

Transport 2005

0. Transportstatistikens omfang

Transportstatistik Transportområdet dækker alle bevægelser af transportmidler, gods og passagerer på det offentligt tilgængelige netværk af veje, jernbaner, søveje, luftveje og rørledninger. Transportstatistikken belyser hovedsagelig transportens fysiske aktiviteter i form af trafikomfang, fragtmængder, personrejser og transportarbejde. I forbindelse hermed beskrives også infrastrukturen, dvs. transportnetværket, og de anvendte transportmidler. Herudover belyser transportstatistikken energiforbrug, miljøpåvirkninger og trafikuheld i forbindelse med trafik.

Transportsektor I nærværende publikation er der også medtaget opgørelser fra den generelle erhvervsstatistik om transportsektorens økonomi og beskæftigelse. Transportområdet er bredere end transportsektoren i den økonomiske statistik, der afgrænses som salg af transportydelser og tjenesteydelser i forbindelse hermed. I nationalregnskabet og i den generelle økonomiske erhvervsstatistik indgår firmaernes transport for egen regning således ikke i transportsektoren. Det samme gælder husholdningernes transportaktiviteter.

1. Transportens infrastruktur

Investeringer i infrastruktur

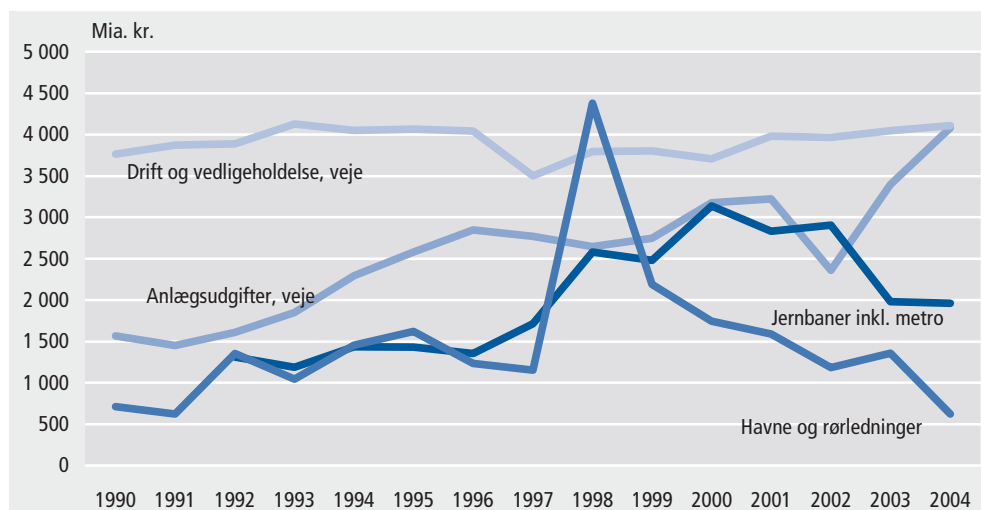
Transportens infrastruktur udgøres af landets vejnet, jernbanenet, rørledninger, lufthavne og havne.

Udgør 10 pct. af landets bruttoinvesteringer i bygninger og anlæg

I 2004 blev der investeret omkring 14 mia. kr. i transportnettets bygninger og anlæg. Det svarer til 10 pct. af landets samlede, faste bruttoinvesteringer i bygninger og anlæg. Investeringernes omfang svinger år for år, jf. figur 1. Omregnet til 1995-priser har der i perioden 1990-2004 gennemsnitligt været investeret omkring 11,5 mia. kr. om året i transportens infrastruktur.

I perioden 1990-2004 blev omkring halvdelen af investeringsudgifterne til transportens infrastruktur anvendt på vejnettet, en sjettedel blev brugt på jernbaner inklusive Metroen, og en femtedel gik til investeringer i Storebælts- og Øresundsforbindelserne.

Figur 1. Investeringer i infrastruktur i 1995-priser



Den markante stigning i investeringerne havde mv. i 1998 skyldes ombygning og udvidelse af Københavns Lufthavn samt øgede investeringer i den nye gasrørledning i Nordsøen fra Syd Arne feltet til Nybro. Bygningen af metroen i København er hovedårsagen til de øgede investeringer i jernbaner fra 1997.

Vejnettet

Vejnettet er øget med 2 pct. siden 1990

Pr. 1. januar 2005 havde Danmark 72.257 km offentlige veje. Heraf var 84 pct. kommuneveje, 13 pct. amtsveje og 2 pct. statsveje. De private fællesveje anslås til 15.000 km. Vejnettets fordeling mellem stat og amter er ændret pr. 1. januar 1998, hvor ca. 2.900 km statsveje overgik til amtslig bestyrelse.

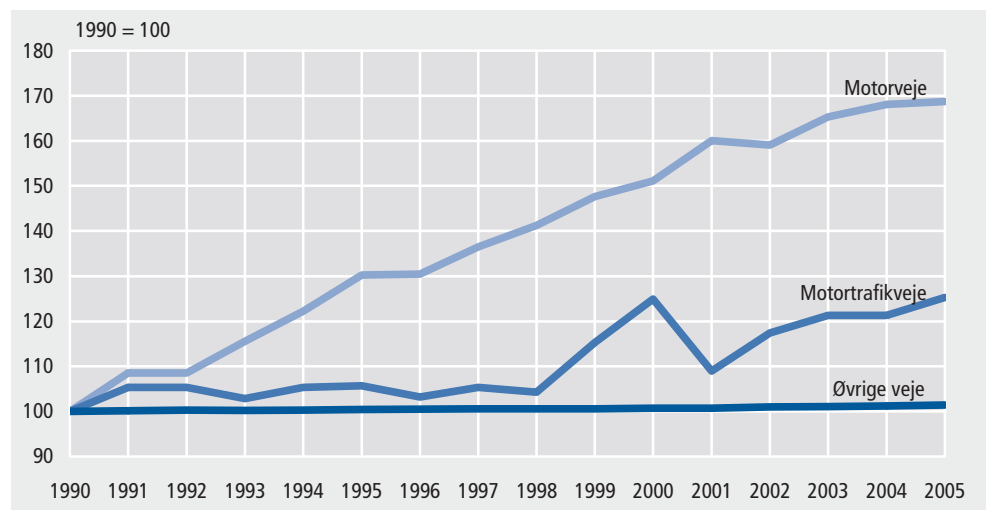
Nettobilgang af kommuneveje

Det offentlige vejnet vokser langsomt. Siden 1990 er længden øget med 2 pct. svarende til næsten 1.500 km. Forøgelsen er overvejende sket ved nettobilgang af kommuneveje, som er udvidet med over 1.700 km. Samtidig er det overordnede net af motorveje og motortrafikveje udvidet med 500 km ved nybygning eller udbygning af eksisterende veje. Længden af de resterende stats- og amtsveje er til gengæld over 700 km kortere end i 1990.

Stor tilgang af motor- og motortrafikveje

Motorvejsnettet er øget med 420 km eller 69 pct. fra 1990 til 2005. Det består nu af 1.031 km vej svarende til 1,5 pct. af vejnettet. Motortrafikvejene er i samme periode øget med 71 km eller 25 pct. til 352 km i januar 2005.

Figur 2. **Vejnettets længde 1. januar. 1990-2005**



10 pct. af det offentlige vejnet findes i hovedstadsområdet, 25 pct. på Øerne i øvrigt og de resterende 65 pct. i Jylland. Udvidelsen af vejnettet er jævnt fordelt over landet. Derimod er udbygningen af motorvejsnettet især foregået i Nordjyllands Amt, Ribe Amt, Århus Amt og Vejle Amt.

1,68 km vej pr. km²

I Danmark var der 1. januar 2005 1,68 km offentlig vej pr. km². Vejtætheden pr. km² var størst i Hovedstadsregionen, der havde 2,47 km vej pr. km², og lavest i Viborg Amt med 1,35 km vej pr. km². Opgøres vejlængden i stedet pr. indbygger, havde Sønderjyllands Amt den største vejdækning med 27 m pr. indbygger, mens Hovedstadsregionen havde den laveste med 4 m vej pr. indbygger.

Jernbanenettet

2.644 km jernbanenet

Længden af det samlede jernbanenet var pr. 1. januar 2005 på 2.644 km. Hovedparten, 2.132 km, forvaltes af Banedanmark, det tidligere Banestyrelsen.

Resten er overvejende regionalbanernes (tidligere privatbanerne) banenet på 495 km. Københavns Metro, der åbnede i 2002, har 17 km banenet.

Færre km godsbane Siden 1990 er jernbanenettet blevet næsten 200 km kortere, overvejende som følge af nedlæggelse af godsbanestrækninger på Banedanmarks net.

24 pct. af nettet elektrificeret Pr. 1. januar 2005 var 636 km af jernbanenettet elektrificeret. Det svarer til 24 pct. af den samlede strækning.

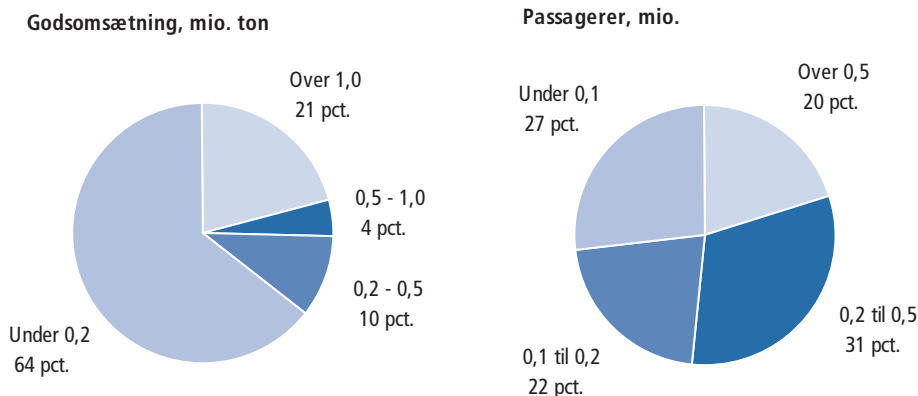
82 pct. af banenettet har strækningssikringsanlæg 82 pct. af det samlede jernbanenet er nu udstyret med strækningssikringsanlæg. 87 pct. af Banedanmarks net havde strækningssikringsanlæg. Regional- og S-baner var fuldt udstyret, mens 92 pct. af hovedbanerne og 79 pct. af lokalbanerne havde strækningssikringsanlæg. Af privatbanernes banestrækning var 61 pct. forsynet med strækningssikringsanlæg primo 2005.

Danmark har 61 km jernbane pr. 1.000 km². Sammenlignet med Sverige og Norge er jernbanetætheden for det danske, statsejede jernbanenet hhv. to og fire gange så stor, men i forhold til de fleste andre europæiske lande er det danske jernbanenet af noget mindre omfang.

Havne

119 havne I 2004 havde Danmark 119 havne inkl. separate færgeløjer, som regelmæssigt blev anvendt til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer eller passagerer. Øvrige havne, som kun lejlighedsvis anvendes til ud- eller indskibning af gods eller passagerer eller som udelukkende anvendes som fiskerihavne eller lystbådehavne, indgår ikke i transportstatistikken.

Figur 3. Havne efter størrelse. 2004



Godsomsætningen er koncentreret på 25 havne 118 havne havde ud- eller indskibning af gods. De fleste ekspederede dog mindre end 0,2 mio. ton om året, jf. figur 3. Godsomsætningen er koncentreret på de 25 største havne med en godsomsætning på mindst 1 mio. ton om året. I 2004 foregik 89 pct. af havnenes samlede godsomsætning over disse havne.

Danske havne er forholdsvis små Efter europæisk målestok er de danske havne relativt små. Ifølge Eurostat har de 20 største europæiske havne hver en godsomsætning på over 30 mio. ton årligt, mens de to største danske havn, Fredericia Havn og Århus Havn, ekspederer hhv. 17 og 10 mio. ton gods om året (2004).

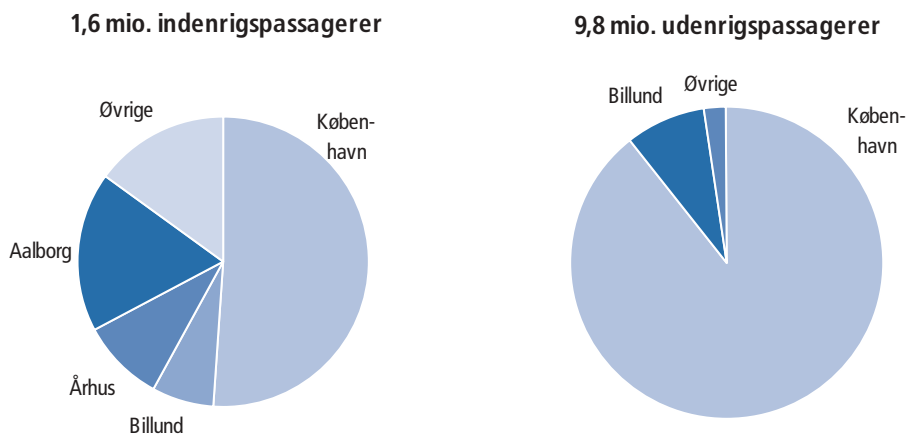
Passagertrafikken er koncentreret på 11 havne Der var 74 havne med skibspassagerer i rutefart. De fleste havde færre end 0,5 mio. passagerer om året, jf. figur 3. 11 havne, med hver mere end 1 mio. passagerer, dækkede 73 pct. af havnenes samlede antal passagerer.

Lufthavne

23 betjente lufthavne

I 2004 var der 23 offentlige, betjente lufthavne i Danmark mod 28 i 1990. Københavns og Roskilde Lufthavne er et statsejet aktieselskab. Bornholms Lufthavn drives af staten. De øvrige provinslufthavne drives i kommunalt regi. Primo 2005 havde de 23 lufthavne i alt 36 landingsbaner, heraf 11 græsbaner. 9 af lufthavnene har primo 2005 startbaner på mindst 1.800 meter og er dermed i stand til at modtage større fly.

Figur 4. Lufthavne efter afrejsende passagerer. 2004



Udenrigstrafikken går over København

Københavns Lufthavn er suverænt landets største internationale lufthavn. I 2004 fløj 93 pct. af rutepassagererne i udenrigstrafik fra Københavns Lufthavn, og 59 pct. af charterpassagererne til udlandet rejste fra København. De øvrige rute- og charterpassagerer til udlandet anvendte hovedsagelig Billund Lufthavn.

Indenrigstrafikken går til og fra København

Indenrigstrafikken går praktisk taget kun til eller fra Københavns Lufthavn, der af samme grund har halvdelen af det samlede antal indenrigspassagerer. Aalborg og Århus var mht. indenrigstrafik de største provinslufthavne i 2004 med tilsammen lidt over en fjerdedel af de indenlandske rutepassagerer.

Målt efter antal passagerer var Københavns Lufthavn den 14. største lufthavn i EU i 2003.

Rørledninger

DONG A/S ejer og driver rørledninger i Nordsøen

DONG A/S, Dansk Olie- og Naturgas, ejer det system af højtryks-rørledninger, der transporterer størstedelen af den producerede olie fra Gorm-feltet i Nordsøen via Filsø pumpestation på den jyske vestkyst over Jylland til Fredericia Råolieterminal. DONG ejer og driver også det system af højtryks-rørledninger, som siden 1982 har transporteret gassen fra først Tyra feltet, og fra 1999 også fra Harald og Syd Arne felterne i Nordsøen via Nybro Gasbehandlingsanlæg ved den jyske vestkyst til trafikknudepunktet i Egtved, hvorfra den fordeles videre til regionerne. Herfra ledes gassen videre til de danske slutbrugere i et lavtryks-ledningsnet, der består af ca. 17.000 km distributionsledninger.

GASTRA A/S ejer og driver de landbaserede gasrørledninger

Fra 2003 ejer og driver det statsejede Gastra A/S det landbaserede transmissionsnet til gastransport, mens DONG A/S fortsat ejer og driver søledningerne i Nordsøen frem til Nybro. DONG ejer også halvdelen af den gasrørledning, som fra 2004 forbinder Tyra feltet med Holland.

330 km olierørledninger

Olierørledningen blev anlagt i 1982/83. Den er 330 km lang, heraf 220 km i Nordsøen.

1.473 km
gasrørledninger

Rørledningerne til transport af naturgas består dels af Nordsøledninger på 576 km, dels af transmissionsnettet på land på 862 km inkl. rørledningerne under Bælterne. Fra 2004 medregnes også de 35 km af rørledningen til det hollandske lednings-system, som er beliggende på den danske kontinentalsokkel.

2. Transportmidler

Bestand af biler mv.

Udviklingen i bestanden af køretøjer fra 1990-2005

Bestanden af
motorkøretøjer
vokset med 30 pct.
fra 1990-2005

Bestanden af motorkøretøjer har i 2005 passeret 2,5 mio. enheder. Det er 586.000 eller 30 pct. flere end i 1990. Antallet af personbiler er vokset med 318.000 stk. (54 pct. af tilgangen af motorkøretøjer), mens der er kommet 141.000 flere varebiler til (24 pct. af tilgangen). Antallet af knallert-45 og motorcykler er vokset med 119.000 enheder (20 pct. af tilgangen).

Bestanden af øvrige køretøjer har i 2005 passeret 900.000 enheder. Det er 341.000 eller 60 pct. flere end i 1990. Antallet af små påhængsvogne op til 2.000 kg totalvægt ("trailere") er vokset med 352.000 stk., mens der er kommet 31.000 campingvogne til. Antallet af traktorer er faldet med 66.000 enheder siden 1990.

Oversigtstabel 1.

Køretøjsbestanden i Danmark. 1. januar 1990-2005

	1990	1999	2001	2003	2005	1990 -2005
	1.000 stk.					pct.
Alle køretøjer i alt	2 511,1	3 025,7	3 175,9	3 298,5	3 438,1	36,9
Motorkøretøjer i alt	1 943,3	2 302,0	2 392,5	2 456,7	2 529,6	30,2
Personbiler	1 598,0	1 817,1	1 854,1	1 888,3	1 915,8	19,9
Busser	8,0	13,9	14,0	14,0	14,2	76,7
Varebiler	247,6	308,9	335,7	353,6	388,8	57,0
Lastbiler 3.501-6.000 kg	5,6	5,1	4,6	4,0	3,6	-35,9
Lastbiler over 6.000 kg	34,5	33,2	33,0	31,7	30,7	-11,1
Sættevognstrækkere	6,3	10,5	11,6	12,4	13,0	108,1
Motorcykler	43,3	64,0	73,7	82,7	94,8	119,2
Knallert-45	•	48,1	64,6	68,6	67,3	•
Brand- og redningskøretøjer ¹	...	1,2	1,3	1,3	1,3	•
Øvrige køretøjer i alt	567,9	723,7	783,4	841,8	908,5	60,0
Sættevogne	14,5	23,2	24,2	25,6	28,1	93,5
Påhængsvogne	289,4	473,3	531,3	589,2	651,3	125,0
Traktorer	174,0	122,3	119,0	113,7	107,7	-38,1
Campingvogne	89,9	104,9	108,9	113,3	121,4	35,0

¹ Kun vare- og lastbiler.

Nyregistreringer af køretøjer i perioden 1990-2005

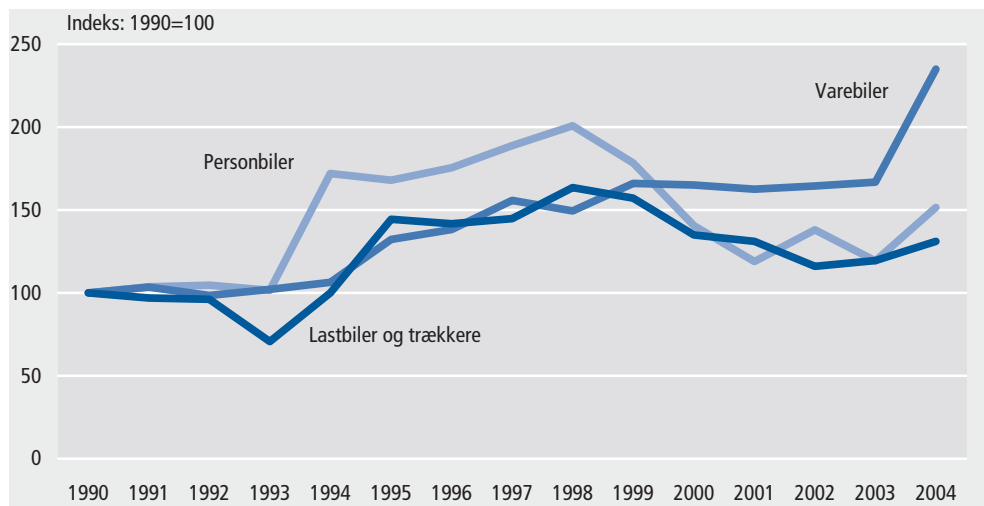
Tilgang og afgang
bestemmer bestands-
udviklingen

Udviklingen i bestandene af køretøjer over en periode er nettoresultatet af tilgangen af nye og importerede brugte biler fraregnet afgang af skrottede eller eksporterede biler.

Nyregistreringerne
tog fart i 1994

I de første år i 1990'erne var der stort set balance mellem tilgange og afgang – bestandene voksede kun langsomt – men i 1994-95 steg antallet af nyregistreringer kraftigt, og bestandene begyndte nu at vokse noget hurtigere.

Figur 5. Nyregistrerede person-, vare- og lastbiler 1990 til 2005



Personbiler Den mest markante udvikling skete for personbilerne, hvor salget fra et niveau på 80-90.000 biler om året i perioden 1988 til 1993 i 1994 steg til over 130.000 nye biler. Med et højeste salg i 1998 på lidt over 160.000 biler lå salget på dette niveau frem til 1999. Fra midten af 1999 bevægede personbilsalget sig ned på et niveau omkring 100-110.000 biler om året, men fra starten af 2003 har det igen bevæget sig opad, og vil i 2005 nå 140-150.000 biler.

Siden 1960'erne har salget af personbiler bevæget sig i bølger, hvor det har toppet med 10-12 års mellemrum, og holdt sig på et højt niveau i 3-5 år. Denne cykliske bevægelse afspejler til en vis grad den almindelige levetid for køretøjerne, men de økonomiske konjunkturer og forskellige politiske indgreb har også spillet ind i forhold til at forøge eller begrænse de private husholdningers forbrugsmuligheder og erhvervenes investeringslyst.

Varebiler Salget af nye varebiler lå ligesom personbilernes lavt i perioden 1988-1993 med 17-20.000 biler om året, men fra 1994 steg salget i løbet af få år til omkring 30-32.000 biler, som har været niveauet frem til 2003. I 2004 er salget steget yderligere bl.a. som følge af husholdningernes stigende køb af varebiler til privat anvendelse.

Lastbiler og sættevognstrækkere Salget af lastbiler og sættevognstrækkere dykkede i 1993 noget under niveauet i de foregående år for derefter i perioden 1995-1999 at blive fordoblet til over 5.000 enheder. Fra 2000 har salget været på 4.100-4.800 enheder. Forløbene for de to lastbiltyper har dog været noget forskellige med en stigende andel af sættevognstrækkere og en faldende andel af lastbiler.

Personbiler

20 pct. flere personbiler end i 1990 ... Der er primo 2005 registreret 1.916.000 personbiler, hvilket er 20 pct. eller 318.000 biler flere end i 1990, og de bliver stort set alle anvendt til privatkørsel.

... og de er blevet tungere Mens 35 pct. af personbilerne havde en egenvægt på indtil 800 kg i 1990, gælder det kun 8 pct. i 2005. Omvendt udgør bilerne i vægtgruppen fra 1.001-1.500 kg i dag 56 pct. af bilerne mod 22 pct. i 1990.

10 pct. kører på diesel Diesebilernes andel af bestanden er blevet mere end fordoblet siden 1990, om end andelen endnu kun er kommet op på 10 pct. Hvis diesebilernes øjeblikkelige andel på ca. 25 pct. af salget af nye biler fortsætter, vil dieselandelen stige yderligere i de kommende år. Resten af personbilerne kører på benzin.

<i>Forskydning i alderssammensætning fra 1990 til 2005</i>	Mens gennemsnitsalderen kun er steget en anelse, er alderssammensætningen af personbilbestanden i 2005 noget anderledes end i 1990. I 1990 var 38 pct. af bilerne under 5 år, mens kun 27 pct. var det i 2005. Til gengæld var 28 pct. 5-9 år i 1990, mens 36 pct. var det i 2005. Forskydningerne i alderssammensætningen hænger sammen med bølgebevægelser i nyregistreringerne, og her kommer 1990 kun ca. to år efter en topperiode, mens 2005 kommer otte til ni år efter.
<i>Stigende relativ bilrådighed, ...</i>	Bilbestanden svarer til 354 biler pr. 1.000 indbyggere i 2005 mod 310 i 1993, og det er en stigning på 14 pct. Forskellene i bilrådighed – antal biler pr. 1.000 indbyggere – amter og kommuner imellem udspringer bl.a. af demografiske forskelle mht. alder, indkomst og familietyper, erhvervsstrukturelle forskelle mht. virksomhedslokalisering og pendlingsmønstre samt geografiske forskelle mht. bymæssighed og dækningen af kollektiv trafik. Tydeligst er den lave bilrådighed i Københavns og Frederiksberg kommuner.
<i>... men uændret geografisk fordeling</i>	Selv om tilvæksten ikke har været helt ligelig i perioden, er fordelingen af personbiler på amter og landsdele stort set uforandret fra 1992 til 2005.

Busser

<i>Stor tilgang af busser siden 1990</i>	Der er primo 2005 en bestand på 14.200 busser. Det er ca. 6.200 flere end i 1990. Langt størstedelen af tilgangen er små busser med en totalvægt op til 5.000 kg og 12 eller færre passagerpladser, mens resten er de største busser med 60-79 pladser.
<i>1/3 af busserne til rutekørsel, 2/3 til turistkørsel mv.</i>	Hele tilvæksten fra 1990-2005 er registreret til turistkørsel, og derfor udgør denne anvendelse 2/3 af busserne i 2005 mod 1/3 i 1990. Omvendt er det gået med rutebusserne, hvis andel er faldet til 1/3 uanset, at antallet er uændret.
<i>Busser kører på diesel</i>	88 pct. af busserne kører på diesel i 2005 mod 99 pct. i 1990. Det er specielt tilgangen af de små busser i perioden, der har ændret dette forhold, idet en relativ stor del af disse kører på benzin. Under 250 busser kører på gas.
<i>1/2 mio passagerpladser i busserne</i>	38 pct. af busserne har 50 eller flere passagerpladser, mens 54 pct. har færre end 20 passagerpladser. Den samlede kapacitet er på 510.000 passagerpladser primo 2005, og det er 18 pct. eller 76.000 pladser flere end i 1990.
<i>Ældre busser i 2005 end i 1990</i>	Bussernes gennemsnitsalder er i 2005 9,3 år. Mens 34 pct. af busserne i 1990 var under 5 år, gælder det kun 25 pct. i 2005. Omvendt er bestanden af busser over 10 år steget fra 30 pct. i 1990 til 48 pct. i 2005.

Varebiler

<i>Stor stigning i antallet af varebiler ...</i>	Bestanden af varebiler er primo 2005 på 388.800 køretøjer. Det er 57 pct. flere end i 1990. Udviklingen dækker over store fremgange for varebiler med en totalvægt på over 1.500 kg og tilbagegange for de lettere biler.
	75 pct. af varebilerne kører på diesel.
<i>... og stor stigning i lastekapaciteten</i>	Den samlede lastekapacitet er 374.700 ton i 2005. Det svarer det til en stigning på ca. 115 pct. siden 1990.
<i>Uændret gennemsnitsalder</i>	Gennemsnitsalderen for varebiler er på 7,1 år i 2005. Lige som ved personbilerne var der en høj registreringsaktivitet sidst i 80'erne, en lav aktivitet først i 90'erne og en høj aktivitet sidst i 90'erne. De 0-4-årige varebiler udgjorde 54 pct. af bestanden i 1990, 34 pct. i 1995 og 42 pct. i 2005.

