

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Statistisk analyse: Udviklingen i den internationale lastbiltrafik

Lars Dagnæs, lars@dagnaes.com

TransECO₂

Abstrakt

Internationalisering, globalisering og øget international samhandel er alle forhold, som har betydning for udviklingen i vognmandserhvervet og for udvikling i og sammensætning af den lastbiltrafikken på det danske vejnet.

Den internationale lastbiltrafik er steget mere end den nationale lastbiltrafik, og andelen af udenlandske lastbiler på det danske vejnet er steget og fortsat stigende.

Internationaliseringen betyder også, at opgaven med at indsamle statistik om og belyse udviklingen i lastbiltrafikken er blevet mere kompleks, og at en valid statistik i stigende grad skal etableres på grundlag af flere forskellige datakilder.

Formålet med paperet er med baggrund i forskellige statistiske kilder at give et overblik over udviklingen i lastbiltrafikken i Danmark særligt med fokus på den internationale del. Udgangspunktet har været at sammenstille de statistiske kilder. Det er videre et formål at afdække evt. forskel mellem de alternative statistiske kilder, og med baggrund heri af belyse evt. usikkerheder i statistikkerne, samt ikke mindst at kvalificere den samlede statistik om transport og trafikarbejdet gennemført med lastbil i Danmark.

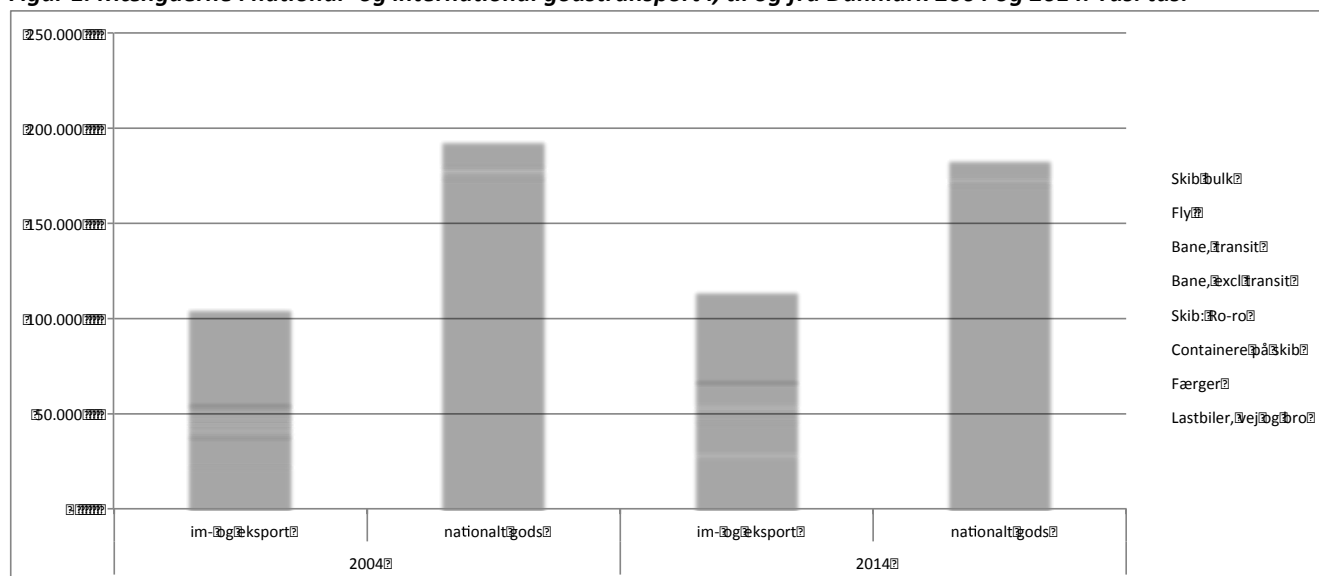
Dansk vejgodstransport er internationaliseret

Der i de sidste 10 år sket en betydelig internationalisering af dansk godstransport.

Nedenstående figur 1 udviklingen i mængder i godstransport i og til og fra Danmark opgjort efter national og international trafik. Bemærk, at figuren omfatter godstransport med lastbil, skib og bane, samt at den grænseoverskridende transport også omfatter godsmængder i transit gennem Danmark.

Som det fremgår af figuren er godsmængder i den nationale godstransport faldet, medens godsmængderne i international godstransport er steget. Fra 2004 til 2014 er mængderne i den grænseoverskridende godstrafik vokset med 9 %, medens mængderne i den indenlandske godstrafik er faldet med 5 %

Figur 1. Mængderne i national- og international godstransport i, til og fra Danmark 2004 og 2014. Tus. tus.



Kilde: TransECO2 på grundlag af ITDs grænsetælling og Danmarks Statistik

Også på anden måde er der sket en internationalisering af godstransporterne i Danmark: en stigende del af den samlede godstransport er sket med udenlandske transportmidler. Tabel 1 viser fordelingen af trafikarbejdet på det danske vejnet 2014 fordelt på danske og udenlandske lastbiler. Som det fremgår, stod udenlandsk registrerede lastbiler for ca. 20 % af det samlede trafikarbejde udført af lastbiler på det danske vejnet i 2014.

Tabel 1. Det samlede trafikarbejde på i Danmark fordelt på danske og udenlandske lastbiler 2014. Mio. km.

Vejbestyr	Vejtype	udenlandske biler		danske biler		alle biler	
		Mia. vognkm	%	Mia. vognkm	%	Mia. vognkm	%
Statsveje	motorveje	0,351	31%	0,792	69%	1,143	100%
	landevej	0,053	17%	0,262	83%	0,315	100%
	Byvej	0,002	17%	0,010	83%	0,012	100%
Kommuneveje	I alt	0,406	28%	1,065	72%	1,471	100%
	Landevej	0,005	7%	0,066	93%	0,071	100%
	Byvej	0,045	7%	0,652	94%	0,697	100%
	I alt	0,050	7%	0,718	93%	0,768	100%
Total		0,456	20%	1,783	80%	2,239	100%

Kilde: Vejdirektoratet

Lastbiltrafikens internationale karakter betyder, at en stigende andel af lastbilerne kører i forbindelse med internationale ture, og en stadig stigende del af det samlede transportarbejde gennemføres af udenlandsk indregistrerede lastbiler. Lastbiltrafikens stadig mere internationale organisering betyder også, at det bliver mere komplekst at belyse udviklingen i den lastbiltrafik, der sker på det danske vejnet.

