

TRANSPORT 2000

Udarbejdet i samarbejde med
Trafikministeriet

DANMARKS STATISTIK

– 7 NOV. 2000

BIBLIOTEKET



Transport 2000

Udgivet af Danmarks Statistik
November 2000
ISBN 87-501-1134-5
Pris: 486,00 kr. inkl. 25% moms
Oplag: 1000
Danmarks Statistiks trykkeri, København

Adresse:

Danmarks Statistik
Sejrøgade 11
2100 København Ø

Tlf. 39 17 39 17
Fax 39 17 39 99

e-post: dst@dst.dk
<http://www.dst.dk>

Signatur- forklaring

Publikation

- Nul
- 0 } Mindre end $\frac{1}{2}$ af den anvendte enhed
- 0,0
- Tal kan efter sagens natur ikke forekomme
- .. Diskretionering
- ... Oplysning foreligger ikke

CD-rom

- 0 Nul og mindre end $\frac{1}{2}$ af den anvendte enhed
- 0,0
- Tal kan efter sagens natur ikke forekomme
- .. { Diskretionering
- Oplysning foreligger ikke

Som følge af afrundinger kan summen af tallene i tabellerne afvige fra totalen.

Symbols

- Nil
- 0 } Less than half the final digit shown
- 0,0
- Not applicable
- .. Available information not conclusive
- ... Data not available

Due to rounding, the figures given for individual items do not necessarily add up the corresponding totals shown.

Forord

Danmarks Statistik udgiver hermed *Transport 2000*. Formålet med publikationen har været at give en samlet, systematiseret fremstilling af de væsentligste foreliggende talmæssige oplysninger om transportområdet. Hovedvægten er lagt på beskrivelse af strukturen og udviklingen i gods- og persontransporten gennem tekst, tabeller og figurer. For at sikre bredest mulig datamæssig sammenlignelighed er 1990-erne som hovedregel benyttet som referenceperiode. Publikationens tabeldata er indlagt på den medfølgende *cd-rom*, hvor der så vidt muligt er bragt tidsserier dækkende perioden 1980-1999.

Transport 2000, der i stort omfang er en videreførelse af *Transportstatistik 1995*, er opdelt i 9 hovedafsnit omhandlende infrastruktur, transportmateriel, trafik, gods- og persontransport, trafikuheld, økonomi, beskæftigelse, energiforbrug og miljøpåvirkninger. I et indledende kapitel, som også bringes i en engelsk version, gives en sammenfatning af publikationens enkelte afsnit.

Trafikministeriet har ydet økonomiske bidrag til udarbejdelsen af publikationen. En styregruppe med deltagelse af kontorchef Peter Bøegh Nielsen (formand) og specialkonsulent Erik E. Grib (sekretær), Danmarks Statistik, samt kontorchef Kaare Clemmesen og konsulent Niels Selsmark, Trafikministeriet, har koordineret manuskriptudarbejdelsen.

Arbejdet med *Transport 2000* er udført og koordineret i Danmarks Statistiks sektion for transportstatistik, under ledelse af specialkonsulent Erik E. Grib med bistand fra overassistent Lene Makela Johansen, der har ydet værdifuld hjælp ved opstillingen af publikationens tekst, tabeller og figurer. Bibliotekar Anne Hermann har udarbejdet stikordsregistret, og fuldmægtig Lars Knudsen har bistået ved overførslen af data til den medfølgende *cd-rom*.

De enkelte kapitler er udarbejdet af fuldmægtig Karen Reif Andersen (jernbane-transport, persontransportmønster), fuldmægtig Birgitte Lundstrøm (økonomi, beskæftigelse), fuldmægtig Søren Dalbro (bilparken), fuldmægtig Annemette Lindhard Olsen (færdselsuheld på vej), Kontorchef Preben Etwil og fuldmægtig Annette Rung dos Santos (energiforbrug og miljøpåvirkning) og Erik E. Grib (øvrige kapitler samt sammenfatningen). Redaktionen er sluttet d. 1. september 2000.

Ved udgivelsen bringes en tak for den hjælpsomhed, som er mødt under arbejdet med *Transport 2000*.

Danmarks Statistik, 1. september 2000

Jan Plovsing

Peter Bøegh Nielsen

Preface

Statistics Denmark hereby issues *Transport 2000*. The purpose of the publication is to provide a comprehensive, systematic presentation of the most important data available within the field of transport. The overall aim is to describe the structure and development of goods and passenger transport by means of text, tables and figures. To ensure the widest possible comparability of data, the 1990s are used as the general period of reference. The data in tabular form are available on the accompanying *CD-ROM*, which as far as possible contains time series covering the period 1980 to 1999.

Transport 2000 is to a wide extent a continuation of *Transport Statistics 1995*, and it is divided into nine chapters covering infrastructure, means of transport, traffic, goods and passenger transport, traffic accidents, economy, employment, energy consumption and environmental effects. The introductory chapter, also included in an English version, provides a summary of the individual parts of the publication.

The Danish Ministry of Transport has provided a financial contribution to the preparation of this publication. Preparation of the manuscript was coordinated by a steering group, comprising Peter Bøegh Nielsen, head of division (chairman) and Erik E. Grib, senior statistician (secretary), Statistics Denmark, and Kaare Clemmesen, head of division, and Niels Selsmark, senior advisor, of the Ministry of Transport.

The work with *Transport 2000* was carried out and coordinated at Statistics Denmark, Section of Transport Statistics, under the supervision of Erik E. Grib, senior statistician, with the assistance of Lene Makela Johansen, senior clerk, who has made a valuable contribution to the presentation of the text, tables and figures of the publication. Anne Hermann, librarian, has generated the subject index, and Lars Knudsen, head of section, assisted in transferring data to the *CD-ROM*.

The individual chapters were prepared by Karen Reif Andersen, head of section (rail transport, passenger transport pattern), Birgitte Lundstrøm, head of section (economy, employment), Søren Dalbro, head of section (motor vehicles), Annette Lindhard Olsen, head of section (road traffic accidents), Preben Etwil, head of division, and Annette Rung dos Santos, head of section (energy consumption and environmental effects) and Erik E. Grib (remaining chapters and summary). This edition closed for contributions on 1 September 2000.

Statistics Denmark would like to extend our thanks for the cooperation and assistance received during the preparation of *Transport 2000*.

Statistics Denmark, 1 September 2000

Jan Plovsing

Peter Bøegh Nielsen

Indholdsfortegnelse

0.	Sammenfatning, dansk version	11
0.	Sammenfatning, engelsk version	37
1.	Infrastruktur	63
1.1.	Vejnet	65
1.2.	Jernbanenet	75
1.3.	Havne	81
1.4.	Lufthavne	89
1.5.	Rørledninger	93
2.	Transportmidler	95
2.1.	Bilparken	97
2.2.	Togbestand	129
2.3.	Skibsbestand	133
2.4.	Flybestand	141
3.	Trafik	143
3.1.	Vejtrafik	145
3.2.	Togtrafik	153
3.3.	Skibstrafik	157
3.4.	Flytrafik	167
4.	Persontransport	171
4.0.	Persontransport totalt	173
4.1.	Persontransportmønster	175
4.2.	Bustransport	197
4.3.	Togtransport	199
4.4.	Færgetransport	203
4.5.	Flytransport	209
5.	Godstransport	213
5.0.	Godstransport totalt	215
5.1.	Godstransport med lastbil	217
5.2.	Godstransport med tog	239
5.3.	Godstransport med skib	247
5.4.	Godstransport med fly	259
5.5.	Godstransport i rørledning	261
6.	Priser og afgifter	263
7.	Trafikuheld	269
7.1.	Færdselsuheld på vej	271
7.2.	Uheld i forbindelse med jernbane-, skibs- og lufttransport	293
8.	Energiforbrug i og miljøpåvirkning fra transporten	297
8.1.	Energiforbrug ved transport	299
8.2.	Miljøpåvirkning fra transportområdet	305
9.	Økonomi og beskæftigelse i transportsektoren	329
	Stikordsregister	385

List of contents

0.	Summary in Danish	11
0.	Summary in English	37
1.	Infrastructure	63
1.1.	Road network.....	65
1.2.	Railway network.....	75
1.3.	Seaports	81
1.4.	Airports.....	89
1.5.	Pipelines.....	93
2.	Means of transport	95
2.1.	Road vehicles.....	97
2.2.	Rolling stock.....	129
2.3.	Ships	133
2.4.	Aircraft.....	141
3.	Traffic	143
3.1.	Road traffic	145
3.2.	Train traffic.....	153
3.3.	Traffic at Danish seaports.....	157
3.4.	Traffic at Danish airports	167
4.	Passenger transport.....	171
4.0.	Passenger transport, total	173
4.1.	Passenger transport pattern	175
4.2.	Bus transport.....	197
4.3.	Train transport	199
4.4.	Ferry transport	203
4.5.	Air transport.....	209
5.	Goods transport.....	213
5.0.	Transport of goods, total.....	215
5.1.	Goods transport by lorry.....	217
5.2.	Goods transport by train	239
5.3.	Goods transport by ship	247
5.4.	Goods transport by aircraft	259
5.5.	Goods transport by pipeline.....	261
6.	Prices and taxes.....	263
7.	Traffic accidents	269
7.1.	Road traffic accidents	271
7.2.	Accidents in connection with railway, ship and air transport	293
8.	Energy consumption and environmental effects of transport	297
8.1.	Energy consumption of transport	299
8.2.	Environmental effects of transport	305
9.	Economy and employment in the transport sector	329
	Subject index.....	385

Sammen- fatning

0.1. Sammenfatning

0.1.1. Transportens infrastruktur

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

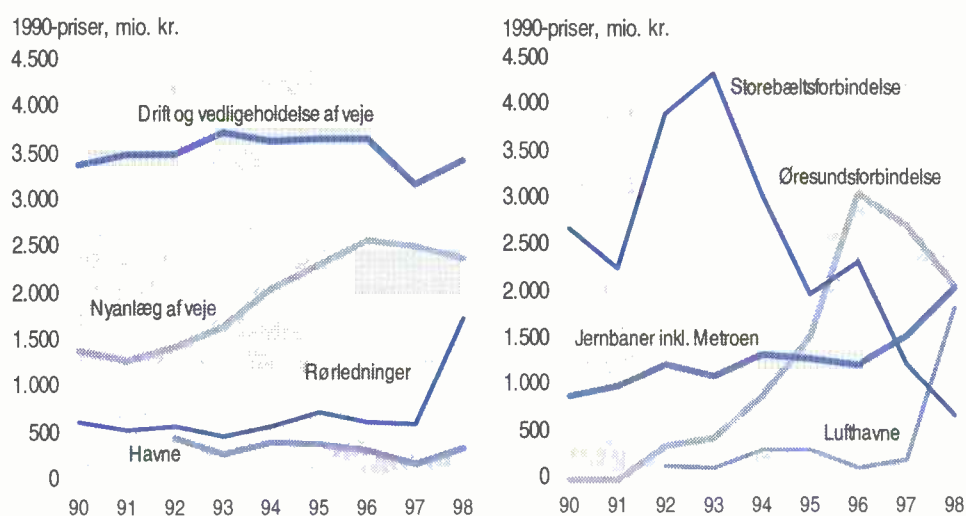
Investeringer

Udgør 8 pct. af landets bruttoinvesteringer

I perioden 1990-1998 har der omregnet til 1990-priser gennemsnitligt været investeret 14 mia. kr. om året. Det svarer til 8 pct. af landets samlede, faste bruttoinvesteringer. Omkring halvdelen af investeringsudgifterne til transportens infrastruktur blev anvendt på vejnettet og en fjerdedel blev brugt på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, jf. figur 0.1.1.

Figur 0.1.1.

Investeringer i infrastruktur. 1990-1998



Den markante stigning i investeringerne i lufthavne i 1998 skyldes ombygning og udvidelse af Københavns Lufthavn. De øgede investeringer i rørledninger i 1998 vedrører etableringen af den ny gasrørledning i Nordsøen fra Syd Arne feltet til Nybro. Bygningen af metroen i København er hovedårsagen til de øgede investeringer i jernbaner fra 1997.

Vejnet

Det offentlige vejnet er øget 1 pct. i 1990'erne

Flere km motorveje og motortrafikveje

1. januar 2000 var der 71.600 km offentlige veje, svarende til 1,66 km vej pr. km² og 32 km vej pr. 1.000 biler. Det offentlige vejnet vokser langsomt. I 1990'erne er det kun øget med 1 pct., selv om bestanden af personbiler, varebiler og lastbiler er steget 21 pct. Forøgelsen er overvejende sket ved nettotilgang af kommuneveje. Samtidig er der foregået en udbygning af det overordnede vejnet, idet længden af motorvejsnettet er øget med 46 pct. og motortrafikvejene med 15 pct.

Jernbanenet

22 pct. af jernbanenettet er elektrificeret

Jernbanenettet var i 1999 på 2.756 km, 4 pct. kortere end i 1990. Heraf var to tredjedele enkeltsporet. I 1990'erne er 400 km jernbane blevet elektrificeret, således at 22 pct. af nettet var elektrificeret i januar 2000. Omkring 80 pct. af jernbanenettet er forsynet med strækningssikringsanlæg

Havne

130 havne, de fleste små

Ingen danske havne blandt de største i Europa

I 1999 havde Danmark 130 havne, som regelmæssigt anvendtes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer eller personer. 21 havne med en årlig godsomsætning på mindst 1 mio. ton dækkede 83 pct. af havnenes samlede godsomsætning, og 13 havne med mere end 1 mio. passagerer om året havde 76 pct. af havnenes samlede passagerer i 1999. Fredericia Havn og Københavns Havn er landets største godshavne, mens Helsingør Havn er den største færgenhavn. Efter europæisk målestok er selv de største danske havne relativt små. Således havde de 20 største europæiske havne hver en godsomsætning over 30 mio. ton årligt mod Fredericias knap 15 mio. ton.

