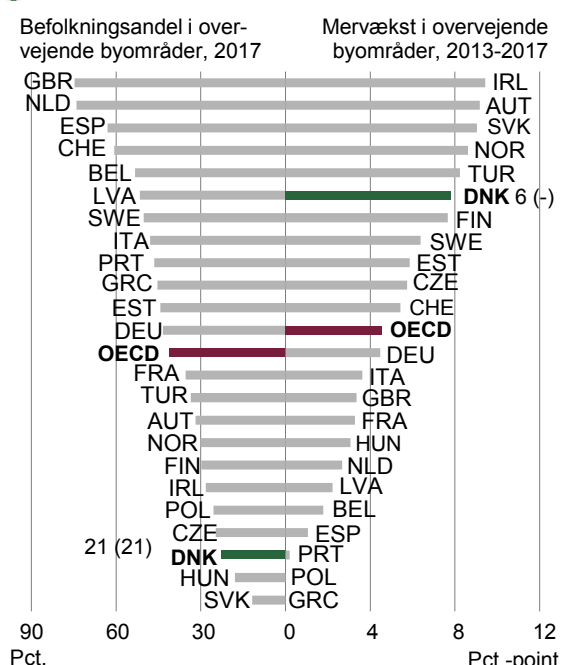
I Danmark er andelen af befolkningen, som lever i byerne, stigende. Urbanisering er en global tendens, som er accelererende. Blandt OECD-landene er Danmark dog et af de mindst urbaniserede lande. Således bor knap 23 pct. af danskerne i et overvejende byområde, hvilket er markant under OECD-gennemsnittet på ca. 41 pct., se figur 16.1.

Danmarks lave urbaniseringsgrad i en international kontekst skal ses i lyset af EU-kommissionens definition af, hvilke områder der kategoriseres som overve-

jende byområde.¹ I Danmark klassificerer det alene Hovedstadsområdet.

På trods af Danmarks relativt lave urbaniseringsgrad, er urbaniseringen i Danmark øget væsentligt de senere år. Urbaniseringshastigheden kan opgøres som den mervækst i befolkningstallet, som overvejende byområder har, sammenlignet med de resterende områder i et land set over en femårig periode. For Danmark er Hovedstadsområdet defineret som overvejende byområde alene. Urbaniseringshastigheden i Danmark i perioden 2013-2017 er høj i forhold til OECD-gennemsnittet. Dette indikerer, at urbaniseringen i Danmark er indtruffet relativt sent.

➔ **Figur 16.1** Urbanisering, 2017 og 2013-2017



Anm.: "Byområder" er defineret efter Eurostats urban/rural typologi ud fra følgende kategorier: 'Overvejende urban', 'mellemliggende' eller 'overvejende rural'. Mervækst er befolkningsvækstraten fra 2013 til 2017 i overvejende byområder fratrukket den generelle befolkningsvækstrate i landet i samme periode. Mervækst er angivet i procentpoint. POL og GRC har en negativ mervækst i overvejende byområder på hhv. -0,2 og -4,2 pct.-point. Kilde: Eurostat.

Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

I en dansk sammenhæng betragtes den geografiske fordeling af hhv. befolkning, velstand og økonomisk aktivitet ofte ud fra en inddeling af kommunerne i tre grupper, herunder større bykommuner, kommuner tættere på en større by og kommuner længere væk fra en større by, se Factbook.²

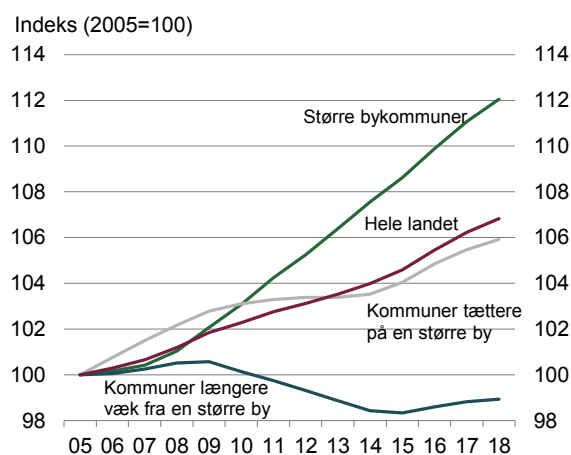
¹ "Overvejende byområde" defineres som områder, hvor den rurale befolkning er mindre end 20 pct. af det samlede befolkningstal. Dette følger Eurostats by-land typologi for NUTS level 3.