Udvikling i den grænseoverskridende lastbiltrafik

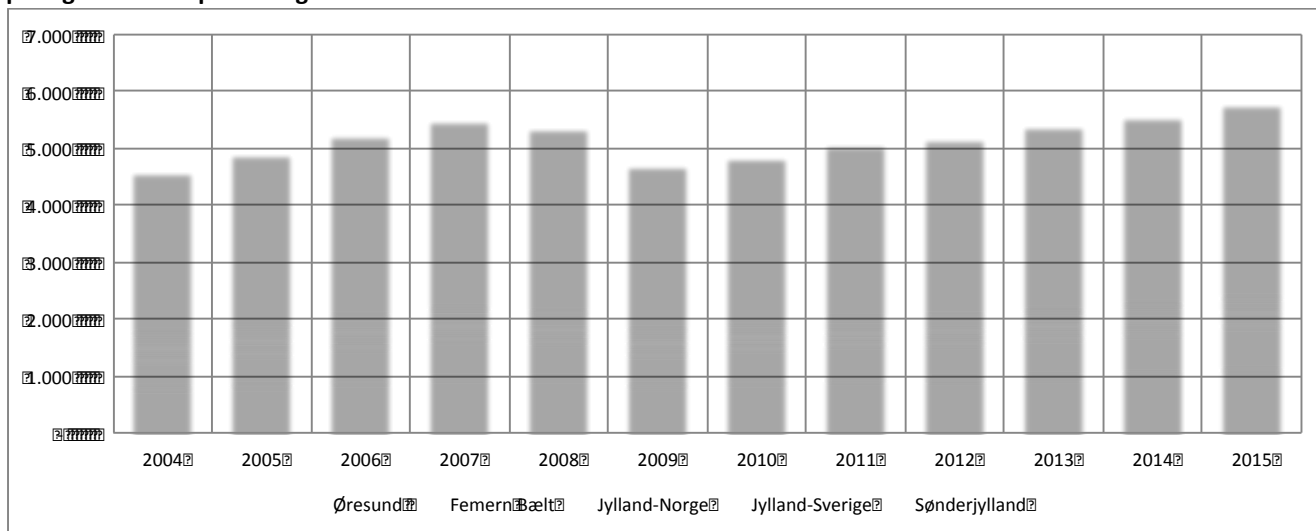
I 2004 kørte der dagligt ca. 4.600 lastbiler pr døgn over grænserne i retning mod Danmark, dette var i 2015 vokset til ca. 5.800 lastbiler pr døgn. Grænsen i Sønderjylland var den største grænseovergang, her kørte der i ca. 58 % af den samlede lastbiltrafik, trafikken over Øresund udgjorde 20 %, trafikken over Femern Bælt 13 % og færgeruterne mellem Jylland og Norge/Sverige tegnede sig for 9 %.

Figur 2 viser udviklingen i den internationale lastbiltrafik over grænserne til/fra Danmark fra 2004 til 2015 fordelt på grænseregioner. Figur 3 viser den indekserede udvikling på fordelt på grænseregioner. Som det fremgår, har der været forskellig udvikling i de forskellige korridorer.

Lastbiltrafikken steg fra 2004 til 2007. Fra 2007 til 2009 faldt trafikken, det største relative fald sket på færgeruterne over Femern Bælt. Siden finanskrisen i 2008/09 er den internationale lastbiltrafik igen steget. Trafikken over Femern er relativt vokset mest (46 % siden finanskrisen). På Øresund er lastbiltrafikken vokset med 32 % siden finanskrisen, på færgeruterne mellem Jylland og Norge er trafikken vokset 23 %, og på grænsen mellem Sønderjylland og Tyskland er lastbiltrafikken vokset med 19 %. Trafikken på færgeruterne mellem Jylland og Sverige (de to Stena Line ruter) har været på samme niveau siden 2009.

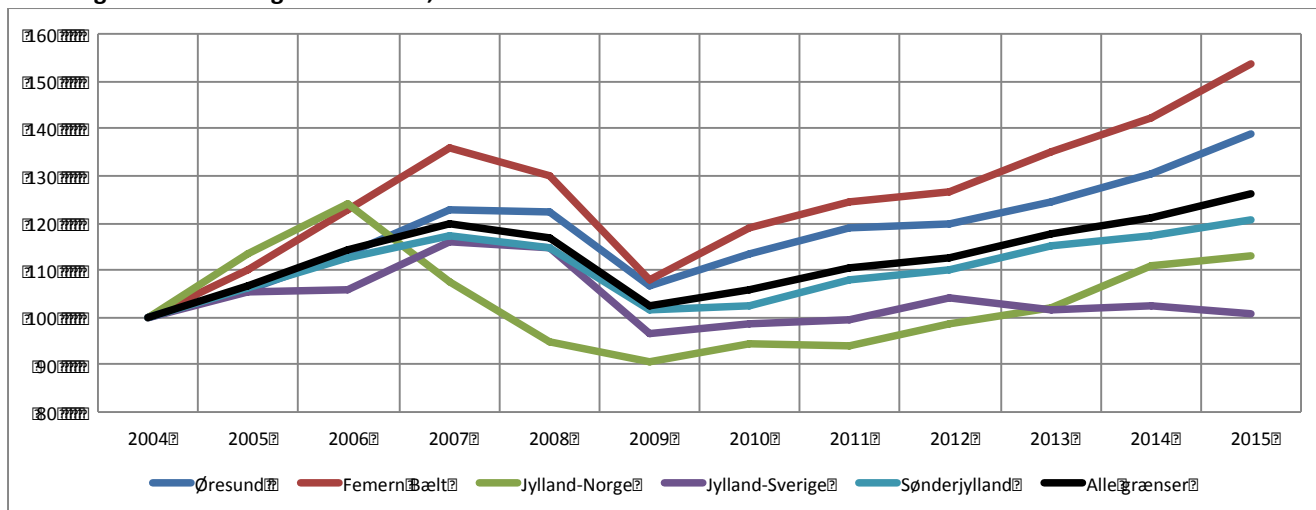
I alle korridorer, må det vurderes, at væksten er sket ved en vækst i international trafik til/fra Danmark og vækst i transittrafikken med lastbilbil gennem Danmark.