Lastbiler og sættevognstrækkere

- Færre små lastbiler ...* Bestanden af små lastbiler (totalvægt 3.501-6.000 kg) er primo 2005 på 3.600 køretøjer, og det er 36 pct. færre end i 1990. 44 pct. af lastbilerne har en totalvægt på 5.001-6.000 kg og 56 pct. har en totalvægt på 4.001-5.000 kg. Der er stort set ingen køretøjer med en totalvægt på 3.501-4.000 kg.
- De små lastbilers samlede lastekapacitet er 7.800 ton i 2005. Det svarer til et fald på 31 pct. siden 1990.
- Gennemsnitsalderen for de små lastbiler er 9,1 år i 2005. Fornyelsen af bestanden er stort set sket fra 1998 til 2000. I øvrigt ligner alderssammensætningen varebilernes.
- ... og også færre store lastbiler, ...* Bestanden af store lastbiler over 6 ton totalvægt er primo 2005 på 30.700 biler. Det er 11 pct. færre end i 1990.
- ... men de er til gengæld blevet så meget større, ...* Tilbagegangen i antal er blevet kompenseret ved større og tungere køretøjer med en større lasteevne. Fx er andelen af køretøjer med 3 eller flere aksler vokset til 43 pct. af bestanden i 2005 mod 33 pct. i 1990.
- ... at den samlede lastekapacitet er vokset* Væksten i køretøjernes lasteevne har været tilstrækkelig til, at den samlede lastekapacitet er steget med 3 pct. fra 1990 til 2005 til i alt 288.500 ton.
- Ældre køretøjer i 2005 end i 1990* Den mindre tilgang af nye lastbiler i perioden har forskudt aldersfordelingen opad. De nyeste køretøjer yngre end 5 år udgør således kun 33 pct. af bestanden i 2005 mod 52 pct. i 1990, mens køretøjerne ældre end 9 år udgør 30 pct. af bestanden i 2005 mod 20 pct. i 1990.
- Stor tilgang af sættevognstrækkere ...* Mens antallet af lastbiler er gået ned, er antallet af sættevognstrækkere mere end fordoblet fra 1990 til 2005, hvor bestanden har rundet 13.000 køretøjer.
- 90 pct. heraf anvendes til vognmandskørsel (kørsel for fremmed regning), mens resten anvendes til firmakørsel.
- ... giver en ganske lav gennemsnitsalder ...* Gennemsnitsalderen for sættevognstrækkerne er 4,2 år i 2005. Det store antal nyregistreringer de senere år betyder, at 68 pct. af bestanden er under 5 år gammel.
- ... og tungere og større biler* Også sættevognstrækkerne er blevet tungere og større. De højere tilladte totalvægte har muliggjort tilkobling af tungere sættevogne.
- Sættevognstrækkerne har vundet ind på lastbilerne* Udviklingen for lastbiler og tunge påhængsvogne sammenholdt med udviklingen for trækkerne og sættevogne viser en klart større præference i transporterhvervene for den mere fleksible transportform, som sættevognskombinationen udgør. Sættevognstrækkerne udgør i 2005 således 30 pct. af den samlede bestand af trækkere og tunge lastbiler mod 15 pct. i 1990.

Trailere, påhængsvogne og sættevogne

- Stor tilgang af små påhængsvogne, ...* Bestanden af trailere (dvs. påhængsvogne op til 2.000 kg totalvægt) er mere end fordoblet fra 1990 til 2005 til 628.000 køretøjer, som samtidig udgør 96 pct. af alle påhængsvogne. Langt hovedparten af disse anvendes privat, og for landet som helhed er det så mange, at hver sjette familie har en trailer i 2005.
- ... men også mange flere store påhængsvogne ...* Bestanden af påhængsvogne med en totalvægt over 2.000 kg (anvendes primært erhvervsmæssigt) er i 2005 på 23.500 køretøjer mod 13.300 i 1990.
- ... og 95 pct. større lastekapacitet* De små og store påhængsvognes samlede lastekapacitet er primo 2005 på 449.000 ton, og det er næsten en fordobling siden 1990. 58 pct. af lastekapaciteten er på på-

hængsvogne indtil 2.000 kg totalvægt, mens 30 pct. er på påhængsvogne med en totalvægt på over 16.000 kg (lidt over 1 pct. af bestanden).

Stor stigning i antallet af sættevogne ... Bestanden af sættevogne er primo 2005 på 28.100 køretøjer mod 14.500 i 1990, og det svarer til en stigning på 93 pct. Hovedparten af køretøjerne (83 pct.) har en totalvægt over 35 ton. Den samlede lastekapacitet er fordoblet fra 1990 til 2003 til i alt 743.700 ton.

... bl.a. som følge af standardisering Væksten i antallet af sættevogne bl.a. til veksellad eller containertransport afspejler også den gennemgribende standardisering inden for transportkæderne, der sikrer en hurtig og sikker transport.

Sættevognene er blevet yngre Med 54 pct. af sættevognene under 5 år i 2005 mod 43 pct. i 1990, og 17 pct. over 10 år i dag mod 34 pct. i 1990, er bestanden af sættevogne blevet noget yngre siden 1990.

Øvrige køretøjer

Færre traktorer, ... Antallet af traktorer er primo 2005 på 107.700 mod 138.100 i 1990. 90 pct. af traktorbestanden i 2005 er ikke indregistreret, men alene godkendt til begrænset transport på offentlig vej.

... men højere produktivitet Den højere egenvægt – 66 pct. af bestanden har i 2005 en egenvægt over 3 ton mod 45 pct. i 1992 – indikerer dog, at maskinerne er blevet kraftigere og mere effektive. Dvs. at nedgangen i bestanden er blevet kompenseret ved, at de enkelte maskiner er blevet mere produktive.

Høj gennemsnitsalder Gennemsnitsalderen for traktorerne er 17,9 år i 2005. 70 pct. af traktorerne er i dag 10 år eller derover.

Stigning i antallet af campingvogne, ... Bestanden af campingvogne er primo 2005 på 121.400, og det er 31.500 eller 35 pct. flere end i 1990. 62 pct. af campingvognene hører hjemme i Jylland.

... og de er blevet større ... I 1990 havde 81 pct. af campingvognene en totalvægt på op til 1.000 kg, men det gælder kun 45 pct. af bestanden i dag, hvor til gengæld 55 pct. har en totalvægt over 1.000 kg.

... og en anelse ældre Alderssammensætningerne i 1990 og 2005 viser, at campingvognene er blevet noget ældre. De 0-4-årige udgjorde 29 pct. af bestanden i 1990 og 22 pct. i 2005, mens de 10-årige og ældre er vokset fra 55 pct. til 59 pct.

Stor stigning i antallet af motorcykler ... Bestanden af motorcykler er primo 2005 på 94.800 mod 43.300 i 1990, og det svarer til en tilgang på 119 pct. De små maskiner op til 150 kg udgør en noget mindre andel i dag end i 1990, mens motorcyklerne med en egenvægt 151-250 kg til gengæld udgør en større andel – 72 pct.

... og de gamle forsvinder ikke 58 pct. af motorcyklerne var ældre end 14 år i 2005, mens det kun gjaldt 30 pct. i 1990. Gennemsnitsmotorcyklen i 2005 er en bedaget maskine på 21,2 år.

Nyt køretøj på de danske (lande-)veje Knallert-45 blev introduceret på det danske marked i 1994. De lette køretøjer, der stort set alle har en egenvægt på op til 100 kg og er billige i drift, er frem til omkring 2001 registreret i stort tal, men bestanden har siden da stabiliseret sig på 67-68.000 køretøjer. Knallert-45'erne har relativt set haft størst gennemslagskraft uden for de store byer og vest for Storebælt.

Familiernes bilrådighed

Rådighedsbegrebet

En familie har bilrådighed, når et eller flere af følgende kriterier er opfyldt:

- Et eller flere familiemedlemmer er ejer af en eller flere personbiler
- Et eller flere familiemedlemmer er ejer af en varebil til privat godstransport.
- Et eller flere familiemedlemmer har firmabil til rådighed

Hovedtræk af bilrådighedsforholdene i 2000 og 2005

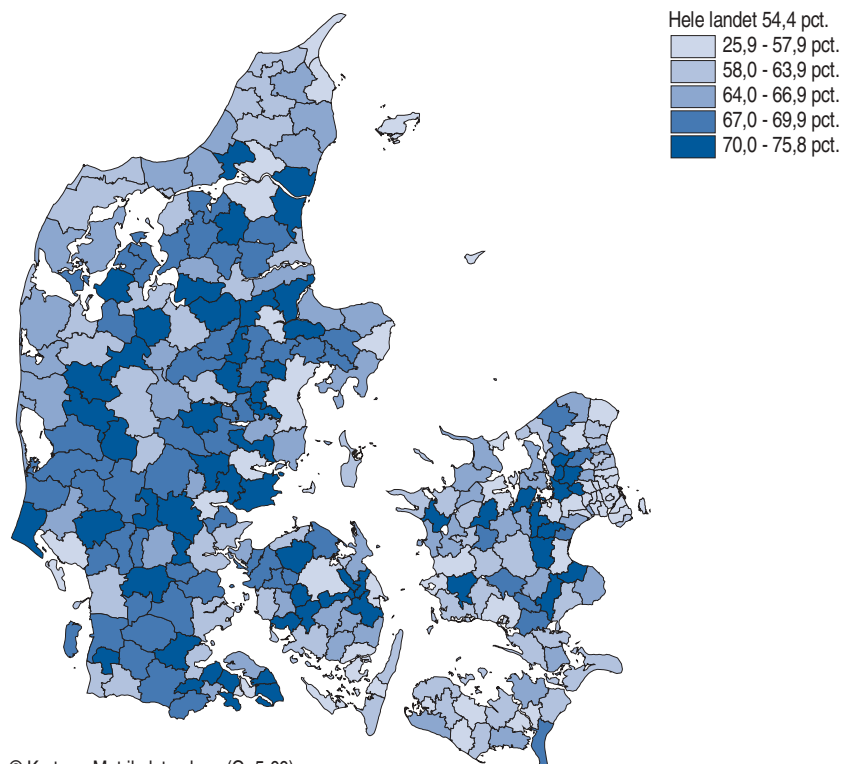
Moderat stigning i antal familier med bilrådighed ...

Antallet af nyregistreringer af person- og varebiler i perioden 1999-2004 har været en del mindre end i de foregående år i 1990'erne, og på samme vis har der også kun været en moderat udvikling i antallet af familier med bil i de seneste år. Mens der 1. januar 2000 er 1,49 mio. familier med bil svarende til lidt under 52 pct. af alle familier, er der 1. januar 2005 1,58 mio. familier svarende til lidt over 54 pct. af alle familier.

... men lidt større stigning i antal familier med flere biler

Relativt set har udviklingen været lidt kraftigere for familier med flere biler. Mens der i 2000 er 251.000 familier med flere biler svarende til lidt under 9 pct. af alle familier, er det i 2005 steget til 273.000 familier eller lidt over 9 pct. af alle familier.

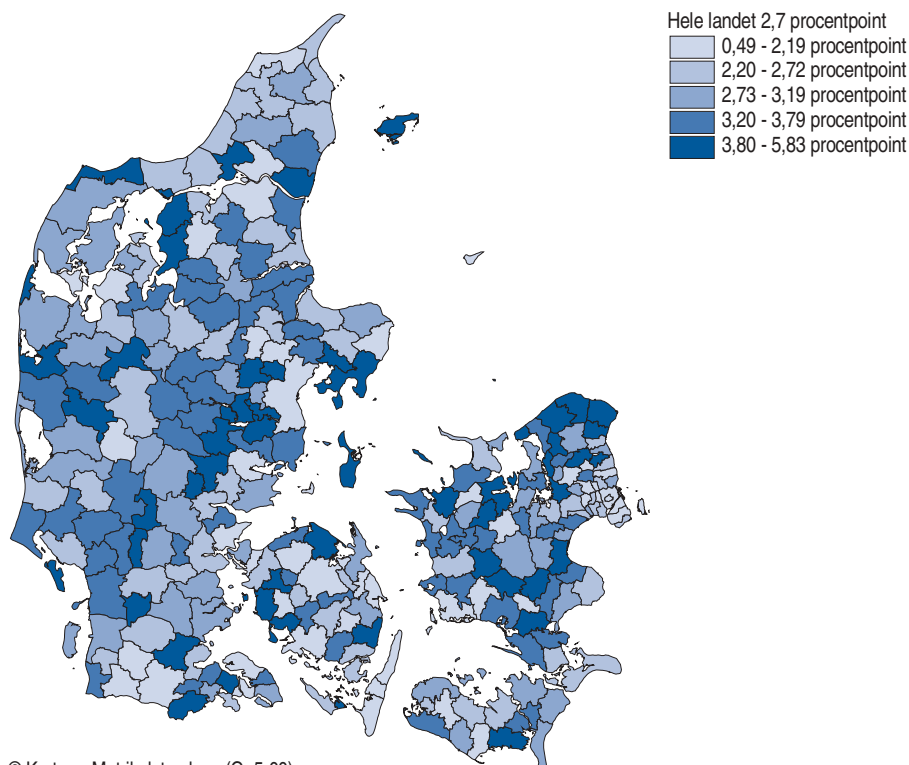
Figur 6. Familiernes bilrådighed pr. 1. januar 2005



Højeste bilrådighed i Jylland, ...

Bilrådigheden i Jylland og på Fyn er jf. kortet størst i omegnskommunerne til de større bysamfund (Odense, Århus, Aalborg, Randers, Esbjerg, Herning, Silkeborg, Vejle, Sønderborg mv.), mens den på Sjælland er størst i kommunerne omkring Roskilde, syd for Køge og i Vestsjælland. I disse kommuner har 70 pct. eller flere af familierne bilrådighed.

Figur 7. Stigning i familiernes bilrådighed pr. 1. januar fra 2000 til 2005



© Kort- og Matrikelstyrelsen (G. 5-00)

... men største vækst på Sjælland

Selv om den generelle udvikling på 2,4 procentpoint fra 2000 til 2005 i andelen af familier med bilrådighed er moderat, er billedet meget forskelligartet kommunerne imellem. Den store vækst på Sjælland og i Øst-, Midt- og Sydvestjylland uden for de større bysamfund er karakteristisk, og den afspejler sandsynligvis en øget præference for at anvende bilen til pendling fra land til by.

Familiekarakteristika og bilrådighed

Forskellige år for familiernes baggrund

Familiernes karakteristika mht. familietype oplyst t.o.m. 1. januar 2005, mens oplysningerne om indkomst, beskæftigelse, boligforhold og uddannelse kun foreligger t.o.m. 1. januar 2004.

Par- og børnefamilier har den højeste bilrådighed

Der er markante forskelle i bilrådigheden imellem de forskellige familietyper. Mens 85 pct. af parfamilierne har bil i 2005 (82 pct. i 2000), gælder det kun 30 pct. af de enlige (26 pct. i 2000).

Forskellene er næsten lige så store for familier med børn i forhold til familier uden børn. Mens 80 pct. af børnefamilierne har bil i 2005 (79 pct. i 2000) gælder det kun 47 pct. af familierne uden børn (44 pct. i 2000).

De højeste indkomster har den højeste bilrådighed og vice versa

Der fremstår over hele perioden en klar sammenhæng mellem indkomst og bilrådighed; jo højere indkomst jo højere bilrådighed. Spredningen i bilrådigheden går i 2000 fra 38 pct. for den fjerdedel af familierne, der har de laveste ækvivalensvægtede indkomster (under 69.000 kr.) til 74 pct. for den fjerdedel af familierne, der har de højeste ækvivalensvægtede indkomster (over 331.000 kr.). I 2004 er bilrådigheden faldet til lidt under 37 pct. for den laveste fjerdedel (under 80.000 kr.), mens den for den øverste fjerdedel (over 391.000 kr.) er steget til 78 pct.

Beskæftigede har højere bilrådighed end ikke-beskæftigede

Bilrådigheden i forhold til familiens beskæftigelse/socioøkonomiske klassificering udviser også en ret stor spredning. Der fremstår en klar skillelinie imellem de, der har beskæftigelse (og indtjening) og de, der ikke har. For de beskæftigede (selvstændige og lønmodtagere) er bilrådigheden i 2000 mellem 64 og 74 pct., mens den i 2004 er

mellem 67 og 75 pct. For de ikke-beskæftigede er bilrådigheden 32 pct. i 2000 og 33 pct. i 2004.

Størst bilrådighed i familier med ejerbolig (stue- og parcelhuse)

Bilrådigheden i forhold til familiens bolig varierer dels efter, om familien er ejer eller bor til leje, dels efter selve boligtypen. Ejerfamiliernes bilrådighed har udviklet sig fra 73 pct. i 2000 til 76 pct. i 2004, mens lejerfamiliernes har udviklet sig fra 31 pct. til 33 pct. Boligtypemæssigt har familierne i stue- og parcelhuse i 2000 en bilrådighed på 72 pct. stigende til 75 pct. i 2004. Familierne i række-, kæde- og dobbelthuse har en bilrådighed på 51 pct. i 2000 stigende til 53 pct. i 2004, mens familierne i etageboliger går fra 30 pct. i 2000 til 32 pct. i 2004.

Størst bilrådighed i familier med erhvervs-kompetencegivende uddannelser

Bilrådigheden i forhold til familiens uddannelse varierer efter, om familien har en erhvervskompetencegivende uddannelse eller en skoleuddannelse. Bilrådigheden i familier med en kompetencegivende uddannelse ligger omkring 70 pct., og har udviklet sig med 1-2 procentpoint fra 2000 til 2004. Bilrådigheden i familier med en skoleuddannelse ligger i begge årene på 34 pct.

Energieffektiviteten for nyregistrerede personbiler

Baggrund

Siden den 1. juli 1997 har der skullet betales afgift efter bilens brændstofforbrug for nyregistrerede personbiler. For personbiler nyregistreret før denne dato er vægtafgiftssystemet fortsat gældende.

Oversigtstabel 2.

Gennemsnitlig energieffektivitet og egenvægt for nye personbiler

	1. registreringsår								1998 1. halvår -2005
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
	km/l								pct.
Personbiler i alt	13,3	13,8	14,2	14,5	14,8	15,0	15,3	15,6	17,7
Priv. personbefordring	13,3	13,9	14,3	14,6	14,9	15,1	15,4	15,7	18,4
I husholdningerne	13,6	14,2	14,8	15,3	15,5	15,7	16,0	16,1	18,7
I erhvervene	12,6	13,0	13,5	13,8	14,1	14,4	14,5	15,0	18,8
Taxakørsel	13,0	13,7	13,6	13,6	13,6	13,6	13,5	13,5	4,3
Andre anvendelser ¹	9,0	9,5	10,0	9,7	10,0	10,0	10,5	10,8	20,5
	kg								
Personbiler i alt	1 112	1 127	1 144	1 183	1 196	1 211	1 220	1 203	8,2
Priv. personbefordring	1 101	1 111	1 122	1 162	1 175	1 186	1 193	1 176	6,8
I husholdningerne	1 073	1 079	1 080	1 114	1 139	1 149	1 149	1 143	6,5
I erhvervene	1 175	1 187	1 195	1 229	1 233	1 237	1 263	1 247	6,1
Taxakørsel	1 519	1 534	1 566	1 583	1 604	1 647	1 687	1 685	11,0
Andre anvendelser ¹	1 927	1 859	1 857	1 986	2 047	2 064	2 113	2 153	11,7
	km/l ved 1.000 kg								
Personbiler i alt	14,7	15,5	16,3	17,2	17,7	18,2	18,7	18,8	27,3
Priv. personbefordring	14,6	15,4	16,1	17,0	17,5	18,0	18,4	18,5	26,4
I husholdningerne	14,5	15,3	15,9	17,0	17,6	18,0	18,4	18,4	26,5
I erhvervene	14,8	15,4	16,1	16,9	17,3	17,8	18,3	18,7	26,1
Taxakørsel	19,7	21,0	21,4	21,6	21,9	22,4	22,8	22,8	15,7
Andre anvendelser ¹	17,3	17,6	18,6	19,2	20,5	20,6	22,1	23,2	34,6

¹ Bl.a. ambulancer, mandskabskørsel, beboelse og "særlig anvendelse".

Det nye afgiftssystem blev indført for at begrænse luftforureningen fra bilernes udstødning, idet afgiften gradueres i forhold til bilens energieffektivitet. Ved at afgiften stiger eksponentielt med et stigende brændstofforbrug pr. kørt km (= en faldende energieffektivitet), tilskynder afgiftssystemet bilkøberne til at købe personbiler med et lavere brændstofforbrug.

En ny bil i 2005 kører 2,3 km længere på literen end en ny bil i 1998 ...

Den gennemsnitlige energieffektivitet er 15,6 km/l for nye personbiler i 2005 mod 13,3 km/l for biler nyregistreret i 1998, når benzin og diesel og alle anvendelser ses under et. Den gennemsnitlige egenvægt er 1.203 kg i 2005 mod 1.112 kg i 1998.

... men teknisk set er det 3,7 km længere

Den *tekniske* energieffektivitet, der udtrykker det kørselsarbejde, som en liter brændstof omsættes i, når der skal flyttes 1.000 kg, er steget fra 14,7 km/l til 18,8 km/l eller 27,3 pct. Når udviklingen i den tekniske energieffektivitet ikke slår fuldt igennem i tallene for de faktisk solgte biler er det et udtryk for, at en del af forbedringen er anvendt til at flytte biler af en højere vægt samt til drift af energikrævende ekstraudstyr som aircondition mv.

Togbestanden

Flere togsæt

Inden for de seneste 15 år er der sket en udvidelse og fornyelse af bestanden af såvel dieseldrevne som el-drevne togsæt. Der er kommet flere el-drevne togsæt, navnlig IR4-tog og Øresundstogsæt, og fjerde-generations S-tog har i stort omfang afløst de ældre S-tog. Desuden har DSB fortsat den tidligere udvidelse af bestanden af de dieseldrevne IC3-tog. Endelig har privatbanerne øget deres bestand af togsæt.

Færre lokomotiver

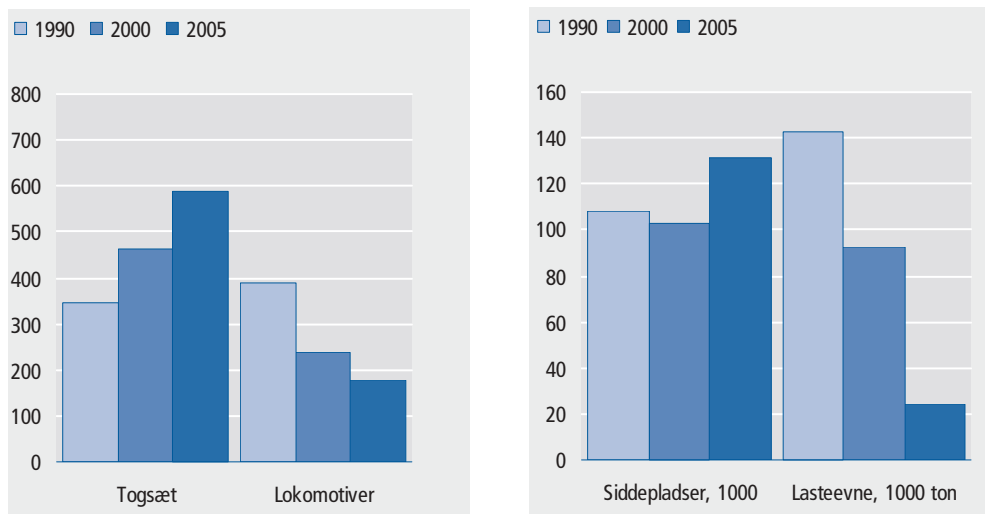
Samtidig er der sket en halvering af antallet af lokomotiver. Der er navnlig blevet færre diesellokomotiver, mens der er sket en mindre udvidelse i bestanden af el-drevne lokomotiver. Som konsekvens heraf er der også blevet færre traditionelle personvogne, mens antal vogne i togsæt er vokset.

Flere siddepladser

Resultatet af omlægningen har bl.a. været, at der i januar 2005 er 21 pct. flere siddepladser i togvogne end i 1990.

Figur 8.

Lokomotiver, togsæt, siddepladser og lasteevne



Færre godsvogne og lastekapacitet

Bestanden af godsvogne, som hører til jernbaneselskaberne, faldt fra 4.677 vogne i 1990 til 514 i 2005. Lastekapaciteten er i samme periode reduceret med 83 pct. Nedgangen hænger bl.a. sammen med frasalget i 2000 af DSB Stykgods til Danske Fragtmænd, som herefter overflyttede stykgodset til lastbiler, samt af salget af resten af DSB Gods til Railion Danmark i 2001.

Danske skibe

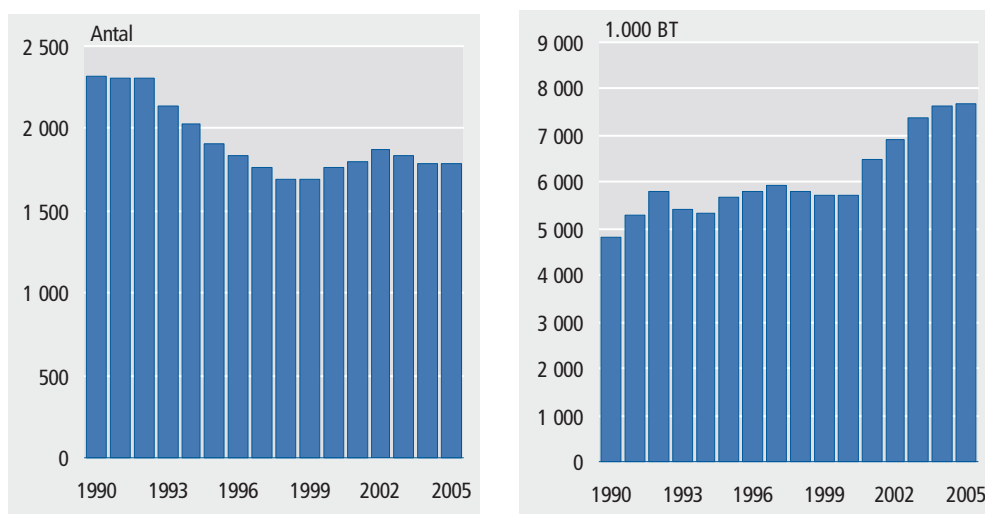
Skibsbestanden faldt i 1990'erne ...

Bestanden af dansk registrerede skibe med en bruttotonnage (BT) på mindst 20 har været faldende i 1990'erne, men efter 2000 har bestanden ligget omkring 1.800 skibe. Pr. 1. januar 2005 var der 1.792 danske skibe mod 2.324 i 1990.

... men bruttotonnagen er vokset markant

Derimod har der været fortsat vækst i den dansk registrerede skibstonnage efter etableringen af Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) i 1988. Pr. 1. januar 2005 var de danske skibes samlede bruttotonnage på 7,7 mio. BT. Det er 2,9 mio. BT eller 59 pct. mere end i 1990 og det højeste nogensinde.

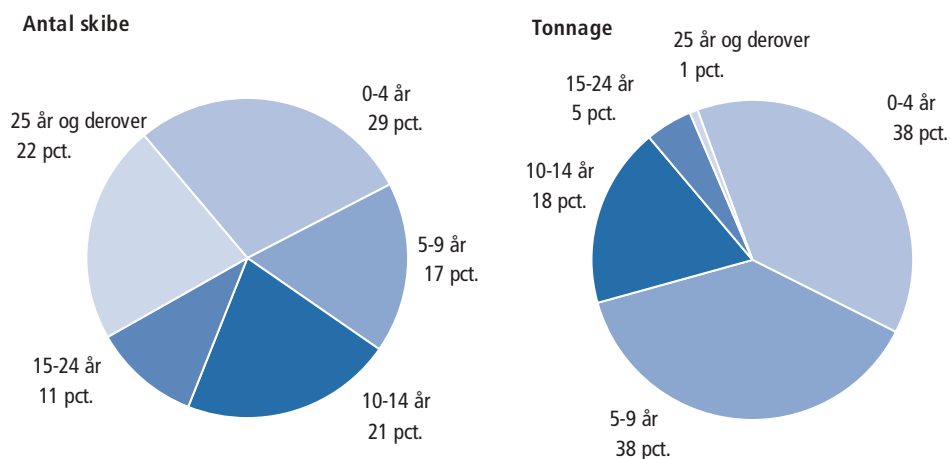
Figur 9. Antal danske skibe og den samlede tonnage pr. 1. januar



Fortsat mere bruttotonnage i containerskibe

Tankskibenes bruttotonnage var i 2005 på næsten 2,0 mio. BT, nogenlunde det samme som i 1990. Tørlastskibenes bruttotonnage er derimod vokset med 2,4 mio. BT, overvejende som følge af flere og gennemsnitligt større containerskibe. Containerskibenes bruttotonnage var primo 2005 på 4,4 mio. BT. Det er mere end en fordobling over de seneste 10 år. Containerskibene har nu over halvdelen af de danske skibes samlede bruttotonnage. De øvrige tørlastskibes tonnage var til sammen på 0,5 mio. BT i 2005.

Figur 10. Danske tankskibe pr. 1. januar 2005 efter alder



96 pct. af skibstonnagen var registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) og knap 1 pct. af tonnagen var hjemmehørende i Grønland.