² Inddelingen følger De Økonomiske Råd, Dansk Økonomi, Forår 2015.

16. Vækst og udvikling i hele Danmark samt mobilitet

Befolkningstallet er på landsplan steget i Danmark i de seneste årtier. Men særligt efter krisen og frem til 2015 har befolkningsvæksten været ujævnt geografisk fordelt med en langt højere befolkningsvækst i de større bykommuner end i resten af landet. Siden 2015 har der imidlertid været fremgang i befolkningsvæksten i alle tre kommunetyper, se figur 16.2.

→ **Figur 16.2** Udvikling i befolkningstallet, 2005-2018



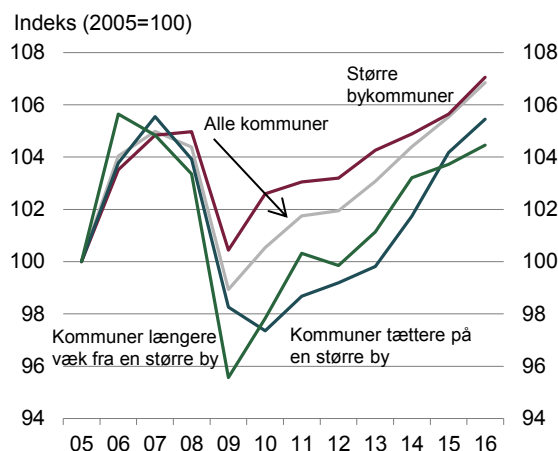
Anm.: Folketal pr. 1. januar. Tal før kommunalreformen i 2007 er skønnede, da der indgår delte kommuner i nogle af de sammenlagte kommuner. Se anmærkningstekst til figur 16.3 for beskrivelse af kommunetypologi.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

BNP pr. indbygger er på landsplan steget med ca. 7 pct. i 2016 i forhold til 2005 svarende til en gennemsnitlig årlig vækstrate på 0,6 pct. Det er særligt i de større bykommuner, hvor BNP pr. indbygger er steget, mens stigningen har været lavest i kommuner længere væk fra en større by. Forskellen i væksten i BNP pr. indbygger mellem de større bykommuner og kommuner længere væk fra en større by er imidlertid mindsket markant siden 2009, se figur 16.3.

→ **Figur 16.3** Udvikling i real BNP pr. indbygger, 2005-2016



Anm.: Real BNP pr. indbygger er opgjort med udgangspunkt i arbejdsstedet, mens indbyggertallet er opgjort på bopælsadresse. 'Større bykommuner' består af kommuner med en eller flere byer på over 45.000 indbyggere. 'Kommuner tæt på en større by' består af kommuner, som ikke har byer på over 45.000 indbyggere og hvor medianborgeren har mindre end 30 min. til en by med over 45.000 indbyggere. 'Kommuner længere væk fra en større by' består af kommuner, hvor kommunens største by er mindre end 45.000 indbyggere, og hvor medianborgeren har mere end 30 min. kørsel til en by på over 45.000 indbyggere. Det bemærkes, at real BNP her er baseret på estimater. Se Factbook for yderligere om data.

Kilde: Specialkørsel fra Danmark Statistik samt egne beregninger.

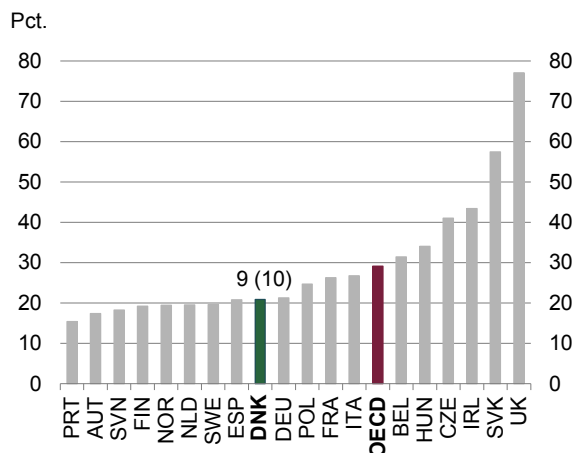
Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

Regionale forskelle i velstand kan måles ved relativ spredning i BNP pr. indbygger og disponibel indkomst pr. indbygger. Spredningerne udtrykker regionernes gennemsnitlige afvigelse fra landsgennemsnittet.