Figur 2. Den samlede udvikling i den internationale lastbiltrafik over grænserne til/fra Danmark 2004 til 2015 fordelt på regioner. ÅDT pr retning



Kilde: Danmarks Statistik, Øresundsbroen og ITDs grænsetælling

Figur 3. Udviklingen i den internationale lastbiltrafik over grænserne til/fra Danmark fra 2004 til 2015, indekseret udvikling i de enkelte regioner. Indeks, 2004 = 100.

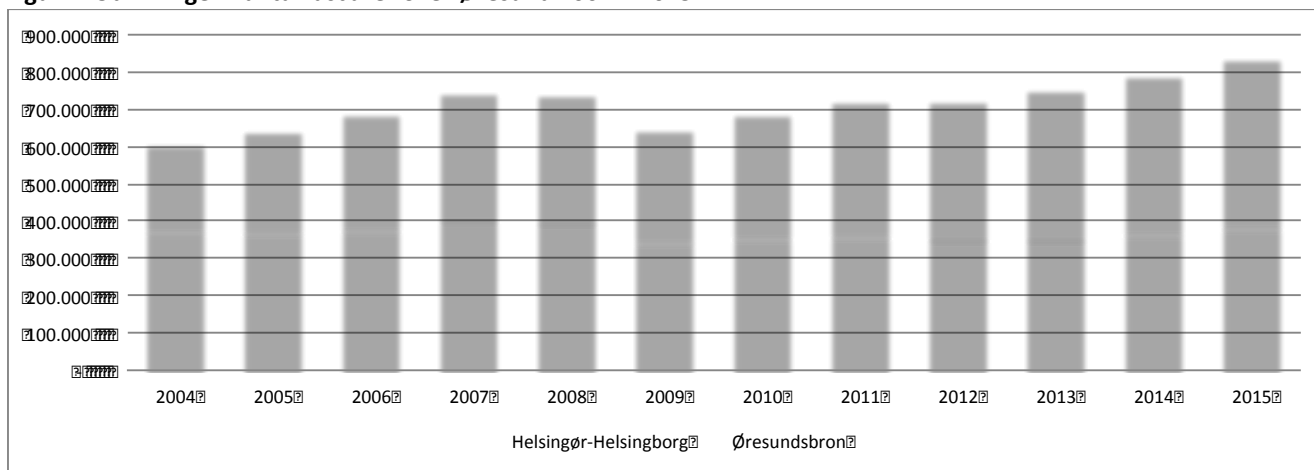


Kilde: Danmarks Statistik, Øresundsbroen og ITDs grænsetælling

Udviklingen i lastbiltrafikken over Øresund og Femern Bælt

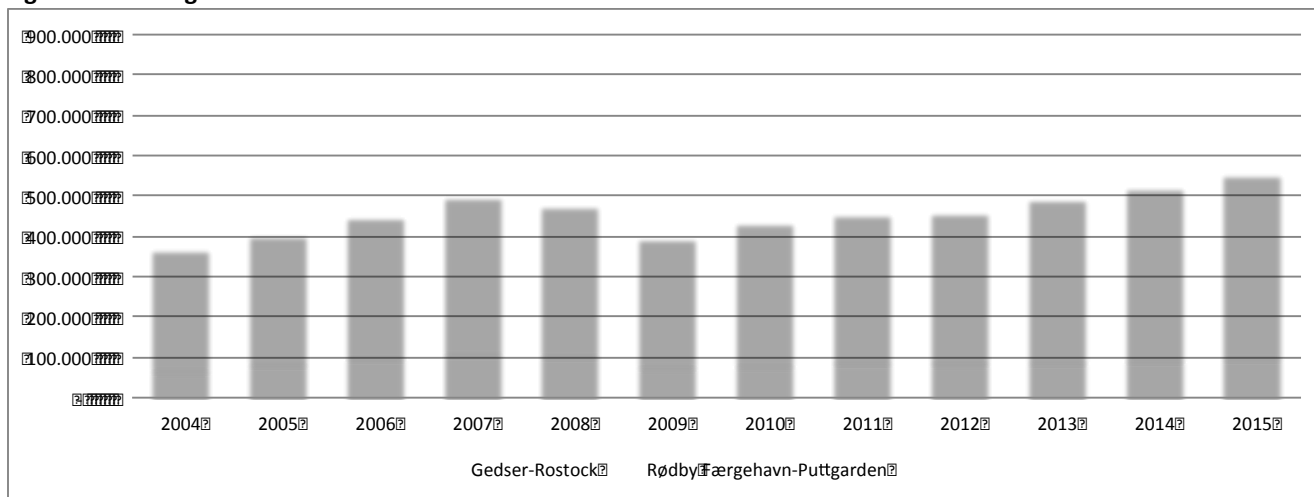
Den største vækst, er som nævnt ovenfor sket i korridoren over Sjælland, udviklingen i denne korridor er derfor uddybet i det følgende. Figur 4 og figur 5 viser udviklingen i lastbiltrafikken over Femern Bælt og Øresund fra 2004 til 2015. Over hele perioden er lastbiltrafikken siden vokset 2004 med 60 % på Femern Bælt og 45 % på Øresund. Trafikken over Øresund er vokset fra ca. 600.000 lastbiler pr år i 2004 til godt 800.000 lastbiler i 2015. Det er bemærkelsesværdigt, at væksten er sket ved vækst i trafikken over Øresundsbroen, medens trafikken med Scandlines' færger ved Helsingør-Helsingborg har været på samme niveau i hele perioden. Trafikken over Femern Bælt er vokset fra ca. 370.000 lastbiler i 2004 til godt 550.000 lastbiler i 2015.