Lufthavne

24 betjente lufthavne

Københavns Lufthavn er 8. størst i Europa

I 1999 var der 24 betjente lufthavne i Danmark. 14 lufthavne har startbaner på mindst 1.800 m (1997) og er dermed i stand til at modtage større fly. Københavns Lufthavn er landets største. Så godt som alle rutepassagerer i udenrigstrafik kommer gennem Københavns Lufthavn, og indenrigstrafikken går praktisk taget kun til eller fra Københavns Lufthavn. Målt efter antal internationale passagerer var Københavns Lufthavn i 1997 den 16. største lufthavn i verden og den 8. største i Europa.

Rørledninger

Knap 1.800 km rørledninger

Olierørledningen går fra Nordsøen til Fredericia. Den er 330 km lang og har en kapacitet på 13,5 mio. ton pr. år. Gastransmissionsnettet går fra felterne i Nordsøen til trafikknudepunktet i Egtved, hvorfra gassen fordeles videre til regionerne mod nord, syd og øst. Gasledningerne er pr. januar 2000 på 1.438 km.

0.1.2. Transportmidler

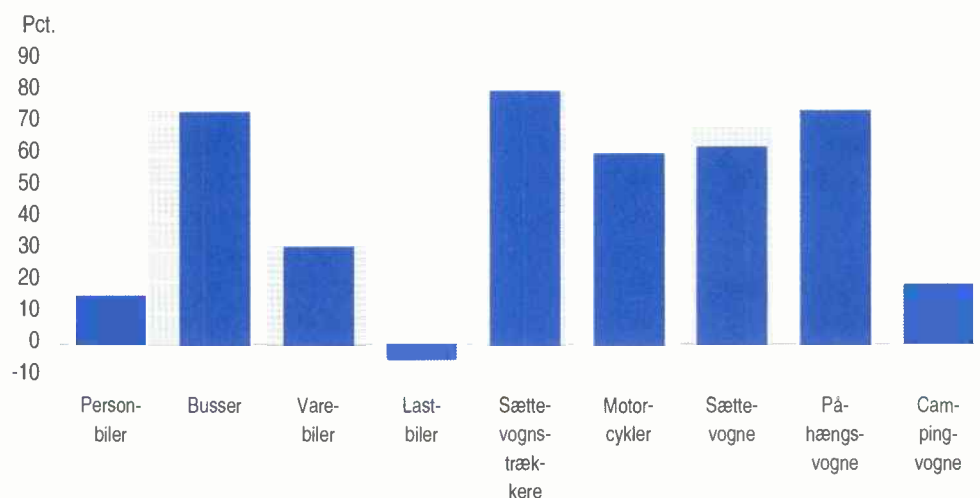
Bestanden af biler mv.

21 pct. flere biler fra 1990-2000

Bestanden af biler er fra januar 1990 til januar 2000 vokset med 21 pct. til næsten 2,4 mio. motorkøretøjer.

Figur 0.1.2.

Væksten i bestanden af køretøjer fra 1990 til 2000



Væksten har antalsmæssigt været helt domineret af det stigende antal personbiler, men tilgangen af varebiler, knallert-45'ere og motorcykler har også været betyde-

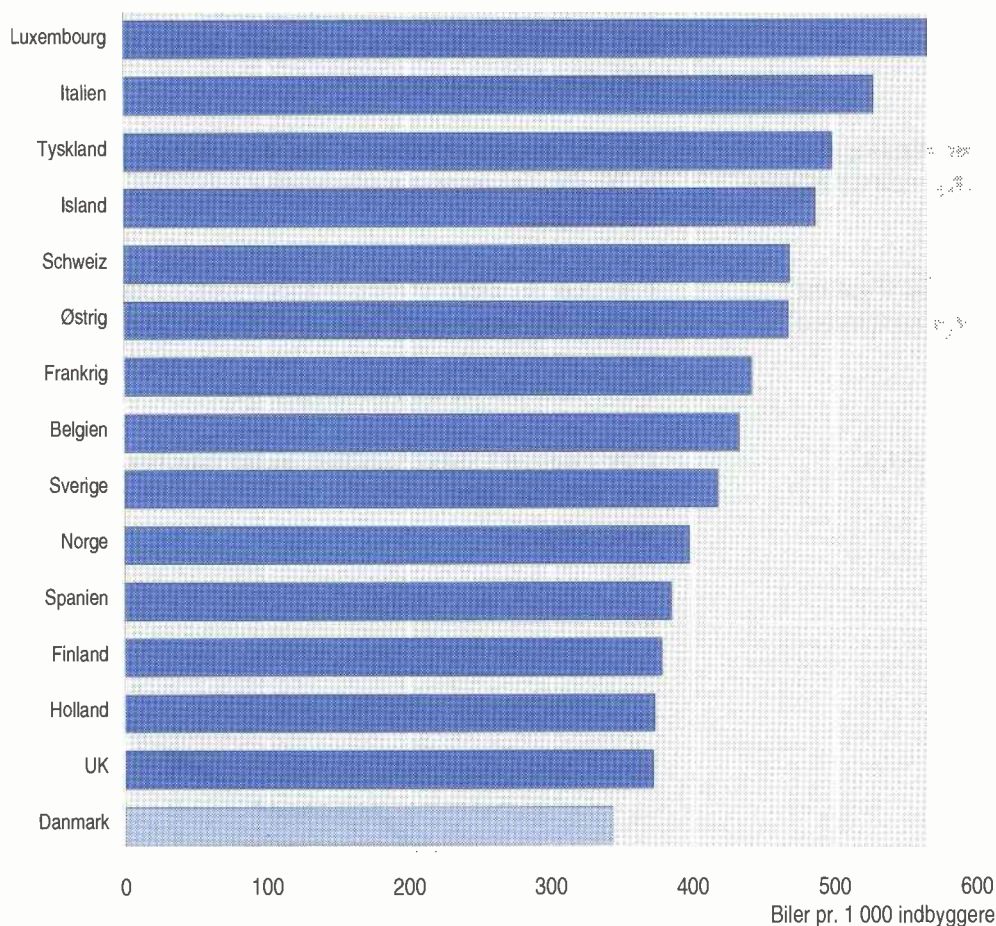
lig. Samtidig har der været en markant forøgelse af bestanden af sættevogne og påhængsvogne.

Forholdsvis få biler pr. 1.000 indbyggere

Sammenlignet med andre vesteuropæiske lande har Danmark en forholdsvis lille bestand af personbiler. I Danmark var der 346 biler pr. 1.000 indbyggere i januar 2000 mod 311 i januar 1990. Til sammenligning havde Norge, Sverige og Tyskland hhv. 398, 418 og 499 biler pr. 1.000 indbyggere i 1997.

Figur 0.1.3.

Antal personbiler pr. indbygger i udvalgte lande. 1997



Kilde: International Road Federation, World Road Statistics 1998

Flere og større personbiler

Personbilerne, som primo 2000 udgjorde 78 pct. af motorkøretøjerne, er vokset med 15 pct. fra 1990 til 2000. De er samtidig gennemsnitligt blevet større.

Vækst i nyregistrerede personbiler fra 1994, som toppede i 1998

I 1990'erne har der været en markant udvikling i registreringerne af nye personbiler. I begyndelsen af perioden lå niveauet forholdsvis lavt omkring 90.000 nyregistreringer om året, men i 1994 voksede registreringerne til 130.000 biler. Stigningen fortsatte til lidt over 160.000 biler i 1998, og salget har befundet sig på dette niveau frem til 2000. Der kan dog fra midten af 1999 iagttages en faldende tendens. Set over et længere perspektiv tegner der sig et billede af, at nyregistreringerne af personbiler toppe med 10-12 års mellemrum med en varighed på 3-5 år. Denne cykliske bevægelse afspejler til en vis grad den almindelige levetid for køretøjerne. Bl.a. som konsekvens heraf er personbilernes aldersfordeling i 2000 derfor ikke særlig forskellig fra fordelingen i 1990.

Stort set uændret aldersfordeling i 1990 og 2000

Flere små busser

Antallet af busser er øget kraftigt i 1990'erne, overvejende som følge af afgifts-omlægningen i 1991, der sænkede afgiften på små busser, og omklassificeringen i 1991 af en del store personbiler.

Nyt køretøj på de danske veje

Knallert-45 blev introduceret på det danske marked i 1994. De lette køretøjer, der er billige i drift, har haft en kraftig fremgang, og bestanden var primo 2000 på næsten 60.000.

Flere store varebiler og lastbiler

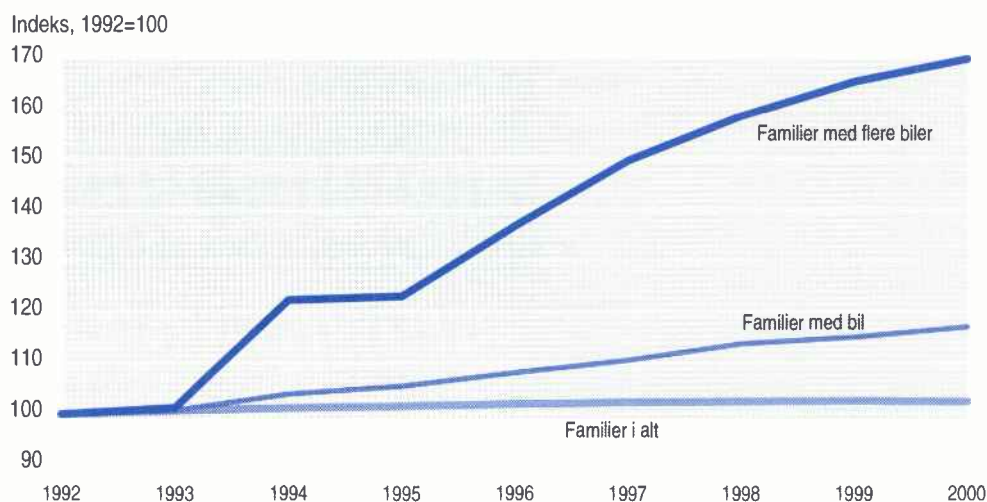
Bestanden af varebiler er steget med 31 pct. fra 1990 til 2000, især som følge af stor tilgang af varebiler med en totalvægt over 3 ton. Antallet af store lastbiler over 6 ton totalvægt er derimod faldet svagt. Lastbilerne er gennemsnitligt blevet større end for 10 år siden, bl.a. fordi den højeste tilladte totalvægt for lastbiler med luftaffjedring blev sat op i 1993.

Stor tilgang af sættevognstrækkere

For sættevognstrækkere er der sket næsten en fordobling siden 1990, og samtidig er de blevet større. En tilsvarende udvikling har gjort sig gældende for antallet af sættevogne.

Kraftig stigning i lastekapaciteten

Fra 1990 til 2000 er den samlede lastekapaciteten for vare- og lastbiler samt påhængs- og sættevogne øget med 48 pct. Halvdelen af stigningen skyldes flere og større sættevogne, og resten kan overvejende henføres til den øgede bestand af store varebiler og små påhængsvogne.

Figur 0.1.4.**Udviklingen i antal familier, antal familier med bil og familier med flere biler. 1992 til 2000****200.000 flere familier med bilrådighed**

Det meget store antal nyregistreringer af person- og varebiler i løbet af 1990'erne har givet sig udslag i, at flere familier har fået bilrådighed. Mens der i 1992 var godt 1,3 mio. familier med bil, havde lidt over 1,5 mio. familier, svarende til 53 pct. af alle familier bilrådighed i 2000. Den største vækst er sket for familier med flere biler. Hver sjette familie med bil havde i 2000 mere end 1 bil mod hver ottende i 1992.

Rullende jernbanemateriel**Flere togsæt men færre siddepladser**

Bestanden af DSBs togsæt er øget i 1990'erne. Der var tilgang af IC3-tog i 1990-1993 og af IR4-tog i 1993-1995. Samtidigt er der dog sket en reduktion i antallet af traditionelle personvogne, så der i alt var 6 pct. færre siddepladser i 1999 end i 1990. Dog er S-togenes sædekapalet udvidet med godt 8 pct. Privatbanerne har fra 1996 investeret i hele togsæt og derved øget antallet af siddepladser med 6 pct.

Færre godsvogne

Antallet af godsvogne er gået tilbage med 48 pct. fra 1990 til 1999, og lastekapaciteten er reduceret med 73 pct.

Skibsbestand

Stigende tonnage efter oprettelsen af DIS

Efter oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) i slutningen af 1988 har der igen været tilgang af tonnage til den danskregistrerede skibsbestand, som i 1997 nåede sit hidtil største niveau på knap 6 mio. BT. Pr. 1. januar 2000 var den danske skibstonnage på lidt over 5,7 mio. BT. Heraf var 92 pct. registreret i DIS.

5,7 mio. BT i 2000

Tankskibenes tonnage er faldet en tredjedel og containerskibenes er øget med 53 pct.