Aldersfordeling

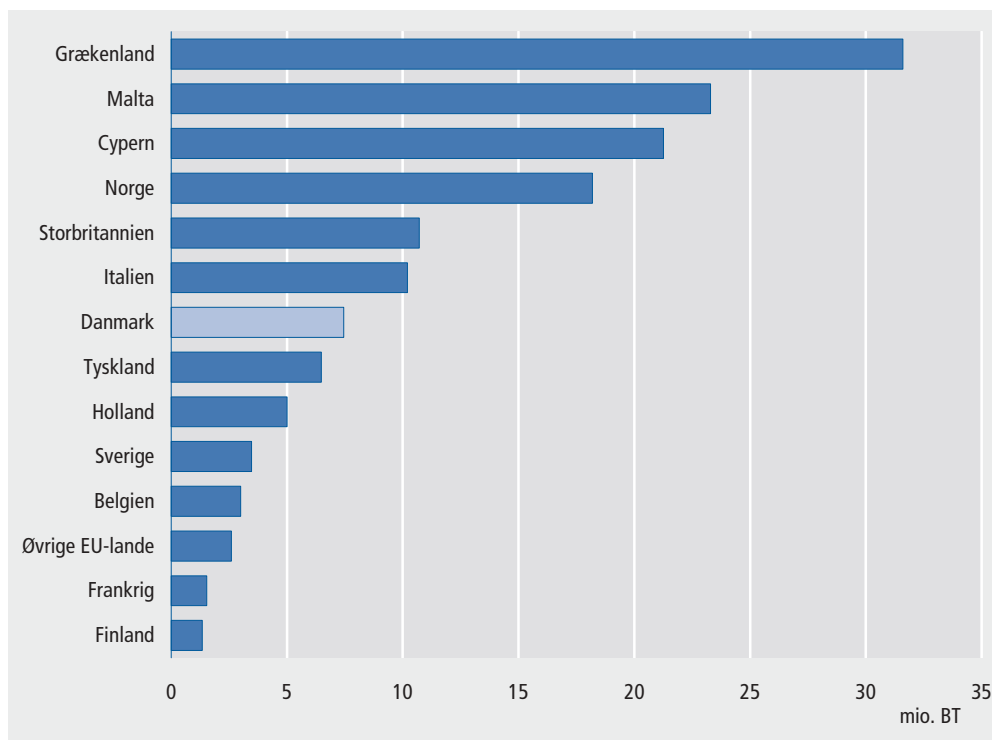
Pr. 1. januar 2005 lå 72 pct. af den samlede tonnage på skibe under 10 år, 12 pct. af tonnagen var mellem 10 og 14 år gammel og 9 pct. mellem 15 og 19. For tankskibene var 76 pct. af bruttotonnagen på skibe under 10 år og kun 1 pct. på skibe over 24 år.

Handelsflåden var på 7,3 mio. BT

Handelsflåde opgøres som lastskibe, færger og passagerskibe på mindst 100 BT. Den danske handelsflåde var primo 2005 på 457 skibe med tilsammen over 7,3 mio. BT. Den danske handelsflåde havde 1,3 pct. af den samlede verdenstonnage for handels-

skibe (2004) og 6 pct. af EU(25) landenes tonnage i handelsskibe. Danmark har den sjette største handelsflåde i EU, kun overgået af Grækenland, Malta, Cypern, Storbritannien og Italien, jf. figur 11.

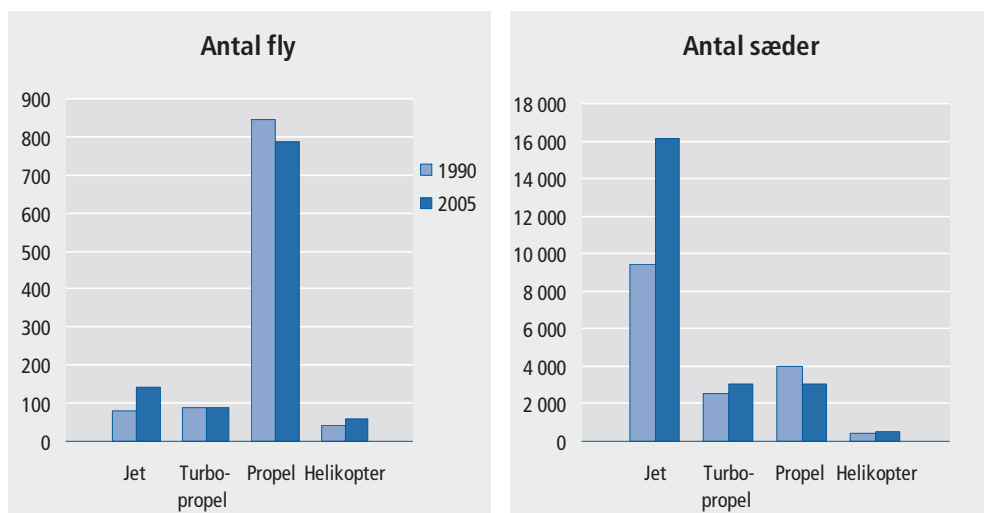
Figur 11. Handelsflåden i EU-lande og Norge. 1. oktober 2004



Kilde: Danmarks Rederiforening.

Danske fly

Figur 12. Danske fly og deres siddepladser efter flytype



Kilde: Statens Luffartsvæsen

Flere og større fly

Pr. 1. januar 2005 var der indregistreret næsten 1.100 danske, motordrevne trafikfly. Størstedelen var mindre propel­fly, især 1-motors, med få siddepladser. Antallet af dansk registrerede fly har stort set været uændret siden 1990, men der er kommet flere større jetfly til, således at det gennemsnitlige antal sæder pr. fly nu er 21 mod 16 i 1990, jf. figur 12.

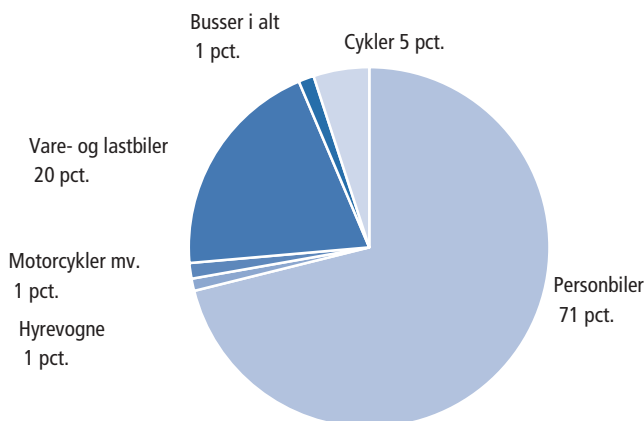
3. Trafik

Trafik på veje

Mest personbiltrafik

I 2003 udførte personbiler over 70 pct. af det samlede trafikarbejde på veje. Vare- og lastbiler dækkede 20 pct. Resten var stort set kørsel med cykel og knallert, jf. figur 13. Vejdirektoratet har indført en ny opgørelsesmetode, som viser, at man med den hidtidige metode har overvurderet det samlede trafikarbejde med 8 pct.

Figur 13. Trafikarbejdet fordelt på transportmiddel. 2003



Kilde: Vejdirektoratet

Årlig trafikvækst på 2 pct.

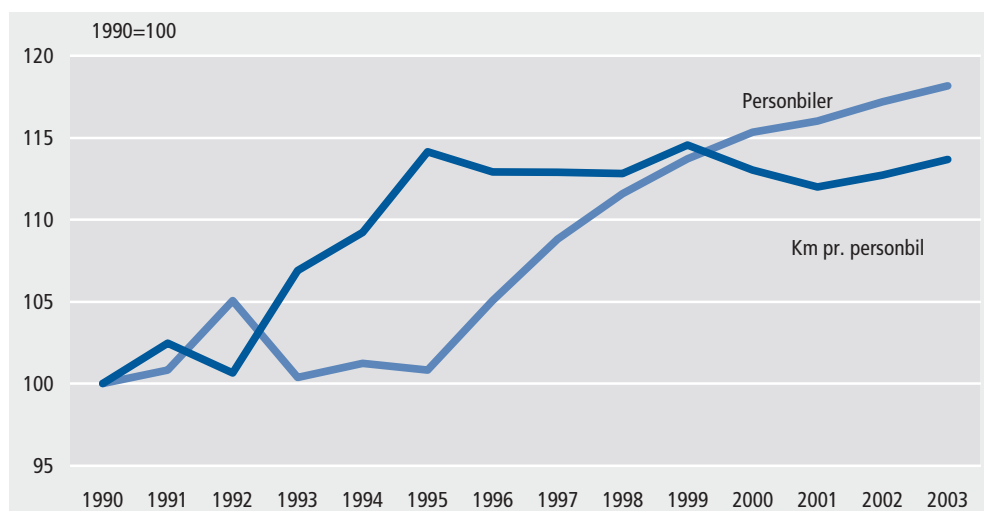
I 2003 blev der udført i alt næsten 47 mia. køretøjskm på danske veje, når cykeltrafikken medregnes. Fastholdes stigningstakten for 1990-2001 baseret på den tidligere opgørelsesmetode har der fra 1990 til 2003 været en vækst i trafikarbejdet på 33 pct., svarende til en gennemsnitlig årlig trafikvækst på 2 pct. Ses der bort fra cykeltrafikken, som er gået tilbage med 27 pct., blev der kørt i alt 45 mia. km af de motoriserede køretøjer i 2003. Fastholdes den hidtil opgjorte stigningstakt fra 1990 til 2001, har motorkøretøjer fra 1990 til 2003 haft en gennemsnitlig årlig trafikvækst på lidt over 2 pct. For personbilkørsel er trafikarbejdet øget med 35 pct. fra 1990 til 2003, svarende til en årlig vækst på 2,3 pct.

Trafikvæksten skyldes flere motorkøretøjer

Udviklingen i trafikarbejdet skyldes overvejende væksten i bestanden af motorkøretøjer, som er vokset med næsten 20 pct. siden 1990. Der er dog også sket en forøgelse af de kørte km pr. bil, jf. figur 14, som viser, at der navnlig i første halvdel af 90'erne var en forøgelse af personbilernes gennemsnitlige årskørsel som opgjort af Vejdirektoratet efter den tidligere opgørelsesmetode.

Trafikarbejdet på motorveje og motortrafikveje er øget markant i de seneste år. Det skyldes især, at en del af statsvejene er blevet udbygget til motorveje og motortrafikveje, som har aflastet de øvrige veje. Ifølge den seneste opgørelse fra 2003 foregik 30 pct. af trafikarbejdet med motorkøretøjer på statsveje.

Figur 14. Udviklingen i antal personbiler og kørte km pr. personbil



Anm.: Ny opgørelsesmetode for trafikarbejde fra 2001. Tallene er foreløbige.

Trafikintensiteten er steget
Trafikintensiteten, opgjort som køretøjkilometer pr. km vejnet pr. døgn, er størst for motorveje, hvor der i 2004 var næsten 30.000 biler pr. km pr. døgn. Det er 41 pct. mere end i 1990. For de øvrige stats- og amtsveje var der gennemsnitligt næsten 5.000 køretøjkilometer pr. bil pr. døgn, 28 pct. mere end i 1990. De øvrige veje, dvs. kommuneveje og private veje, havde derimod under 1.000 køretøjer pr. km pr. døgn, 16 pct. mere end i 1990.

Mest trafikerede strækninger
Vejdirektoratets tællinger af årsdøgntrafikken på udvalgte danske europavejstrækninger mv. viser, at de mest befærdede målesteder er Køgebugtmotorvejen ved Ølby, Holbækmotorvejen ved Vallensbæk Mose, Motorring 3 ved Husum, Amagermotorvejen og Helsingørmotorvejen ved Nærum, der alle passeredes af mere end 70.000 biler i døgnnet. Opgørelserne viser samtidig, at intensiteten på de pågældende motorvejsstrækninger er steget med næsten 40 pct. over de seneste 10 år.

Bilpassager ved grænsen
Ved landegrænsen ved Frøslev passerede gennemsnitligt 12.400 biler pr. døgn i 2003, næsten dobbelt så mange som i 1990.

Storebælt og Øresund
Storebæltbroen åbnede d. 14. juni 1998 for vejtrafik. I 2003 kørte der gennemsnitligt 22.700 biler over pr. døgn, 20 pct. mere end i 1998. Øresundsforbindelsen åbnede 1. juli 2000. I 2003 passerede 10.400 biler pr. døgn 20 pct. mere end i 2000.

Togtrafik

Mere trafikarbejde ...
... især over Storebælt
I 2004 tilbagelagde persontogene 71 mio. togkm i Danmark. Ses der bort fra den i 2002 etablerede Metro er togtrafikken steget med 29 pct. siden 1990. Der har især været fremgang for fjerntog, dvs. tog mellem Øst- og Vestdanmark, hvor trafikken er fordoblet, samt i noget mindre omfang for S-tog, jf. figur 15. Stigningen har især været markant efter åbningen af den faste forbindelse for tog over Storebælt i 1997. Regionaltogene, dvs. tog der kører på Banedanmarks skinner enten øst eller vest for Storebælt, har kørt færre togkm i 90'erne, men siden 1999 er trafikken intensivert, bl.a. på Kystbanen.

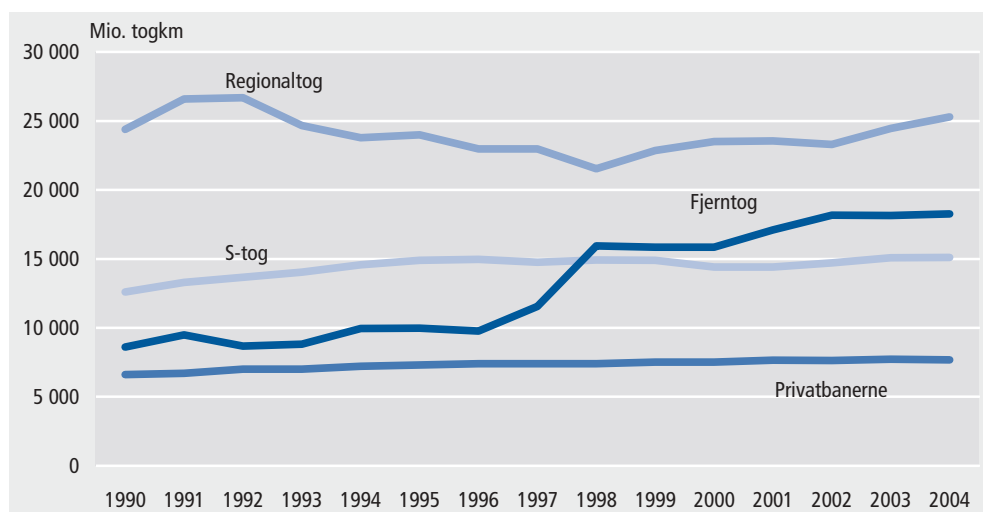
Privatbanerne udførte 8 mia. togkm
Privatbanerne udførte et samlet trafikarbejde på næsten 8 mia. togkm i 2004. Deres andel af det samlede trafikarbejde med persontog er på 11 pct.

Metroen udførte 3½ mia. togkm
Metroen i København, der åbnede i 2002, udførte 3½ mia. togkm i 2004, svarende til 5 pct. af det samlede trafikarbejde med persontog.

Faldende trafik med godstog

For godstog har trafikarbejdet været faldende siden 1995. Trafikarbejdet med godstog udgjorde 6 pct. af det samlede trafikarbejde i 2004 mod det dobbelte i 1994.

Figur 15. **Kørte togkm**



8 strækninger med over 200 tog i døgnet

Iflg. forårskøreplanen for 2004 var strækningen Hvidovre-Roskilde den mest befærdede banestrækning med 388 person- og godstog på et hverdagsdøgn, efterfulgt af København H-Østerport med 332 tog i døgnet. Den mest befærdede persontogstrækning var Hvidovre-Roskilde med 340 persontog i døgnet. Denne strækning havde også den største spidsbelastning med 16 person- og godstog i den mest travle time i døgnet. Mest befærdede godsstrækning var Taulov-Lunderskov med 54 godstog i døgnet. På 8 af de udvalgte banestrækninger kørte der mere end 200 tog i døgnet; heraf ligger de 6 i Københavnsområdet. Strækningen Nykøbing Falster-Gedser er fortsat den mindst befærdede med 2 tog i døgnet. På alle øvrige strækninger kørte mere end 20 tog i døgnet.

Skibstrafik på danske havne

543.000 skibsanløb i 2004

De danske havne havde 543.000 anløb af skibe for ud- eller indskibning af gods eller passagerer i 2004. Hovedparten var anløb af færger, der udgjorde 95 pct. af samtlige skibsanløb.

Fald efter åbningen af Storebæltsbroen

Antal færgهانløb har været stigende gennem 1990'erne fra 550.000 i 1990 til 591.000 i 1997, men faldt herefter, overvejende som følge af Storebæltsruternes ophør i juni 1998 efter åbningen af bilbroen over Storebælt.

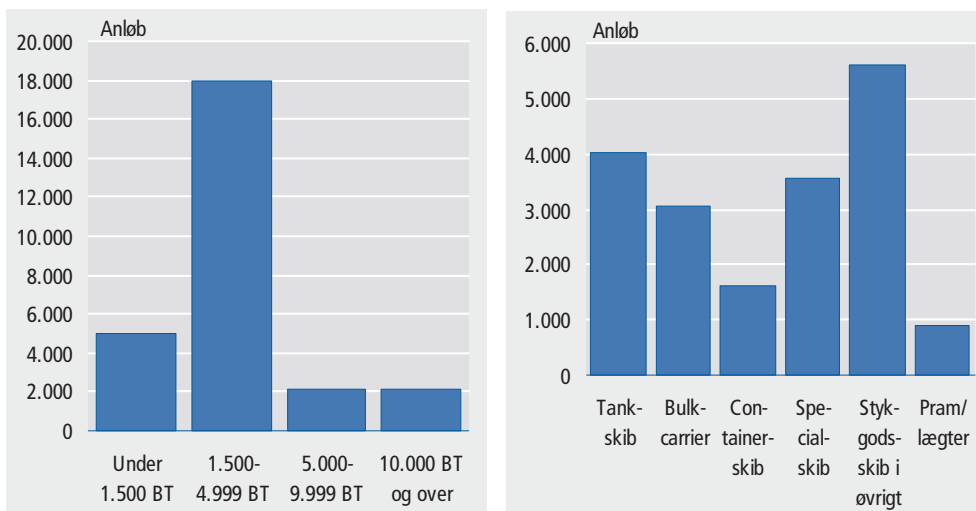
Mange mindre skibe

Størstedelen af havneanløbene er af mindre skibe. I 2004 var 43 pct. skibe med en bruttotonnage under 250 BT. Kun 10 pct. var skibe over 10.000 BT.

27.000 anløb af fragtskibe

Fragtskibe havde 27.000 anløb af danske havne i 2004 mod 38.000 i 1990. Der er navnlig blevet færre anløb af mindre skibe. I 2004 var 53 pct. af skibene på 1.500 BT eller mere, mod 24 pct. i 1990. Dette afspejles også af, at den gennemsnitligt ekspederede godsmængde pr. fragtskibsanløb er øget fra godt 1.700 ton i 1990 til næsten 2.800 ton i 2004. For industrihavnene, navnlig oliehavnene, er der relativt få anløb, men med forholdsvis store skibe.

Figur 16. Fragtskibs anløb efter bruttotonnage (BT) og skibstype. 2004



70 pct. af anløbene var på 21 større havne

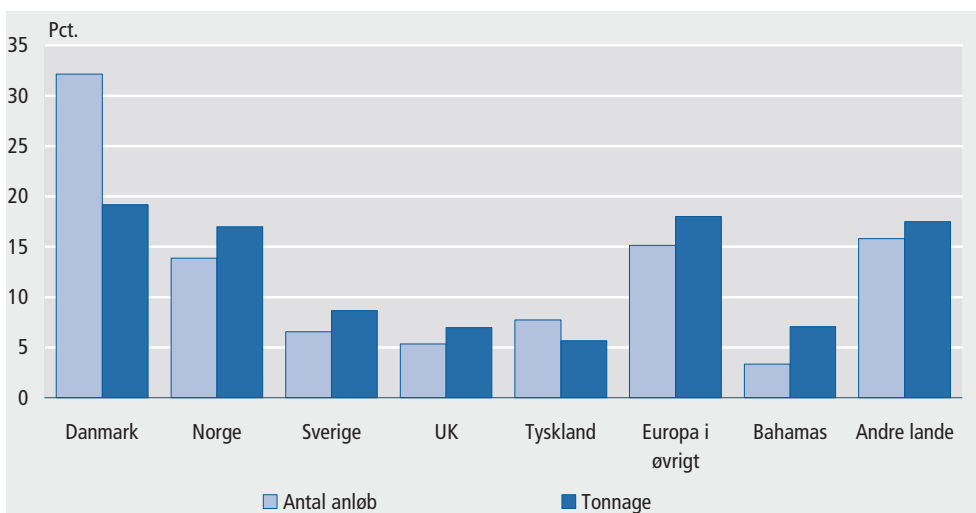
I 2004 modtog de 21 større danske havne med en årlig godsomsætning på omkring 1 mio. ton eller mere 70 pct. af fragtskibs anløbene. Målt efter godsomsætning dækkede disse havne dog 90 pct. af det ekspederede fragtskibsgods.

32 pct. danske skibe ...
... men kun 19 pct. dansk bruttotonnage

Af fragtskibs anløbene på de 21 større havne i 2004 udgjorde 21 pct. tankskibe, 16 pct. bulkcarriers, 9 pct. containerskibe, 19 pct. specialskibe, 30 pct. stykgodsskibe i øvrigt og 5 pct. pramme/lægtere, jf. figur 16.

Størstedelen af fragtskibs anløbene var af skibe, som var indregistreret i et udenlandsk skibsregister. I 2004 var bare 32 pct. af fragtskibs anløbene på de 21 større danske havne skibe med dansk flag, 49 pct. førte andet europæisk flag, mens 19 pct. var indregistreret i et ikke-europæisk skibsregister, de fleste i Antigua Barbuda, Bahamas og Panama. Målt efter bruttotonnage var den danske andel endnu mindre, nemlig 19 pct., mens ikke-europæiske skibe havde 25 pct., jf. figur 17.

Figur 17. Fragtskibs anløb på 21 større danske havne efter skibets flagstat. 2004



Øget trafik gennem Øresund

I 1990-erne har der været en markant stigning i skibstrafikken gennem Øresund. I 2004 gik der næsten 35.000 skibe på 50 BT gennem Øresund ved den nordlige indsejling mod 24.000 i 1990. Ved Øresunds sydlige indsejling observeredes der 39.000 skibe i 2004 mod 21.000 i 1990.

Mindre trafik gennem Storebælt

Skibstrafikken gennem Storebælt er derimod faldet fra 21.000 skibe i 1990 til 18.000 skibe i 2004.

Flytrafikken på betjente lufthavne

0,4 mio. flyoperationer med rute- og charterfly

Rute- og charterflytrafikken på offentlige, betjente, danske lufthavne steg gennem første halvdel af 90-erne fra 266.000 starter og landinger i 1990 til 393.000 i 1997, dvs. en fremgang på 48 pct. Fra 1998 faldt trafikken dog svagt til 369.000 i 2004, men aktiviteten er dog fortsat 39 pct. højere end i 1990.

1/4 mio. andre flyvninger

Bortset fra rute- og charterflyvninger blev der i 2004 udført 221.000 andre private flyvninger, herunder lokale operationer såsom skoleflyvning, svæveflyvning og faldskærmsflyvning. Heraf var de 94.000 andre flyvninger på mindre, offentlige, betjente lufthavne, dvs. lufthavne uden rutetrafik og med færre end 50.000 flyoperationer om året. Andre flyvninger dækkede 37 pct. af samtlige flyoperationer på de offentlige, betjente danske lufthavne i 2004 mod 49 pct. i 1990.

Københavns Lufthavn havde halvdelen af flyoperationerne

Københavns Lufthavn er landets største lufthavn. I 2004 havde den næsten halvdelen af samtlige flyoperationer på de danske lufthavne, men 84 pct. af samtlige flypassagerer. Målt efter flyoperationer er Roskilde Lufthavn den næststørste lufthavn. Hver ottende flyoperation foregik her, de fleste i forbindelse med anden flyvning end rute- og charterflyvning. Billund Lufthavn, der med 8 pct. af samtlige passagerer er landets næststørste lufthavn, havde næsten en tiendedel af samtlige flyoperationer i 2004.

4. Persontransport

Persontransport efter transportmåde

37 km pr. dag pr. dansker

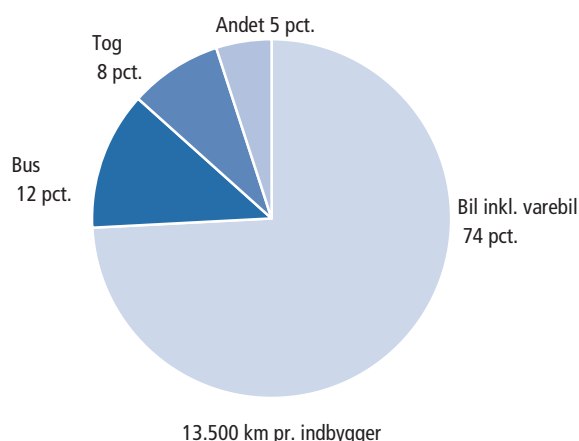
Det samlede persontransportarbejde var i 2003 på 73 mia. personkm svarende til, at hver dansker tilbagelagde 13.500 km om året eller 37 km om dagen. Persontransportarbejdet er steget med 18 pct. siden 1990, hvor det lå omkring 13.000 km. pr. indbygger pr. år.

75 pct. var med bil

Bil er det helt dominerende transportmiddel. I 2003 blev 75 pct. af persontransportarbejdet udført med bil, mens 12 pct. var med bus, 7 pct. med tog og 3 pct. med cykel.

Figur 18.

Persontransportarbejde efter transportmidler. 2003

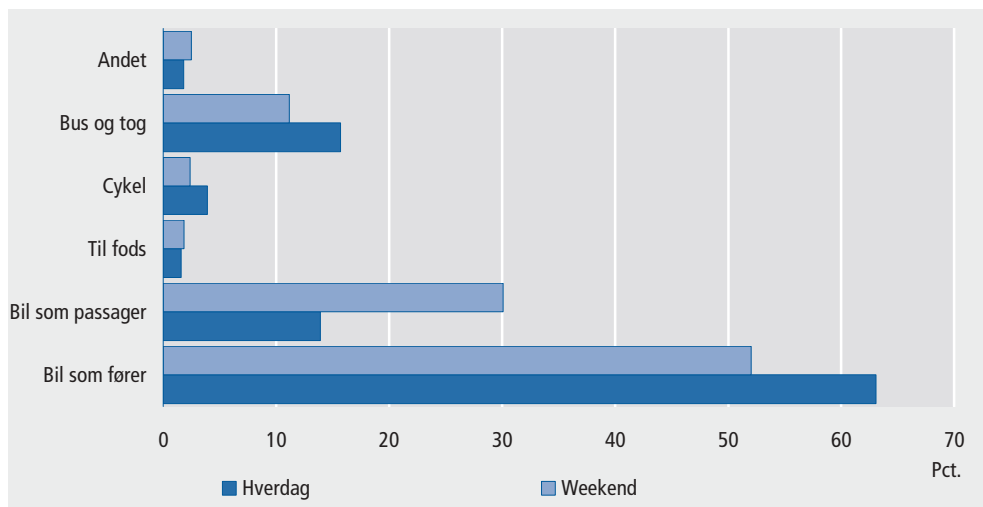


Siden 1990 har der været en markant vækst i persontransportarbejdet med motorcykel og knallert45, hvilket hænger sammen med væksten i bestanden af disse køretøjer. For færger er persontransportarbejdet mere end halveret siden 1990, og for indenrigsfly har der været en nedgang på 40 pct. siden 1990. I begge tilfælde er årsagen åbningen af den faste forbindelse over Storebælt. Persontransportarbejdet med cykel inklusive knallert30 har været faldende frem til 2001, hvor udviklingen vendte. I forhold til 1990 er transport på cykel/knallert30 gået tilbage med 27 pct.

Transportmønster for personer på 10-84 år

Persontransportmønstret i 2003 belyses med udgangspunkt i rejsevaneundersøgelsen, som baserer sig på interview af personer i alderen 10-84 år.

Figur 19. Fordeling af transportarbejdet på transportmåde. 2003



Kilde: Danmarks Transportforskning

Transportarbejdet næsten ens på hverdage og i weekenderne

Transportarbejdet pr. person pr. dag var i 2003 næsten det samme på en gennemsnitlig hverdag som i en gennemsnitlig weekend, hhv. 37,3 km og 38,1 km. Forskellen på hverdag og weekend er, at der er færre men længere ture i weekenden i forhold til på hverdage. På hverdage er det gennemsnitlige antal ture pr. person 3,0 mod 2,3 i weekenden.

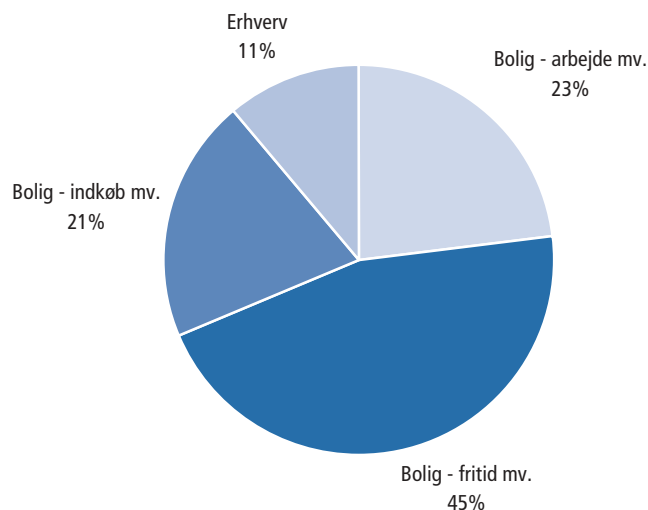
Turlængde og transportmåde

Fordelingen af hverdagens og weekendernes transportarbejde på transportmåder er ikke ens.

Til hverdag udføres 63 pct. af transportarbejdet som fører af bil, mens transporten med bus og tog står for 16 pct., transporten som passager i bil står for 14 pct. og cykelturene for 4 pct.

I weekenderne er der færre biler, men de er fyldt mere op. 52 pct. af transportarbejdet udføres som fører af bil, mens transporten som passager står for 30 pct. Tog og bus udfører 11 pct. af weekendernes transportarbejde.