Figur 4. Udviklingen i antal lastbiler over Øresund 2004 – 2015



Kilde: Danmarks Statistik og Øresundsbroen

Figur 5. Udviklingen i antal lastbiler over Femern Bælt 2004 - 2015

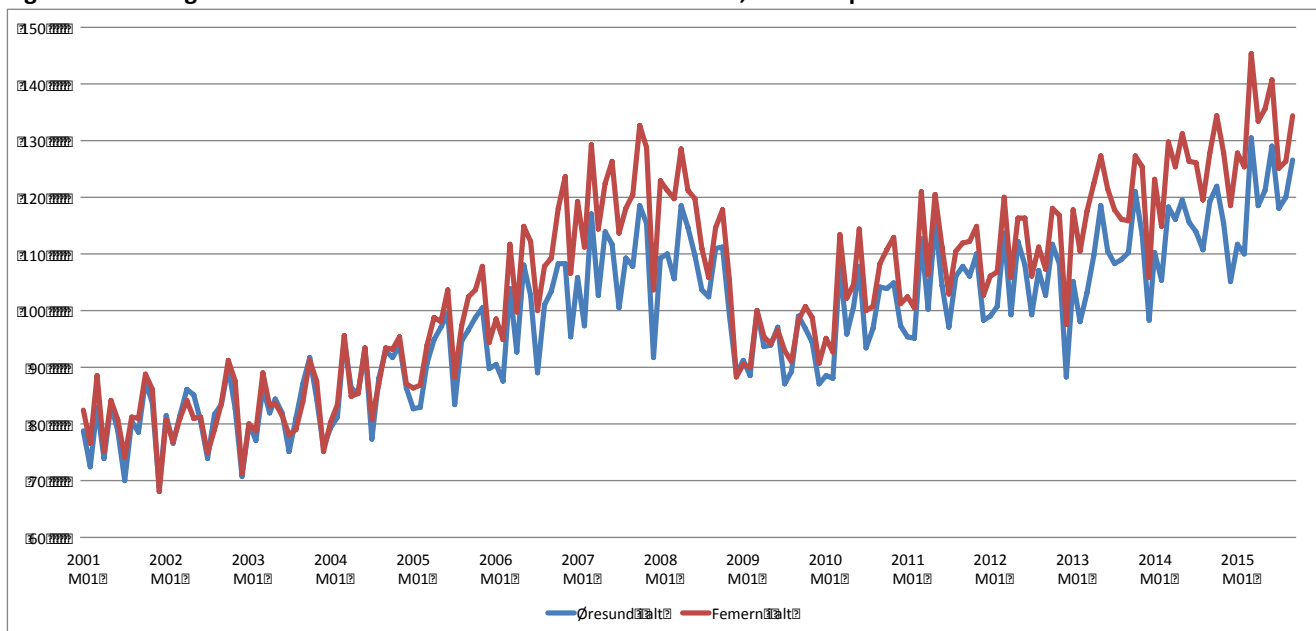


Kilde: Danmarks Statistik

Der er tæt sammenhæng mellem udviklingen i den samlede trafik over Øresund og Femern Bælt. Dette er illustreret i figur 6, der viser den indekserede udvikling i lastbiltrafikken over hhv. Øresund og Femern Bælt fra juli 2001 til juni 2015. Der er således en god indikation af, at væksten i trafikken over de to korridorer i et ikke ubetydeligt omfang sker ved vækst i transittrafik fra Sverige over Sjælland og Lolland/Falster til Tyskland.

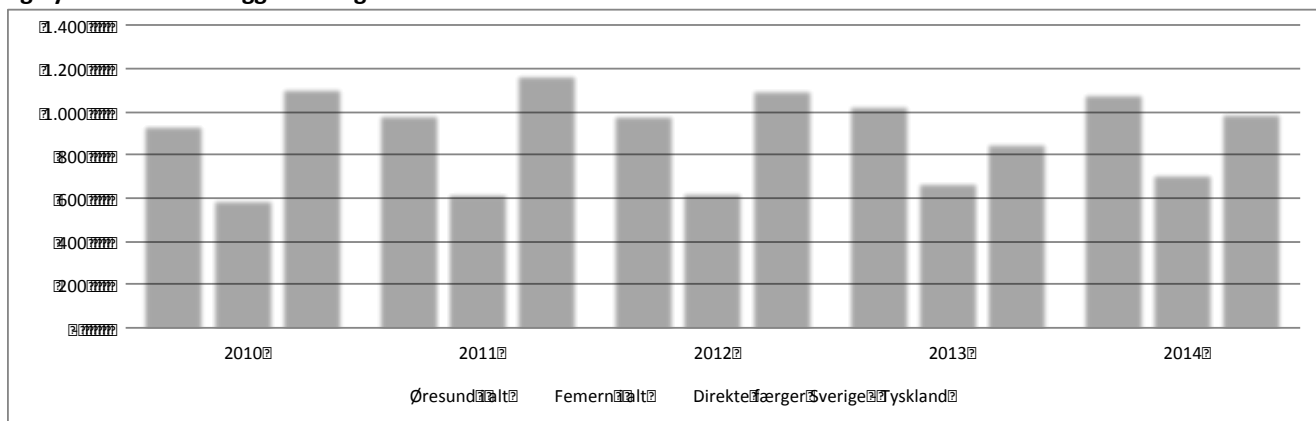
Figur 7 viser udviklingen i antal lastbiler med direkte færger mellem Sverige og Tyskland sammenholdt med udviklingen i lastbiltrafikken over Øresund og Femern Bælt. Hvor lastbiltrafikken med færgeruterne fra Sverige til Tyskland har været stagnerende, er lastbiltrafikken over Øresund og Femern Bælt voksende. Der er således en indikation af, at lastbiltrafikken mellem Sverige og Tyskland vokser i transittkorridoren via Sjælland på bekostning af de direkte færgeruter fra Sydsverige til Tyskland. Det skal dog for god ordens skyld anføres, at de direkte færgeruter mellem Sverige og Tyskland har et betydeligt omfang sammenholdt med færgetrafikken mellem Danmark og Tyskland over Femern Bælt.