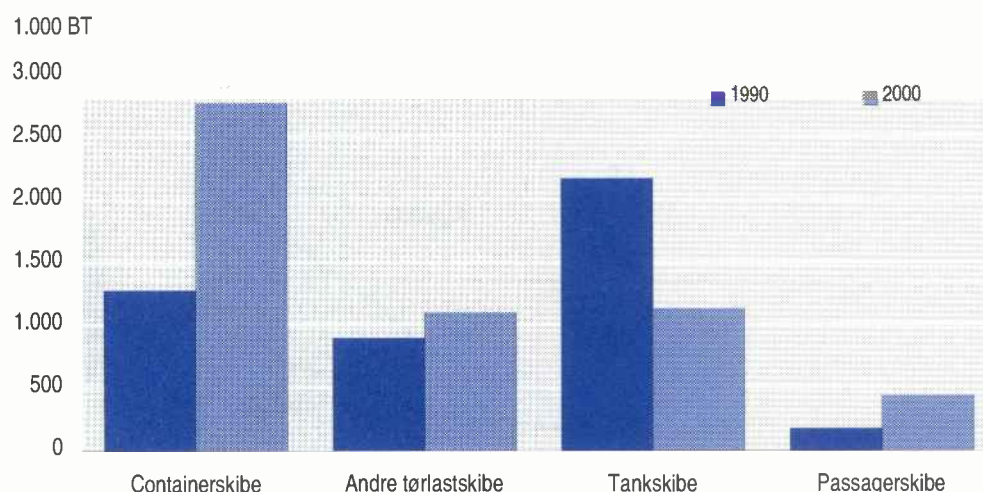
Siden 1990 er tankskibstonnagen reduceret med en tredjedel som følge af frasalg af supertankerne. Ved begyndelsen af år 2000 udgjorde tankskibenes tonnage 20 pct. af den samlede danske skibstonnage. Tonnagen i tørlastskibe er derimod øget med 53 pct., overvejende som følge af en udvidelse af flåden af containerskibe, der i 2000 udgjorde næsten halvdelen af den danskflagede skibstonnage.

95 pct. i handelsflåden

Handelsflåden, dvs. de privatejede lastskibe og passagerskibe over 100 BT, var pr. 1. januar 2000 på 5,4 mio. BT, svarende til 95 pct. af den samlede skibstonnagen.

Figur 0.1.5.

Handelsflådens bruttotonnage 1990 og 2000.



Kilde: Danmarks Rederiforening og Danmarks Statistik.

1 pct. af verdensflåden

I 1998 udgjorde den danske handelsflåde tonnage godt 1 pct. af verdensflådens og knap 9 pct. af EU-flådens tonnage. Inden for EU har Danmark den 5. største handelsflåde kun overgået af Grækenland, UK, Tyskland og Italien.

Danske fly

Flere og større fly

Pr. 1. januar 2000 var der indregistreret 1.070 danske, motordrevne trafikfly, hvoraf hovedparten var 1-motors propelfly med færre end 6 pladser. Antallet af danske fly har været stort set uændret i 1990'erne, men der er kommet flere større jetfly til, således at flyenes gennemsnitsstørrelse er steget fra 16 sæder i januar 1990 til 20 sæder i januar 2000.

0.1.3. Trafik

Trafik på veje

2 pct. årlig vækst i trafikarbejdet i 1990'erne

Fra 1990 til 1999 steg trafikarbejdet gennemsnitligt med godt 2 pct. om året. Der har især været mere kørsel med personbiler, større lastbiler og sættevognetog, mens cykeltrafikken er gået tilbage.

Øget trafik af personbiler

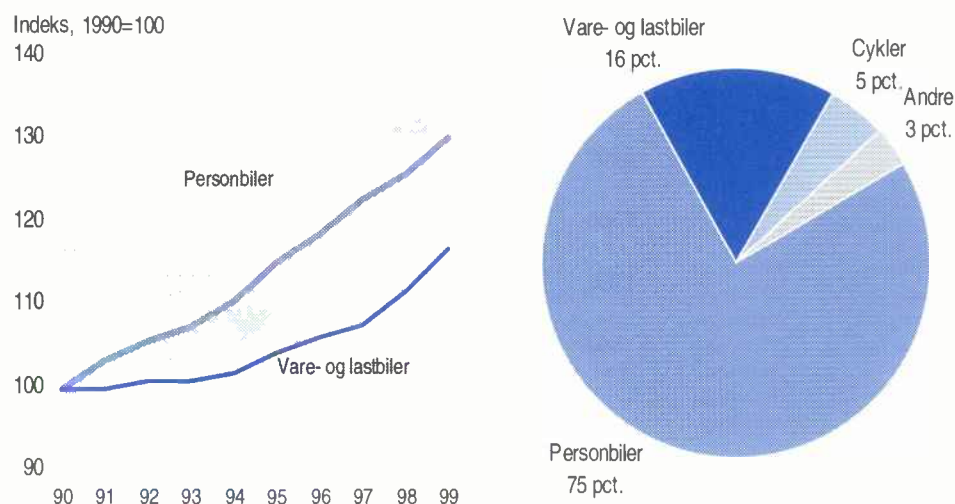
I 1999 blev 75 pct. af det samlede trafikarbejde udført med personbiler. Siden 1990 er personbilkørslen steget med 30 pct., svarende til en gennemsnitlig årlig vækst på 3,0 pct. Baggrunden er dels, at bestanden af personbiler er vokset med 15 pct. gennem 1990'erne, dels at personbilerne i 1999 i gennemsnit kørte 13 pct. længere om året end i 1990.

Storebæltsbroen gav mere trafik

Endelig gav åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt i juni 1998 mere biltrafik. I 1999 kørte 6,1 mio. personbiler over Storebælt, mens der til sammenligning kun blev overført 2,6 mio. personbiler med Storebæltsfærgerne i 1997. De øvrige færger mellem Øst- og Vestdanmark overførte næsten 0,5 mio. færre personbiler i 1999 end i 1997.

Figur 0.1.6.

Trafikarbejdet efter transportmiddel. 1999



Cykler dækker 5 pct. af trafikarbejdet

Fra 1990 til 1999 er cykeltrafikken faldet med 26 pct., således at 5 pct. af det samlede trafikarbejde blev udført med cykler i 1999 mod 8 pct. i 1990. Gennemsnitligt cyklede hver dansker 450 km om året i 1999 mod 625 km i 1990.

26 pct. af trafikken var på hovedlandeveje

I 1999 foregik 26 pct. af trafikarbejdet med motorkøretøjer på hovedlandeveje, 33 pct. på landeveje og 41 pct. på kommuneveje.

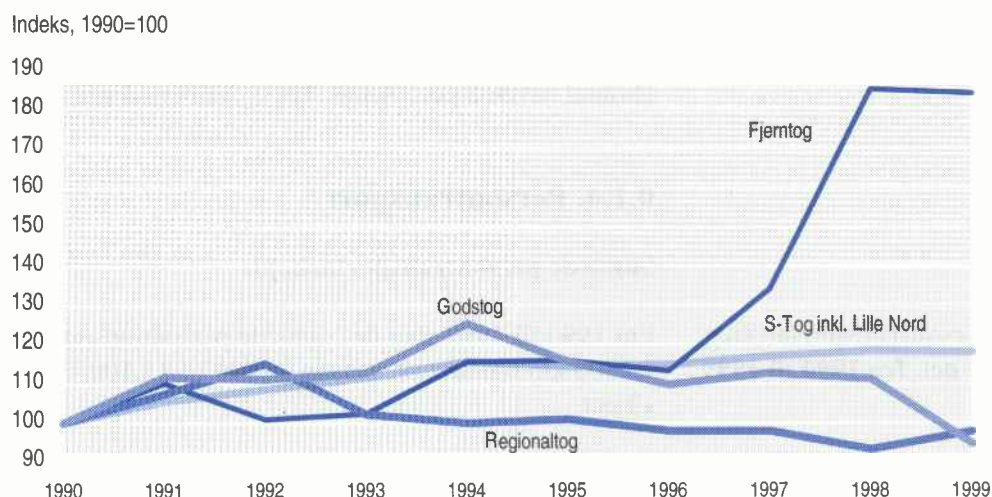
Togtrafik

Togtrafikken steg med 17 pct.

Fra 1990 til 1999 steg togtrafikken med 17 pct. bl.a. som følge af mere trafik med fjerntog. Efter åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt i 1997 er trafikarbejdet med fjerntog således steget med 62 pct. For S-togene har der været en jævn stigning i perioden på i alt 18 pct., og for Privatbanerne er trafikarbejdet øget med 14 pct.

Figur 0.1.7.

Togtrafik. 1990-1999



Skibstrafik

572.000 skibsanløb i 1999

Danske havne havde i 1999 572.000 anløb af skibe for ud- eller indskibning af gods eller passagerer. 95 pct. af anløbene var af færger.

Fald efter åbningen af Storebæltsbroen

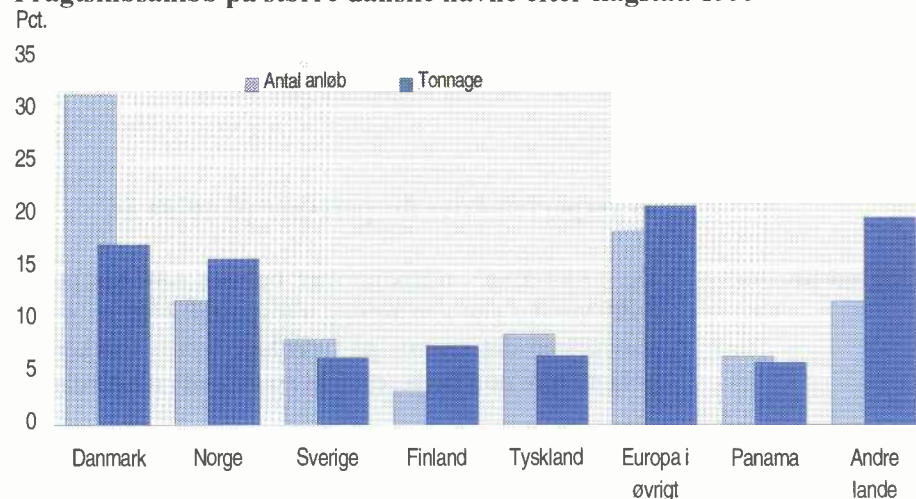
Færgeanløbene har været stigende fra 1990 til 1997, hvorefter der indtrådte et fald som følge af Storebæltsruternes ophør efter åbningen af bilbroen over Storebælt i juni 1998. For fragtskibene har der været et jævnt fald gennem 1990'erne. Der har navnlig været færre anløb af mindre skibe.

31 pct. danske skibe

Størstedelen af fragtskibsanløbene på de større havne var af udenlandske skibe. I 1999 førte 31 pct. af fragtskibene dansk flag. Målt efter tonnage var den danske andel endnu mindre, nemlig 17 pct., jf. figur 0.1.8.

Figur 0.1.8.

Fragtskibsanløb på større danske havne efter flagstat. 1999



Flytrafik

Rute- og charterfly havde 51 pct. af flyoperationerne

Rute- og charterflytrafikken på betjente danske lufthavne er gennem 1990'erne steget med 43 pct., mens de lokale flyvninger gået tilbage med 22 pct. I 1999 stod rutefly for 51 pct. af operationerne, hvoraf en fjerdedel var indenrigsflyvninger.

Lokale flyvninger, dvs. skole-/træningsflyvninger, rundflyvninger mv., dækkede 30 pct. af operationerne.

Københavns Lufthavn tegnede sig i 1999 for 45 pct. af flyoperationerne, mens Billund havde 8 pct., Århus 4 pct., Aalborg 4 pct. og Esbjerg 3 pct.

0.1.4. Persontransport

Samlede persontransportarbejde

Persontransporten steg 13 pct. fra 1990 til 1999

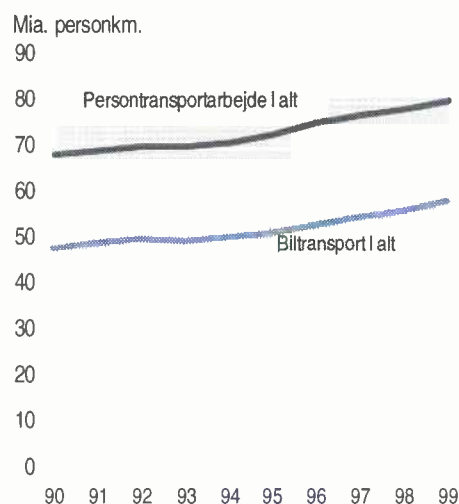
Fra 1990 til 1999 steg det samlede persontransportarbejde fra gennemsnitligt godt 13.300 km om året pr. person i 1990 til 15.100 km om året i 1999, en stigning på 13 pct.

Tre fjerdedele af persontransportarbejdet udførtes med bil

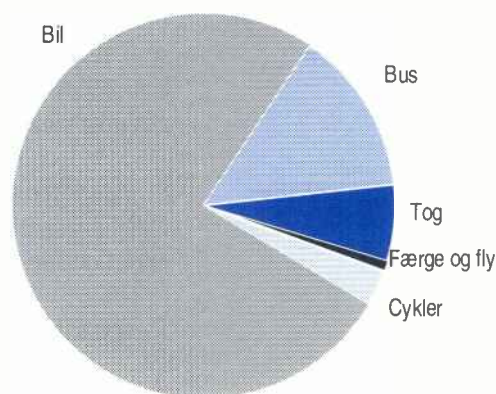
I forhold til 1990 er der ikke sket nogen større ændring i de forskellige transportmidlers andel af det samlede persontransportarbejde. Bilen er fortsat det helt dominerende transportmiddel. I 1999 blev 73 pct. af persontransportarbejdet udført med bil, jf. figur 0.1.9.