I et internationalt perspektiv er Danmarks regionale spredning i BNP pr. indbygger lavere end OECD-gennemsnittet. Dette mål dækker dog over betydelige forskelle på tværs af lande i blandt andet størrelsen af de regioner, som spredningen måles mellem, se figur 16.4.

16. Vækst og udvikling i hele Danmark samt mobilitet

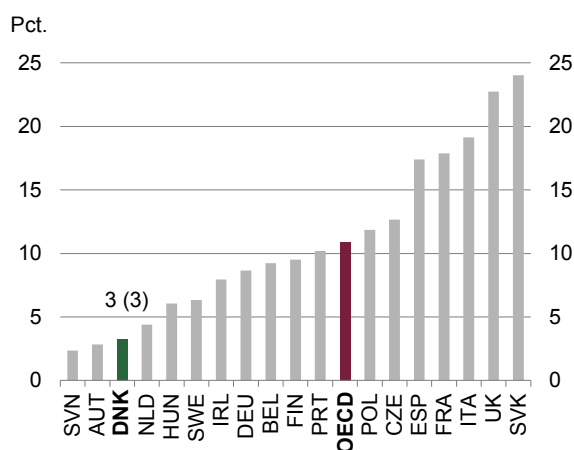
→ **Figur 16.4** Regional spredning i BNP pr. indbygger, 2016



Anm.: Regional spredning er målt ved den relative standardafvigelse, dvs. standardafvigelsen divideret med middelværdien i hvert land. BNP pr. indbygger er opgjort i købekraftskorrigeret euro (PPS). For NOR er data fra 2015. EST og LVA er udeladt i opgørelsen, da de kun har én region defineret. Regioner er defineret ud fra EU-Kommissionens NUTS level 2, og det er værd at bemærke, at regioner på tværs af lande er væsentligt forskellige i størrelse. For DNK er der tale om de fem danske regioner: Hovedstaden, Sjælland, Syddanmark, Midtjylland og Nordjylland. For UK skyldes den høje regionale spredning primært tilstedeværelsen af én rig region ("Inner London – west") med BNP pr. indbygger på mere end tre gange så høj som den næstliggende region.
Kilde: Eurostat.
Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

De regionale forskelle i disponible indkomst er væsentlig lavere i Danmark end i de øvrige OECD-lande. Kun Slovenien og Østrig har en mindre spredning end Danmark, se figur 16.5.

→ **Figur 16.5** Regional spredning i disponibel indkomst pr. indbygger, 2015



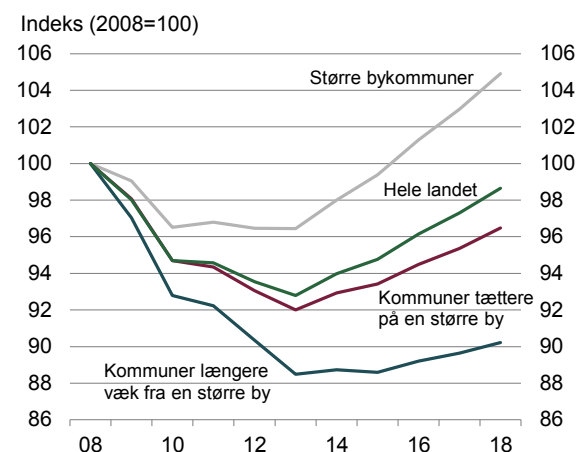
Anm.: Regional spredning er målt ved den relative standardafvigelse, dvs. standardafvigelsen divideret med middelværdien i hvert land. EST og LVA er udeladt, da de kun har én region defineret. Regioner er defineret ud fra EU-Kommissionens NUTS level 2, og det er værd at bemærke, at regioner på tværs af lande er væsentligt forskellige i størrelse. For DNK er der tale om de fem danske regioner: Hovedstaden, Sjælland, Syddanmark, Midtjylland og Nordjylland. Data for BEL er et 2014-tal.
Kilde: Eurostat.
Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