Figur 6. Udviklingen i antal lastbiler over Femern Bælt 2000 – 2015, lastbiler pr år



Kilde: Danmarks Statistik og Øresundsbroen

Figur 7. Udviklingen i antal lastbiler pr. år over hhv. Femern Bælt, Øresund og de direkte færgeruter mellem Sverige og Tyskland. ÅDT i begge retninger.



Kilde: Danmarks Statistik, Øresundsbroen og Trafikanalys.se

Transittrafik med lastbil gennem Danmark

Danmarks placering mellem Norge, Sverige og Tyskland, betyder, at Danmark har en rolle som transit korridor for lastbiltrafik. Transittrafikken er vanskelig at belyse statistisk, da det forudsætter en specifik registrering af lastbilernes rute gennem Danmark.

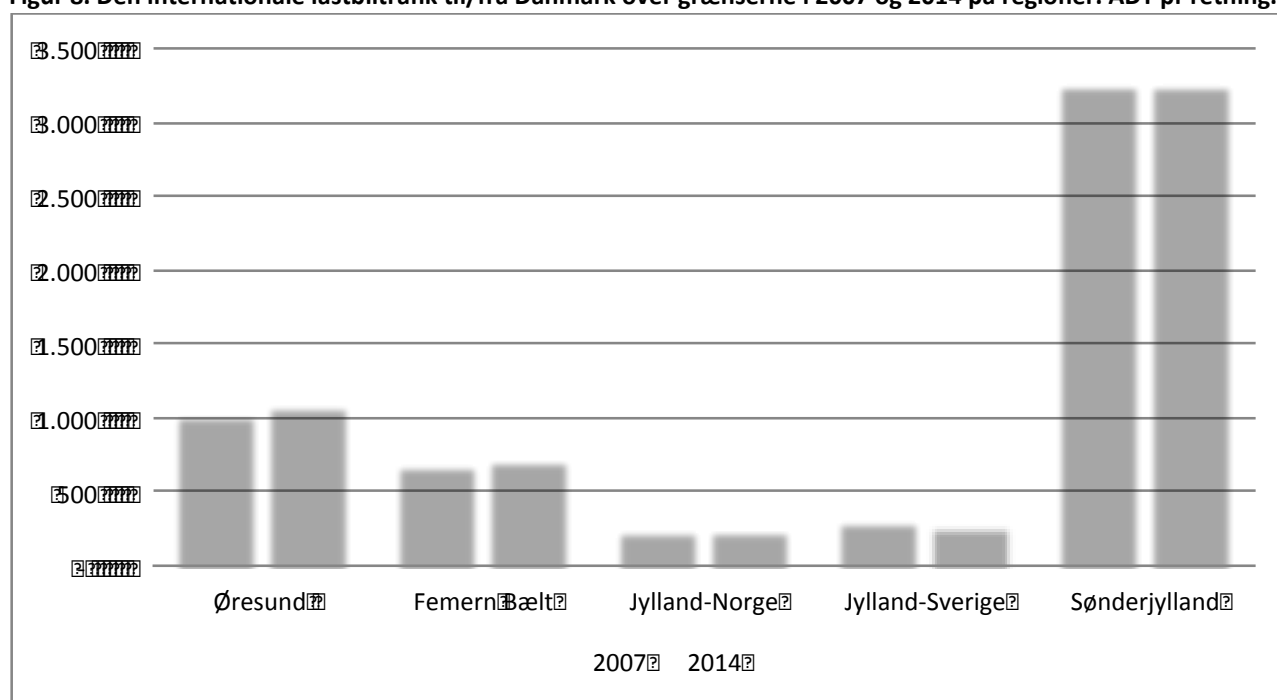
Institut for Transportstudier gennemførte i forsommeren 2005 og 2007, dvs. godt hhv. 8 – 10 år siden, en tælling af den transiterende lastbiltrafik gennem Danmark. Tællingen blev gennemført som en skrivning af nummerplader på alle lastbiler ind og ud over de vigtigste grænser i 48 timer i forsommeren de to år.

Der har ikke været foretaget tilsvarende tællinger af transittrafikken siden 2007.

Transit trafik mellem Sverige/Norge og Tyskland udgør en betydelig del af den internationale lastbiltrafik til/fra Danmark. Ved seneste tælling af transittrafikken i 2007, udgjort den 26 % af den samlede lastbiltrafik på Øresund, 34 % på Femern Bælt, 31 % på færgeruterne mellem Jylland og Norge, 14 % på færgeruterne mellem Sverige og Jylland og 3 % på grænsen i Sønderjylland.

Siden de to tællinger har der, som beskrevet i det tidligere, været en global finanskriser, som fik markant indflydelse på udviklingen i den internationale samhandel og dermed på trafikudviklingen. Krisen fik herudover betydning for den strukturelle udvikling i lastbilerhvervet i de efterfølgende år. Den internationale lastbiltrafik fra 2007 til 2009, siden 2009 har der igen været vækst. Figur 8 viser grænsetrafikken i 2007 og 2014. Som det fremgår, var trafikken i 2014 på de enkelte regioner af samme størrelsesorden som i 2007.

Figur 8. Den internationale lastbiltrafik til/fra Danmark over grænserne i 2007 og 2014 på regioner. ÅDT pr retning.