Figur 0.1.9.

Persontransportarbejde



Efter transportmidler. 1999



Transportmønstre for personer på 10-84 år

35 km dagligt pr. person

De 10-84-åriges trafikmønster belyses løbende gennem stikprøveundersøgelser. I 1999 var det gennemsnitlige transportarbejde pr. person på godt 35 km pr. dag. Det var næsten det samme på hverdage som i weekenden. I weekenden var de tilbagelagte ture dog færre, men længere end på hverdage.

Bilkørsel dominerer

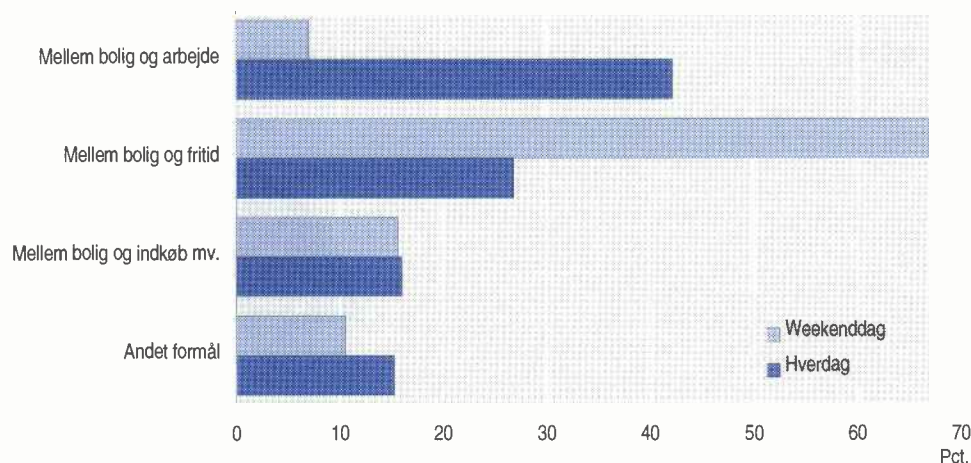
Både på hverdage og i weekenden er bilen det helt dominerende transportmiddel, men i weekenden udføres en større del af transportarbejdet som passager i bil. Endvidere anvendes kollektiv transport mere på hverdage end i weekenden.

Turenes formål

Transportarbejdet pr. person pr. dag er næsten det samme på hverdag og weekend-dage, men fordelingen efter turformål varierer. Transportarbejdet mellem bolig og fritid udgjorde 27 pct. af transportarbejdet på en hverdag mod 67 pct. på en weekenddag, og transportarbejdet mellem bolig og arbejde udgjorde 42 pct. på hverdage mod kun 7 pct. i weekenddage, jf. figur 0.1.10.

Figur 0.1.10.

Den relative fordeling af transportarbejdet efter turformål. 1999



Mænd kører mest i bil

I 1999 som i de tidligere år havde mænd et større transportarbejde end kvinder, og mænd kørte mere i bil end kvinder.

Kollektiv transport, især af unge og ældre

Transportarbejdet var størst for personer mellem 30 og 39 år, og lavest for de ældre over 70 år. Kollektiv transport anvendtes hyppigst af unge og ældre.

Transportarbejdet falder med graden af urbanisering

Transportarbejdet falder med graden af urbanisering. I 1999 havde personer bosat i landdistrikter og i byer med under 10.000 indbyggere gennemsnitligt op mod 50 pct. større dagligt transportarbejde end personer i Hovedstaden. Andelen af transportarbejdet som fører af bil er faldende, mens anvendelsen af tog eller bus er stigende med graden af urbanisering. I Hovedstaden anvendtes tog eller bus til 28 pct. af transportarbejdet i 1999 mod kun 8 pct. i landdistrikterne.

Familiens rådighed over bil

Det daglige transportarbejde vokser med antallet af biler, som familien har til rådighed. For personer i familier uden bil, var det daglige transportarbejde i 1999 under det halve af transportarbejdet i familier med rådighed over mere end 1 bil. Det er dog kun 19 pct. af befolkningen, der tilhører en familie med rådighed over mere end 1 bil. I 1999 dækkede tog og bus 44 pct. af transportarbejdet for personer, som ikke havde bilrådighed, mod hhv. 11 pct. og 7 pct. for familier med 1 eller mere end 1 en bil.

Fjernrejser

I 1997 blev der gennemført en særundersøgelse af danskernes fjernrejser, dvs. rejser, hvis destination ligger mindst 100 km fra startstedet. De 16-74-årige danskere udførte gennemsnitligt 0,6 fjernrejser om måneden, og hver tredje havde haft en fjernrejse i den forudgående måned. Mænd rejste hyppigere end kvinder og havde flere rejser end kvinder.

En tredjedel af rejserne var forretningsrejser

Godt en tredjedel af rejserne var forretningsrejser, en tredjedel var rejser for at besøge familie eller venner og en fjerdedel var ferie- eller fritidsrejser. Mænd foretog flest forretningsrejser. Til gengæld havde kvinder forholdsvis mange fjernrejser for at besøge familie eller venner. 78 pct. af fjernrejserne var indenlandske. Af rejserne til udlandet gik de fleste til nabolandene.

Tre fjerdedele var indenlandske

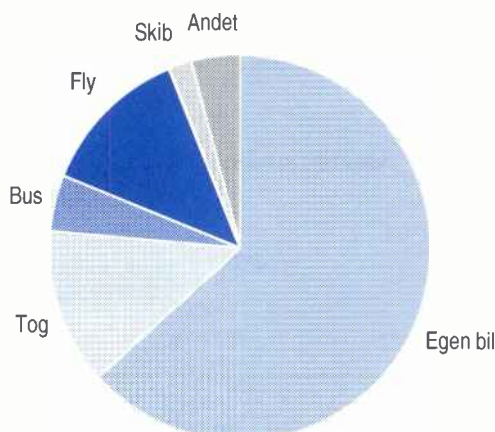
Mest med bil

Personbilen var det hyppigst benyttede transportmiddel ved fjernrejser. På 63 pct. af rejserne var personbilen hovedtransportmidlet. Tog blev benyttet på 13 pct. af rejserne og fly ligeledes på 13 pct. af rejserne, jf. figur 0.1.11. Kvinder kørte hyp-

ligere i tog end mænd. Til gengæld brugte mænd hyppigere personbil på fjernrejserne.

Figur 0.1.11.

Hovedtransportmiddel på fjernrejser. 1997



Persontransport med rutebus

I 1999 blev der transporteret 456 mio. passagerer med rutebusser i Danmark, og der blev udført et transportarbejde på 2,8 mia. personkm 60 pct. af passagererne blev transporteret med bybusser, 5 pct. med lokale busser og 30 pct. med regionale busser. Opgjort i personkm dækkede de regionale ruter 51 pct. af det samlede transportarbejde, bybusserne 34 pct., de lokale ruter 7 pct. og ekspresruterne 4 pct. Med et samlet udbud af sædekm på 11,5 mia. blev den gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse på 24 pct.

Persontransport med tog

Storebæltsforbindelsen og den ny bane til Københavns Lufthavn gav øget transport

Persontransportarbejdet med tog steg med 5 pct. fra 1990 til 1999. Der har især været vækst for rejsende med fjerntog efter åbningen af jernbaneforbindelsen over Storebælt i 1997, men en mindre tilbagegang indtrådte i 1999 efter åbningen af bilbroen over Bæltet. Endvidere har den nye bane til Københavns Lufthavn givet mere transport med regionaltoget fra september 1998.

Passagerer med færger og passagerskibe

Storebæltsbroen gav fald fra 1997

Fra 1990 til 1996 har der været en lille stigning i antallet af overførte passagerer på de indenlandske ruter med passagerskibe og færger, men efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt og nedlæggelsen af Storebæltsruterne faldt antallet af færgepassagerer til godt 10 mio. i 1999 mod 21 mio. i 1990.

Udlandsruterne domineres af trafikken over Øresund og mellem Danmark og Tyskland, som i 1999 omfattede hhv. 54 og 23 pct. af skibspassagererne.

Fra 1995 igen vækst i rejsende over Øresund

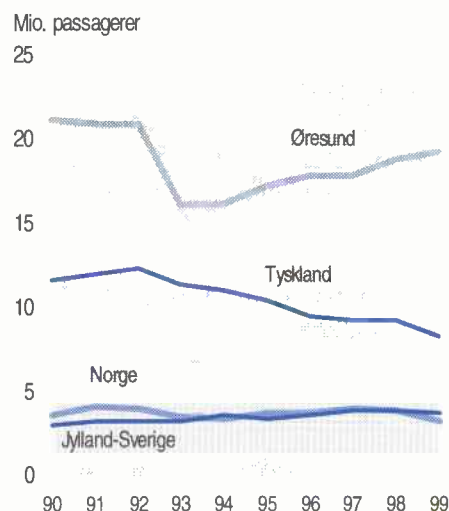
Den svenske devaluering i 1993 medførte et kraftigt fald i antal overførte personer mellem Sverige og Danmark, men fra 1995 er passagerantallet steget støt igen, og lå i 1999 kun 8 pct. lavere end i 1992.

Fald på ruterne til Tyskland fra 1993

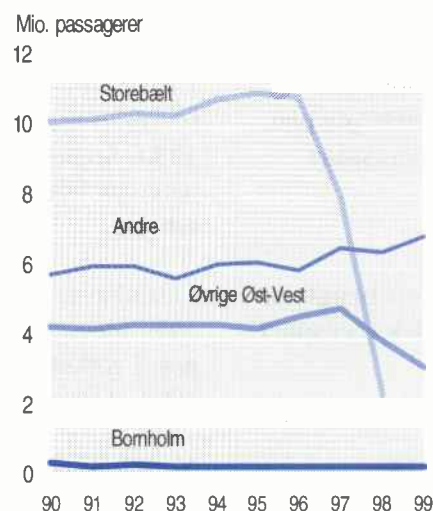
På Tysklandsruterne har der derimod været fald i persontrafikken og i antal overførte personbiler siden 1993.

Figur 0.1.12.

Færgefart. Udenrigs. 1990-99



Færgefart. Indenrigs. 1990-99



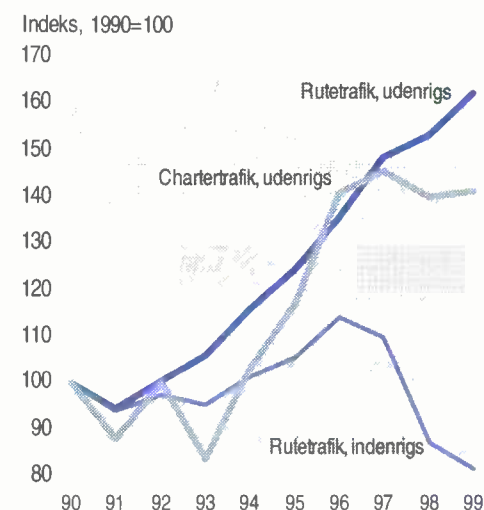
Fly

Kraftigt stigende antal flypassagerer

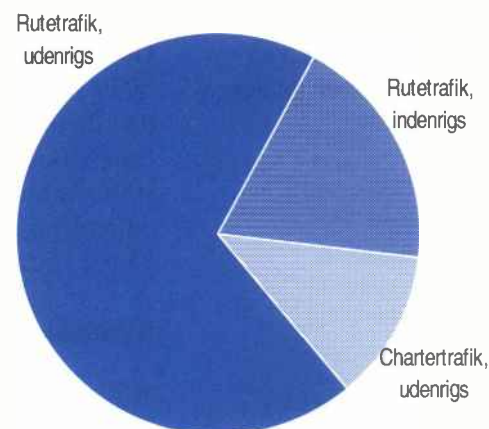
I 1990 førte Golfkrigen til en midlertidig tilbagegang i antal afrejsende passagerer fra de danske lufthavne, men i 1993 var trafikken igen stort set på samme niveau som i 1989, og i 1997 nåede trafikken et foreløbigt højdepunkt med næsten 11 mio. afrejsende passagerer. Herefter faldt passagerantallet lidt, især som følge af færre indenrigspassagerer efter åbningen af Storebæltsforbindelsen. I 1999 lå antal afrejsende passagerer på 10,6 mio., 35 pct. højere end i 1990, jf. figur 0.1.13.

Figur 0.1.13.

Afrejsende passagerer. 1990-99



Afrejsende passagerer. 1999



Flere udenrigspassagerer

Fra 1990 til 1999 er antal afrejsende rutepassagerer fra Danmark til udlandet steget med 62 pct., mens passagerer mellem de danske lufthavne er faldet med 18 pct., især som følge af åbningen af Storebæltsforbindelsen.

0.1.5. Godstransport

Generelt

Øget indenlandsk transportarbejde pga. mere rørtransport

I 1999 blev der udført et godstransportarbejde på knap 20 mia. tonkm ved national transport mellem danske på- og aflæsningssteder. Det er 5 mia. tonkm mere end i 1990. Stigningen skyldes overvejende en markant vækst i rørtransport af olie og naturgas, som i 1999 udgjorde omkring en tredjedel af det indenlandske transportarbejde.