På trods af at produktionen er koncentreret i visse regioner af landet, indikerer dette, at Danmark har en høj grad af omfordeling i forhold til de øvrige OECD-lande. Det danske progressive skattesystem samt kommunale udligningsordninger bidrager i et vist omfang til geografisk omfordeling. Derudover medvirker pendlere til værdiskabelsen i arbejdsstedskommunen og til skattegrundlaget i bopælskommunen.

Erhvervsstruktur og beskæftigelse

Beskæftigelsen i Danmark har været stigende siden 2013. Det er primært i de større bykommuner, at antallet af beskæftigede er steget, og niveauet i 2018 er dermed højere end før krisen, se 16.6.

→ **Figur 16.6** Udvikling i beskæftigelsen, 2008-2018



Anm.: Lønmodtagerbeskæftigelsen er opgjort som fuldtidsbeskæftigede efter bopælskommune. Data er opgjort som et simpelt gennemsnit for januar til maj i et givent år.
Kilde: Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering og egne beregninger.
Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

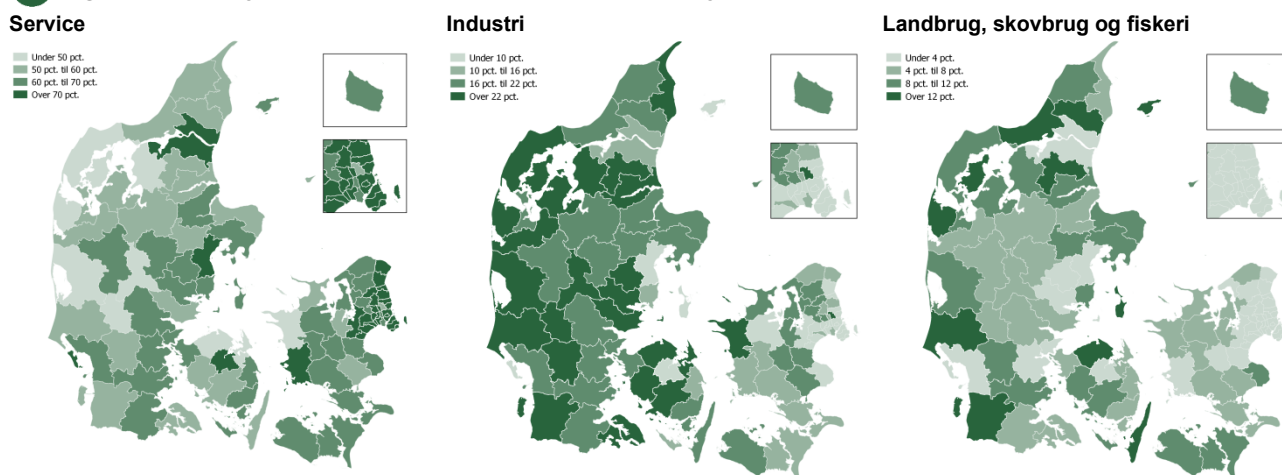
En del af forklaringen på den stigende koncentration af beskæftigelse i de større bykommuner skyldes geografiske forskelle i erhvervsstrukturen. Derudover skyldes udviklingen i beskæftigelsen andre regionale faktorer, såsom at større byer giver lettere adgang til kvalificeret arbejdskraft for virksomheder, fx i form af rekruttering af højtuddannet arbejdskraft.

Branchers andel af den private beskæftigelse varierer på tværs af Danmark. Serviceerhverv findes primært i de større byområder, hvorimod industri- og landbrugssektoren primært beskæftiger befolkningen i områder længere væk fra en større by, se figur 16.7.

Industrisektoren spiller en væsentlig rolle i erhvervsstrukturen i landdistrikterne, herunder særligt i de vestjyske samt fynske kommuner.