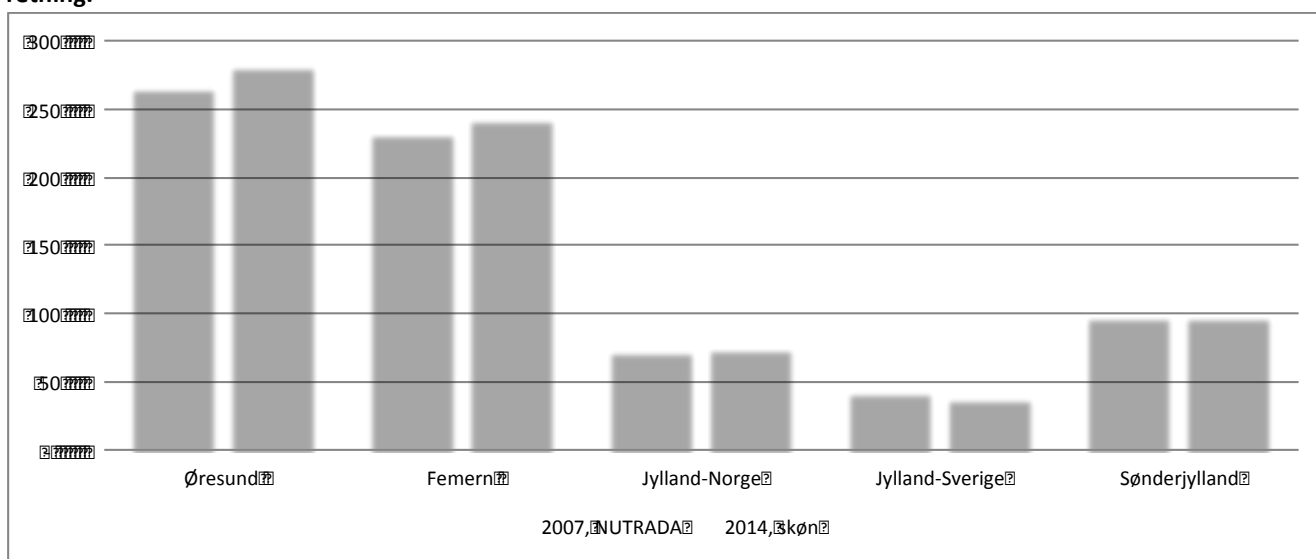


Kilde: Danmarks Statistik, Øresundsbroen og ITD

Da lastbiltrafikken i de enkelte korridorer var af samme størrelsesorden i 2007 og 2014, kunne et bud på omfanget af transittrafikken i 2014 kunne være, at den udgjorde samme andel af lastbiltrafikken på de enkelte korridorer som i 2007. Figur 9 viser en vurdering af transittrafikken med lastbil opgjort på korridorer i 2007 og 2014.

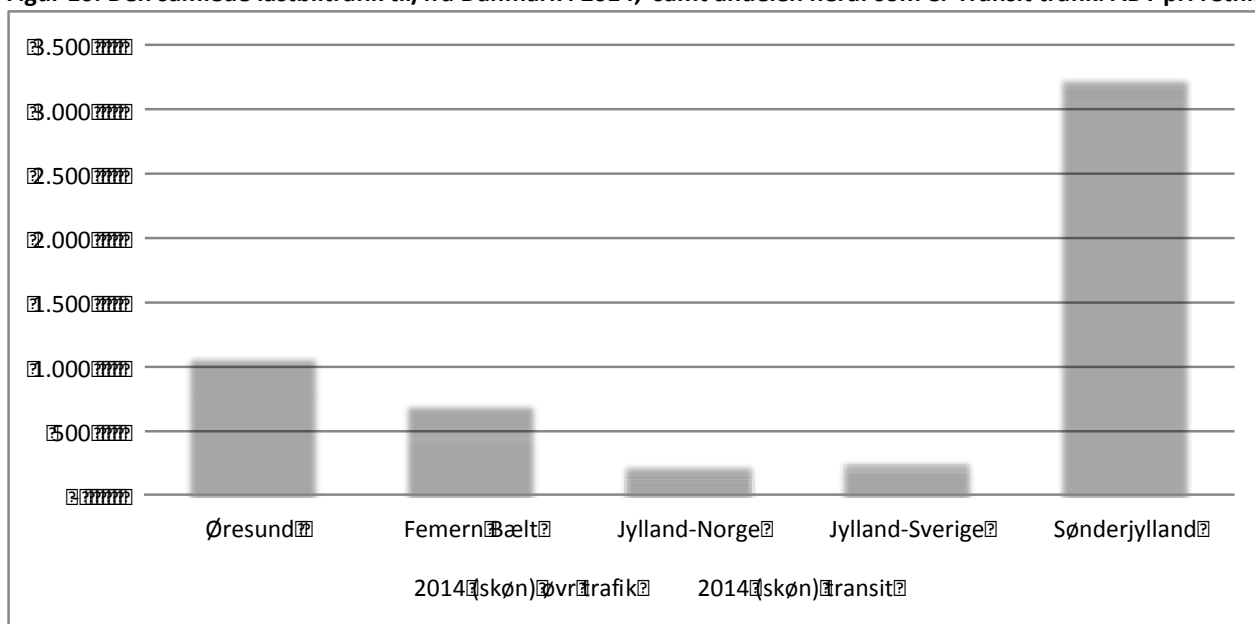
Figur 10 viser den samlede lastbil trafik til/fra Danmark fordelt over grænseovergange i 2014, samt andelen heraf der er transittrafik. Figuren understreger betydningen af transittrafik for den internationale trafik til/fra Danmark. Det er i lyset heraf også vigtigt, at der udviklingen i transittrafikken monitoreres statistisk. Det må derfor vurderes, at der er behov for en opdatering af tællingerne fra 2005 og 2007.

Figur 9. Transittrafik med lastbil i 2007 og 2014 på grundlag af NUTRADA tællingen (2007) og skøn (2014). ÅDT pr. retning.



Kilde: NUTRADA (Institut for Transportstudier) og beregning TransECO2

Figur 10. Den samlede lastbiltrafik til/fra Danmark i 2014, samt andelen heraf som er Transit trafik. ÅDT pr. retning.