Figur 20. Transportarbejdet fordelt efter formål. 2003



Kilde: Danmarks Transportforskning

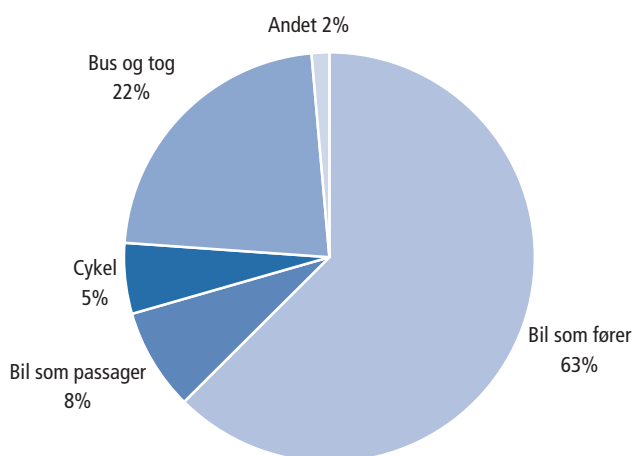
Turenes formål Det daglige transportarbejde i forbindelse med bolig-arbejde (hverdag og weekend) udgjorde i 2003 i gennemsnit 8,7 km. Det svarede til 23 pct. af det samlede transportarbejde.

Transportarbejdet i forbindelse med bolig-fritid mv. var i gennemsnit 17,1 km (45 pct. af transportarbejdet), mens bolig-indkøb med 7,7 km (21 pct. af transportarbejdet) og erhvervskørsel med 4,1 km (11 pct. af transportarbejdet) udgør de øvrige kategorier.

Transportformålenes udførelse Bilen er til alle formål det dominerende transportmiddel hvad enten transportarbejdet udføres som fører eller passager.

Bolig-arbejde Transporten bolig-arbejde er det formål, som er mindst domineret af bilen med 71 pct., mens bus og tog står for 22 pct. og cyklen for 5 pct.

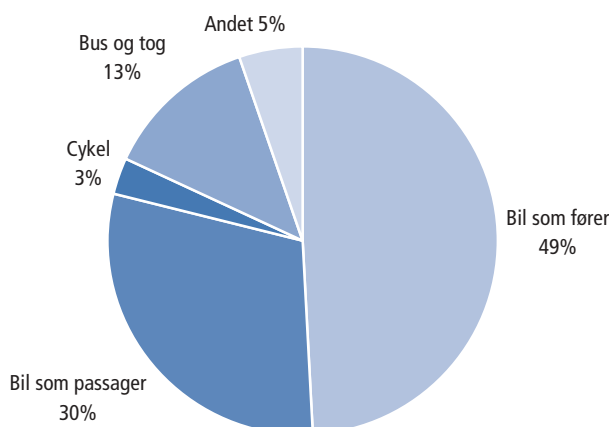
Figur 21. Transporten bolig-arbejde fordelt på transportmiddel. 2003



Kilde: Danmarks Transportforskning

Bolig-fritid Bilen dominerer også transporten bolig-fritid med 79 pct., og heraf 30 pct. som passagertransport. Bus og tog står for 13 pct. og cyklen for 3 pct.

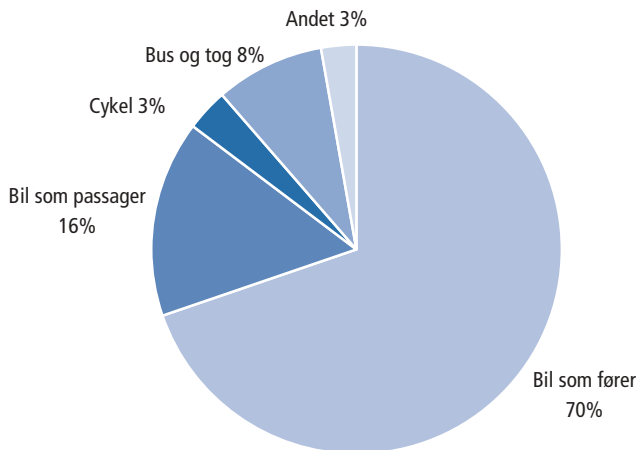
Figur 22. Transporten bolig-fritid fordelt på transportmiddel. 2003



Kilde: Danmarks Transportforskning

Bolig-indkøb mv. Ingen indkøb uden bil. 86 pct. af transporten bolig-indkøb udføres af vha. bilen, enten som fører eller som passager. Bus og tog står for 8 pct. og cyklen for 3 pct.

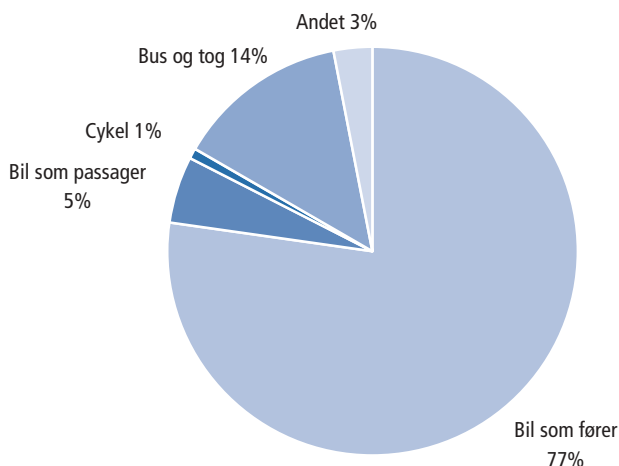
Figur 23. Transporten bolig-indkøb fordelt på transportmiddel. 2003



Kilde: Danmarks Transportforskning

Erhverv Transporten i forbindelse med erhvervsudøvelsen er også fuldstændig domineret af bilen med 82 pct., mens bus og tog står for 14 pct. og cyklen for 1 pct.

Figur 24. Transport ved erhvervsudøvelsen fordelt på transportmiddel. 2003



Kilde: Danmarks Transportforskning

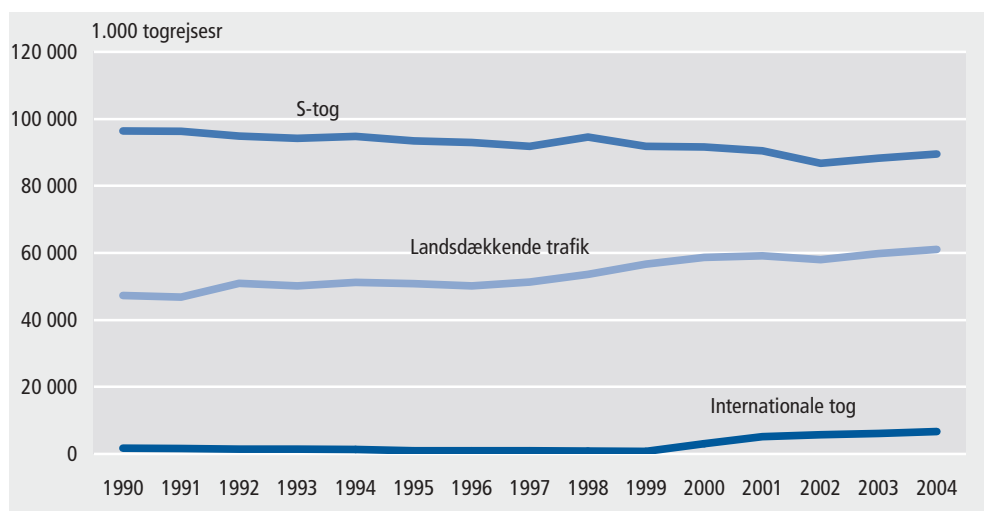
Persontransport med tog

Flere togrejser Gennem de seneste år har antallet af togrejser på Banedanmarks landsdækkende net været voksende. I 2004 blev der foretaget 61 mio. rejser, 29 pct. flere end i 1990. Stigningen har især fundet sted efter 1997, hvor Storebæltsforbindelsen for jernbanetrafik blev åbnet. Der har dog også været markante stigninger for rejser med regionale tog på Banedanmarks net, bl.a. som konsekvens af hyppigere afgange og hurtigere tog.

Færre S-togspassagerer frem til 2002 S-tog har derimod haft faldende passagertal frem til 2002, formentlig som følge af de omfattende anlægsarbejder med Ringbanen, tunnelen ved Nørreport Station og dobbeltsporet mellem Ballerup og Frederikssund. I de følgende år har der været en mindre fremgang.

Metro åbnede i 2002 Metroen, der åbnede 19. oktober 2002, havde 20 mio. passagerer i 2003 og 34 mio. i 2004. Væksten i 2004 skyldes især åbningen af strækningen Frederiksberg-Vanløse i oktober 2003.

Figur 25. Rejser med tog



6 mio. togrejser
over Øresund

Stigningen i antal togpassagerer med internationale tog er ligeledes fortsat. Største-
parten af fremgangen hænger sammen med åbningen af Øresundsbroen i 2000. I
2004 var der 5,8 mio. togrejser over Øresundsbroen.

På de regionale jernbaner (de tidligere privatbaner) har antal rejser stort set ligget
omkring 11-12 mio. rejser om året siden 1990.

Person-
transportarbejdet
med fjerntog er øget

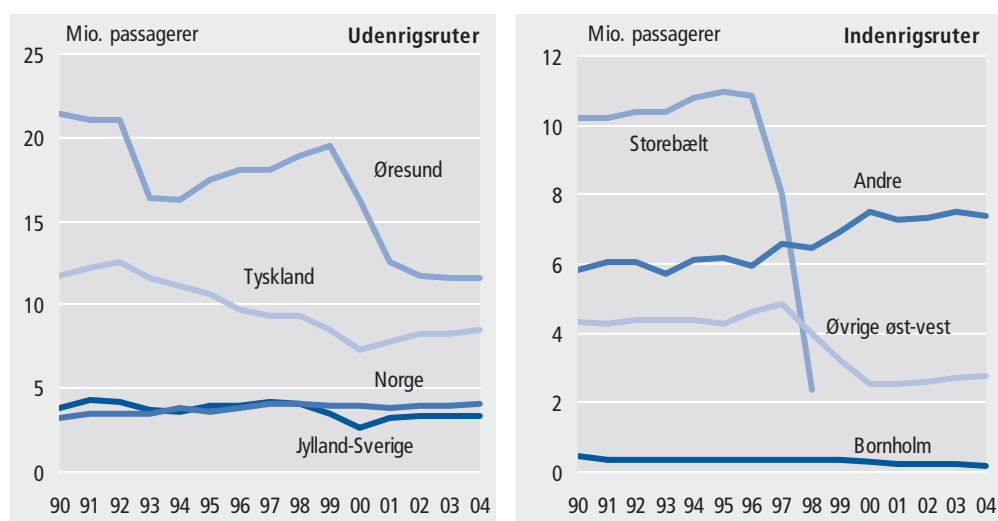
Persontransportarbejdet med tog steg med 20 pct. fra 1990 til 2004 til i alt 6,1 mia.
personkm. Væksten skyldes overvejende flere togrejser på det landsdækkende net
efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

Persontransport med passagerskib og færge

Flere indenlandske
passagerer frem til 1996

Frem til 1996 har der været en lille stigning i antallet af overførte passagerer på de
indenlandske ruter med passagerskibe og færger. Passagertallet lå i 1996 på knap 22
mio., 1 mio. højere end i 1990.

Figur 26. Passagerer med passagerskib og færge



Fald fra 1997
pga. Storebæltbroen

Som følge af åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt i maj 1997
faldt antal indenrigs passagerer til 20 mio. i 1997. Nedlæggelsen af Storebæltstruterne
efter åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt i juni 1998 reducerede

yderligere antallet af passagerer til 13 mio. i 1998. Herefter har indenrigsruternes passagertal ligget omkring 10 mio.

Færre øst-vest passagerer på de resterende ruter

Efter lukningen af Storebæltsruterne er antallet af passager på de øvrige ruter mellem Øst- og Vestdanmark: Kalundborg-Århus, Sjællands Odde-Ebeltoft, Sjællands Odde-Århus og Tårs-Spodsbjerg, også faldet, nemlig fra 5 mio. i 1997 til 3 mio. i 2004.

På de øvrige indenrigs passager- og færgeruter er antal passagerer steget fra 6 mio. i 1990 til 7 mio. i 2004.

Udenrigsruterne

Udenrigsruterne domineres af trafikken over Øresund og af trafikken mellem Danmark og Tyskland, som i 2004 transporterede hhv. 42 og 31 pct. af passagererne.

Øresundsbroen næsten halverede antal passagerer

Øresundsruterne var i begyndelsen af 90'erne mærket af færre 1-dagsrejsende fra Sverige efter den svenske devaluering. Fra 1995 steg passagerantallet igen til 19,5 mio. i 1999; men efter åbningen af Øresundsbroen i juli 2000 er antal passagerer på øresundsruterne næsten halveret, jf. figur 26.

Færre passagerer på Tysklandsruterne

Tysklandsruterne har haft fald i persontrafikken frem til 2001, hvor udviklingen synes at have vendt. I 2004 blev der overført 8,5 mio. mod 11,7 mio. passagerer i 1990.

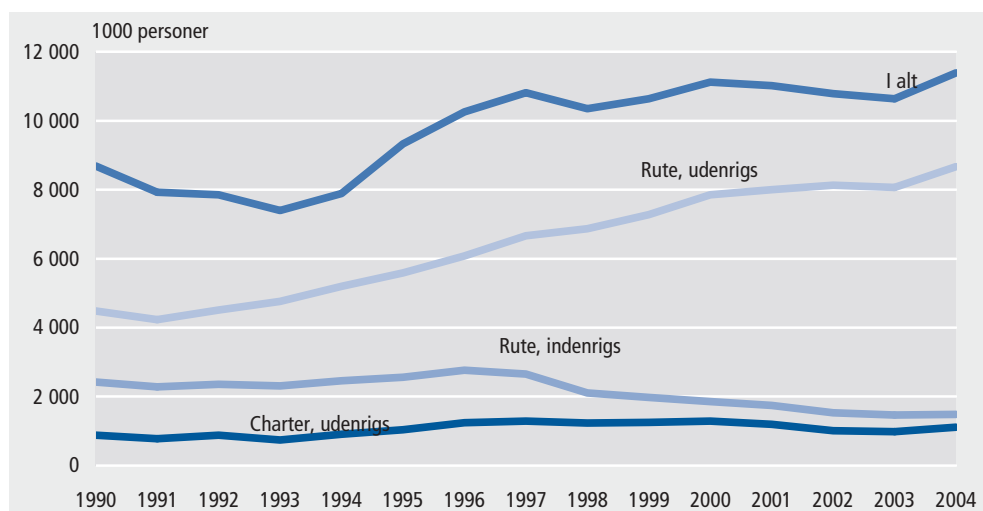
I 2004 var persontransportarbejdet med passagerskibe og færger på 2,0 mia. personkm. En ottendedel heraf var på indenrigsruterne.

Passagertrafikken på danske lufthavne

Markant flere flypassagerer

Antal afrejsende flypassagerer fra danske lufthavne har efter et markant fald i begyndelsen af 1990'erne som reaktion på Gulfkrigen stort set været voksende siden. Passagerer med udenrigsfly har været støt stigende siden 1992 med en kortere opbremsning i 2002, der formentlig skyldes krigen i Irak, frygt for terrorisme og SARS. Derimod førte åbningen af den faste forbindelse over Storebælt i 1997 til en halvering af antal indenrigsrejserne med fly. Den faldende udvikling for rejsende med indenrigsfly synes dog at være fladet ud i 2004.

Figur 27. Afrejsende flypassagerer



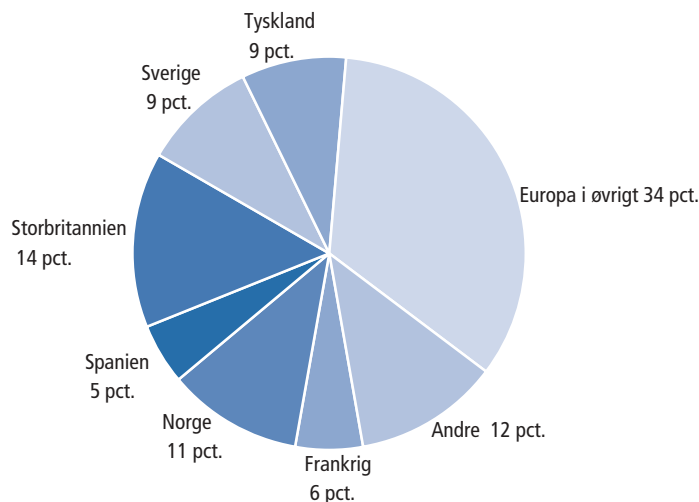
11,4 mio. afrejsende flypassagerer

I 2004 havde de større, offentlige, betjente danske lufthavne i alt 11,4 mio. afrejsende passagerer, 31 pct. mere end i 1990 og det højest opgjorte nogensinde. Heraf var 8,7 mio. med fly i international rutetrafik og 1,1 mio. med fly i international chartertrafik. Resten var stort set med indenlandske rutefly.

*Udenrigstrafikken
gik især fra København*

Udenrigstrafikken domineres af Københavns Lufthavn, som i 2004 havde 93 pct. af de i alt 8,7 mio. afrejsende udenrigspassagerer med rutefly og 59 pct. af de i alt 1,1 mio. afrejsende passagerer med charterfly. Hovedparten af de øvrige udenrigspassagerer rejste fra Billund Lufthavn.

Figur 28. Afrejsende udenrigsflypassagerer efter afrejse eller destinationsland. 2004



*Flest rejser
til europæiske lande*

De fleste udenrigsrejser går mellem Danmark og andre europæiske lande, når rejserne opgøres som rejser med samme fly(nummer) inkl. eventuelle mellemlandinger. Kun 12 pct. er til eller fra lande uden for Europa. Den lille andel af interkontinentale rejser skyldes, at der på længere flyrejser ofte skiftes fly i udenlandsk lufthavn.

*Indenrigstrafikken
går til og fra København*

Størstedelen af indenrigspassagererne tog med rutefly, og næsten alle indenrigs flyrejser gik mellem København og provinsen. Lufthavnene i Aalborg og Århus er de mest benyttede provinslufthavne.

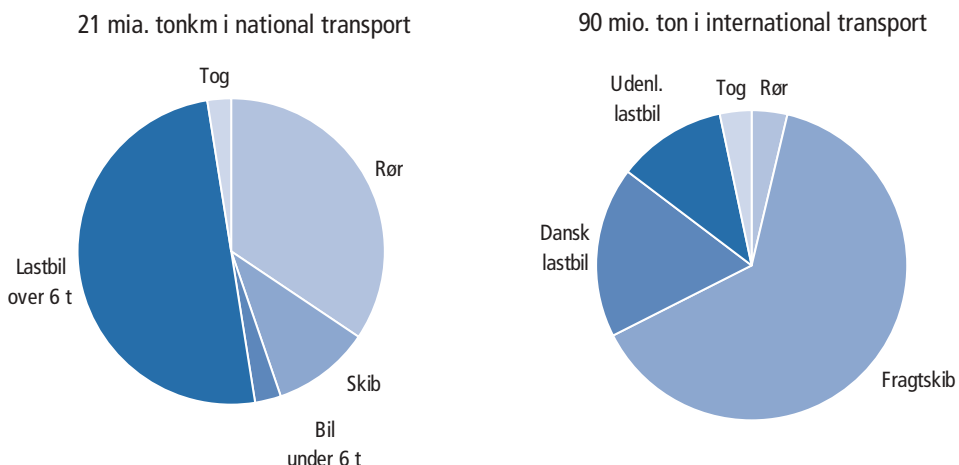
5. Godstransport

Godstransport efter transportmåde

*Øget indenlandsk
transportarbejde ...*

I 2004 blev der udført et godstransportarbejde på næsten 21 mia. tonkm ved national transport mellem danske på- og aflæsningssteder, 6 mia. tonkm mere end i 1990.

Figur 29. Godstransport efter transportmåde. 2004



- ... pga. mere rørtransport Stigningen skyldes overvejende en markant vækst i rørtransport af olie og naturgas, som i 2004 udgjorde lidt over en tredjedel af det samlede nationale transportarbejde.
- Lastbil mest brugt ved indenlandsk transport Lastbilen er det dominerende transportmiddel i den indenlandske godstransport. I 2004 blev halvdelen af transportarbejdet udført med lastbil, jf. figur 29. Fraregnes transport i rørledninger, dækkede lastbilerne godt tre fjerdedele af det samlede nationale transportarbejde.
- Skib dominerer ved transport over grænsen Ved godstransport mellem Danmark og udlandet er søtransporten den dominerende transportform. I 2004 blev der fragtet 90 mio. ton gods mellem Danmark og udlandet. Heraf var tæt ved 2/3 med fragtskib og resten stort set med lastbil, jf. figur 29. Transporten med lastbil mellem Danmark og udlandet foregik for det meste med dansk lastbil, som i 2003 havde en markedsandel på 59 pct.

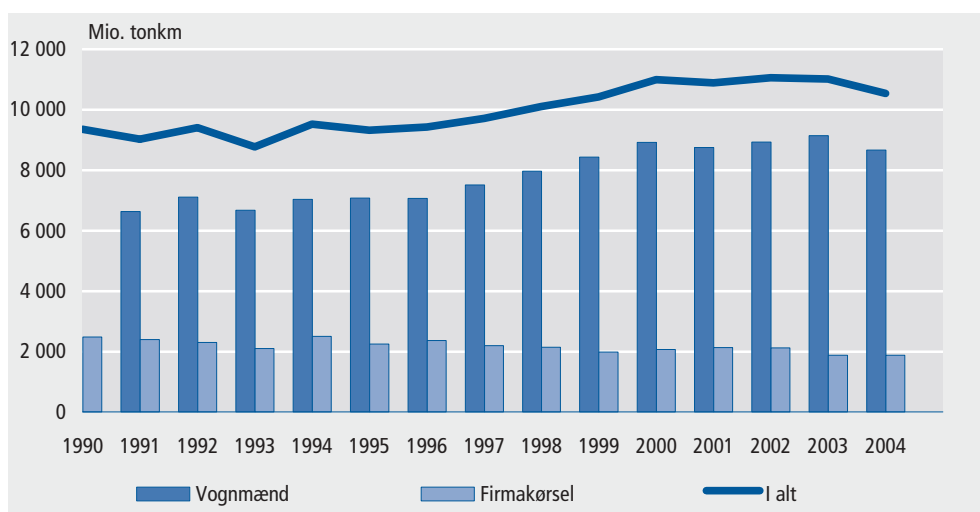
Godstransport med lastbil

- Liberalisering af EU-markedet gav fremgang for international vejgodstransport Transportarbejdet ved godstransport med danske lastbiler over 6 ton totalvægt lå i 2004 på over 23 mia. tonkm mod godt 18 mia. i 1990. Mens der stort set har været jævn vækst for national transport har der navnlig i begyndelsen af 90'erne været større fremgang for international godstransport, der har udnyttet liberaliseringen af EU-markedet efter bortfald af kvoteordningen og indførelse af fri adgang til cabotagekørsel i medlemslandene. Gennem de seneste 10 år har lidt over halvdelen af transportarbejdet med dansk lastbil været udført ved international transport. Målt efter den pålæssede godsmængde er national godstransport dog dominerende med omkring ni tiendedele af den fragtede godsmængde.

National vejgodstransport

- Stagnation i transportarbejdet efter 2000 Transportarbejdet ved national godstransport med dansk lastbil stagnerede i begyndelsen af 90'erne, bl.a. som følge af afmatningen inden for boligbyggeriet. Efter 1995 har der igen været jævn vækst frem til 2000, hvor transportarbejdet fladede ud omkring 11,0 mia. tonkm om året, bl.a. som konsekvens af den afdæmpede vækst i privatforbruget, jf. figur 30.

Figur 30. Transportarbejde ved national kørsel med dansk lastbil



- Øget andel med vognmandskørsel Vognmændenes andel af transportarbejdet er øget siden 1990. Stigningen i transportarbejdet i sidste halvdel af 90'erne har således stort set udelukkende fundet sted inden for vognmandskørsel, dvs. kørsel mod betaling, mens transportarbejdet ved firmakørsel, dvs. kørsel for egen regning, har været vigende siden 1990. I 2004

udførte vognmandsvirksomhederne 82 pct. af det samlede nationale transportarbejde med lastbiler mod 73 pct. i 1990.

Samme udvikling for godsmængden

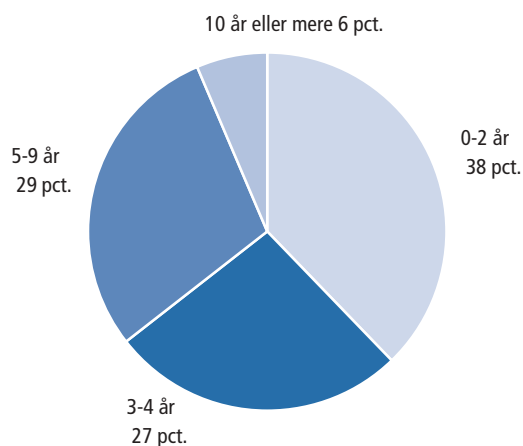
Udviklingen i den transporterede godsmængde har i stort omfang været den samme som for transportarbejdet. Dog viser afmatningen for bygge- og anlægsvirksomhed sig ved et forholdsvis større fald i den transporterede godsmængde, fordi transport af byggematerialer og jord, sten, sand og grus fortrinsvis sker over mindre afstande. Den transporterede godsmængde har siden 1990 ligget mellem 175 mio. ton (1993) og 207 mio. ton (2000). Hovedparten af godset, 79 pct. i 2004 mod 70 pct. i 1990, blev fragtet i vognmandskørsel.

Mere gods med vognstog

En større del af transporterne sker nu med vognstog. I 2004 blev 71 pct. af godset fragtet med vognstog mod 58 pct. i 1990. Hvor der tidligere især kørtes med påhængsvognstog, er sættevognstog nu lige så hyppige.

Sættevognstog anvendes noget mere end påhængsvognstog på længere strækninger og får derfor en større andel af det samlede transportarbejde. I 2004 blev 48 pct. af det samlede transportarbejde udført med sættevognstog. For påhængsvognstog var andelen på 34 pct. og for solovogne 19 pct.

Figur 31. Nationalt transportarbejde efter bilens alder. 2004



64 pct. med køretøjer under 5 år

I 2004 foregik tæt ved to tredjedele af det nationale transportarbejde på vej med lastbiler eller trækere, som var under 5 år gamle. Kun 6 pct. af transportarbejdet var med biler, der var 10 år eller ældre, jf. figur 31.

Mest lokal transport

Det meste gods i national transport flyttes lokalt inden for samme amt, og transport over amtsgrænsen går typisk til et naboamt. Kun en mindre del af godset flyttes mellem landsdelene. I 2004 aflæssedes således 94 pct. af de i Jylland pålæssede godsmængder også i Jylland. For Sjælland mv. drejede det sig om 95 pct. og for Fyn 74 pct.

Transport over Storebælt eller Kattegat udgør 4 pct.

4 pct. af de transporterede godsmængder krydsede Storebælt eller Kattegat i 2004 mod 3 pct. i 1990. 59 pct. af disse godsmængder blev transporteret fra det vestlige til det østlige Danmark, mens 41 pct. kørte den modsatte vej.

Turlængden er steget markant

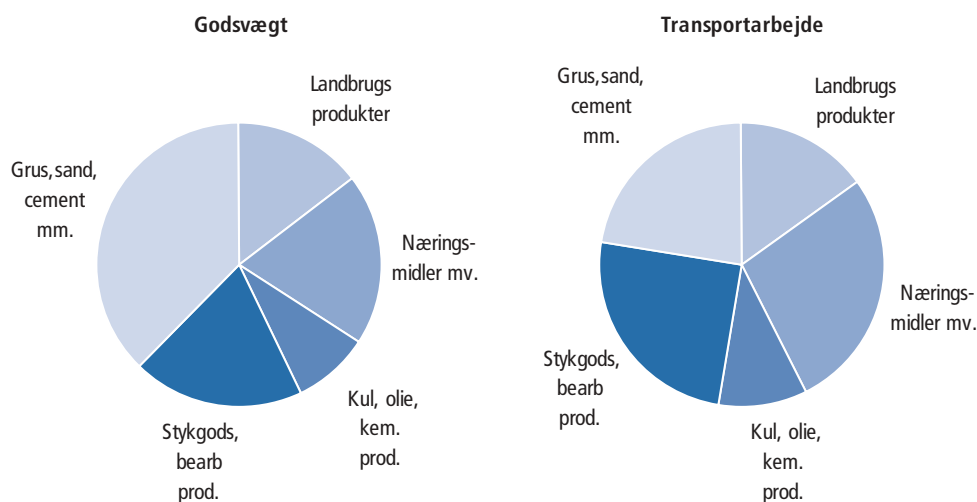
Den gennemsnitlige turlængde har været stigende, bl.a. som følge af den øgede specialisering og centralisering af produktionen. Den gennemsnitlige turlængde ved kørsel med læs var på 81 km i 2004 mod 56 km i 1990.

2/5 af godset var grus, jord, sten, sand, cement, mursten mv.