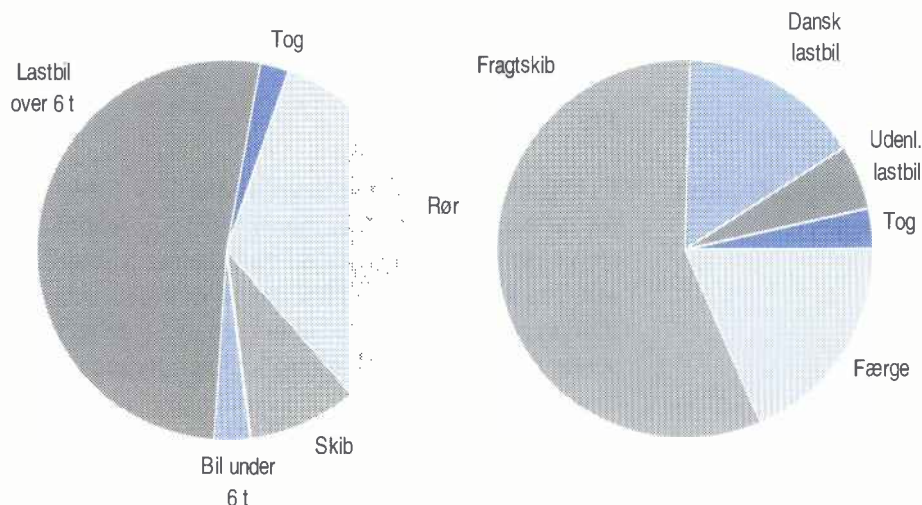
Lastbil mest brugt ved indenlandsk transport

Lastbilen er det dominerende transportmiddel i den indenlandske godstransport. I 1999 blev godt halvdelen af transportarbejdet udført med lastbil. Fraregnes transport i rørledninger, dækkede lastbilerne godt $\frac{3}{4}$ af det samlede transportarbejde i 1999, jf. figur 0.1.14.

Figur 0.1.14.

Nationalt transportarbejde. 1999

Internationalt transportarbejde. 1999



Skib dominerer ved transport over grænsen

Godsmængden i transport mellem Danmark og udlandet er øget med 20 pct. fra 1990 til 1999. Ved godstransport mellem Danmark og udlandet er søtransporten den dominerende transportform. I 1999 blev der fragtet 97 mio. ton gods mellem Danmark og udlandet. Heraf var tre fjerdedele med færge eller fragskib og resten stort set med lastbil, jf. figur 0.1.14. Transporten med lastbil mellem Danmark og udlandet foregik for det meste med dansk lastbil, som havde en markedsandel på 71 pct., næsten det samme som i 1990.

National godstransport med bil

Transportarbejdet er øget siden 1996 ...

Transportarbejdet ved national kørsel med danske lastbiler over 6 ton totalvægt har med enkelte udsving stort set været stigende i de sidste år. Navnlig siden 1996 har der været betydelig vækst. Transportarbejdet var i 1999 11 pct. højere end i 1990.

... især ved vognmandskørsel

Mens transportarbejdet ved vognmandskørsel steg 23 pct. fra 1990 til 1999, faldt det 20 pct. ved firmakørsel. I 1999 foregik 81 pct. af lastbilernes transportarbejde ved vognmandskørsel mod kun 73 pct. i 1990.

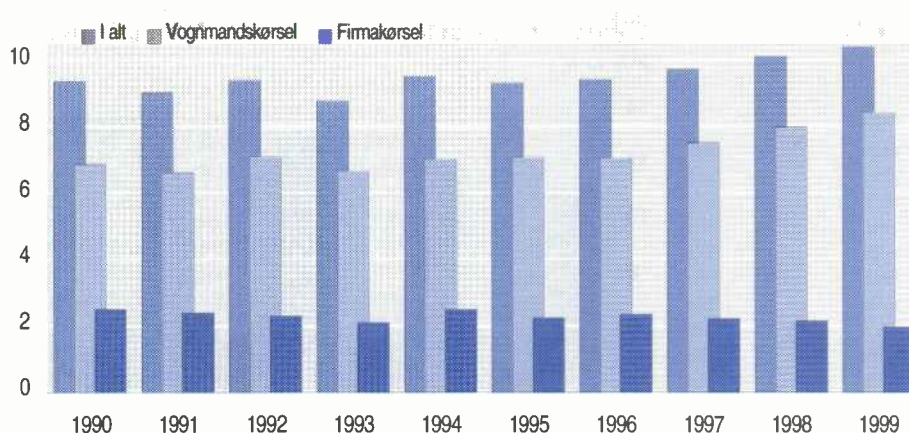
Godsmængden var stigende fra 1994

Den transporterede godsmængde med lastbil var stort set faldende i begyndelsen af 1990'erne, men fra 1994 har der igen været vækst. I 1999 blev der flyttet 200 mio. ton, 3 pct. mere end i 1990.

Figur 0.1.15.

Godstransportarbejde med lastbil. National kørsel. 1990-1999

Mia. tonkm
12



Mindre transport af grus, sand, cement, jord og sten mv.

At der ikke har været samme udvikling for transportarbejdet som for den transporterede godsmængde skyldes bl.a., at der frem til 1996 har været vigende godsmængder af grus, sand, cement, jord og sten mv. som følge af afmatningen inden for bygge- og anlægsvirksomhed. Transport af disse materialer foregår typisk over forholdsvis korte afstande. Fra 1997 har der igen været øget transport af byggematerialer. I 1999 udgjorde sten, sand, grus, jord, cement mv. 39 pct. af den samlede godsmængde med lastbil mod 37 pct. i 1990.

Markant fald i antal ture, navnlig i tomture

Faldet i antal kørte ture er fortsat gennem 1990'erne. Nedgangen har især været markant for tomturene. Samtidig er turene blevet længere, og den gennemsnitlige transportlængde pr. ton gods større. Denne udvikling skyldes bl.a. anvendelse af større køretøjer, herunder mere udbredt brug af vogntog, samt øget specialisering og centralisering af produktionen med længere distributionsafstande til følge.

Flere længere ture

Det meste gods flyttes lokalt

Det meste gods transporteres inden for samme amt, og hovedparten af det gods, som flyttes over amtsgrænsen, køres til et naboamt. Kun 3 pct. af godset krydsede Storebælt eller Kattegat i 1999.

Faldende kapacitetsudnyttelse

Faldet i den samlede kapacitetsudnyttelse er fortsat i 1990'erne, overvejende som følge af at lastbilerne er blevet større. Kapacitetsudnyttelsen, der ligger lidt højere for vognmandskørsel end for firmakørsel, var i 1999 på 40 pct. ved kørsel med som uden læs.

Varebiler indgår ikke i den løbende transportstatistik. De skønnes at have udført et indenlandsk transportarbejde på 0,6 mia. tonkm, svarende til 5 pct. af det samlede indenlandske transportarbejde med bil.

International godstransport med dansk lastbil

Transportarbejdet steg frem til 1995 og igen fra 1999

Transportarbejdet ved international vejgodstransport med danske lastbiler har været støt stigende frem til 1995. Herefter faldt det fra 1996 til 1998, men steg på ny i 1999, hvor det nåede op på næsten samme niveau som i 1995, jf. figur 0.1.16.

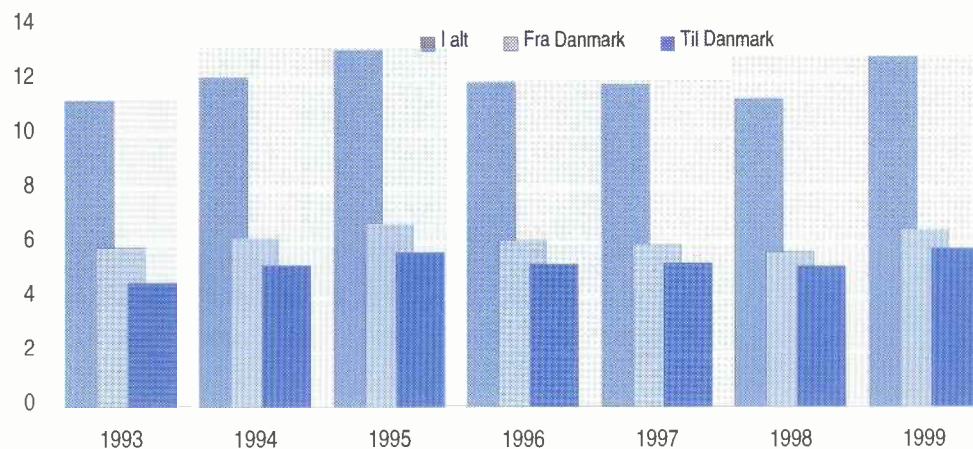
Der har været nogenlunde samme udvikling for kørsel til som fra Danmark. I 1999 vedrørte 51 pct. af transportarbejdet kørsel fra Danmark til udlandet og 45 pct. kørsel fra udlandet til Danmark. Tredjelandskørsel dækkede lidt over 3 pct. og cabotagekørsel 1 pct. af transportarbejdet ved international kørsel med danske

lastbiler. Så godt som al international godskørsel foregik ved vognmandskørsel. Firmakørselns andel var som i de tidligere år kun på 1 pct.

Figur 0.1.16.

Godstransportarbejde med lastbil. International kørsel

Mia. tonkm

**Især gods til og fra Tyskland, Sverige og Frankrig**

Den transporterede godsmængde ved international kørsel har stort set haft samme forløb som transportarbejdet. Godstransporten mellem Danmark og udlandet gik hovedsagelig til og fra Tyskland, Sverige og Frankrig. Tredjelandskørslen foregik især med Tyskland som på- eller aflæsningsland, ligesom hovedparten af cabotagekørslen udførtes i Tyskland.

Kapacitetsudnyttelse på 65 pct.

Udnyttelsen af køretøjernes kapacitet ved international kørsel har i 1990'erne ligget omkring 65 pct., når der korrigeres for kørsel med volumengods.

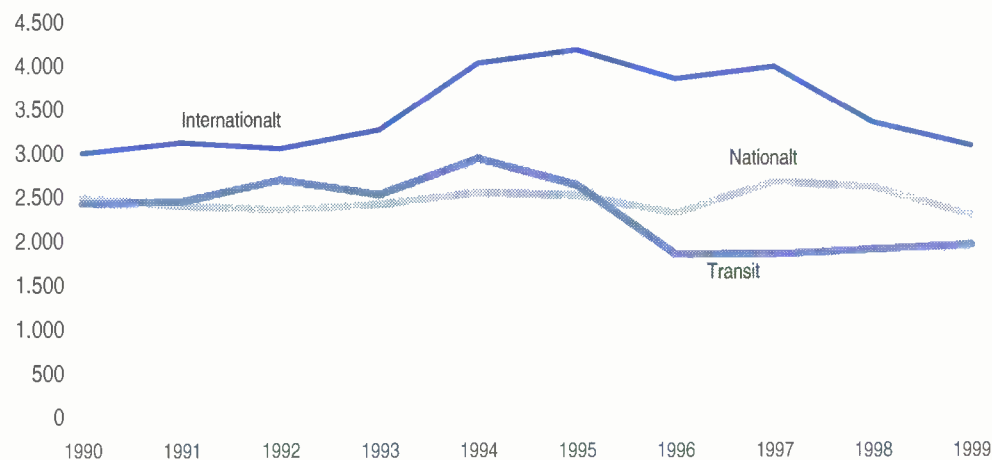
Godstransport med tog**Mindre gods med tog**

Efter stigende godsmængder med tog i første halvdel af 1990'erne indtrådte der et markant fald for gods i transit i 1995 og 1996 samt et fald i den internationale transport af gods i containere og veksellad fra 1998, således at der i 1999 i alt blev fragtet 7 pct. mindre gods med tog end i 1990. Transportarbejdet er derimod steget med 2 pct., hvilket indikerer, at godset gennemsnitligt er blevet fragtet længere.

Figur 0.1.17.

Udviklingen i jernbanegodset. 1990-1999

1.000 ton

**Kun 31 pct. af godset fragtedes indenlandsk**

I 1999 blev 31 pct. af godsmængden fragtet indenlandsk, 42 pct. kørte mellem Danmark og udlandet og 27 pct. var transitgods.

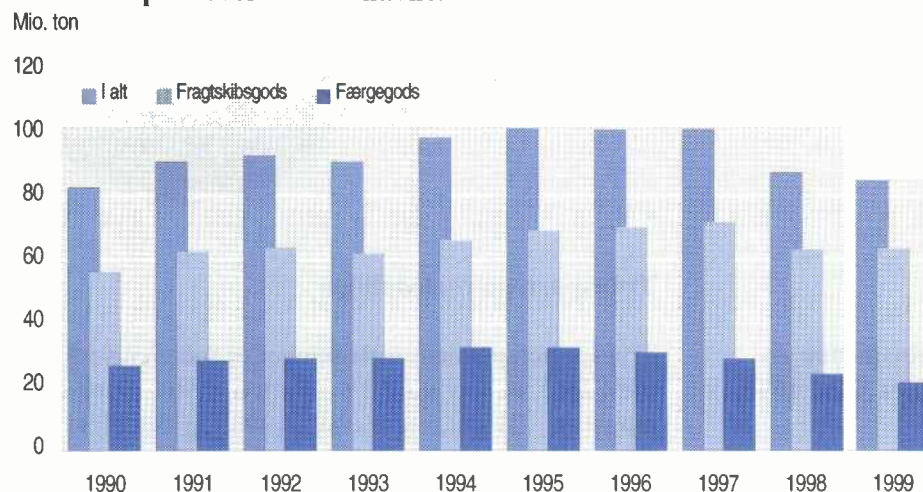
Godstransport med skib over danske havne

Mindre gods med skib fra 1998

Godstransporten over de danske havne steg fra 1990 til 1994 med 19 pct., hvorefter den lå stabilt på omkring 100 mio. ton frem til 1997. I 1998 faldt fragtmængden markant, og nedgangen fortsatte i mindre grad i 1999, så godsmængden i 1999 nåede ned på næsten samme niveau som i 1990. Tilbagegangen skyldes dels åbningen af Storebæltsforbindelsen, dels et betydeligt fald i kulimporten fra 1998.