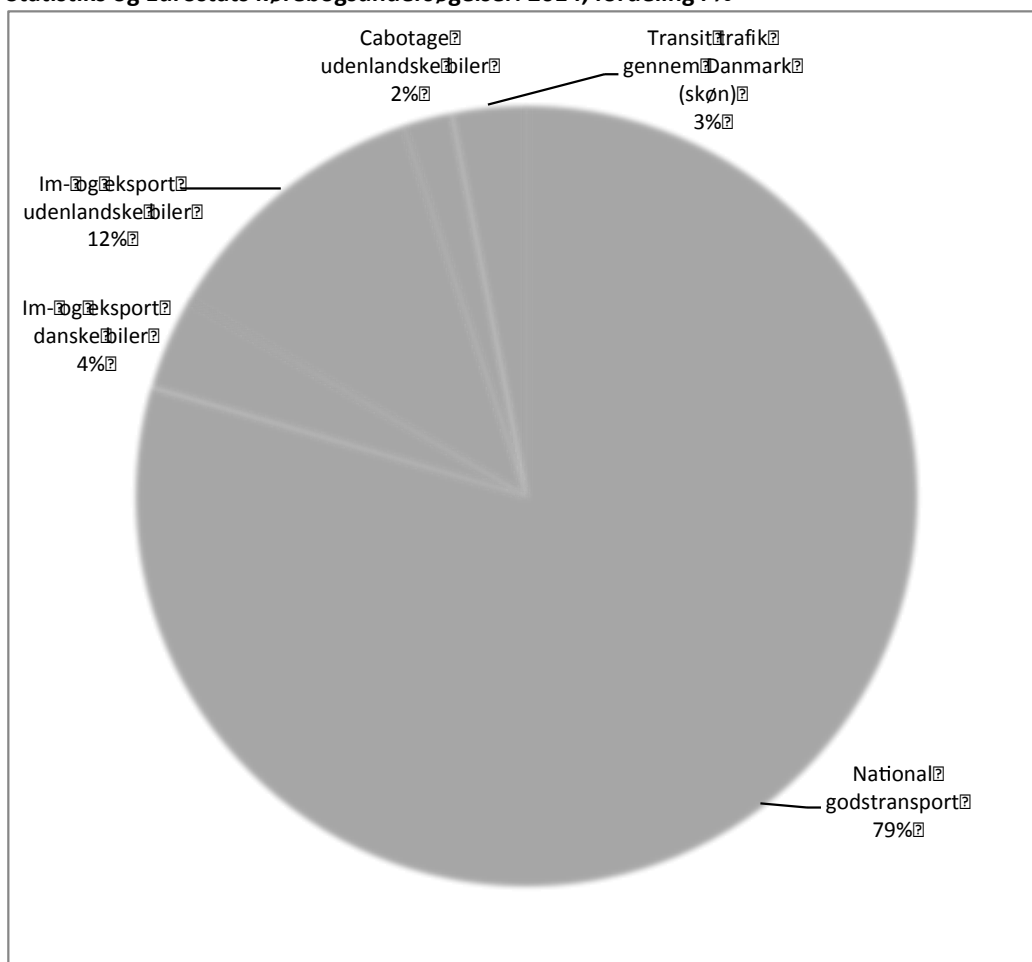
Kilde: NUTRADA (Institut for Transportstudier) og beregning TransECO2

Det samlede godstransportarbejde med lastbil i Danmark

Kørebogsundersøgelserne fra Danmarks Statistik giver sammen med de tilsvarende undersøgelser fra de øvrige lande ikke umiddelbart mulighed for at vurdere godstransportarbejdet eller trafikarbejdet med lastbil i Danmark. Det skal ses i lyset af, at der i kørebogsundersøgelserne ikke foretages en opgørelse af den andel af de internationale ture, der udføres i de enkelte medlemslande.

Nedenfor er vist et skøn over det samlede godstransportarbejde, som er udført med lastbil på det danske vejnet i 2014. Opgørelsen er baseret på Danmarks Statistiks opgørelse af danske lastbilers nationale godstransportarbejde og Eurostats opgørelse af udenlandske lastbilers cabotagekørsel i Danmark. For den internationale kørsel med danske og udenlandske lastbiler, er der foretaget et skøn over den gns. transportafstand i Danmark, endeligt er godstransportarbejdet med lastbiler i transittrafik opgjort med udgangspunkt i ovenstående skøn. Figur 11 viser fordelingen af det samlede godstransportarbejde på det danske vejnet fordelt på dansk og udenlandsk registrerede lastbiler. Det skal for god ordens skyld anføres, at opgørelsen er forbundet med en vis usikkerhed.

Figur 11. Fordelingen af den samlede transportarbejde på det danske vejnet, opgjort med udgangspunkt i Danmarks Statistiks og Eurostats kørebogsundersøgelser. 2014, fordeling i %



Kilde: Danmarks Statistik og Eurostat, samt beregninger og skøn (vejafstand for internationalt gods i Danmark samt omfang af transittrafik) gennemført af TransECO2

Statistik om international vejgodstrafik

Kilder til belysning af udviklingen i lastbiltrafikken er bl.a.:

- Kørebogsundersøgelser, hvor vognmænd giver oplysning om deres ture i en periode
- Tællinger af lastbiltrafikken på det danske vejnet
- Opgørelser af lastbiltrafikken på grænseovergangene til og fra Danmark
- Opgørelser af danske lastbilers trafikarbejde på grundlag af synsdata