16. Vækst og udvikling i hele Danmark samt mobilitet

→ **Figur 16.7** Udvalgte branchers andel af den private beskæftigelse, 2016



Anm.: Opgjort som antal beskæftigede (personer) ift. den samlede private beskæftigelse, ultimo november. Bemærk, at intervallerne er forskellige i de enkelte kort.
 Kilde: Danmarks Statistik.
 Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

Landbrug- og fødevarerhverv er typisk placeret i områder uden for de større byer og har historisk set spillet en stor rolle for landdistrikterne. Strukturudviklingen de seneste årtier har betydet, at der er kommet færre, men større bedrifter, og samtidig er det gennemsnitlige jordbrugsareal steget, se Factbook.

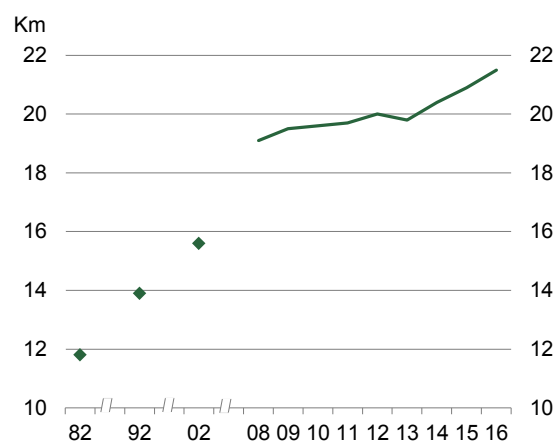
Opdelingen i erhvervsstrukturen afspejler, at kommunerne har forskellige komparative fordele, når virksomheder skal fastholdes og tiltrækkes.

Pendling og transportinfrastruktur

Transportinfrastrukturen har en stor betydning for sammenhængskraften i Danmark. I 2016 pendler over 1,8 mio. danskere mere end 5 km til arbejde, svarende til omkring 64 pct. af de beskæftigede i Danmark, se Factbook.

Set over de seneste 35 år er den afstand, der pendles, øget væsentligt. Det skyldes blandt andet udviklingen på arbejdsmarkedet, herunder specialisering blandt medarbejdere og virksomheder, samt bedre infrastruktur. Således er den gennemsnitlige pendlingsafstand steget med godt 10 pct. i perioden 2009-2016, så danskerne i 2016 pendler 21,5 km i gennemsnit, se figur 16.8.

→ **Figur 16.8** Gennemsnitlig pendlingsafstand i Danmark, 1982-2016



Anm.: Pendlingsafstand er opgjort som afstand til arbejde, hvor data overordnet er baseret på den registerbaserede arbejdsstyrkes pendling opgjort som afstande mellem sogne. Forskel i opgørelsesmetode af pendlingsafstand betyder, at sammenligning over tid fra 1982, 1992 og 2002 til nyere tal fra 2008-2016 skal foretages med forsigtighed.
 Kilde: Data for 2008-2016 er fra Danmarks Statistik. Data for 1982, 1992, 2002 er fra Nielsen, T. S. & Hovgesen, H. H. (2007). *Pendling i Danmark, baggrund og udvikling*, Geografisk Orientering, oktober 2007, 37. årgang, nr. 5, s. 296-300.
 Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

Investeringer i transportinfrastrukturen bidrager til at øge udbuddet og effektiviteten i den trafikale infrastruktur, og kan blandt andet medvirke til at afhjælpe risikoen for flaskehalsproblemer. En højere mobilitet og en forøget pendling kan udvide muligheden for et bedre "match" mellem arbejdstager og arbejdsgiver.

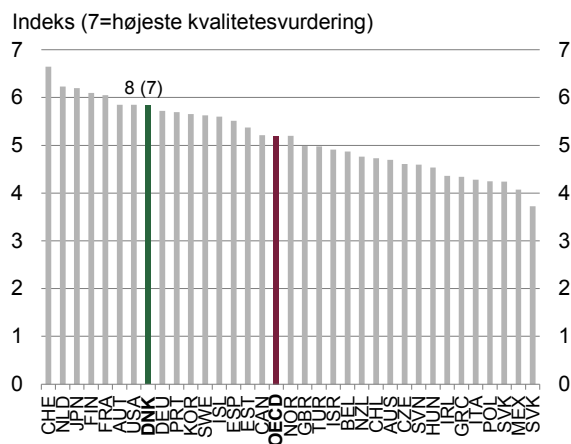
16. Vækst og udvikling i hele Danmark samt mobilitet

Derudover kan en forbedret infrastruktur betyde, at virksomheder skal bruge færre ressourcer på transport for en given mængde produktion, hvilket på sigt øger produktiviteten.