Figur 0.1.18.

Godstransport over danske havne. 1990-1999



Indenlandsk godstransport med skib

Markant fald i den indenlandske transport

Den indenlandske skibstransport faldt med 38 pct. fra 1990 til 1999 som følge af åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997/1998, lukningen af Gulfraffinaderiet ved Skælskør i 1998 og mindre transport af kul fra Enstedværkets Havn fra 1998. I 1999 udgjorde den indenlandske skibstransport 15 pct. af den samlede skibstransport over danske havne.

Skibstransporter til og fra udlandet

Stigning for skibsgods mellem Danmark og udlandet

Godsmængden i søtransport mellem Danmark og udlandet steg med 26 pct. fra 1990 til 1995 og holdt sig så nogenlunde konstant til 1998, hvor der indtrådte et fald, dels pga. reduceret kulimport, dels som følge af omlægningen af jernbanetransporten over Rødby-Puttgården, så den nu går over Storebælt og Padborg. Trods faldet i 1998 ligger godsmængden i 1999 dog 17 pct. højere end i 1990.

13 pct. med dansk skib

En opgørelse for de større havne viser, at kun 13 pct. af fragtskibsgodset mellem Danmark og udlandet fragtedes med danske skibe.

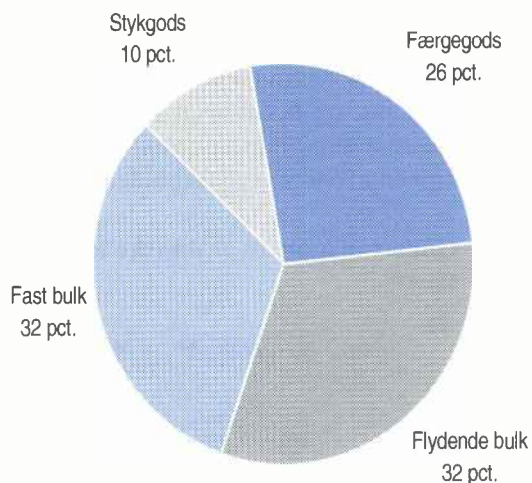
Mest styrtegods (bulk)

De danske havne ekspederede i alt 97 mio. ton gods i 1999. Hovedparten af det ekspederede gods i havnene var færgegods, flydende bulk og fast bulk. Kun en tiendedel var stykgods, heraf godt halvdelen i containere eller ro-ro-enheder med fragtskibe, jf. figur 0.1.19.

Containergods især over Århus Havn

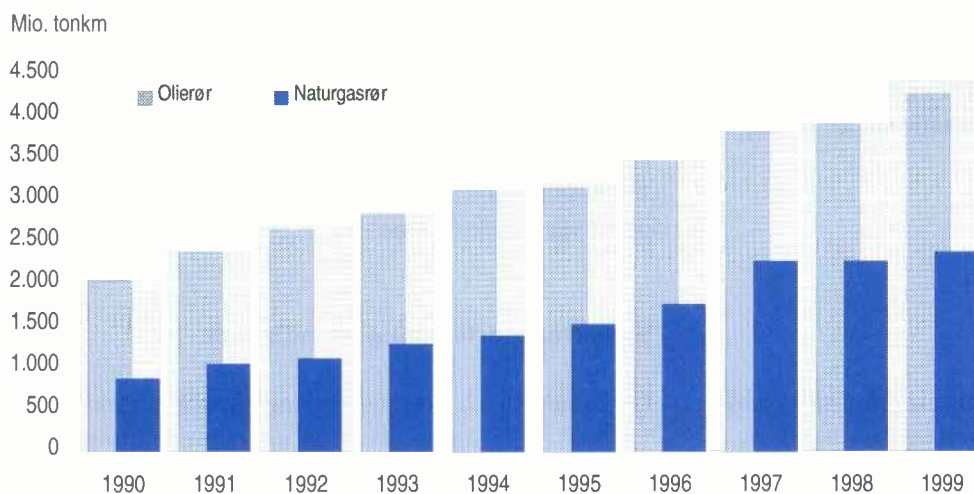
Langt den største del af containerne blev udlosset eller indladet over Århus Havn, Københavns Havn eller Aalborg Havn. I 1999 håndterede Århus Havn mere end halvdelen af containerne og Københavns Havn godt en fjerdedel.

Figur 0.1.19.

Havnenes godsomsætning efter lasttype. 1999**Transport via rørledninger****Rørtransporten er fordoblet siden 1990**

Transporten gennem rørledninger er mere end fordoblet gennem 1990'erne. I 1999 blev der i alt ført godt 18 mio. ton råolie og naturgas gennem det danske rørledningsnet, 121 pct. mere end i 1990, og der blev udført et transportarbejde på 6,6 mia. tonkm svarende til en tredjedel af det samlede indenlandske transportarbejde.

Figur 0.1.20.

Rørtransport af olie og naturgas. 1990-1999

Kilde: DONG.

I 1999 var 70 pct. af rørtransporten råolie fra Nordsøen til Fredericia, og resten var naturgas fra Nordsøen.

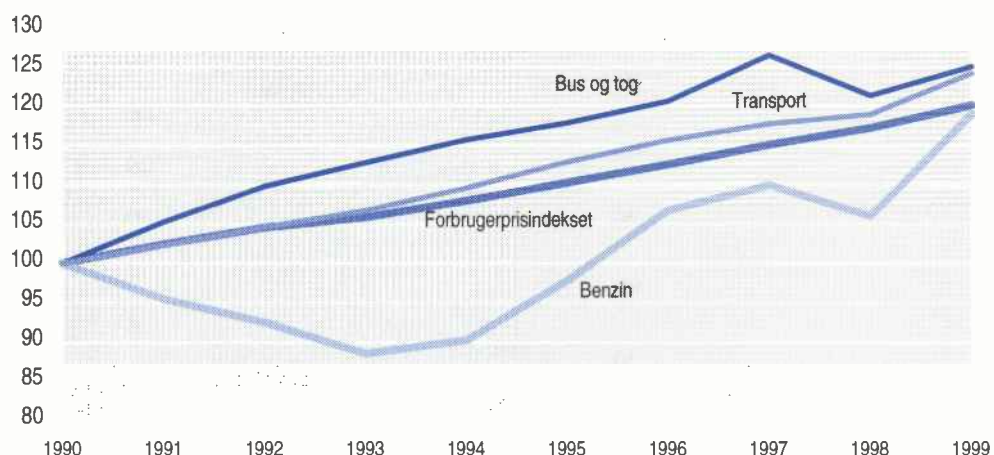
0.1.6. Priser og afgifter**Reel prisstigning for kollektiv transport**

Fra 1990 til 1999 er forbrugerpriserne under ét steget med 20 pct., mens priserne på transport er steget lidt mere, nemlig 24 pct. Der har navnlig været stor stigning for kollektiv transport, og trods statstilskud til nedsættelse af prisen i 1997 er billetpriserne for kollektive transportydelser øget mere end forbrugerpriserne i almindelighed fra 1990 til 1999. Benzinprisen faldt frem til 1993 som følge af lavere råoliepriser, men er efterfølgende steget betydeligt, bl.a. pga. højere benzinafgifter. I 1999 var benzinprisen 19 pct. højere end i 1990.

Figur 0.1.21.

Forbrugerpriser

Indeks, 1990=100



Afgifterne øget 82 pct.

Provenu udgør 6 pct. af alle skatter og afgifter

Provenuet af afgifterne på transportmidler og transport er steget 82 pct. fra 1990 til 1999. I 1999 var det samledevenu af afgifterne på besiddelse og brug af transportmidler på 35 mia. kr. svarende til 6 pct. af det samlede skatte- og afgiftsprodukt. Registreringsafgiften for biler dækkede halvdelen af provenuet og benzinafgiften godt en fjerdedel.

0.1.7. Trafikuheld

Stort fald i antal uheld i 1990'erne

Antallet af færdselsuheld med personskade er faldet jævnt gennem 1990'erne og lå i 1999 på godt 7.600 uheld, 17 pct. lavere end i 1990.

Flest uheld på fredage

De fleste færdselsuheld fandt sted på fredage, mens der indtraf relativt få uheld på søndage. I 1990'erne er der gennemsnitligt blevet indberettet flest månedlige uheld i perioden fra maj til november og færrest i perioden januar til marts.

Stort fald i antal uheld i byzone

I 1990'erne skete knap to tredjedele af uheldene i byzone. Der har dog været en faldende tendens, idet uheld i byzone er reduceret 3 gange så meget som uheld i landzone. Uheld i vejkryds og på lige vej udgør fortsat hovedparten af samtlige færdselsuheld.

Størst fald i antal implicerede motorcykler

Antallet af køretøjer og fodgængere, som var implicerede i uheld, faldt 17 pct. fra 1990 til 1999. Den største udvikling er sket for motorcykler, der havde et fald på 37 pct. Der har ligeledes været et stort fald for knallerter, cykler og fodgængere, mens der har været en mindre nedgang for personbiler, varebiler og små lastbiler.

Uheld med lastbil alvorligst for modparten

Uheld med lastbil er alvorligst for modparten. I 1999 var lastbilerne impliceret i 7 pct. af uheldene, men 16 pct. af alle trafikdræbte var modpart til lastbil mod 21 pct. i 1990.

Fodgængere er mest udsat

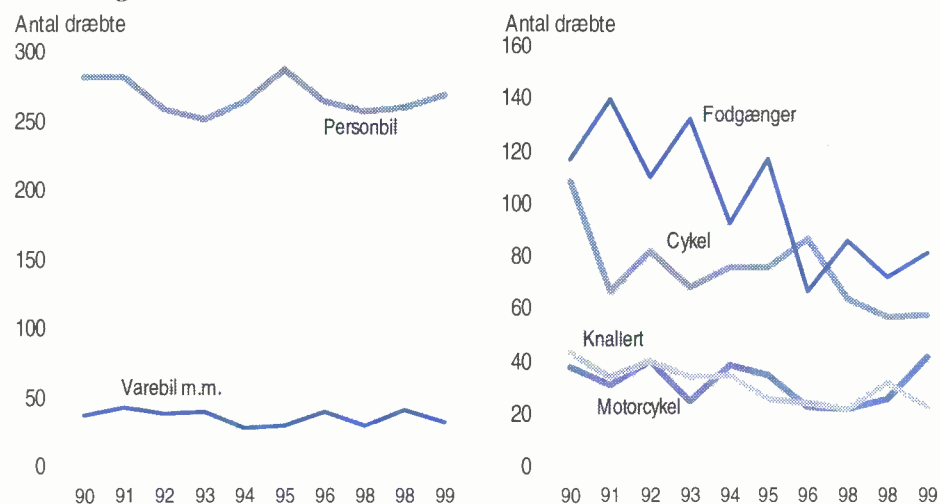
Fodgængere er den mest udsatte gruppe i trafikken. I 1999 var fodgængere implicerede i 12 pct. af uheldene, men de udgjorde 16 pct. af de dræbte og 9 pct. af de tilskadekomne.

Fald i antal tilskadekomne og dræbte

Fra 1990 til 1999 faldt antallet af trafikdræbte med 19 pct. til 513 trafikdræbte i 1999. I samme periode er antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne reduceret med 12 pct. til 9.400.

Figur 0.1.22.

Udviklingen i antal trafikdræbte efter færdselselementer. 1990-1999



Anm. Varebil mm. inkluderer også lastbil, bus og traktor.

Fald i antal personskader for knallertkørere og cyklister

Fra 1990 til 1999 er antallet af personskadede knallertkørere, cyklister og fodgængere reduceret med næsten en tredjedel, mens antallet af personskadede bilister har været stort set uændret. For motorcyklister har der derimod været 12 pct. flere personskadede.

Halvering i antallet af dræbte cyklister og fodgængere

Nogenlunde tilsvarende udvikling ses for de trafikdræbte. Antallet af dræbte knallertkørere og cyklister er næsten halveret, og antallet af dræbte fodgængere er reduceret med næsten en tredjedel, mens der for bilister har været et mindre fald.

Færre af uheldene er spiritusuheld

I 1999 udgjorde spiritusuheld 16 pct. af samtlige færdselsuheld med personskade mod 18 pct. i 1990. Der har været et generelt fald i antallet af spiritusuheld fra 1990 til 1998 på 30 pct., men i 1999 steg det igen med 7 pct. Antallet af uheld med spirituspåvirkede førere af personbil udgjorde i 1990 15 pct. af samtlige personbiluheld mod 11 pct. i 1999. I 1999 var 16 pct. af motorcykeluheldene og 27 pct. af knallertuheldene spiritusuheld.