Omkring to femtedele af den samlede transporterede godsmængde var grus, sand, jord og sten samt salt og cement, mursten mv. Det er gods, som overvejende transporteres i vognmandskørsel over forholdsvis korte afstande. Transportarbejdet

udgjorde derfor kun omkring en fjerdedel af det samlede transportarbejde. Gods til bygge- og anlægsindustrien svinger med konjunkturerne og influerer på grund af sin store andel af godset på omfanget af den samlede transport med lastbil.

Figur 32. National transport af varegrupper. 2004



2/5 af godset var næringsmidler mv. og stykgods mv.

En femtedel af godset var næringsmidler og foder, som pga. gennemsnitligt længere transportafstande udgjorde en fjerdedel af transportarbejdet. Tilsvarende dækkede stykgods, halvfabrikata mv. en femtedel af godset, men en fjerdedel af transportarbejdet, jf. figur 32.

Kapacitetsudnyttelsen er faldet siden 1990

Den samlede kapacitetsudnyttelse, målt som udnyttelsen af det maksimalt mulige transportarbejde på de kørte ture, er for 2004 opgjort til 38 pct., det samme som året før. Udnyttelsen afhænger bl.a. af omfanget af kørsel uden læs. Ses alene på ture med læs, øges udnyttelsesgraden til 47 pct. Kapacitetsudnyttelsen har været svagt faldende over de seneste 15 år. I 1990 lå udnyttelsen på 55 pct. for kørsel med læs. Den faldende kapacitetsudnyttelse skyldes bl.a., at køretøjerne gennemsnitligt er blevet større og at den øgede specialisering og centralisering af produktionen fører til længere transportafstande.

1/4 af turene var uden læs

En fjerdedel af turene var uden læs (28 pct. i 2004). Andelen varierer bl.a. med omfanget af kørsel med grus, sand, jord og sten samt salt, hvor der som hovedregel ikke er mulighed for returkørsel med læs.

4 pct. af turene var med farligt gods

I 2004 var der farligt gods på 4 pct. af turene med læs. Der blev i alt pålæsset 10 mio. ton farligt gods, svarende til 5 pct. af det samlede gods i national transport. Det farlige gods bestod typisk af brandfarlige, flydende stoffer, såsom benzin mv., der i 2004 udgjorde 84 pct. af det farlige gods.

Udenlandske biler dækkede 1 pct. af den indenlandske transport

Udenlandske lastbiler fra EU-lande og Norge har adgang til at udføre indenlandsk transportarbejde i Danmark, den såkaldte cabotagekørsel. I 2003 blev 1 pct. af det samlede indenlandske transportarbejde med lastbil foretaget med udenlandske lastbiler, som overvejende var indregistrerede i Tyskland, Luxembourg og Holland.

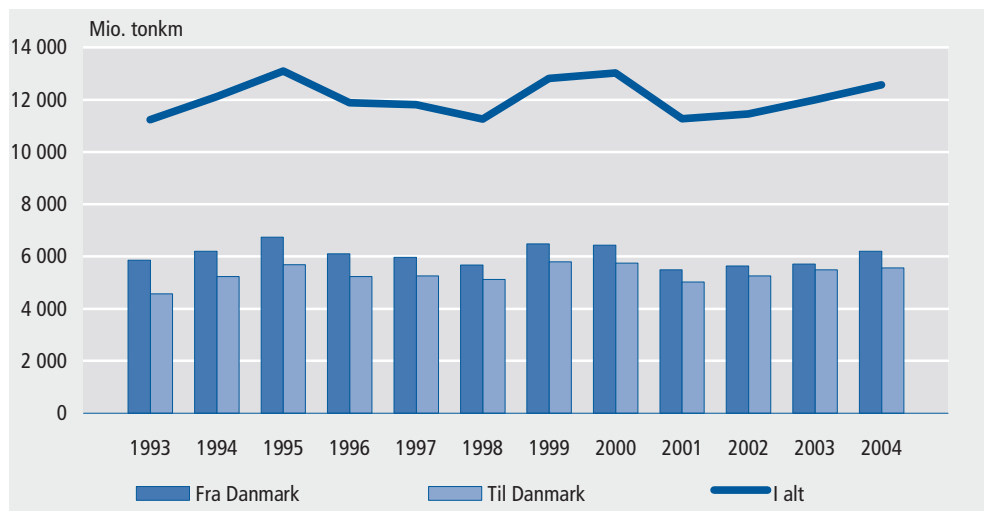
International vejgodstransport

På ny vækst i transportarbejdet efter 2001

Transportarbejdet ved international vejgodstransport med danske lastbiler har svinget mellem 11 og 13 mia. tonkm i de seneste år. I 2000 toppede det med 13 mia. tonkm, faldt derpå til godt 11 mia. i 2001, hvorefter det igen har været stigende, jf. figur 33.

Udviklingen i im- og eksportkørslen har fulgt samme mønster. Transportarbejdet ved kørsel fra Danmark til udlandet udgjorde 49 pct. af det samlede transportarbejde ved international transport med lastbil i 2004, og ved kørsel fra udlandet til Danmark lå det på 45 pct. Resten af den internationale vejgodstransport med dansk lastbil består af tredjelandskørsel, dvs. kørsel mellem to udlande (4 pct. i 2004), og cabotagekørsel, der er transport mellem to steder i samme udland (2 pct. i 2004).

Figur 33. Transportarbejde ved international transport med dansk lastbil



Stort set kun vognmandskørsel

Så godt som alt transportarbejdet ved international godskørsel foregår ved vognmandskørsel. Firmakørselns andel ligger under 1 pct.

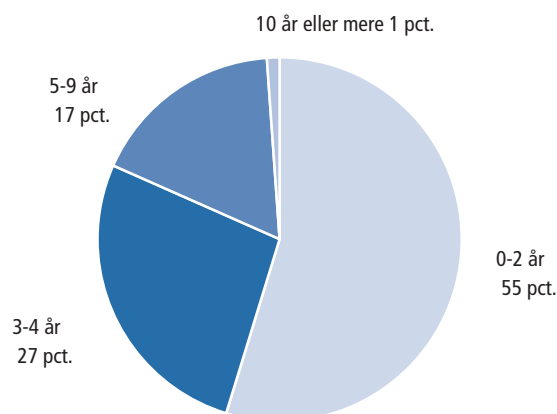
17 mio. ton gods, overvejende med sættevognstog

I 2004 blev der fragtet 17,0 mio. ton gods ved international kørsel med danske lastbiler. Transporten foregår overvejende med større vognstog. 86 pct. af godset blev således fragtet med sættevognstog og resten stort set udelukkende med påhængsvognstog.

Forholdsvis nye biler

De benyttede trækere og lastbiler er af forholdsvis nyere dato. 82 pct. af transportarbejdet blev således udført med lastbiler eller trækere, som var under 5 år gamle, og 55 pct. med biler, der var under 3 år gamle.

Figur 34. Transportarbejde efter bilens alder. 2004



Kun 1 pct. af transportarbejdet blev udført med lastbiler eller trækere, der var 10 år eller ældre.

Især gods til og fra Tyskland, Sverige Frankrig, Italien og Norge

Godstransporten mellem Danmark og udlandet gik hovedsagelig til og fra Tyskland, Sverige, Norge, Frankrig og Italien. I 2004 dækkede transporter mellem Danmark og de 5 lande hhv. 87 pct. af godsmængden og 78 pct. af transportarbejdet ved kørsel med dansk lastbil mellem Danmark og udlandet. Tredjelandskørsel, dvs. kørsel mellem to udlande, foregik især med Tyskland eller Sverige som på- eller aflæsningsland, og cabotagekørslen foregik især i Tyskland og Sverige.

Gods i container/veksellad

I 2004 var 13 pct. af godset fra Danmark til udlandet og 10 pct. af godset fra udlandet til Danmark lastet i containere eller veksellad. Disse lasttyper dækkede 6 pct. af det samlede transportarbejde.

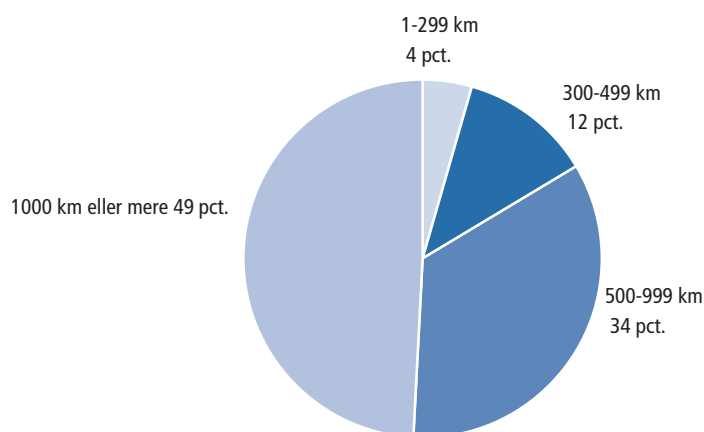
Kørselsdistance

Den gennemsnitlige turlængde ved kørsel med læs var i 2004 på 731 km. 57 pct. af turene med læs var på 500 km eller mere og 23 pct. var på mindst 1.000 km. For det transporterede gods er fordelingen efter turlængde nogenlunde tilsvarende. Transportarbejdet derimod er koncentreret på de længere ture. Halvdelen af transportarbejdet udføres således på ture på 1000 km eller længere, jf. figur 35.

Kapacitetsudnyttelse på 58 pct.

Kapacitetsudnyttelsen har været faldende i de senere år. I 1990'erne lå udnyttelsesgraden omkring 63 pct., men efter 2000 ligger kapacitetsudnyttelsen ved kørsel med læs 5 procentpoint lavere.

Figur 35. Transportarbejdet ved international kørsel med dansk lastbil efter turlængde. 2004



Udenlandske lastbiler havde 41 pct. af transporten mellem Danmark og udlandet.

En betydelig del af godstransport med lastbil mellem Danmark og udlandet foregår med køretøjer, der er indregistrerede i udlandet. I 2003 dækkede de udenlandske lastbiler 41 pct. af transportarbejdet med lastbil mellem Danmark og udlandet mod en andel på 28 pct. i 1998. De danske lastbilers markedsandel er størst ved transporter til udlandet, 66 pct. (77 pct. i 1998), mod 53 pct. ved kørsel til Danmark (67 pct. i 1998). Transport med tyske og hollandske lastbiler dækkede godt halvdelen af kørslen med udenlandske lastbiler.

Godstransport med tog

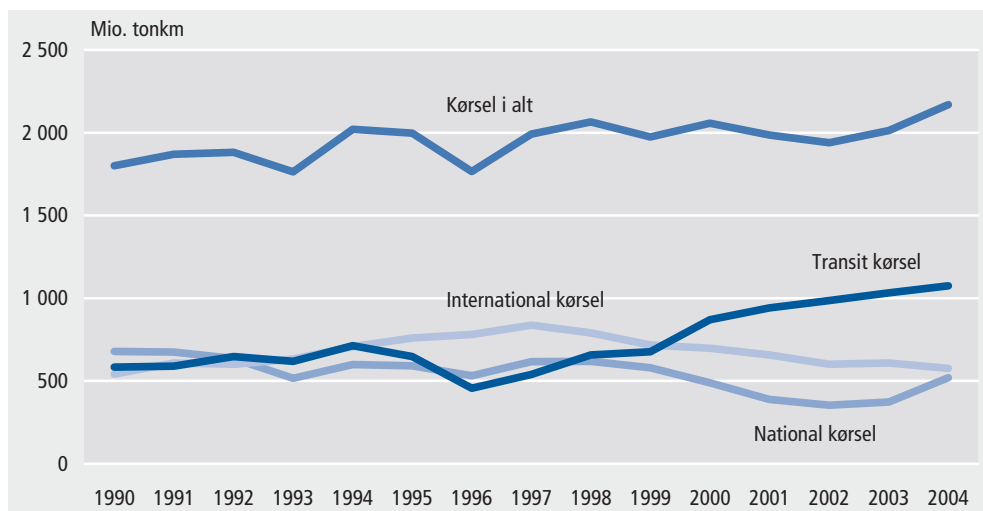
Svagt stigende godstransport

Godstransport med tog har trods fluktuationer været svagt stigende siden 1990. Transportarbejdet lå i 2004 på 2,2 mia. tonkm mod 1,8 mia. i 1990. Væksten er overvejende sket for godstransport i transit gennem Danmark, som næsten er fordoblet siden 1990 og nu dækker halvdelen af transportarbejdet med tog i Danmark.

Mere transitkørsel

Fremgangen for transitgods skyldes navnlig åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Det har forøget kørestrækningen med omkring 100 km for transitgods mellem Sverige og Tyskland, fordi godstogene kører over Padborg mod tidligere over Rødby Færgehavn. Derudover har større godsmængde i transit fra 2000 også bidraget til væksten.

Figur 36. Godstransportarbejde med tog



International godstransport med tog mellem Danmark og udlandet har efter en fremgang i sidste halvdel af 90'erne været vigende i de seneste år og omfatter nu som i 1990 omkring 30 pct. af transportarbejdet med tog. Den nationale godstransport med tog har stort set været faldende siden 1990. Fra 2003 har der dog igen været fremgang. Den indenlandske transport med tog dækker nu over en femtedel af transportarbejdet med tog.

Godsmængderne i togtransport har efter et opsving i den internationale kørsel i begyndelsen af 90'erne stort set været vigende siden.

Gods i national transport går især over Storebælt

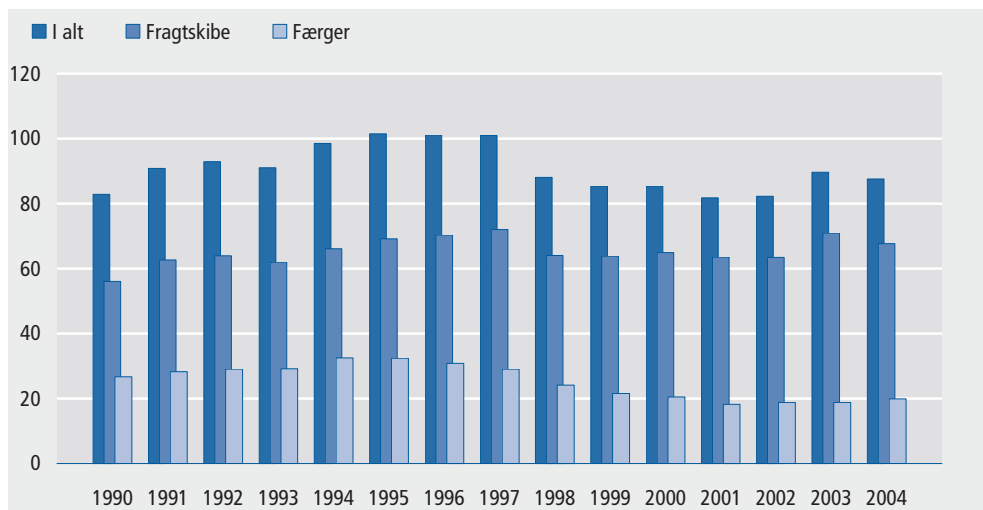
I den indenlandske godstransport transporteres hovedparten af godset over Storebælt, dvs. mellem Sjælland mv. og Fyn/Jylland. Resten bliver stort set kørt mellem stationer, der ligger vest for Storebælt. Den internationale godstransport går især mellem Danmark og Tyskland, Sverige og Italien.

Godstransport med skib over danske havne

Faste forbindelser førte til fald i skibstransporten

Godstransport med skib over dansk havn har været stigende i den første halvdel af 90'erne, men efter åbningen af de faste forbindelser over Storebælt i 1997/98 og Øresund i 1999 faldt godsomsætningen. Samtidig har mindre kulimport i 1998-2002 påvirket mængden af gods med fragtskibe.

Figur 37. Godstransport over danske havne. Mio. ton



Godstransport mellem danske og udenlandske havne

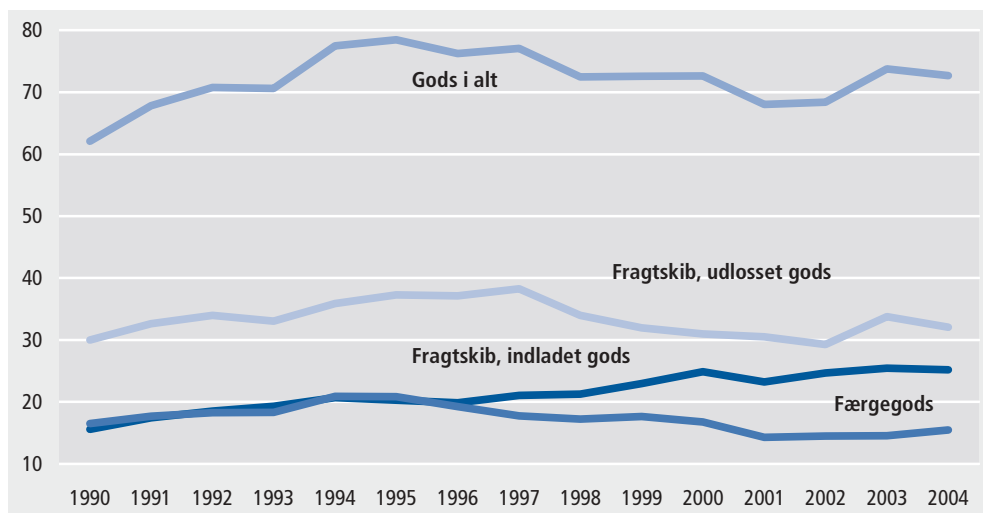
Stigning for skibsgods mellem Danmark og udlandet

Godsmængden i søtransport mellem Danmark og udlandet har været jævnt stigende fra 62 mio. ton i 1990 til 1995, hvor den toppede med 78 mio. ton. Herefter vendte udviklingen, og godsmængden faldt til 68 mio. ton i 2001, hvorpå der igen var stigning, jf. figur 38.

Vækst for fragtskibsgods afbrudt af fald i kulimport

Hovedparten af skibsgodset i udenrigstrafik transporteres med fragtskibe. Andelen har været stigende fra 73 pct. i 1990 til 79 pct. i 2004. Udviklingen skyldes en jævnt stigende mængde indladet gods til udlandet samt vækst i det udlossede gods til udlandet frem til 1998, hvor der indtrådte et fald i kulimporten frem til 2003.

Figur 38. Godstransport med skib mellem Danmark og udlandet. Mio. ton



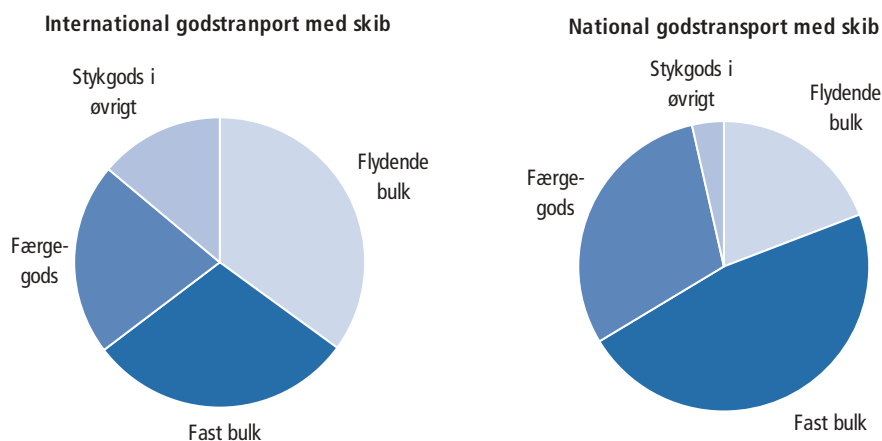
Transport med færge faldt efter 1995

Godstransport med færge mellem Danmark og udlandet har været støt stigende frem til 1995/1996. Herefter er udviklingen vendt, dels som følge af omlægningen af jernbanetransporten over Rødby-Puttgarden, så den nu går over Storebælt og Padborg, dels fordi Øresundsbroen har overtaget en stor del af godstransporten til og fra Sverige.

Udenrigs søtransport på 73 mio. ton

I 2004 blev der fragtet 72,7 mio. ton gods med skib mellem danske og udenlandske havne. Det er 17 pct. mere end i 1990. 56 pct. af godsomsætningen med udlandet var importeret gods, og 44 pct. var gods til udlandet.

Figur 39. Godstransport efter godsart. 2004



65 pct. bulk ... Hovedparten af det ekspederede gods fra og til udlandet var bulk gods (styrtegods). I 2004 udgjorde flydende bulk 35 pct. af godsomsætningen. Det var især råolie og mineralske olieprodukter. 30 pct. var fast bulk, især kul, sten, sand og grus og foderstoffer. Resten, 35 pct. i 2004, var stykgods. Heraf var de 60 pct. færgegods og 25 pct. gods i containere og ro-ro-enheder i øvrigt, jf. figur 39.

10 pct. med dansk skib For de 21 større havne kan fragtskibsgodset fordeles efter skibets flag. I 2004 blev kun 10 pct. af fragtskibsgodset mellem de større danske havne og udlandet transporteret med danske skibe.

91 pct. af godset kan fordeles på lande 91 pct. af havnenes godsomsætning med udlandet i 2004 kan fordeles efter modtager- og afsendelseslande. Det udlossede gods fra udlandet kom især fra Norge (22 pct.), Sverige (19 pct.), Tyskland (13 pct.), Baltikum (9 pct.) og Mellem- og Sydamerika (8 pct.). Det indladede gods til udlandet gik især til Sverige (34 pct.), Tyskland (18 pct.), UK (8 pct.), Norge (7 pct.), Holland (7 pct.) og Finland (7 pct.).

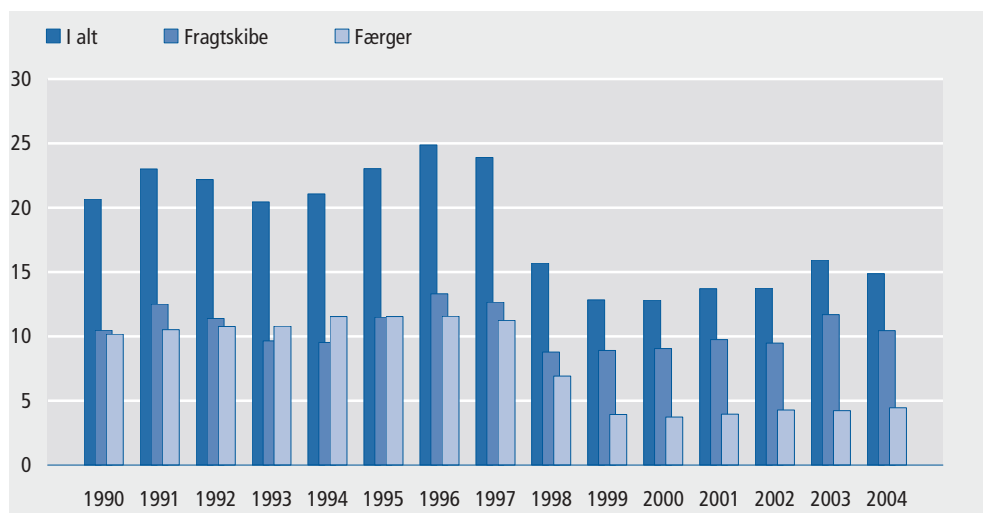
Godstransport mellem danske havne

Halvering af færgegodset Udviklingen i den indenlandske godstransport med skib siden 1990 er i stort omfang præget af åbningerne af den faste forbindelse over Storebælt i 1997/98. Den indenlandske færgetransport af gods er således mere end halveret fra 10,2 mio. ton i 1990 til 4,4 mio. ton i 2004.

Mindre transport af kul Fragtskibsfarten har i perioden ligget mellem 9 og 13 mio. ton gods. Udsvingene skyldes dels mindre kulimport i 1998-2002 og dermed mindre indenlandsk transport af kul fra Enstedværkets Havn, dels lukningen af Gulf-raffinaderiet i Skælskør i 1998.

Indenlandsk søtransport på 15 mio. ton I 2004 blev der fragtet 14,9 mio. ton gods mellem danske havne inkl. transporter mellem danske havne og danske søområder. Det er 5,8 mio. ton eller 28 pct. mindre end i 1990 og 10,0 mio. ton eller 40 pct. mindre end i 1996, året før åbningen af Storebæltsforbindelsen.

Figur 40. Indenlandsk godstransport med skib. Mio. ton



66 pct. bulk gods Hovedparten af den indenlandske skibstransport bestod af bulk (styrtegods). Fast bulk udgjorde 47 pct. af den indenlandske godsomsætning i 2004. Størstedelen heraf, 78 pct. i 2004, var kul og sten, sand og grus. Flydende bulk dækkede 19 pct. af den indenlandske godsomsætning. Det bestod især af mineralske olieprodukter og råolie. Resten, 34 pct. i 2004, var stykgods, der overvejende var færgegods, 89 pct. i 2004.

48 pct. med dansk skib For de større havne kan fragtskibsgodset fordeles efter skibets flag. I modsætning til udenrigstransporterne foregår indenrigstransporterne i større omfang med danske

skibe. I 2004 blev 48 pct. af fragtskibsgodset mellem de danske havne transporteret med danske skibe.

Godstransport med fly

Indenrigsfragt reduceret efter Storebæltsbroen

Danske lufthavne ekspederede omkring 115.000 ton gods i 2004, når bortses fra gods omladet til eller fra andre fly. Godsmængden har stort set været stigende gennem 90'erne, men har herefter været svagt faldende, navnlig fordi Storebæltsforbindelsen næsten har udkonkurreret transport med indenrigsfly.

Mest gods til og fra Københavns lufthavn

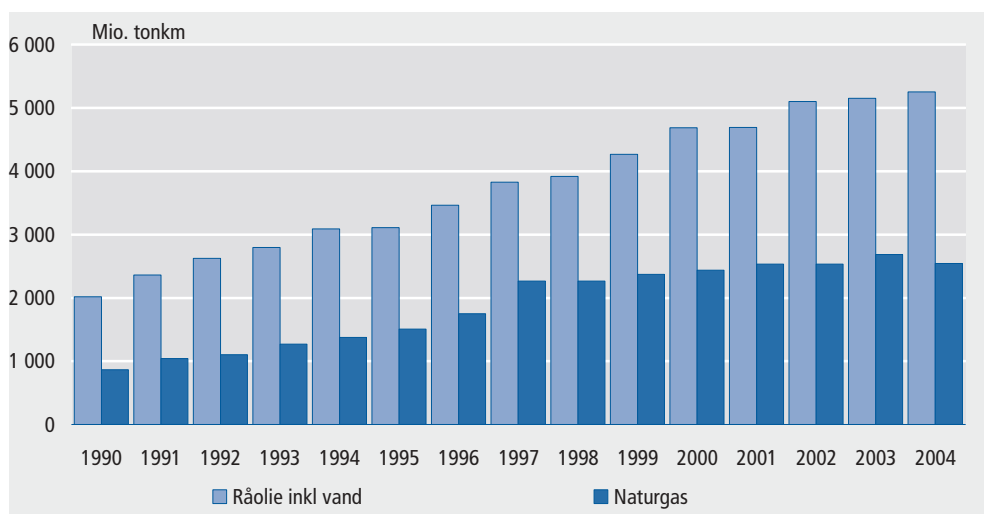
I 2004 blev der fragtet 2.000 ton med indenrigsfly, 93 pct. mindre end i 1990. Fra 1990 til 2004 steg fragtmængden med udenrigsfly derimod med tæt ved 80 pct. til 112.000 ton. Det meste gods til og fra udlandet ekspederes i Københavns Lufthavn. Det skal dog bemærkes, at en del af luftfragten de facto transporteres med lastbil til eller fra udenlandsk omladelufthavn.

Transport gennem rørledninger

Markant stigning over det seneste årti

Transport af olie og naturgas gennem rørledninger er steget markant siden 1990. I 2004 blev der i alt ledt 22,7 mio. ton råolie og naturgas gennem det danske rørledningsnet. Det samlede transportarbejde blev på 7,8 mia. tonkm mod 2,9 mia. i 1990. Heraf var to tredjedele ved transport gennem olierørledninger.

Figur 41. Transport af olie og naturgas i højtryksrørledninger



Kilder: DONG A/S, Gastra A/S og DUC

35 pct. af det indenlandske transportarbejde

For såvel olie- som for gastransport har der været tale om mere end en fordobling af omfanget siden 1990. I 2004 dækkede transport i rørledninger 35 pct. af det samlede indenlandske godstransportarbejde mod 19 pct. i 1990.

15,9 mio. ton råolie

I 2004 blev der i alt ført 15,9 mio. ton råolie inkl. medfølgende vand (ca. 3 pct.) fra Nordsøen til Fredericia. Transportarbejdet var på 5,3 mia. tonkm.

6,8 mio. ton naturgas

Der blev i alt sendt 6,8 mio. ton naturgas gennem transmissionsnettet i 2004. Heraf blev 3,2 mio. ton ført til udlandet. Transportarbejdet i gasrørledningerne var på 2,5 mia. tonkm i 2004.