Table 2. Oversigt over datakilder til belysning af international lastbiltrafik

Statistik	Hvilke lastbiler er medtaget i statistikken	Kommentarer/metode (stikprøve/alle køretøjer)
Kørebogsundersøgelsen/ Euro stat		
Nationalt godstransport med danske biler	Lastbiler over 6 ton totalvægt. NB alene lastbiler, der udfører nationalt godstransportarbejde	Danske lastbiler over 6 ton, som kører nationalt gods Stikprøve
Danske lastbilers internationale kørsel	Lastbiler over 6 ton totalvægt	Danske lastbiler over 6 ton, som kører internationalt gods til/fra Danmark og i udlandet Stikprøve
Udenlandske lastbilers kørsel i Danmark	Lastbiler over 6 ton totalvægt	Udenlandsk indregistrerede lastbiler, der kører gods til/fra Danmark og i Danmark (cabotage kørsel) Stikprøve
ITDs grænsetælling	Lastbiler over 3,5 ton totalvægt	
Synsdata	Lastbiler over 3,5 ton totalvægt (det er muligt at opdele efter vægtklasser)	Det samlede trafikarbejde med danske lastbiler nationalt og internationalt. NB omfatter også lastbiler, der ikke udfører godstransportarbejdet, f.eks. renovationsbiler og kranbiler. Data fra alle lastbiler i forbindelse med det årlige syn
Færgestatistik	Alle lastbiler over 3,5 ton totalvægt	Oplysninger fra rederierne, omfatter alle overførte lastbiler
Containere og RO-RO trafik, uledsaget	Opgørelser af containere og uledsagede ro-ro transportere, over danske havne. Omfatter den trafik, der ikke indgår i færgestatistikken.	Oplysninger fra de danske havne, omfatter den samlede trafik over havnen
Vejdirektoratets manuelle tællinger	Lastbiler over 3,5 ton totalvægt ??	Stikprøve
MAUT	Lastbiler over 12 ton totalvægt, der kører på det tyske MAUT net. Fra 1. Oktober 2015 er dette udvidet til lastbiler over 7,5 ton totalvægt.	Baseret på den samlede trafik
Øresundsbroen og Storebæltsbroen: lastbiltrafikken over broerne	Lastbiler over 3,5 ton totalvægt	Opgørelse af den samlede trafik over broerne baseret på information fra betalingssystemerne
Vejdirektoratet: lastbilindeks	Lastbiler over 12,5 meter	Opgørelsen er baseret på opgørelser fra Vejdirektoratets automatiske tællesteder fordelt i hele Danmark. Fra 1.11.2014 er metoden ændret fra at være opgjort på grundlag af månedsdøgntrafikken til nu hverdagsdøgntrafikken.

Validitet af statistikken

Belysningen her i pareret af den samlede godstransport og udviklingen i lastbiltrafikken er sket ved at sammenstille en række nationale og internationale statistikker. På nogle områder belyser de forskellige statistikker, som er etableret ved forskellige former for dataindsamling, de samme udviklingstendenser. Heri ligger der en mulighed for at vurdere validiteten af statistikken: giver de forskellige kilder samme billede af udviklingen, eller er der forskelle.

Overordnet er konklusionen, at der er god overensstemmelse mellem de forskellige datakilder - og at der med udgangspunkt heri kan gives et validt billede af det samlede aktivitetsniveau i Danmark.

På enkelte områder, er der dog afvigelse mellem udsagnene fra datakilderne. Dette vedrører primært opgørelsen af danske lastbilers internationale kørsel.

Lastbiltrafikens internationale karakter betyder, at en stigende andel af lastbilerne kører i forbindelse med internationale ture, og en stadig stigende del af det samlede transportarbejde gennemføres af udenlandsk indregistrerede lastbiler. Lastbiltrafikens stadig mere internationale organisering betyder også, at det bliver mere komplekst at belyse udviklingen i den lastbiltrafik, der sker på det danske vejnet.

Anbefalinger

Lastbiltransport i, til og fra Danmark har en betydelig rolle for den samlede danske økonomi. Det gælder såvel lastbiltransportens betydning for handel og produktion i Danmark, som de omkostninger, der er forbundet med at sikre en effektiv godstransport.

God statistik om udviklingen i lastbiltrafikken er således af betydning for mulighederne for at følge og dermed at tilrettelægge et effektivt godstransportsystem i Danmark.

Udvikling af det bedste billede af udviklingen i vejgodstransport

Dette paper indeholder en sammenstilling af en række forskellige statistikker til belysning af den nationale og internationale lastbiltrafik i Danmark. Det ligger en betydelig værdi i inddragelse af supplerende datakilder til belysning af vejgodstransporten i Danmark, også data produceret uden for Danmark. Det gælder f.eks. den tyske statistik opgjort på grundlag af de maut betalende lastbiler på det tyske vejnet, og trafikken om lastbiltransport på de direkte færgeruter mellem Sverige i Tyskland.

- Det er en anbefaling, at arbejdet med at sammenstille data på denne måde fortsættes og videreudvikling.
- Det er videre en anbefaling, at der med baggrund i sådanne sammenstillinger foretages en løbende validering af udsagnet fra de enkelte statistikker.
- Endeligt er det anbefalingen, at der vurderes, om der er behov for nye statistikker til supplerende af den eksisterende viden. ITDs grænsetælling, der har været gennemført siden 2002, data om lastbilernes trafikarbejde på grundlag af synsdata, og Vejdirektoratets manuelle tællinger af den internationale lastbiltrafik på det danske vejnet er eksempler på nye statistikker, der er udviklet siden år 2000.

Bedre viden om transittrafik med lastbil gennem Danmark

Gennemgangen har illustreret, at transittrafikken ikke kan belyses fra den traditionelle transportstatistik. Der er behov for særlige opgørelser, som enten kan være spørgeskemaer rettet mod chaufførerne i de lastbiler, der passeret grænserne, eller som ved de to NUTRADA tællinger i 2005 og 2007 ved "nummerpladeskrivninger" på grænserne.

På den baggrund anbefales det, at der arbejdes for en ny kortlægning af transittrafikken som opfølgning på den nu 8 år gamle NUTRADA tælling fra 2007.

En mulig ny tælling kunne ske ved en nummerpladeskrivning, som i 2007. Her var det muligt at få oplysninger om nummerplader på lastbilerne fra rederierne og Øresundsbroen, dvs. det var alene nødvendigt at lave en manuel registrering på de to grænser i Sønderjylland (Frøslev og Padborg). I lyset af, at Vejdirektoratet har opstillet et forsøgsanlæg med skanning af nummerplader på grænsen ved Frøslev, kunne det undersøges, om den manuelle registrering evt. kan undlades ved en evt. ny tælling af transittrafikken, alternativt, at det alene vil være nødvendigt at lave en manuel registrering på grænsen ved Padborg i Sønderjylland.