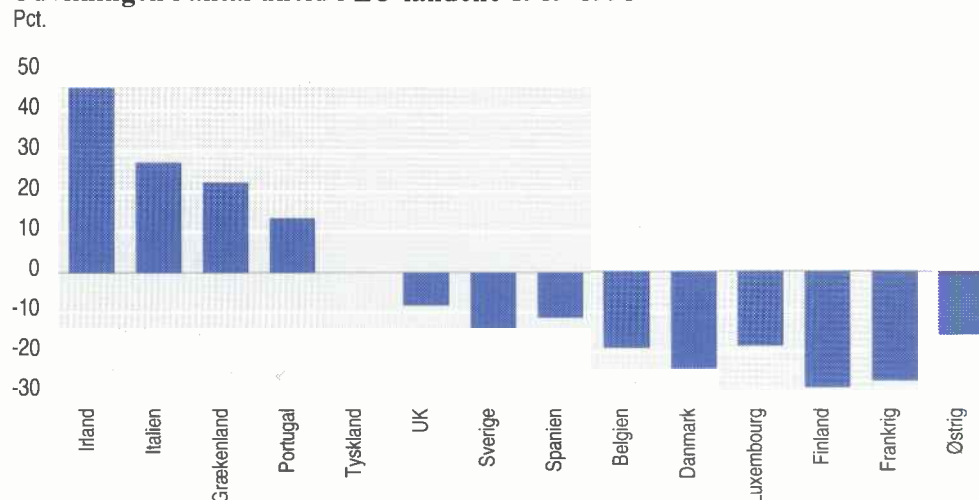
Fra 1990 faldt antallet af dræbte i spiritusuheld med 10 pct. til 138 i 1999. I 1999 var 27 pct. af samtlige færdselsdræbte involveret i et spiritusuheld. 73 pct. af de dræbte var selv spirituspåvirkede førere eller fodgængere.

Danmark blandt lande med den gunstigste udvikling

Danmark er sammen med Finland og Frankrig blandt de EU-lande, som har haft den største relative reduktion i antal færdselsuheld fra 1989 til 1998, mens Irland, Italien og Grækenland har haft en stor stigning. I Tyskland er antallet af færdselsuheld uændret, jf. figur 0.1.23.

Figur 0.1.23.

Udviklingen i antal uheld i EU-landene 1989-1998



Kilde: ECE.

0.1.8. Energiforbrug og miljøpåvirkning

Energiforbrug til transport

Energiforbruget til transport stigende

I 1999 lå energiforbruget til transport 13 pct. højere end i 1990. Der har navnlig været vækst for vej- og flytransport.

Vejtransport dækkede 78 pct. af forbruget ...

Vejtransport dækkede 78 pct. af energiforbruget til transport, hvoraf 63 pct. anvendtes til persontransport. Forbruget til vejtransport er steget med 16 pct. fra 1990 til 1999 bl.a. som følge af den stigende bestand af biler. Energiforbruget til persontransport er øget med 18 pct. fra 1990 til 1999, mens forbruget til gods-transport er steget med 13 pct.

... flytransport 17 pct.

Energiforbruget til luftfart steg med 25 pct. fra 1990 til 1999, og udgjorde 17 pct. af transportens samlede energiforbrug i 1998. Hovedparten bestod af flybenzin til udenrigsfart, som i 1999 dækkede 94 pct. af lufttransportens energiforbrug.

Emissioner fra transport

Halvdelen af udslippet af kulilte og kulbrinter er fra transport

I 1998 var omkring halvdelen af samtlige emissioner af kulilte og kulbrinter relateret til energianvendelse fra transport. For kuldioxid kom omkring en femtedel af emissionerne fra transport, mens kvælstofoxidernes andel udgjorde knap en tredjedel. Til gengæld stammede kun en mindre del af emissionen af svovldioxid fra transport.

Vejtransporten er den største bidrager

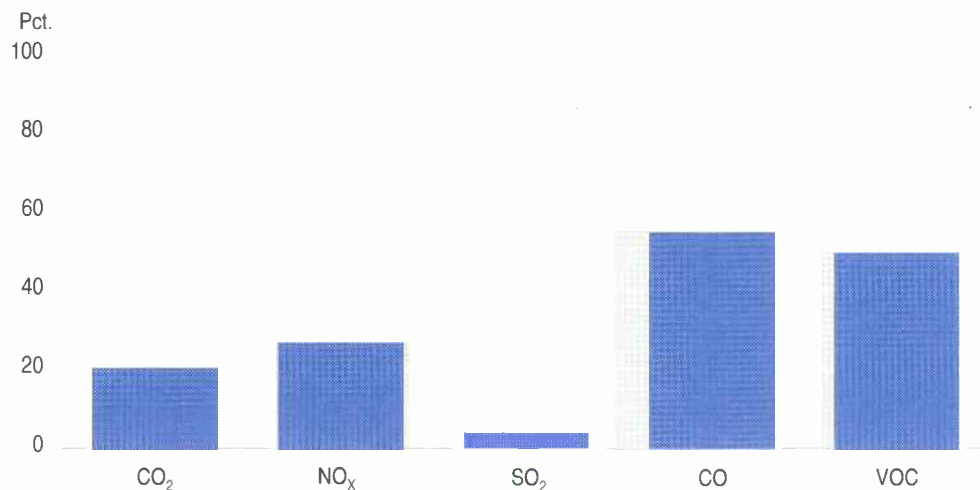
Med undtagelse af SO₂ bidrager vejtransporten for samtlige stoffers vedkommende med langt den største del af transportens emissioner. For CO kommer 99 pct. og for VOC 97 pct. af udslippet fra vejtransporten.

Flytrafik giver høj emission af CO₂ og NO_x

For luftfarten er der tale om en relativ høj emission af kuldioxid og kvælstofoxider, der især stammer fra udenrigstrafikken.

Figur 0.1.24.

Transportens andel af samtlige emissioner relateret til energianvendelse 1998



Anm. Emissionerne fra transportsektoren er relateret til de samlede emissioner fra energianvendelse uden korrektion for el-import.

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Søtransport har stor SO₂-emission

Søtransporten er kendetegnet ved en meget høj SO₂-emission, der skyldes et stort indhold af svovl i den del af fuelolien, som bruges ved sejlads i internationalt farvand. I 1998 kom 58 pct. af transportens emission af svovldioxid fra søtransport. I de sidste år har der været et lille fald i emissionerne.

Jernbaner giver et forholdsvis lille bidrag til emissionerne for transport.

Fald i emissionerne fra vejtransport i 1990'erne

Vejtrafikens bidrag til emissionerne er reduceret i 1990'erne, dels pga. anvendelse af katalysator i nye, benzindrevne biler og brug af mere svovlfattig dieselolie fra 1990, dels som følge af faldende salg af blyholdigt benzin i Danmark.

Figur 0.1.25.

Emissioner af CO, NO_x, SO₂, CO₂, VOC og partikler fra vejtrafikken

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Trafikstøj

Hver femte bolig er belastet af støj fra vejtrafikken

Vejtrafik er langt den største kilde til trafikstøj. Det er især langs de overordnede veje i byerne, at støjbelastningen fra vejtrafikken mærkes. Støj fra vejtrafik stammer hovedsageligt fra motoren og kontakten mellem dæk og vejbane. Den nyeste

opgørelse af vejtrafikstøj fra 1995 viser, at 504.000 boliger svarende til 20 pct. af samtlige boliger var belastet med støj, der overskrider 55 dB(A).

Togstøj

Banestyrelsen har siden 1986 løbende arbejdet på at reducere støjbelastningen langs hovedjernbanenettet. Siden 1986 har 9.700 boliger fået reduceret støjbelastningen efter opsætning af støjskærme suppleret med tilbud om lydisolering eller tilbud om lydisolering alene. Af de resterende kortlagte, støjbelastede boliger er 7.700 belastet med støj over 65 dB (A).

Flystøj

Omkring 28.000 boliger ved Københavns Lufthavn var i 1994 belastet af flystøj på 55 dB(A) eller derover.

Luftforurening i byerne

Markant fald i luftens indhold af svovldioxid

Målinger af luftforureningen i gadeniveau i København, Aalborg og Odense viser, at der er sket et markant fald i luftens indhold af svovldioxid frem til 1997, hvorefter kurverne flader ud. Reduktionen skyldes bl.a. en begrænsning af svovlindholdet i fossilt brændsel og øget rumopvarmning med naturgas og fjernvarme.

Faldende tendens for kvælstofdioxid

Luftens indhold af kvælstofdioxid har haft en faldende tendens i København over perioden 1990 til 1999, og gennemsnitsværdien er faldet med 12 pct. over perioden. Kvælstofilte fra trafikens udstødning kan reagere med ozon og danne kvælstofdioxid.

Koncentrationen af bly er decimeret

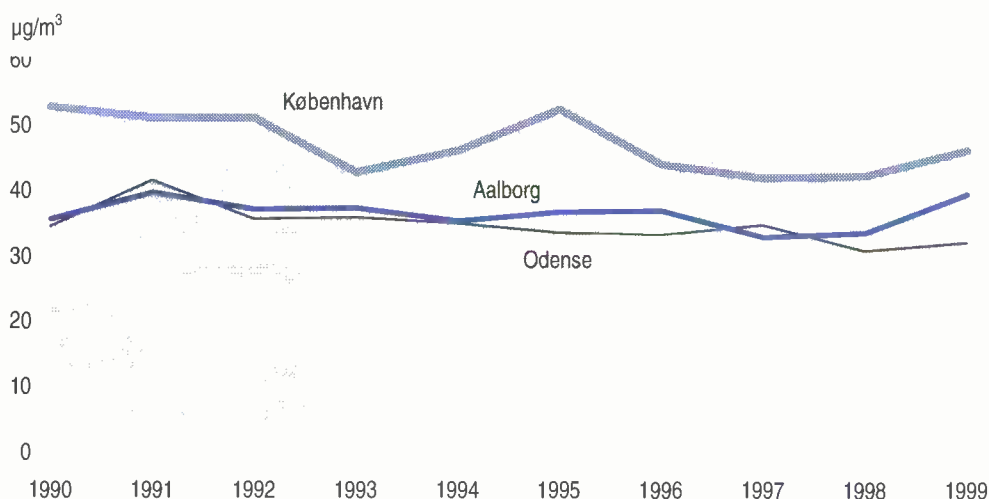
Luftens indhold af bly er siden 1990 faldet med over 90 pct. i København, Aalborg og Odense som følge af et mindsket salg af blyholdig benzin. Efter 1994 sælges der ikke længere benzin tilsat bly i Danmark.

Stort fald i luftens indhold af partikler

Vejtrafikken er en af de væsentligste kilder til partikulær forurening. Luftens indhold af partikler har haft en faldende tendens fra 1990 til 1999. I de 3 byer er koncentrationen reduceret med mellem 24 og 30 pct.

Figur 0.1.26.

Udvikling i koncentrationen af partikler. 1990-1999



Anm. Årsmiddelværdier er baseret på døgnmålinger.
Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser.

0.1.9. Økonomisk udvikling og beskæftigelse

**6 pct. af samlede
bruttoværditilvækst**

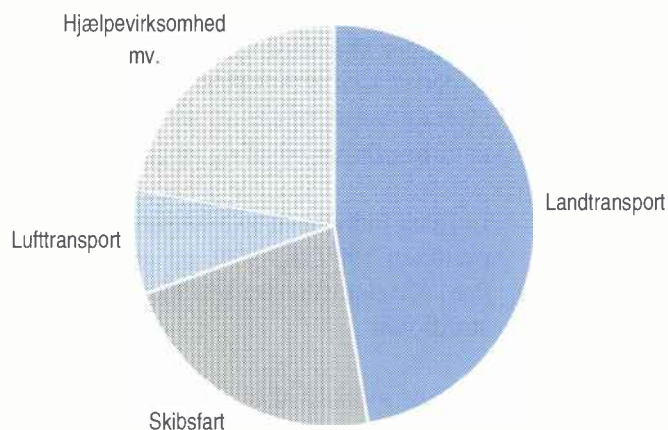
Transportsektorens bruttoværditilvækst i løbende priser var i 1999 på 59 mia. kr., hvilket svarer til knap 6 pct. af hele økonomiens og knap 9 pct. af servicesektorens bruttoværditilvækst.

**Vækst på 14 pct.
fra 1992-1999**

Opgjort i faste priser er transportsektorens bruttoværditilvækst vokset med 14 pct. fra 1992 til 1999. Bruttoværditilvæksten har navnlig ligget højt i sidste halvdel af 1990'erne, og har især fundet sted inden for skibsfart, hvor der er sket en specialisering i højteknologiske containerskibe. For vejtransport har der været stagnation.

Figur 0.1.27.

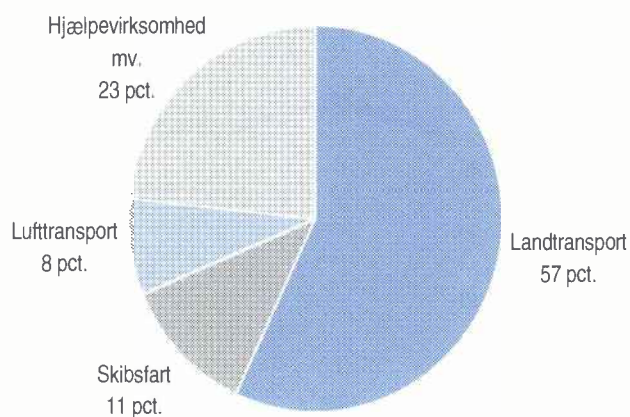
Transportsektorens bruttoværditilvækst efter branchegrupper. 1996



I 1996 havde landtransport 47 pct. af transportsektorens samlede bruttoværditilvækst. Heraf dækkede fragtvognmandskørsel godt halvdelen. Skibsfart havde 22 af sektorens bruttoværditilvækst, lufttransport 8 pct. og godsbehandling og anden hjælpevirksomhed 22 pct.

Figur 0.1.28.