6. Priser og afgifter

Priser på transport

Årlig prisstigning på 2 pct. for transport

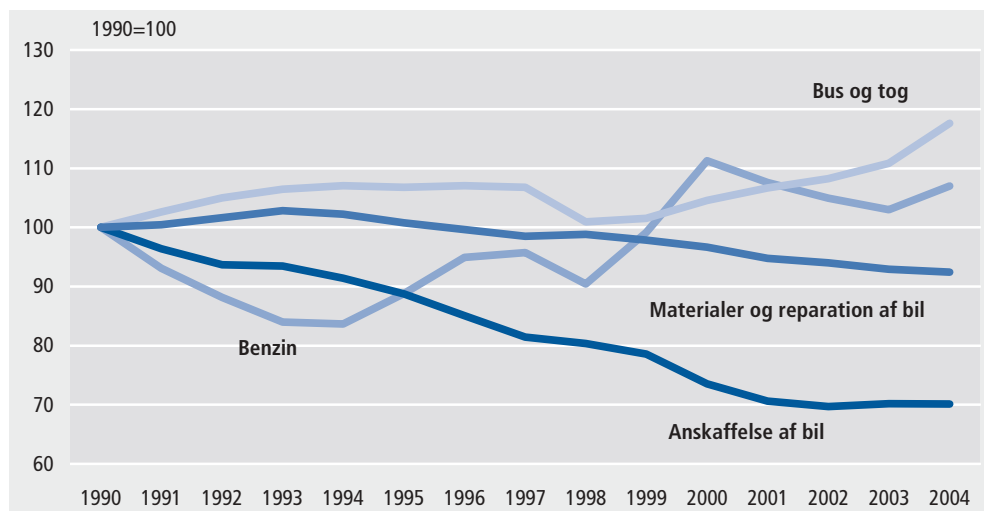
Fra 1990 til 2004 er forbrugerpriserne under ét steget jævnt med en gennemsnitlig årlig vækst på 2 pct. Indekset for transportydelser har i samme periode nogenlunde fulgt den almindelige prisudvikling.

Højere realpriser for kollektiv transport

Billetpriserne for kollektiv transport med bus og tog er steget mere end inflationen i det meste af perioden, trods statstilskud til nedsættelse af prisen i 1997.

Figur 42.

Realprisudviklingen for kollektiv transport og bilkørsel



Realvækst for benzinprisen efter 1999

Derimod faldt prisen på benzin faldt frem til 1993, men er herefter steget igen, bl.a. pga. øgede afgifter samt højere priser på råolie, så der efter 1999 har været stigende realpriser for benzin. Realprisen for anskaffelse af bil og for reparation og vedligeholdelse af bil har begge været vigende i perioden, jf. figur 42.

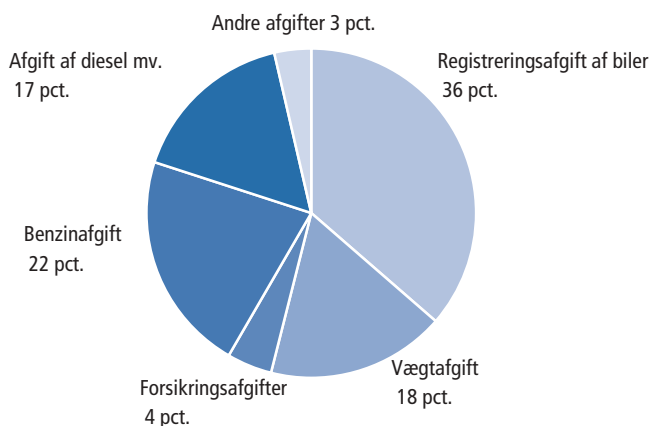
Afgifter vedrørende transport

Afgiftprovenu: 7 pct. af skatter og afgifter

Det samlede provenu af afgifterne på transportmidler og transport er steget med 110 pct. fra 1990 til 2004, hvor afgiftsprovenuet var på næsten 48 mia. kr.

Figur 43.

Afgifter vedrørende transportmidler og trafik. 2004

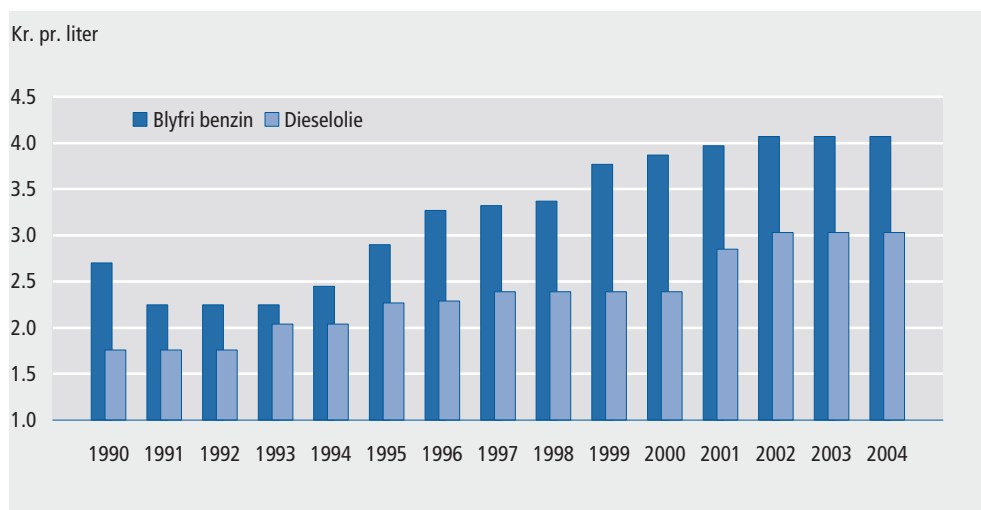


7 pct. af alle skatter og afgifter Afgiftsprovenuet vedrørende transportmidler og trafik omfattede 7 pct. af landet samlede skatte- og afgiftsprovenu i 2004.

Registreringsafgift for biler Registreringsafgifter udgør næsten en tredjedel af provenuet fra transportafgifter, jf. figur 44. Langt den største del vedrører registrering af biler. Provenuet af registreringsafgifterne har været markant stigende i 90'erne frem til 1998, hvor det var mere end dobbelt så stort som i 1990. Herefter har det igen været faldende frem til 2004 hvor det steg markant. Udviklingen har i stort omfang fulgt tilgangen af nyregistrerede person- og varebiler. Desuden har de gennemsnitligt højere salgspriser pga. større og bedre udstyrede biler bidraget til, at afgiftsprovenuet er steget stærkere end tilgangen af biler.

Vægtafgift er for nyere biler afløst af grøn ejerafgift For personbiler, der er nyregistreret før 1. juli 1997, betales en halvårlig vægtafgift, som afhænger af bilens egenvægt. For personbiler, der er nyregistreret efter 30. juni 1997, er vægtafgiften erstattet af den såkaldte grønne ejerafgift, som er differentieret efter bilens brændstofforbrug pr. kørt kilometer. Provenuet af vægtafgift og ejerafgift udgør i 2004 næsten en femtedel af transportafgifterne, og 91 pct. mere end i 1990.

Figur 44. Afgifter på blyfri benzin og dieselolie. Pr. 1. januar



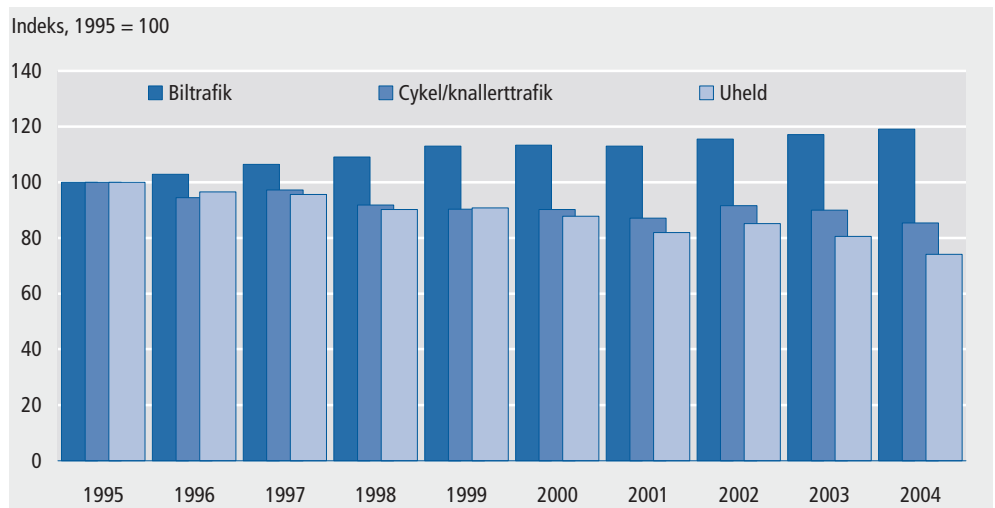
Afgifterne på benzin og diesel dækker hhv. 25 pct. og 18 pct. af det samlede provenu af transportafgifter. Provenuet er fordoblet siden 1990. Dette skyldes dels, at afgiftssatserne er øget, dels udviklingen i råolieprisen og dels den øgede bilkørsel. Fra 1. januar 1990 til 1. januar 2004 er afgiften på blyfri benzin således steget med 51 pct. til kr. 4,07 pr. liter pr. og afgiften for dieselolie til motorbrændstof er steget 72 pct. til kr. 3,03 pr. liter, jf. figur 44. I samme periode og navnlig efter 1999 er prisen på importeret råolie steget, så den ultimo 2003 lå omkring 60 pct. højere end i 1990. Moms er ikke medregnet som en speciel afgift vedrørende transportmidler og trafik.

7. Trafikuheld og personskader

Udviklingen i antal uheld og implicerede transportmidler

Stort fald i antal uheld fra 1995 til 2004 ... Antallet af færdselsuheld med personskade er faldet med 26 pct. i perioden fra 1995 til 2004. Mens politiet i 1995 registrerede 8.373 uheld, var det tilsvarende antal i 2004 på 6.209 uheld.

... samtidig med stigning i biltrafikken Faldet i antallet af uheld er sket samtidig med, at biltrafikken er steget med ca. 20 pct. Cykel/knallertrafikken er til gengæld faldet med ca. 15 pct.

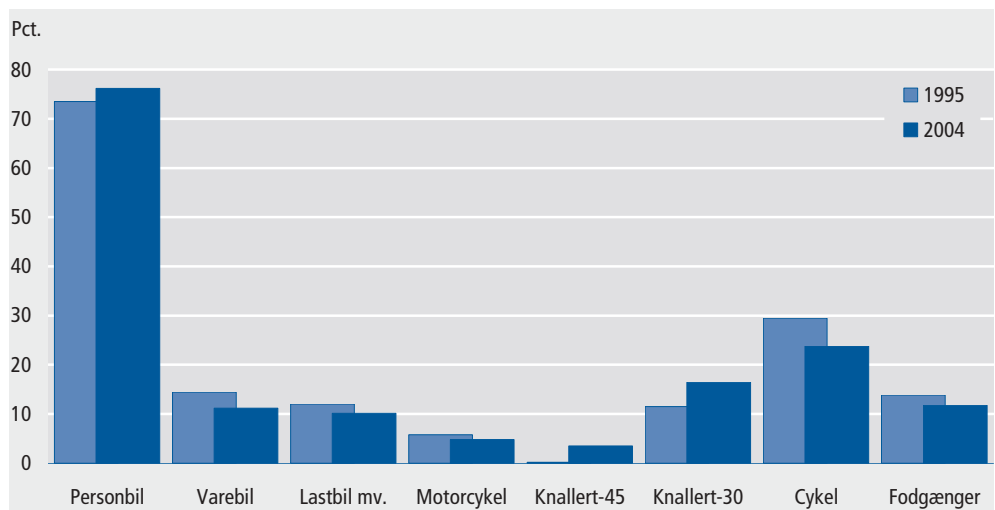
Figur 45. **Udviklingen i antal uheld og trafikindeks**

Mindst fald i antal implicerede personbiler

Antallet af implicerede køretøjer og fodgængere i uheld faldt fra 16.912 i 1995 til 12.757 i 2004, svarende til et fald på 25 pct. Det mindste fald er sket for personbiler med 23 pct. For de fleste øvrige transportmidler, inkl. fodgængere, har der været tale om et fald på omkring 40 pct. Knallert-30 er det eneste transportmiddel, hvor der har været en stigning i antallet af implicerede transportmidler, nemlig på 6 pct.

Personbiler med i tre fjerdedele af uheldene

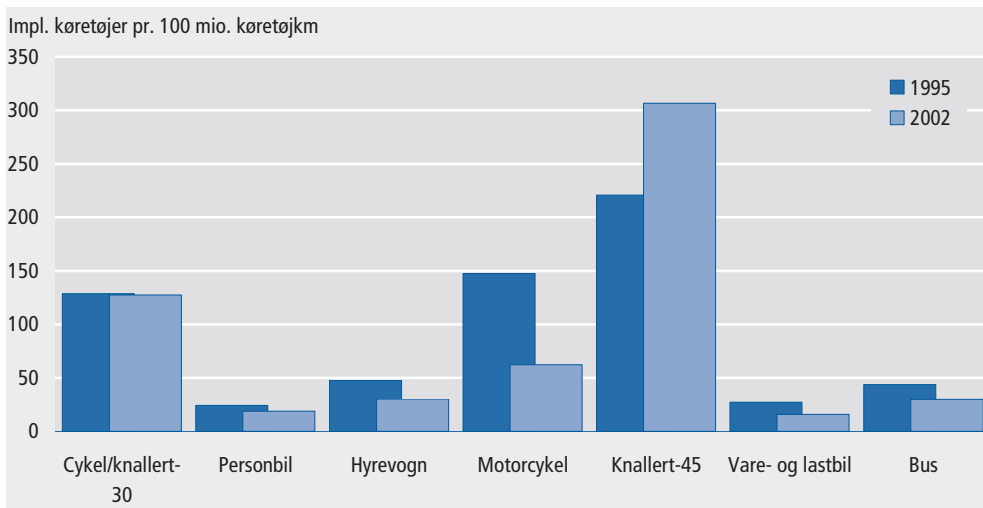
I tre ud af fire uheld i 2004 var der personbiler impliceret. Det er en lidt højere andel end i 1995. Cyklister var impliceret i en fjerdedel af uheldene i 2004. Det er en lidt mindre andel end i 1995. Også for fodgængere var der en lidt mindre andel, der var impliceret i uheld i 2004 i forhold til 1995.

Figur 46. **Uheld fordelt efter implicerede transportmidler**

Tohjulede køretøjer har flest uheld pr. kørt kilometer

Cykler, knallerter-30, knallerter-45 og motorcykler har flest uheld pr. kørt kilometer. I 2002 var antallet af implicerede knallerter-45 pr. kørt kilometer således mere end 16 gange større end det var for personbiler. Knallert-45 var samtidig den eneste type transportmiddel, hvor der i 2002 var flere implicerede pr. kørt kilometer end i 1995.

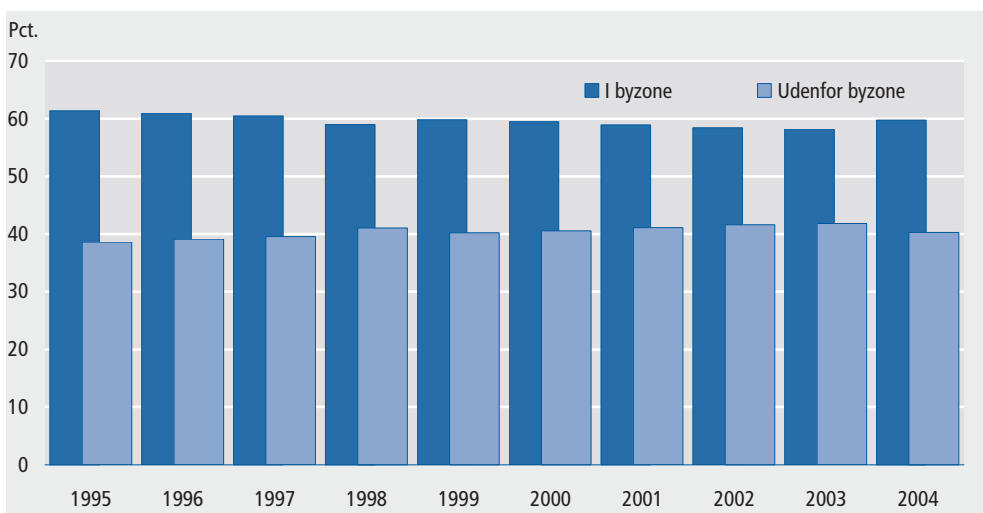
Figur 47. **Udviklingen i antal implicerede køretøjer pr. 100 mio. køretøjskm**



6 ud af 10 uheld sker i byzone

I 2004 skete 60 pct. af uheldene i byzone og 40 pct. uden for byzone. Denne fordeling af uheldene har stort set været uændret siden 1995.

Figur 48. **Uheld i og uden for byzone**



Udviklingen i antallet af personskader

Fald i antal tilskadekomne og dræbte

Antallet af trafikdræbte er faldet 37 pct. fra 582 i 1995 til 369 i 2004. I samme periode er antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne tilsammen faldet fra 9.991 tilskadekomne til 7.546, hvilket svarer til et fald på 25 pct. Der er et brud i den relative fordeling af lettere og alvorligt tilskadekomne fra 1997, på grund af en ny definition af skadetype.

Lige stort fald i antal personskader for mænd og kvinder ...

Udviklingen i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere viser, at faldet fordeles jævnt mellem mænd og kvinder. I 1995 var der 251 personskader pr. 100.000 mandlige indbyggere mod 182 i 2004, hvilket svarer til et fald på 28 pct. For kvindernes vedkommende er den tilsvarende nedgang også på 28 pct. fra 155 til 112.

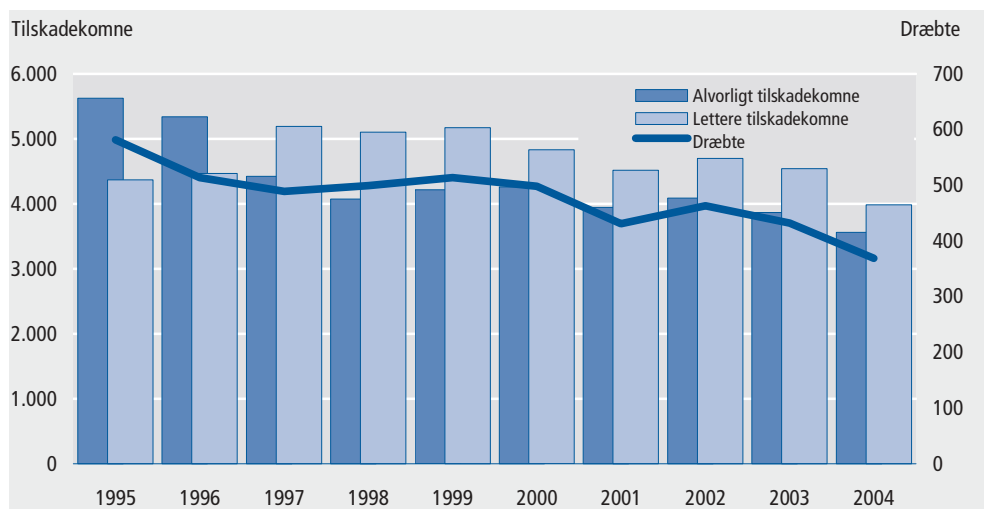
... men stor forskel mellem aldersgrupperne

Udviklingen i antal personskader pr. 100.000 indbyggere varierer derimod stærkt mellem aldersgrupperne.

Lille fald for 15-17 årige og 35-44 årige mænd

De 15-17 årige og 35-44 årige mænd har oplevet de mindste fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere i perioden 1995-2004, nemlig på henholdsvis 5 og 0,5 pct.

Figur 49. Udviklingen i antal personskader



Størst fald for børnene og de ældre

Der er sket en betydelig reduktion i antal personskader pr. 100.000 indbyggere blandt børn under 15 år og i de ældre aldersgrupper. For børn i alderen 7-14 år er der sket et fald på over 40 pct. For mænd og kvinder i aldersgrupperne over 54 år har der været fald på mellem 30 og 39 pct.

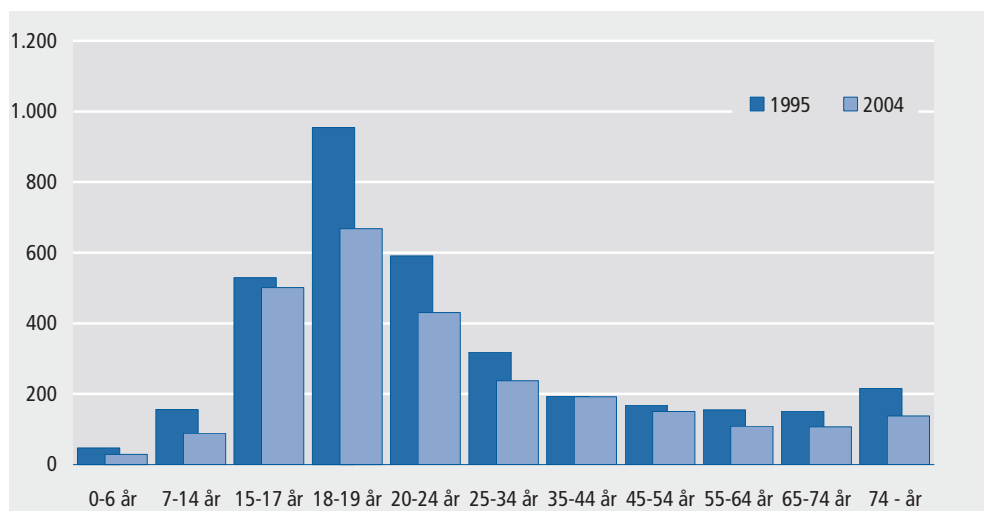
Mænd har flere personskader end kvinder ...

I forhold til indbyggertallet har mænd langt flere personskader end kvinder. I 2004 forekom der 182 personskader pr. 100.000 indbyggere blandt mænd mod 112 for kvinder. Samme forhold gjorde sig gældende i 1995, hvor der var 251 personskader for mænd og 155 for kvinder pr. 100.000 indbyggere.

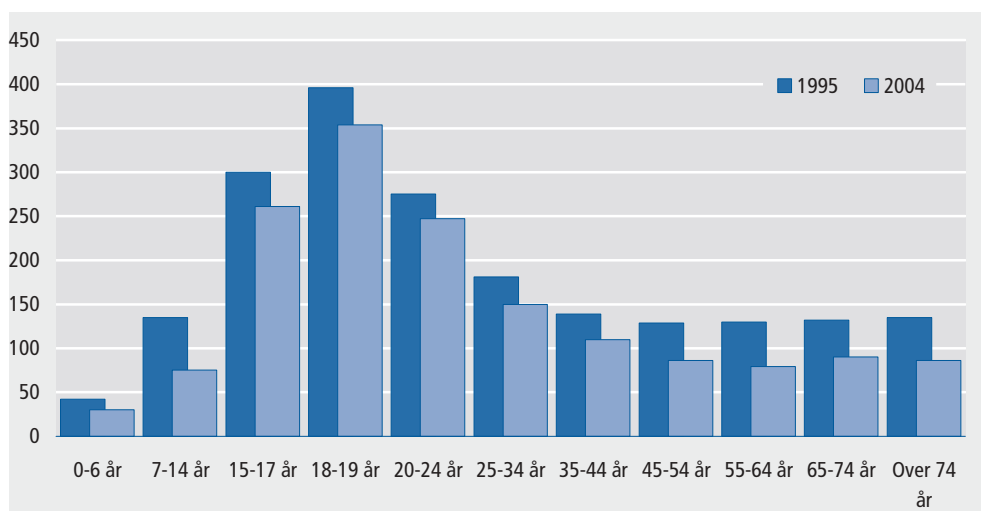
... og unge flere end ældre

Både i 1995 og 2004 havde de 18-19 årige det højeste antal personskader pr. 100.000 indbyggere. I 2004 havde 18-19 årige mænd således 668 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnittet på 182 for alle mænd. Tilsvarende havde de 18-19 årige kvinder 354 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnittet for alle kvinder på 112.

Figur 50. Personskader pr. 100.000 indbyggere. Mænd



Figur 51. Personskader pr. 100.000 indbyggere. Kvinder



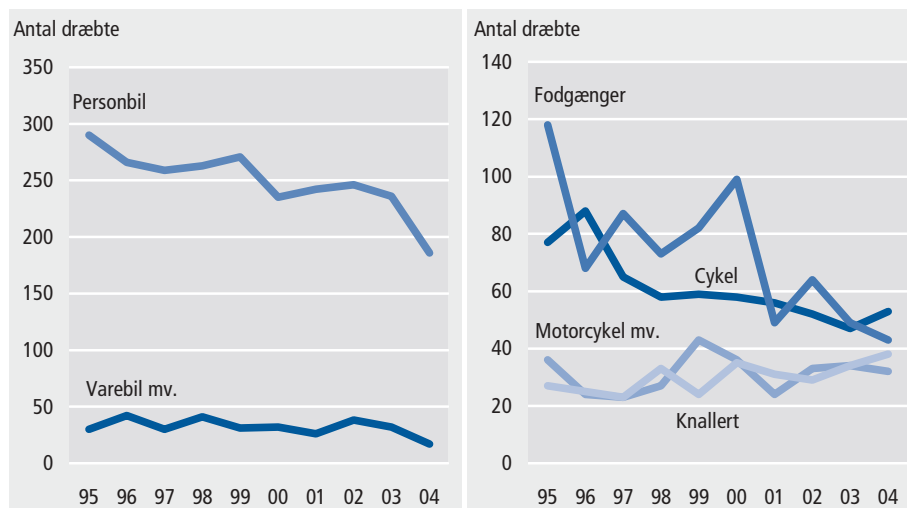
Stort fald i antal personskader for cyklister og fodgængere
i 2004 var antallet af personskader for cyklister og fodgængere henholdsvis 41 og 38 pct. lavere end i 1995. Også for varebiler (inkl. lastbiler og busser) skete der et stort fald på 43 pct. For personbiler var faldet på 21 pct. og for motorcyklister (inkl. registreringspligtig knallert) kun på 2 pct. Knallert-30 kørerne oplevede som den eneste trafikantgruppe en stigning i antal tilskadekomne fra 884 i 1995 til 977 i 2004. Det svarer til en stigning på 11 pct.

1 2004 var antallet af personskader for cyklister og fodgængere henholdsvis 41 og 38 pct. lavere end i 1995. Også for varebiler (inkl. lastbiler og busser) skete der et stort fald på 43 pct. For personbiler var faldet på 21 pct. og for motorcyklister (inkl. registreringspligtig knallert) kun på 2 pct. Knallert-30 kørerne oplevede som den eneste trafikantgruppe en stigning i antal tilskadekomne fra 884 i 1995 til 977 i 2004. Det svarer til en stigning på 11 pct.

Antal dræbte fodgængere reduceret med to tredjedele

Fra 1995 til 2004 er det årlige antal dræbte fodgængere faldet med næsten to tredjedel fra 118 dræbte i 1995 til 43 i 2004. Antallet af dræbte cyklister og bilister faldt begge med ca. en tredjedel mens antallet af dræbte knallertkørere steg fra 27 til 38 personer.

Figur 52. Udviklingen i antal dræbte efter transportmiddel

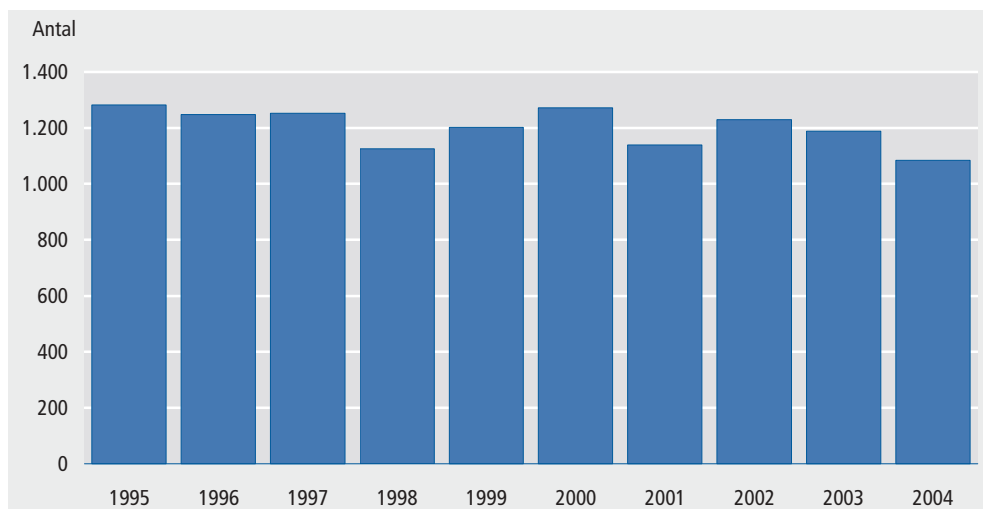


Anm.: Varebil mv. inkluderer også lastbiler og busser. Motorcykel mv. inkluderer også registreringspligtig knallert

Færdselsuheld med spirituspåvirkede personer involveret

Flere af uheldene er spiritusuheld

Spiritusuheld udgjorde 18 pct. af samtlige færdselsuheld med personskade i 2004. Det er en lidt større andel end i 1995, hvor spiritusuheldene udgjorde 15 pct. af alle uheld. Samlet set har der været et fald i antallet af spiritusuheld på 15 pct. fra 1995 til 2004, men der har været flere år med stigninger, senest i 2002.