Vækst og udvikling i hele Danmark forudsætter, at der eksisterer en velfungerende transportinfrastruktur. Transportinfrastruktur er de fysiske anlæg, der sikrer en mobilitet, hvor både personer og varer kan transporteres rundt. Denne mobilitet er et vigtigt element i at binde Danmark sammen.

For at sikre en høj og effektiv mobilitet er det vigtigt, at infrastrukturen er af høj kvalitet, og at kapaciteten udnyttes effektivt. Den oplevede kvalitet af den samlede transportinfrastruktur i Danmark vurderes at ligge over OECD-gennemsnittet, se figur 16.9.

→ **Figur 16.9** Oplevet kvalitet af transportinfrastrukturen, 2017



Anm.: Spørgeskema-indikator for kvaliteten af veje, bane, havne og luftfart. Kvaliteten vurderes inden for hvert område på en skala fra et til syv, hvor syv angiver den bedste kvalitet. Indikatoren er et simpelt gennemsnit på baggrund af disse besvarelser, og er behæftet med usikkerhed. ISL mangler data for kvaliteten af bane, hvorfor gennemsnittet er beregnet på baggrund af de resterende kategorier.

Kilde: World Economic Forum.

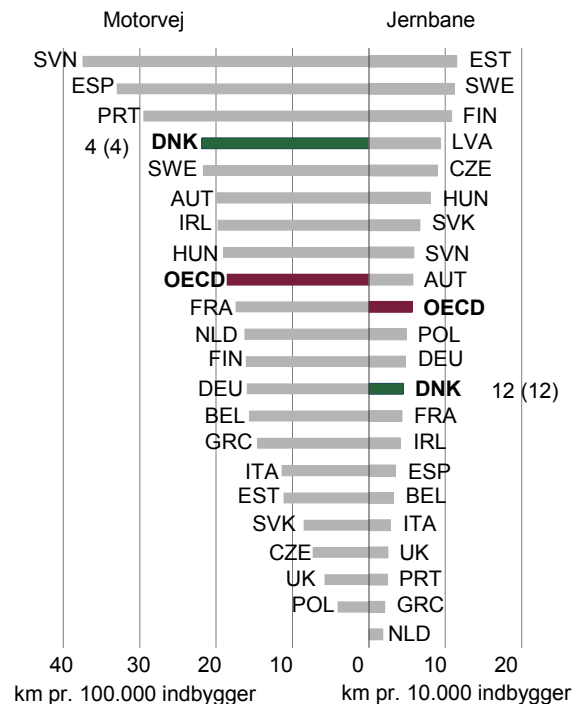
Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16

Et vigtigt element af transportinfrastrukturen er motorvejs- og jernbanenettet. Kapaciteten her er opgjort som antal km pr. indbygger og er en indikator for, hvor veludbygget motor- og jernbanenettet er. I Danmark er der ca. 22 km motorvej pr. 100.000 indbyggere, hvilket ca. svarer til OECD-gennemsnittet. I forhold til jernbanekapaciteten ligger Danmark under OECD-gennemsnittet, se figur 16.10.

Det skal bemærkes, at kapacitetsbehovet på tværs af lande afhænger af landenes geografi. Eksempelvis vil der alt andet lige være behov for en større motorvejs- og jernbanekapacitet i lande med store afstande mellem indbyggere, hvorfor det er naturligt, at Dan-

mark ikke placerer sig blandt landene med højest kapacitet. En høj motorvejs- og jernbanekapacitet er ikke nødvendigvis ensbetydende med en effektiv kapacitet.

→ **Figur 16.10** Kapaciteten i motorvejsnettet og jernbanenettet, 2015



Anm.: Figuren viser km motorvej pr. 100.000 indbyggere og km jernbane pr. 10.000 indbyggere.

Kilde: EU Statistical Pocketbook.

Figurdata: https://doi.org/10.30452/RVK_16