Figur 53. **Udviklingen i antal spiritusuheld**

I mere end hvert fjerde knallertuheld er der spirituspåvirkede knallertkørere involveret

Antallet af uheld med spirituspåvirkede knallert-30 køreere udgjorde i 2004 27 pct. af samtlige uheld med knallert-30 køreere involveret. Tilsvarende var der involveret spirituspåvirkede fodgængere i 14 pct. af fodgængeruheldene og spirituspåvirkede motorcyklister i 13 pct. af motorcykeluheldene. Kun i 3 pct. af cyklistuheldene var der spirituspåvirkede cyklister.

Fald i antallet af personskader ved spiritusuheld

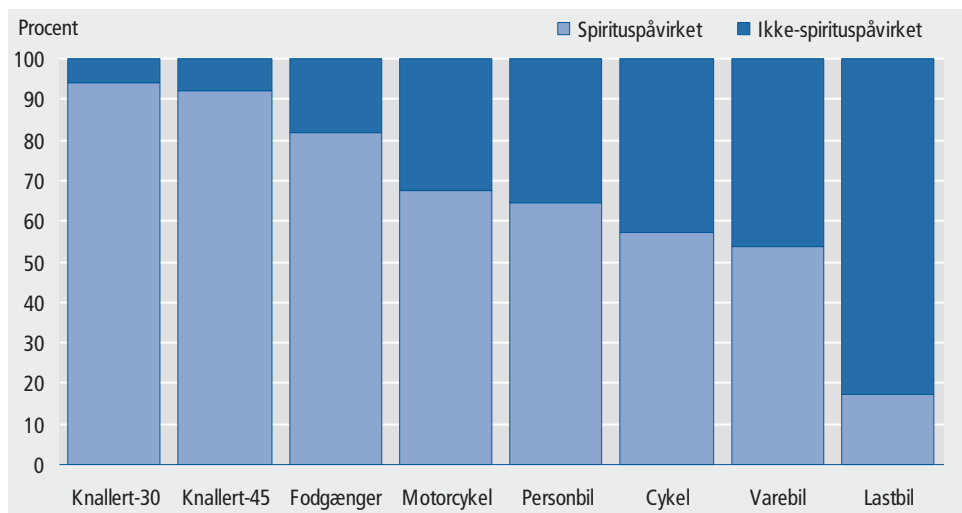
Antallet af personskader i spiritusuheld er faldet fra 1.672 i 1995 til 1.392 i 2004, svarende til 17 pct., og antallet af personskader blandt spirituspåvirkede førere og fodgængere faldt med 13 pct. Antallet af dræbte i spiritusuheld faldt med 14 pct. fra 123 i 1995 til 106 i 2004.

De fleste personskader er blandt spirituspåvirkede førere og fodgængere

I 1995 var 65 pct. af personskaderne og 69 pct. af de dræbte i spiritusuheld blandt de spirituspåvirkede førere og fodgængere selv. I 2004 var de tilsvarende andele 69 og 75 pct.

70 pct. af alle involverede førere og fodgængere i spiritusuheld var selv spirituspåvirkede

I 2004 var der 1.573 førere og fodgængere involveret i færdselsuheld. Af disse var 1.104, svarende til 70 pct., selv spirituspåvirkede. Størst andel af spirituspåvirkede var der blandt førere af knallert-45 og knallert-30, hvor mere end ni ud af ti var påvirkede. Blandt fodgængerne var det otte ud af ti, der var påvirkede af spiritus. Lavest andel var der blandt lastbilførerne, hvor 17 pct. af de involverede i spiritusuheld selv var spirituspåvirkede.

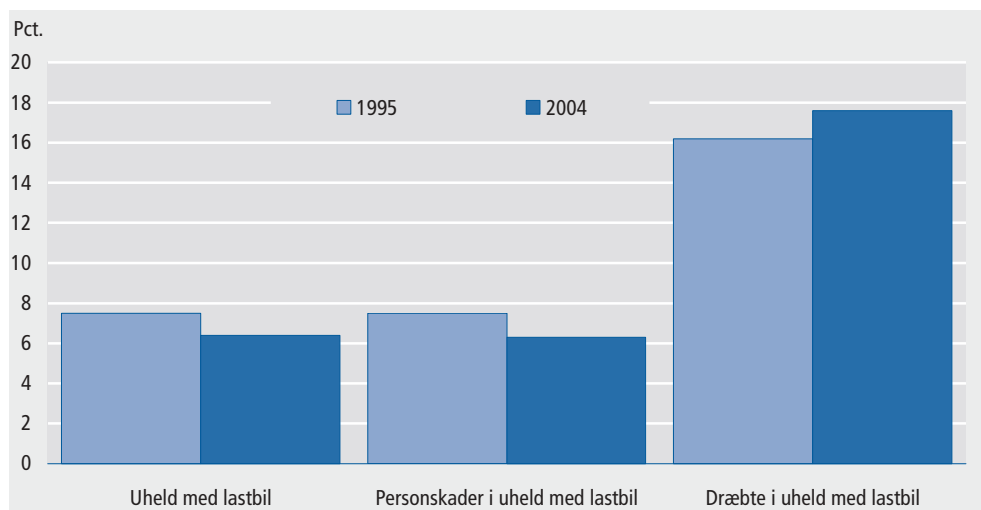
Figur 54. **Førere og fodgængere involveret i spiritusuheld**

Uheld med lastbiler involveret

Uheld med lastbiler er de farligste ...

Uheld med lastbiler involveret er de farligste for de implicerede personer. I 1995 udgjorde uheld med lastbiler involveret 7,5 pct. af alle uheld, men de dræbte i lastbiluheld udgjorde 16,2 pct. af alle dræbte i færdselsuheld. I 2004 er dette mønster endnu tydeligere, idet uheld med lastbiler udgjorde 6,4 pct. og dræbte i lastbiluheld 17,6 pct.

Figur 55. Uheld med lastbiler



... især for cyklister og fodgængere

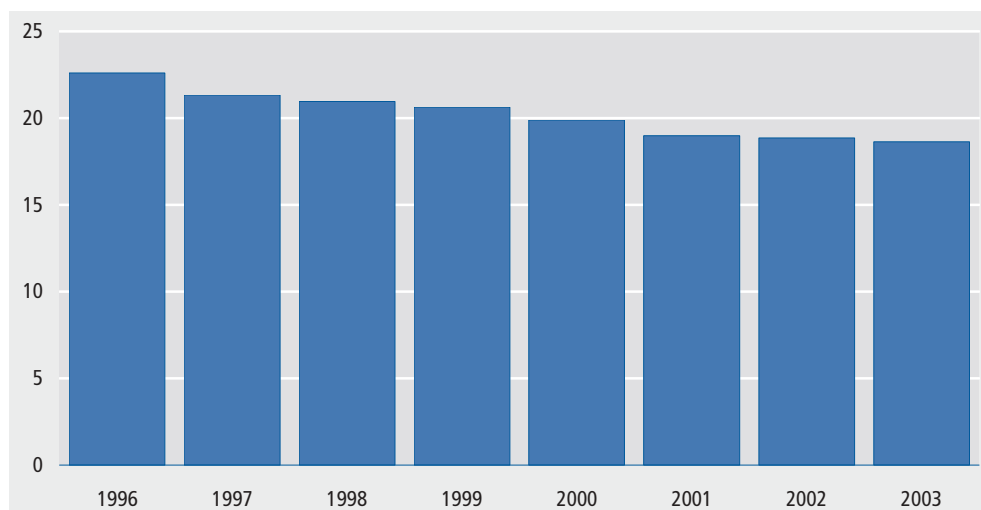
Uheld med lastbiler er især farlige for cyklister og fodgængere. I 2004 blev en tredjedel af de dræbte cyklister og en fjerdedel af de dræbte fodgængere dræbt i uheld med lastbiler, mens uheld med lastbiler involveret kun udgjorde 6 pct. af cyklistuheldene og 4 pct. af fodgængeruheldene.

Mørketal

Mørketal i uheldsstatistikken

Den officielle færdselsuheldsstatistik, der bygger på politiets indberetninger, dækker kun en begrænset del af det totale antal personskader ved færdselsuheld. Undersøgelser har vist, at statistikken har en høj dækningsgrad, når det gælder belysning af antal trafikdræbte, men at der sker en væsentlig underrapportering af de tilskadekomne, idet et væsentligt antal personskadeuheld slet ikke kommer til politiets kendskab.

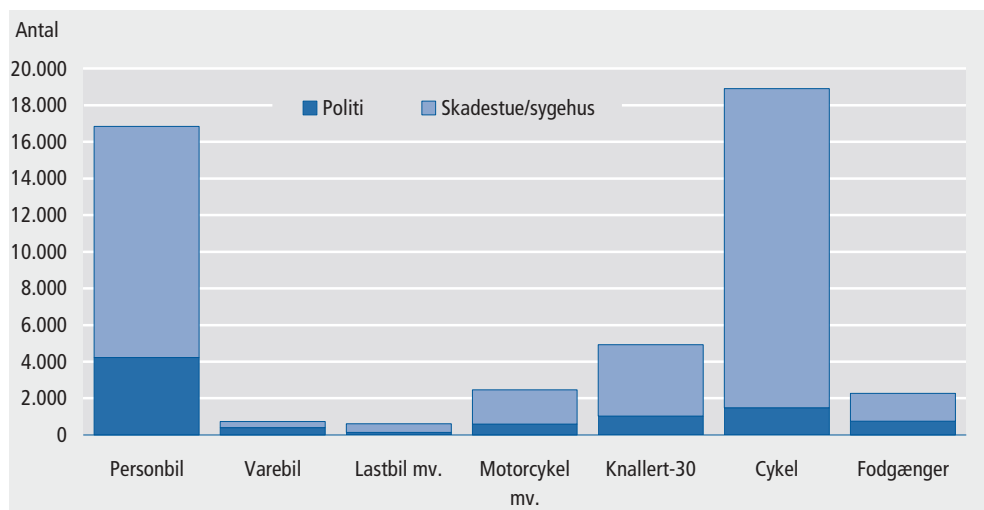
Figur 56. Politiindberetningernes andel af samtlige registrerede personskader ved færdselsuheld



Anvendelse af skadestueres registreringer

En betydelig del af de ikke rapporterede personskader, det såkaldte mørketal, kan imidlertid belyses ved at anvende data fra skadestuerne. Danmarks Statistik har derfor siden 1996 årligt gennemført en undersøgelse af forholdet mellem politiets og skadestueres registrering af personskader ved færdselsuheld. Fra og med 2001 er analysen udvidet med oplysninger om sygehusindlæggelser forårsaget af færdselsuheld.

Figur 57 **Personskader indberettet af politiet og skadestuerne/sygehusene. Fordeling efter transportform. 2003**



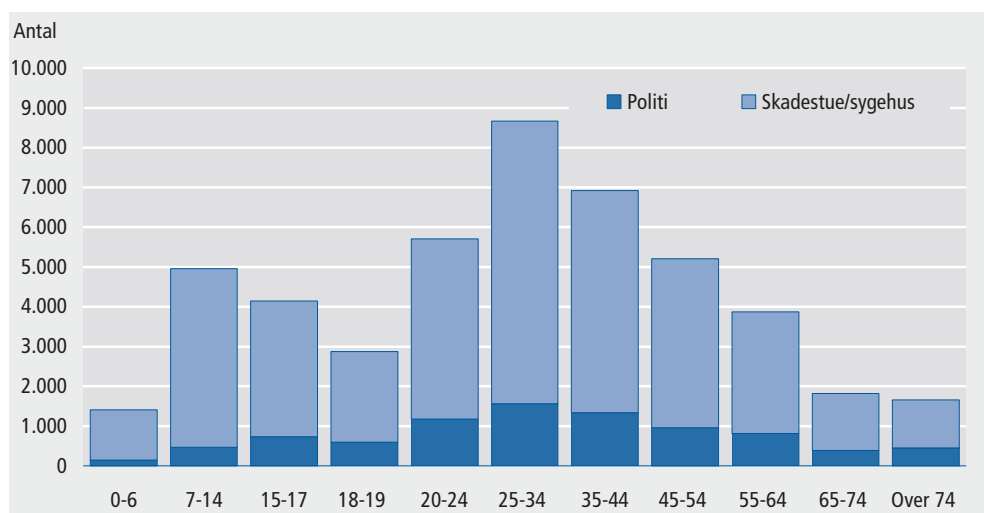
Politiet registrerer en mindre andel af personskaderne

Analyserne viser, at den løbende færdselsuheldsstatistik, som alene er baseret på politirapporter, kun dækker ca. en femtedel af de personskader som tilsammen bliver registreret af politiet, skadestuerne og sygehusene. Desuden har politiets andel af de indberettede personskader været faldende i den undersøgte periode.

17.000 personskader blandt cyklister er ikke kendt af politiet

Undersøgelsen viser endvidere, at mørketallet var størst for cyklister, idet 17.426 personskader blandt cyklister ikke kom til politiets kendskab i 2003. Det svarer til 92 pct. af alle personskader blandt cyklister. For bilister var der et mørketal på 12.639 personskader, svarende til 75 pct. af alle personskader blandt bilister.

Figur 58. **Personskader indberettet af politi og skadestuer/sygehusene fordelt efter alder. 2003**



Størst mørketal for de yngste

Mørketallet er højt i alle aldersklasser, men relativt størst for de unge under 15 år, og mindst for de ældre over 64 år. Blandt de 0-14 årige var der et mørketal på 5.755 personskader, hvilket svarer til, at 90 pct. af personskaderne i denne aldersgruppe ikke kom til politiets kendskab. 76 pct. af de 3.469 personskader blandt ældre over 64 år blev ikke rapporteret til politiet.

Personulykker ved jernbanetrafik

8 dræbte pr. år I perioden 1995-2004 var der gennemsnitligt 18 alvorligt tilskadekomne eller dræbte personer om året i forbindelse med ulykker ved jernbanetrafik. Heraf var de 5 passagerer, 3 ansatte ved banen og 9 andre personer. Der var gennemsnitligt 8 dræbte personer ved jernbaneulykker om året. Heraf var 1 passager og 1 ansat ved banen.

Regnet i forhold det udførte transportarbejde i samme periode var der 0,2 alvorligt tilskadekomne og 0,1 dræbte personer pr. mia. personkm med tog.

Trafikuheld med danske fly

Overvejende uheld med mindre fly I perioden 1990-2004 var der gennemsnitligt 29 havarier med dansk registrerede motorfly og helikoptere om året. Langt de flest havarier var af fly under 5.700 kg. Der omkom gennemsnitligt 5 personer om året ved flyulykker, og der var gennemsnitligt 3 tilfælde af alvorlig personskade om året.

Uheld til søs

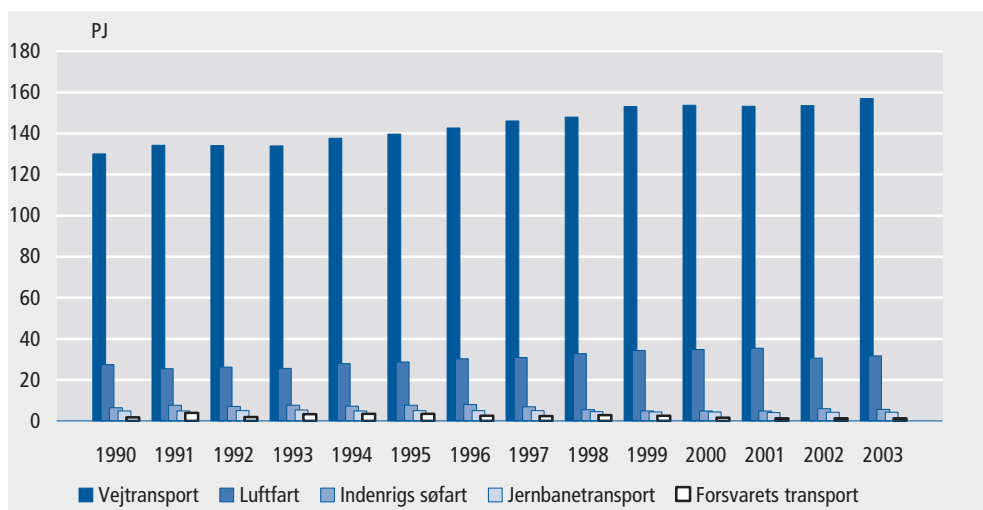
8 omkomne om året ved ulykker med danske skibe I perioden 1999-2004 er der gennemsnitligt sket 78 søulykker om året med danske og grønlandske skibe involveret. Næsten halvdelen af ulykkerne var ved kollision eller grundstødning, overvejende i danske farvande. Ved ulykkerne var der gennemsnitligt 8 omkomne om året, heraf 5 på handelsskibe og 3 på fiskerfartøjer. Udenlandske skibe har i perioden 1997-2004 haft gennemsnitligt 39 søulykker om året i danske farvande. Heraf var de 35 ved grundstødning eller kollision.

8. Transportens energiforbrug og miljøpåvirkning

Transportens energiforbrug

Afbrænding af fossilt brændstof Energiforbruget til transport dækkes primært ved afbrænding af fossilt brændstof, som giver anledning til udslip af drivhusgasser, forsurende stoffer og en lang række af andre skadelige stoffer, fx ozonlagnedbrydende stoffer. Transportens energiforbrug opgøres for vejtransport, jernbanetransport, indenrigs- og udenrigs lufttransport, samt for indenrigs søtransport. Derudover har forsvaret et mindre energiforbrug til dets transportaktiviteter.

Figur 59. Endeligt energiforbrug til transport fordelt på transportform



Kilde: Energistyrelsen.

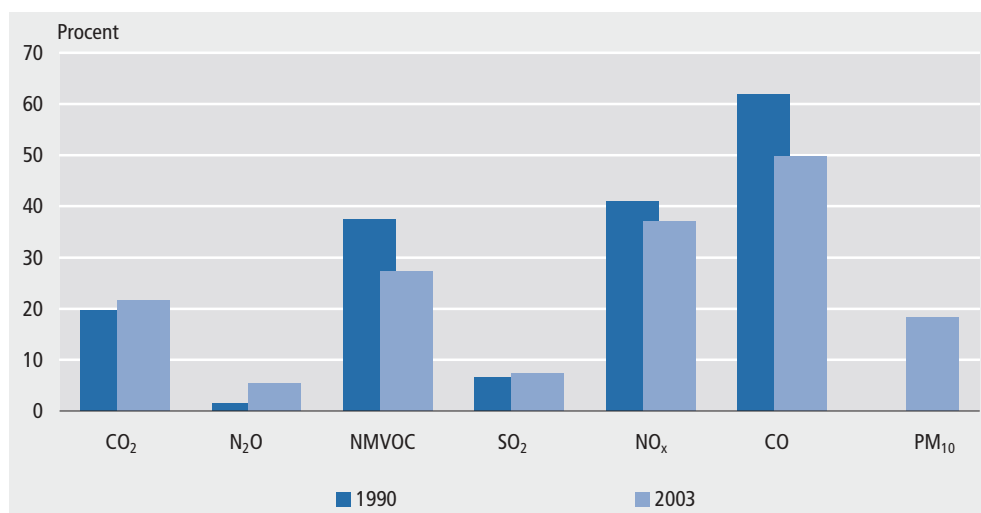
<i>Transporten stod for 31 pct.</i>	Landets samlede endelige energiforbrug steg fra 592 PJ (1 petajoule= 10^{15} Joule) i 1990 til 635 PJ i 2003 og toppede i 1999 med 644 PJ. I 2003 stod transporten for 31 pct. af det samlede endelige energiforbrug.
<i>Transportens energiforbrug er steget 17 pct.</i>	Transportens energiforbrug lå på 170 PJ i 1990 og var i 2003 vokset til 200 PJ (17 pct. stigning). Fra 2000 til 2002 var der et mindre fald, som bl.a. skyldes forbedret energieffektivitet og nedgang i forbruget til luftfart. I 2003 steg transportens energiforbrug igen, grundet en stigning i energiforbruget til udenrigsluftfart og vejtransport.
<i>Vejtransporten</i>	Fra 1990 til 2003 steg det samlede forbrug af energi til vejtransporten fra 130 PJ til 157 PJ (21 pct. stigning), hvilket bl.a. hænger sammen med væksten i trafikarbejdet.
<i>Fordelingen af energiforbrug for vejtransporten</i>	Vejtransporten stod for 79 pct. af transportens samlede energiforbrug i 2003. Energiforbruget til vejtransporten er hovedsageligt fordelt på gas/dieselolie og på motorbenzin.
<i>Luftfartens energiforbrug</i>	Luftfarten var den næststørste bidrager til transportens samlede energiforbrug og bidrog med 16 pct. af dette i 2003. Luftfartens energiforbrug har været stigende i perioden 1990 til 2001 og steg fra 28 PJ i 1990 til 35 PJ i 2001, men fra 2001 til 2002 faldt luftfartens energiforbrug til 31 PJ, hvilket kan tilskrives den globale afmatning inden for luftfart efter 11. september katastrofen i 2001. I 2003 steg luftfartens samlede energiforbrug svagt til 32 PJ, pga. en lille stigning i energiforbruget til udenrigsluftfarten.
<i>Indenrigs- og udenrigsfart</i>	I 2003 stod indenrigsfarten for 4 pct. af det samlede energiforbrug til luftfart mod 11 pct. i 1990. Det er især efter åbningen af Storebæltsbroen i 1997, at energiforbruget til indenrigsflyvning er faldet. Energiforbruget til udenrigsfart steg jævnt i hele perioden frem til 2001, bortset fra nogle mindre fald i 1991 og 1993, hvorefter det faldt 13 pct. fra 2001 til 2002.
<i>Luftfart har også en stor effekt på miljøet</i>	Selvom luftfartens endelige energiforbrug, målt i energienheder, er betydeligt lavere end vejtransportens, har det vist sig, at klimaeffekten af luftfartens udledninger af CO ₂ er op til tre gange større end en tilsvarende udledning fra vejtransporten, fordi udledninger direkte i atmosfæren er mere skadelige end udledninger på landjorden.
<i>Jernbane-transport</i>	Jernbanetransportens energiforbrug er faldet fra 4,8 PJ i 1990 til 4,2 PJ i 2003 (11 pct.), og stod for 2 pct. af transportens energiforbrug i 2003.
<i>Indenrigs søtransport</i>	Fra 1990 til 2001 faldt det endelige energiforbrug til indenrigs søtransporten fra 6,3 til 4,8 PJ, for derefter igen at stige til 5,7 PJ i 2003. Det samlede energiforbrug fra indenrigssøtransporten har været faldende efter åbningen af broforbindelser over Storebælt og Øresund, men er igen steget efter 2001. I 2003 udgjorde energiforbruget til indenrigssøtransporten knap 3 pct. af transportens samlede energiforbrug.
<i>Søtransport bidrager til SO₂-udslip</i>	Transport med skib giver anledning til store udslip af SO ₂ for visse typer af skibsfart, og fx hurtigfærger kan være overordentligt energiforbrugende. Skibsfarten står for den største del af transportens samlede SO ₂ -udslip, da skibene bruger tung fuelolie med et stort svovludslip til følge.

Emissioner fra transport

<i>Luftforurening er både lokal, regional og global</i>	Luftforurening i forbindelse med trafik opstår ved forbrænding af fossile brændstoffer i transportmidlernes motorer, og består af udledninger af en række stoffer med både lokale, regionale og globale effekter på miljøet. De lokale effekter er fx transportens bidrag til luftforureningen i byerne. De regionale effekter er fx transportens bidrag til sur nedbør og til forurening af grundvandet. De globale effekter er fx transportens bidrag til drivhuseffekten.
---	--

<i>Kræftfremkaldende stoffer</i>	Transporten bidrager også til udslip af kræftfremkaldende stoffer, som fx polyaromatiske hydrocarboner (PAH'er), samt til udslip af tungmetaller. Derudover bidrager især den dieseldrevne transport til udledningen af de helt fine partikler, som menes at være særligt farlige.
<i>Bidrager til den lokale luftforurening ...</i>	Udslip af kulilte (CO), kvælstofilter (NO _x), flygtige organiske forbindelser (NMVOC) og partikler bidrager til den lokale luftforurening. NO _x bidrager både til lokale og regionale forureningsproblemer. Kulilte kan påvirke hjerte- og karsystemet, kvælstofilter øger risikoen for åndedræts sygdomme og kan skade træer og anden vegetation ved dannelse af ozon i den nederste del af atmosfæren, NMVOC påvirker lungefunktionen og kan være kræftfremkaldende og partiklerne kan irritere åndedrætsystemet, være giftige eller være bærende af kræftfremkaldende stoffer.
<i>... til den regionale forurening</i>	En mindre del af udslippet fra transporten består af svovldioxid (SO ₂), der ligesom NO _x giver regional luftforurening gennem forsurening af nedbøren.
<i>... og til drivhuseffekten</i>	Emissioner af lattergas (N ₂ O) og kuldioxid (CO ₂) bidrager til drivhuseffekten. Drivhusgasserne i atmosfæren absorberer en del af strålingen fra jorden og kan derved afstedkomme en global opvarmning. Langt den overvejende del af drivhusgasserne forekommer naturligt. Den menneskeskabte del er imidlertid stigende, hvilket især skyldes voksende afbrænding af fossile brændsler. Trafikkens bidrag til drivhuseffekten stammer næsten udelukkende fra udledningen af CO ₂ .
<i>Større andel fra transporten af kuldioxid, svovldioxid og lattergas</i>	I perioden 1990-2003 steg transportens andel af kuldioxid-, svovldioxid- og lattergasudslippet og var i 2003 på hhv. 22, 7 og 5 pct. af de samlede nationale udledninger. For de øvrige stoffers vedkommende faldt transportens andel af udslippet trods en stigende transportaktivitet. I 2003 stod transporten for hhv. 50, 37, 27 og 18 pct. af den nationale udledning af kulilte, kvælstofoxider, flygtige organiske forbindelser og mellemstore partikler (PM ₁₀).
<i>Den procentuelle udledning er ikke et mål for skadevirkningen</i>	Det skal bemærkes, at andelen ikke siger noget om den absolutte udledning i tons. Fx er udledningen af kuldioxid den største rent mængdemæssigt. Og endelig siger udledningsmængden alene heller intet om skadevirkningerne på miljøet, hverken lokalt, regionalt eller globalt.

Figur 60. Transportens andel af samtlige nationale udledninger



Anm.: For PM₁₀ er der kun data for 2003.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser.

Vejtransporten er den største bidrager

Med undtagelse af SO₂ bidrager vejtransporten for samtlige stoffers vedkommende med langt den største del af transportens emissioner. I 2003 kom 93 pct. af emissionerne af kulilte (CO), 73 pct. af emissionerne af flygtige organiske forbindelser (NMVOC) og 93 pct. af emissionerne af kuldioxid (CO₂) fra vejtransporten.

Transporten udledte 12,8 mio. tons kuldioxid i 2003

I 2003 var udledningen af kuldioxid fra transporten 12,8 mio. tons, lattergas stod for 1,4 tusinde tons, NMVOC stod for 43,2 tusinde tons, svovldioxid stod for 2,2 tusinde tons, kvælstofilter stod for 77,5 tusinde tons, kulilte stod for 294,4 tusinde tons, mens partikler (PM₁₀) stod for 5,6 tusinde tons.

Fald i emissionerne fra vejtransport siden 1990

Emissionerne fra vejtrafikken er blevet reduceret siden 1990, dels pga. anvendelse af katalysator i nye, benzindrevne biler, dels som følge af brug af mere svovlfattig dieselolie fra 1990.

Katalysatorer siden 1990

Fra og med 1990 skal alle nye personbiler opfylde nye normer for udstødningsgassernes indhold af kvælstofilter, kulilte og kulbrinter. Normerne opfyldes i benzindrevne biler ved installering af katalysatorer, der ilter kulbrinter og kulilte til vand og kuldioxid, og reducerer kvælstofilter til frit kvælstof. Anvendelse af katalysatorer har betydet en væsentlig reduktion i transportens luftforurening af stoffer, jf. figur 61.

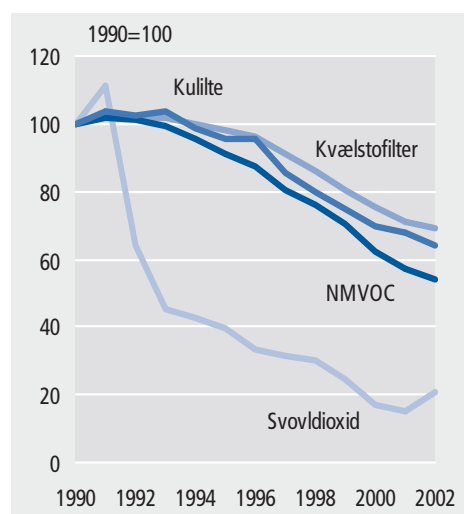
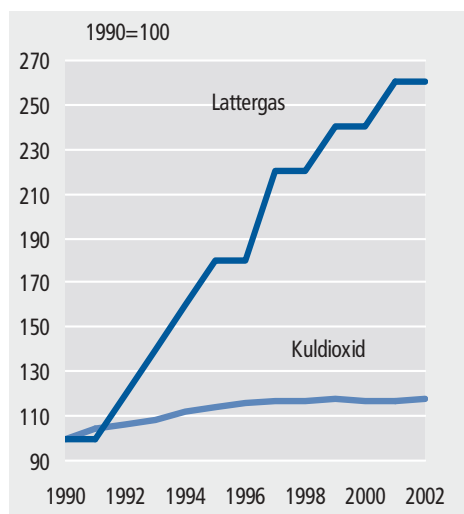
Søtransport har stor SO₂-emission

Søtransporten er kendetegnet ved en forholdsvis høj SO₂-emission, der skyldes et stort indhold af svovl i fuelolien. I 2003 kom 83 pct. af transportens emission af svovldioxid fra søtransport. Udslippet af svovldioxid fra den indenlandske søtransport var næsten fem gange så stort som udslippet fra vejtransporten i 2003. Årsagen til det store fald i det samlede udslip fra transporten, er bl.a., at det meste svovl i dieselolie er fjernet fra vejtransporten, fordi der er indført lovkrav om anvendelse af svovlfattige dieselolier i bilmotorer.

Jernbanerne har begrænset emissionen

Jernbaner giver et forholdsvis lille bidrag til emissionerne for transport og udledningen af svovldioxid er næsten ophørt efter anvendelse af svovlfattig diesel fra 1992-1993. Jernbanernes indirekte emissioner, som opstår i forbindelse med elproduktionen til el-drevne tog er dog ikke medregnet her.

Figur 61. Emissioner fra transport



Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser.

Flere andre typer af samfundsmæssig aktivitet, fx inden for produktion og elforsyning bidrager også til væsentlige udledninger af de stoffer, der er fokuseret på her.

Luftkvaliteten i byerne

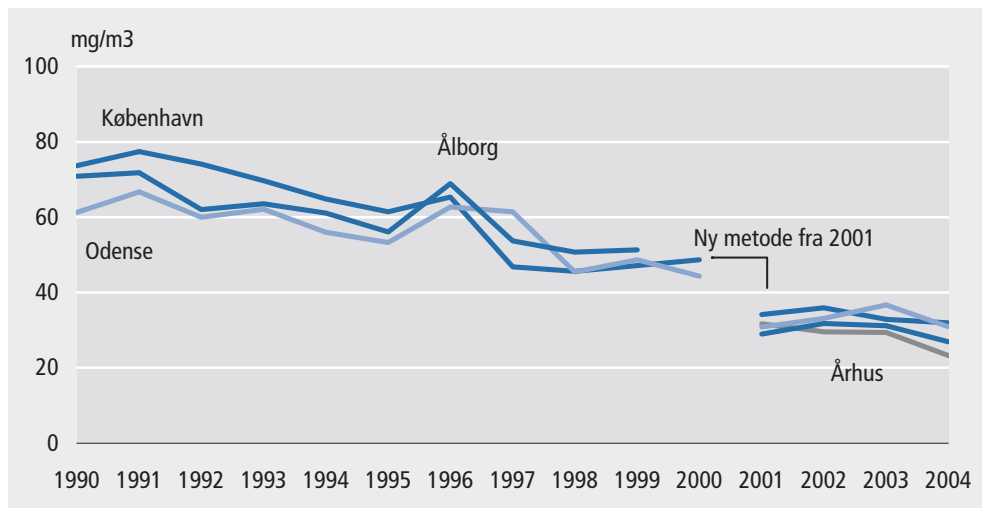
Markant forbedret luftkvalitet siden 1990

Målinger af luftforureningen i gadeniveau i København, Ålborg, Odense og Århus viser, at der er sket et markant fald i luftens indhold af skadelige stoffer siden 1990.

Indhold af partikler

Luftens indhold af partikler har udvist en faldende tendens fra 1990 til 2004 i både København, Ålborg og Odense (fra Århus siden 2001). Den årlige koncentration af partikler i luften har i alle fire byer ligget under den grænseværdi på 40 µg/m³ (µg = milliontedel gram pr. kubikmeter), som er gældende fra 2005.

Figur 62. Koncentrationen af partikler i byerne



Anm : Der blev ikke foretaget målinger i Ålborg i 2000, Århus er først med fra 2001.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

I 2010 skal den årlige koncentration være nede på $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Det er primært diesel-drevne biler og busser samt ophvirvlet støv fra kørebanen, som sammen med brændevne og støv fra byggeri er årsag til partikelforureningen.

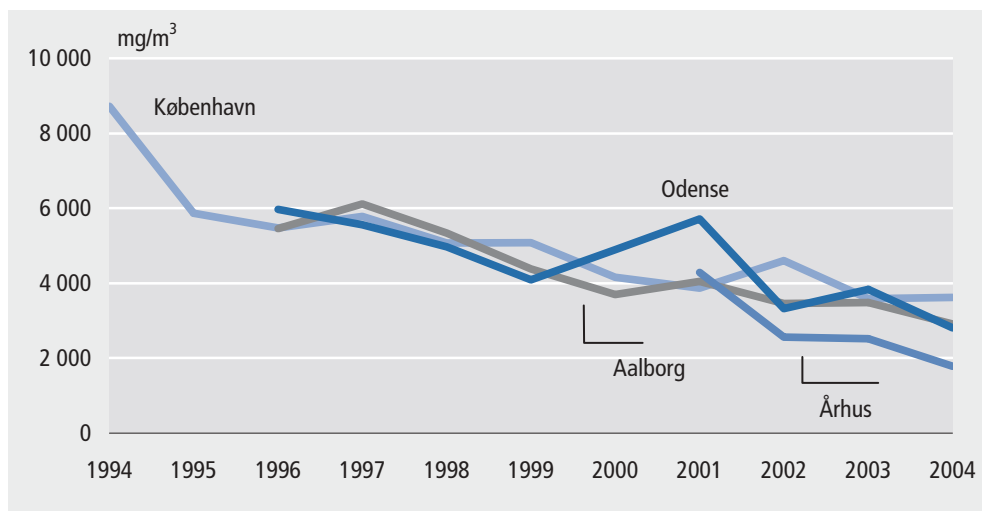
Benzen under grænseværdien

Vejtransport og opløsningsmidler er blandt de primære kilder til benzenudslip. Benzen findes i benzin og frigøres ved forbrænding i benzinmotoren. I 1996 gik man over til benzin med lavt benzenindhold. Fra 2010 må den årlige koncentration af benzen ikke overskride $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Denne grænseværdi har i de få år, hvor der har været foretaget målinger, kun været overskredet i København i 1998.

Ingen overskridelser af grænseværdien for kulilte

Kulilte (CO) er en giftig luftart, der primært udsendes fra benzinmotorer. Koncentrationen er højest i gader med høj trafiktæthed. Grænseværdien for kulilte i år 2005 er fastsat til $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$, opgjort som et 8-timers glidende gennemsnit.

Figur 63. Koncentrationen af kulilte i byerne (højeste 8-timers glidende gennemsnit)



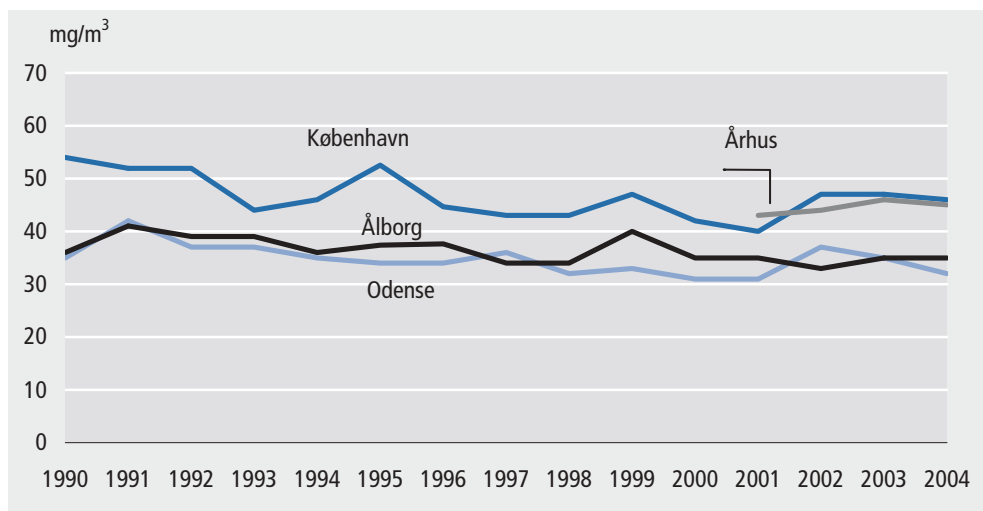
Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

For København, Århus, Ålborg og Odense har der ikke været tale om overskridelser af grænseværdien i perioden 1994 til 2004.

Katalysatorer har begrænset udslippet af kulilte

Indførelsen af katalysatorer har betydet en væsentlig reduktion af kulilte. Udslippet af kulilte vil falde yderligere, efterhånden som gamle biler erstattes af nye med mere effektive katalysatorer. Det periodiske bilsyn, der indførtes i 1998 som følge af et EU-direktiv, er også en faktor til begrænsning af udslippet af kulilte.

Figur 64. Koncentrationen af kvælstofdioxid i byerne



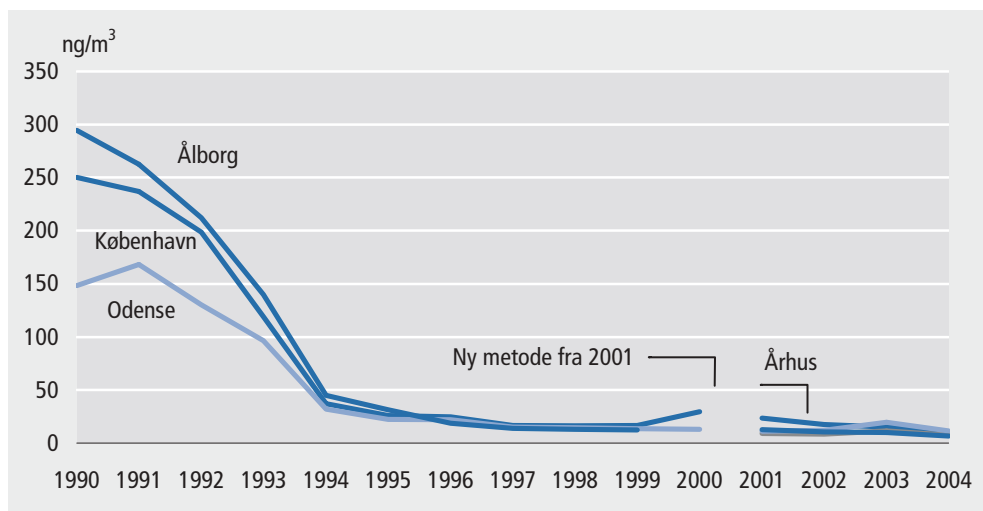
Anm.: Århus er med fra 2001.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

Grænseværdier for kvælstofdioxid over 2010-målet

Kvælstofoxider er fællesbetegnelsen for kvælstofilte og kvælstofdioxid. Kvælstofilte fra trafikens udstødning reagerer med ozon og omdannes til kvælstofdioxid. Luftens indhold af kvælstofdioxid har udvist en faldende tendens siden 1990. I København og Århus var luftens indhold af kvælstofdioxid på hhv. 46 og 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (milliontedel gram pr. kubikmeter) i 2004, hvilket på nuværende tidspunkt vil være over den grænseværdi for kvælstofdioxid, som er fastsat til 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i 2010.

Figur 65. Koncentrationen af bly i byerne



Anm. 1. Der blev ikke foretaget målinger i Ålborg i 2000 og Århus er med fra 2001.

Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Atmosfærisk Miljø.

Ikke overskridelser for ozon

Ozon er en giftig luftart, der kan skade menneskers luftveje og plantevæksten, hvis den forekommer i store koncentrationer. Ved jordoverfalden stammer ozonen fra industri og trafik, men størstedelen af den ozon, der måles i luften i Danmark, stammer fra kilder uden for landets grænser, især fra det sydlige Europa. De største koncentrationer findes om sommeren i perioder med varmt og solrigt vejr. Koncentrationen af ozon har ikke overskredet de fastsatte grænseværdier.

Koncentrationen af bly er decimeret

Luftens indhold af bly er siden 1990 faldet med over 90 pct. i København, Ålborg og Odense som følge af et mindsket salg af blyholdig benzin. Efter 1994 sælges der ikke længere benzin tilsat bly i Danmark.

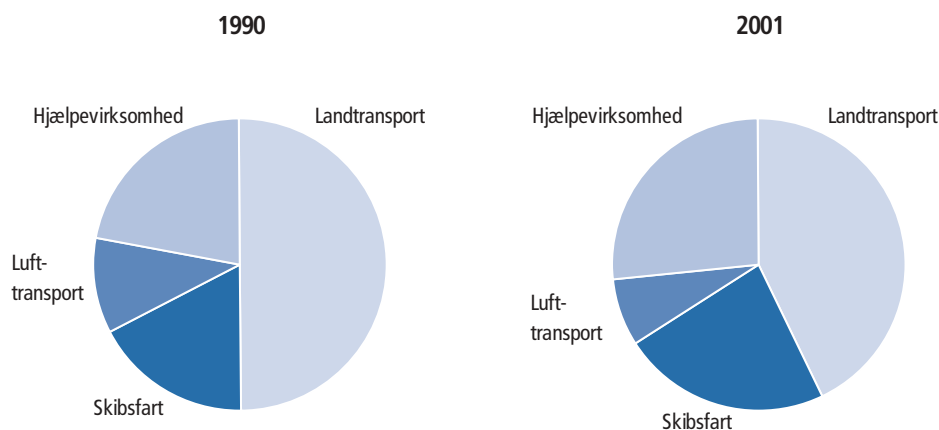
9. Transportens økonomiske udvikling og beskæftigelse

Transportsektorens bruttoværditilvækst

6 pct. af den samlede bruttoværditilvækst

Transportsektorens bruttoværditilvækst i løbende priser var i 2004 på 78 mia. kr., hvilket svarer til lidt over 6 pct. af hele økonomiens og 10 pct. af servicesektorens bruttoværditilvækst.

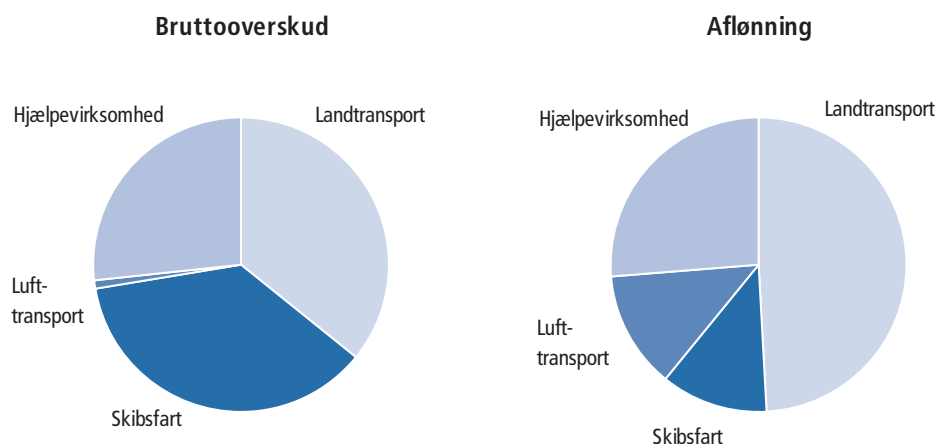
Figur 66. Transportsektorens bruttoværditilvækst efter branchegrupper



Vækst på 64 pct. fra 1990-2004

Opgjort i faste priser er transportsektorens bruttoværditilvækst vokset med 64 pct. fra 1990 til 2004. Fremgangen har især været betydelig fra sidste halvdel af 1990'erne, og den har navnlig fundet sted inden for skibsfart, hvor der er sket en specialisering i højteknologiske containerskibe og opkøb af udenlandske rederier, samt inden for hjælpevirksomhed. For vejtransport har der tilnærmelsesvis været stagnation.

Figur 67. Transportsektorens bruttooverskud og aflønning af ansatte. 2001



I 2001, som er det seneste år med opgørelser på detaljeret niveau, stod landtransport for 43 pct. af transportsektorens samlede bruttoværditilvækst, hvoraf fragtvognmandskørsel dækkede lidt over halvdelen. Skibsfart havde 23 pct. af sektorens

bruttoværditilvækst, lufttransport for 7 pct. mens godsbehandling og anden hjælpevirksomhed stod for 27 pct., mod hhv. 50 pct., 17 pct., 10 pct. og 22 pct. i 1990.

Transporterhvervets samlede produktionsværdi var i 2004 på 228 mia. kr. regnet i årets priser. Forbrug i produktionen til køb af råvarer og tjenester til anvendelse i produktionen samt udgifter til reparation og vedligeholdelse af kapitalapparatet udgjorde i alt 150 mia. kr., således at erhvervets samlede bruttoværditilvækst blev på 78 mia. kr.

Subsidier med fradrag af produktionsskatter beløb sig til 2 mia. kr. i 2004. Der blev herefter 40 mia. kr. til aflønning af ansatte og 40 mia. kr. til aflønning af selvstændige og til aflønning af kapitalapparatet samt til forbrug af realkapital (afskrivning).

Bruttoværditilvækstens andel af produktionsværdien har været aftagende fra omkring to femtedele i 1990 til en tredjedel i 2004. I samme periode er lønandelens andel af bruttoværditilvæksten reduceret fra tre femtedele til halvdelen. Udviklingen afspejler formentlig det øgede kapitalapparat i erhvervet.

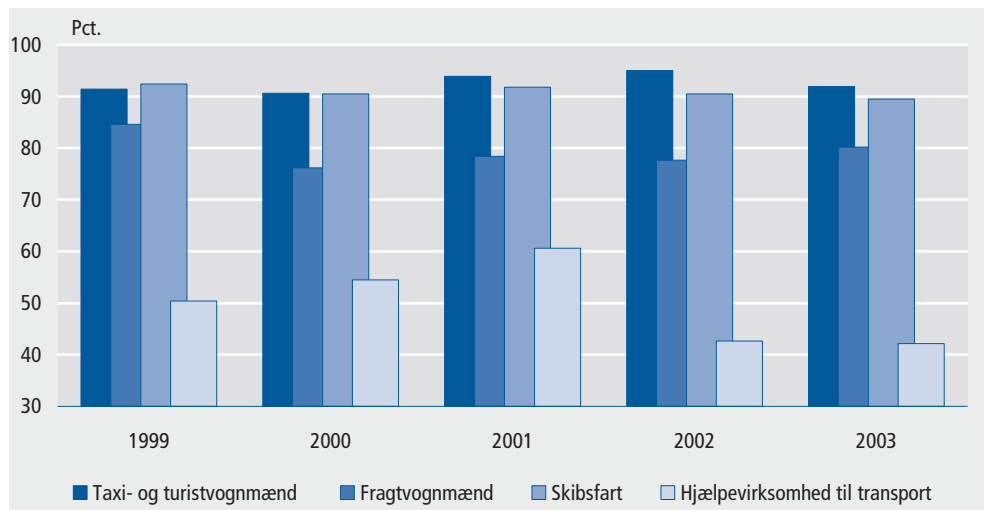
Regnskabsstatistik

For fire udvalgte transporterhverv, nemlig taxi- og turistvognmænd, fragtvognmænd og rørtransport, skibsfart samt hjælpevirksomhed til transport, kan man ud fra regnskabsstatistikken opstille nøgletal for erhvervenes indtægts- og omkostningsforhold. I det følgende vil tre nøgletal blive beskrevet.

Bruttoavance *Bruttoavancen*, er bruttofortjenesten i pct. af omsætningen, hvor bruttofortjenesten er opgjort som omsætningen minus vareforbrug og køb af underentrepriser og lønarbejde, lå i perioden 1999-2003 omkring 90 pct. for brancherne taxi- og turistvognmænd og skibsfart, omkring 80 pct. for fragtvognmænd, mens den var væsentlig lavere for hjælpevirksomhed til transport, hvor den i perioden lå mellem 40-60 pct., jf. figur 68. Denne branche adskiller sig ved at have et langt højere vareforbrug mv. end de tre andre brancher. I vareforbrug mv. indgår bl.a. køb af transportydelser hos andre firmaer samt energiudgifter.

Figur 68.

Bruttoavance

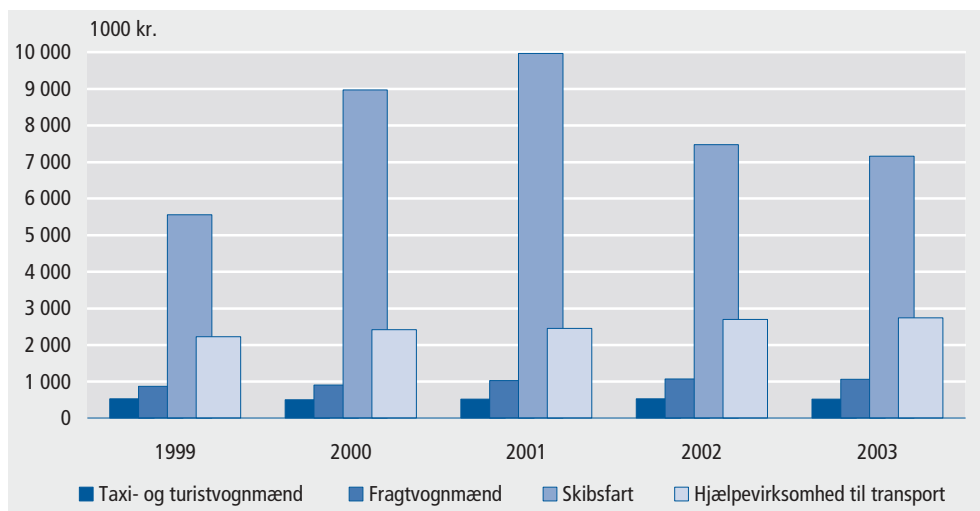


Omsætningen og andre driftsindtægter pr. beskæftiget

Omsætningen og andre driftsindtægter pr. beskæftiget, var i perioden 1999-2003 højest for skibsfart med 7 mio. kr. i 2003, næsthøjest for hjælpevirksomhed til transport med lidt under 3 mio. kr. i 2003 og lavest for brancherne taxi- og turistvognmænd og fragtvognmænd, var omsætningen og andre driftsindtægter pr. beskæftiget langt lavere, og lå i perioden 1999-2003 mellem 500.000 og 1 mio. kr. Dette afspejler forskelle i omkostningsstrukturen.

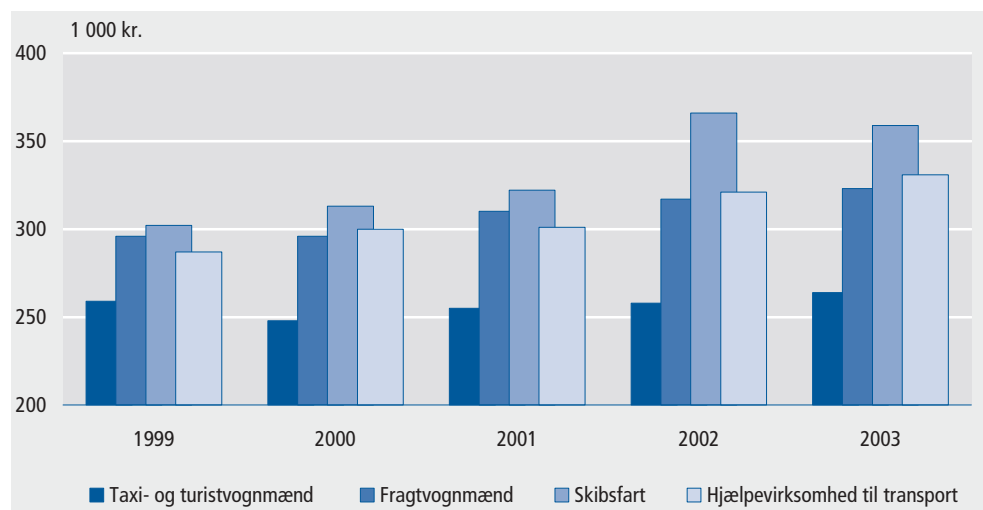
Mens omsætningen i taxi-, turist- og fragtmandsvognmands-branchen især skal dække arbejdskraftens aflønning, skal den mere kapitalintensive skibsfart også have dækket store omkostninger pr. beskæftiget til produktionsanlæg og maskiner, og hjælpevirksomhed til transport skal også have dækket store omkostninger pr. beskæftiget til vareforbrug fx brændstoffer.

Figur 69. Omsætning og andre driftsindtægter pr. beskæftiget



Løn pr. ansat For taxi- og turistvognmænd lå lønnen pr. ansat i perioden 1999-2003 omkring 250.000 kr., mens den for fragtvognmænd og hjælpevirksomhed til transport i samme periode lå på lidt højere niveau mellem 295.000-325.000 kr. For skibsfart var der tale om den højeste løn pr. ansat, med et niveau på 360.000 kr. i 2003, jf. figur 70.

Figur 70. Løn pr. ansat



Transportsektorens beskæftigelse

12.100 arbejdssteder og
132.200 beskæftigede

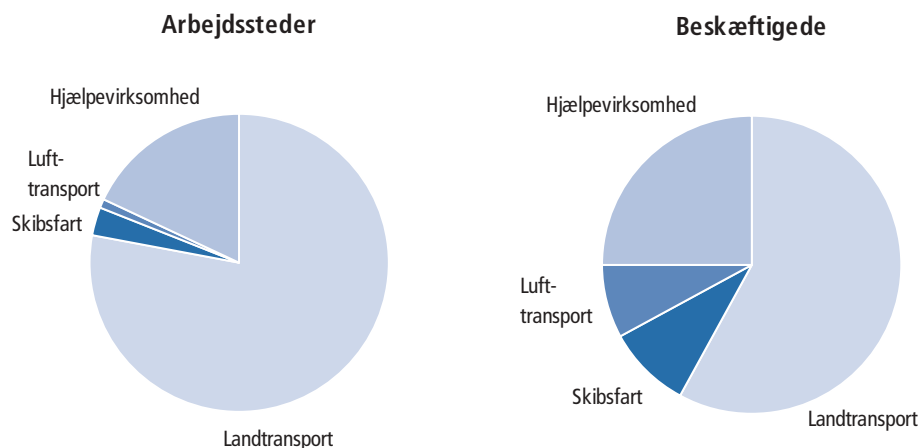
I 2003 var der 12.100 arbejdssteder med transport som hovedaktivitet. Disse arbejdssteder beskæftigede 132.200 personer, svarende til 5 pct. af den samlede beskæftigelse. 58 pct. af de beskæftigede inden for transportsektoren arbejdede ved landtransport, 25 pct. ved hjælpevirksomhed for transport, 9 pct. ved skibsfart og 8 pct. ved luftfart, jf. figur 71.

Små arbejdssteder inden
for landtransport - store
inden for lufttransport

Transportsektoren beskæftigede i 2003 gennemsnitligt 11 personer pr. arbejdssted. Landtransport og hjælpevirksomhed mv. havde relativt små arbejdssteder med gennemsnitligt 8 og 15 personer pr. arbejdssted, mens skibsfart og lufttransport

havde forholdsvis store arbejdssteder med gennemsnitligt hhv. 32 og 99 beskæftigede pr. arbejdssted.

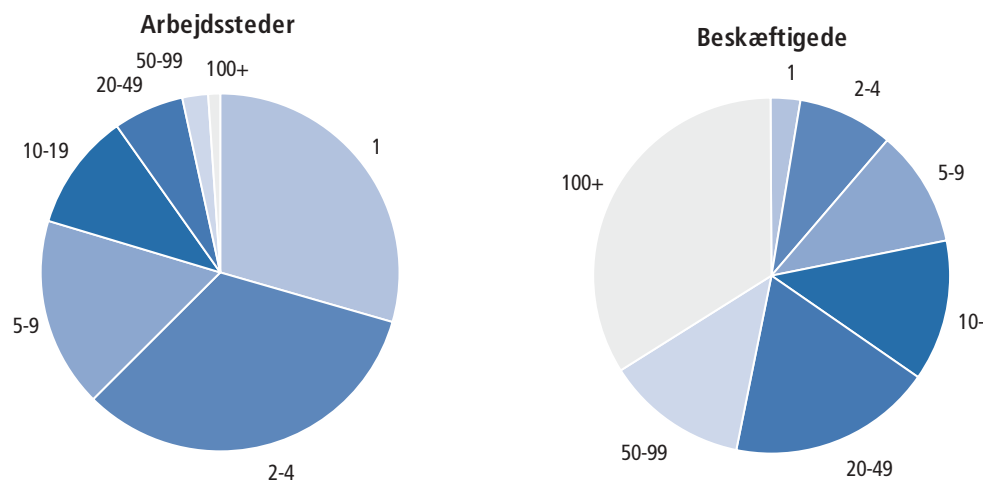
Figur 71. Transportsektorens arbejdspladser og beskæftigede i 2003



62 pct. af arbejdsstederne havde under 5 beskæftigede

Transportsektoren er generelt domineret af små virksomheder. 62 pct. af arbejdsstederne havde således under 5 beskæftigede, 17 pct. 5-9 beskæftigede og 20 pct. 10 eller flere beskæftigede i 2003. Kun 1 pct. af arbejdsstederne inden for transport havde 100 eller flere beskæftigede.

Figur 72. Arbejdssteder og beskæftigede efter arbejdsstedets størrelse i 2003



Men 78 pct. af de beskæftigede i transportsektoren var tilknyttet arbejdssteder med 10 eller flere beskæftigede, hvor den tilsvarende andel for hele økonomien var 86 pct.