Transportsektorens beskæftigelse ultimo november 1998 på branchegrupper



**13.500 arbejdssteder og
137.600 beskæftigede**

I 1998 var der 13.500 arbejdssteder med transport som hovedaktivitet. Disse arbejdssteder beskæftigede 137.600 personer, svarende til 5 pct. af den samlede beskæftigelse. 57 pct. af de beskæftigede inden for transportsektoren arbejdede ved landtransport, 23 pct. ved hjælpevirksomhed for transport, 11 pct. ved skibsfart og 8 pct. ved luftfart, jf. figur 0.1.28.

Små arbejdssteder inden for landtransport - store inden for lufttransport	Transportsektoren beskæftigede i 1998 gennemsnitligt 10 personer pr. arbejdssted. Landtransport og hjælpevirksomhed mv. havde relativt små arbejdssteder med gennemsnitligt 8 og 14 personer pr. arbejdssted, mens skibsfart og lufttransport havde forholdsvis store arbejdssteder med gennemsnitligt hhv. 27 og 89 beskæftigede pr. arbejdssted.
63 pct. af arbejdsstederne havde under 5 beskæftigede	Transportsektoren er generelt domineret af små virksomheder. 63 pct. af arbejdsstederne havde således under 5 beskæftigede, 18 pct. 5-9 beskæftigede og 19 pct. 10 eller flere beskæftigede i 1998. Kun 1 pct. af arbejdsstederne inden for transport havde 100 eller flere beskæftigede. Men 76 pct. af de beskæftigede i transportsektoren var tilknyttet arbejdssteder med 10 eller flere beskæftigede. Den tilsvarende andel for både hele økonomien og servicesektoren lå omkring 74 pct. Arbejdsstederne inden for vejgodstransport havde forholdsvis få beskæftigede. Gennemsnitligt var der 5 personer pr. arbejdssted mod 32 for bus- og togtransport, 27 for skibsfart og 89 for luftfart.
Mange uden erhvervsuddannelse	Der var forholdsvis mange beskæftigede inden for transportsektoren, som ikke havde afsluttet en erhvervsmæssig uddannelse. Således havde 40 pct. grundskole som højeste uddannelse i 1998 mod 29 pct. af samtlige beskæftigede. Godt en tredjedel af transportsektorens beskæftigede havde en erhvervsfaglig uddannelse. Det er stort set samme andel som i servicesektoren som helhed og i hele økonomien. Derimod havde kun 10 pct. af de beskæftigede inden for transportsektoren i 1998 en videregående uddannelse mod 22 pct. for hele økonomien.
Få helt unge inden for transportsektoren	Transportsektoren beskæftiger forholdsvis få helt unge. 10 pct. af de beskæftigede i transportsektoren var i 1998 under 25 år og 40 pct. var mellem 25 og 39 år. For hele økonomien var forholdet hhv. 17 pct. og 35 pct.
Høj andel af mænd i transportsektoren	Transportsektoren er traditionelt et mandefag. 78 pct. af de beskæftigede i 1998 var således mænd. For de beskæftigede i hele økonomien og servicesektoren var mændenes andel henholdsvis 54 pct. og 47 pct.
Færre med høj socioøkonomisk status	Der var færre med høj socioøkonomisk status beskæftiget i transportsektoren end resten af økonomien. Andelen af lønmodtagere på højeste niveau var i 1998 på 2 pct. i transportsektoren mod 11 pct. for hele økonomien og 13 pct. for servicesektoren. Til gengæld var en større andel i transportsektoren lønmodtagere på grundniveau, nemlig 45 pct. mod 39 pct. for hele økonomien og 35 pct. for servicesektoren.

Summary

0.1. Summary

0.1.1. Transport infrastructure

The Danish transport infrastructure is comprised by the road network, railway network, train and bus stations, pipelines, airports and seaports.

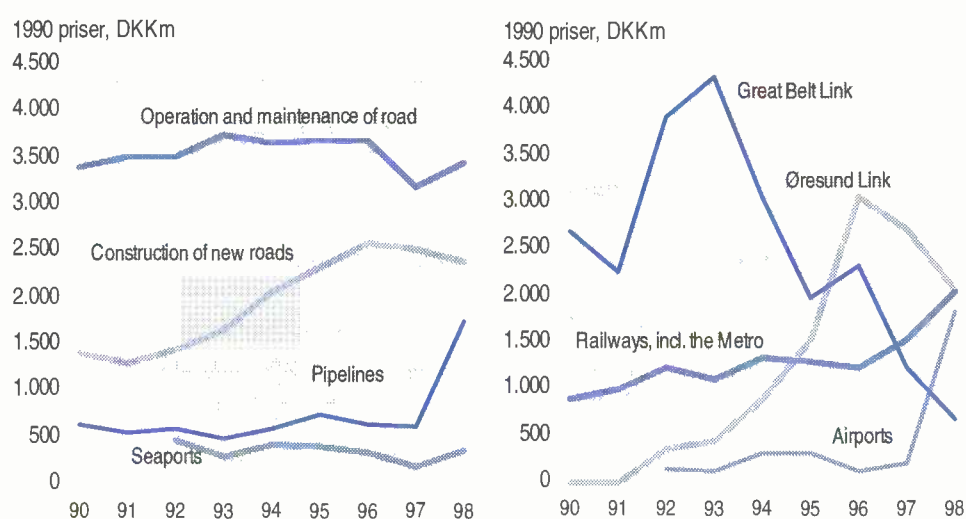
Investments

8 per cent of gross investments in Denmark

In the period 1990 to 1998 investments averaged DKK 14 bn annually at 1990 prices. This corresponds to 8 per cent of Denmark's total fixed gross investments. About half the investment expenditure on transport infrastructure was applied to the road network, and one fourth was applied to the fixed links across the Great Belt and the Sound, cf. figure 0.1.1.

Figure 0.1.1.

Investments in infrastructure. 1990-1998



The marked increase in investments in airports in 1998 derived from renovation and expansion of Copenhagen Airport. The increased investments in pipelines in 1998 concern the establishment of the new gas pipeline in the North Sea from the Syd Arne field to Nybro. Construction of the Copenhagen Metro is the primary reason for the increased investments in railways from 1997.

Road network

Public road network increased by 1 per cent in the 1990s

More kilometres of motorways and dual carriageways

At 1 January 2000, public roads totalled 71,600 km, corresponding to 1.66 km road per km² and 32 km road per 1,000 cars. The public road network grows slowly. During the 1990s it increased by only 1 per cent, although the number of private cars, vans and lorries rose by 21 per cent. The increase was primarily achieved by a net increase in municipal roads. In the same period, the overall road network has been expanded; thus the length of the motorway network has increased by 46 per cent and dual carriageways by 15 per cent.

Railway network

22 per cent of the railway network is electrified

In 1999 the railway network stretched over 2,756 km, 4 per cent less than in 1990. Two thirds of the network are single tracks. In the 1990s, 400 km of the railways were electrified, so that 22 per cent of the network was electrified by January 2000. About 80 per cent of the railway network has centralised traffic control.

130 seaports, mostly small

No Danish seaports among Europe's largest

Seaports

In 1999 Denmark had 130 seaports in regular use for commercial handling of goods, vehicles and passengers. 21 seaports with an annual throughput of at least 1 million tonnes of goods accounted for 83 per cent of the total throughput of goods, and 13 seaports with more than 1 million passengers a year held 76 per cent of the seaports' total number of passengers in 1999. Fredericia Port and Copenhagen Port are the largest goods ports in Denmark, while Helsingør Port is the largest ferry port. On a European scale even the largest Danish ports are relatively small. Thus, Europe's 20 largest ports each have an annual throughput of goods of over 30 million tonnes, against nearly 15 million tonnes at Fredericia.

24 manned airports

Copenhagen Airport no. 8 by size in Europe

Airports

In 1999 Denmark had 24 manned airports. Fourteen airports have runways of at least 1,800 metres (1997) and are thus capable of receiving large aircraft. The Copenhagen Airport is the largest. Almost all passengers on scheduled international flights pass through Copenhagen Airport and practically all domestic flights depart from or arrive at Copenhagen Airport. Measured by the number of international passengers, Copenhagen Airport was the 16th largest airport of the world in 1997 and the 8th largest in Europe.

Just under 1,800 km of pipelines

Pipelines

The oil pipeline extends from the North Sea to Fredericia. It is 330 km long and has a capacity of 13.5 million tonnes per year. The gas transmission network extends from the fields in the North Sea to the nodal point at Egtved from which the gas is distributed to the regions in the north, south and east. As at January 2000 the gas pipeline length totals 1,438 km.

0.1.2. Means of transport

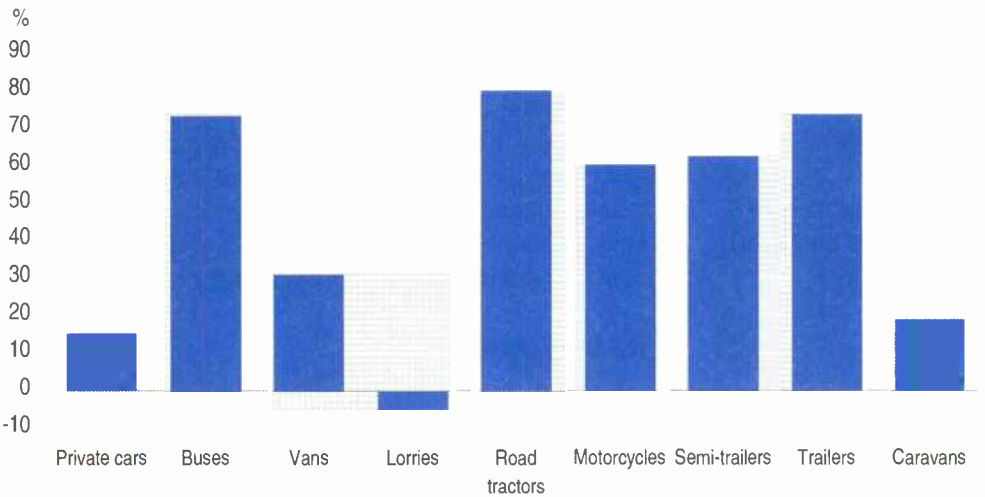
21 per cent more cars from 1990 to 2000

Road vehicles

From January 1990 to January 2000, the number of cars has gone up by 21 per cent to just under 2.4 million motor vehicles.

Figure 0.1.2.

Growth in no. of road vehicles from 1990 to 2000



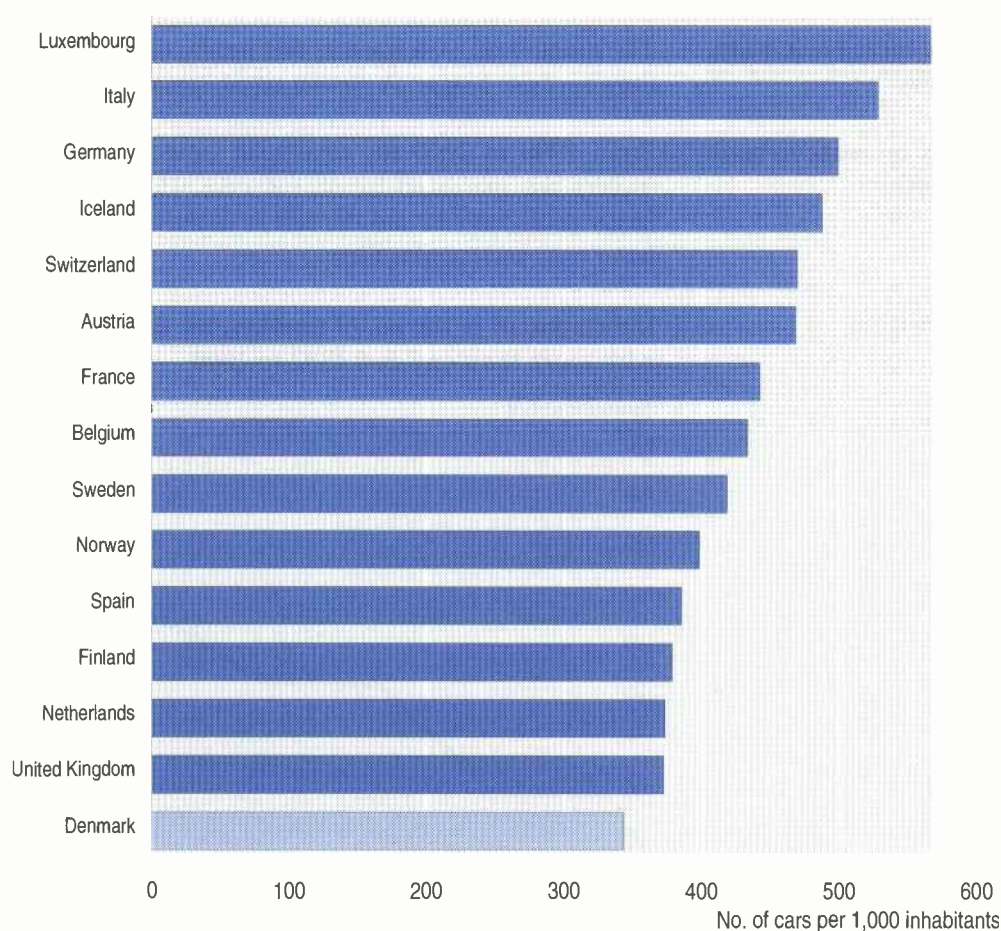
This growth was primarily caused by the increasing number of private cars, but the number of vans, mopeds –45 and motorcycles has also increased considerably. At the same time there has been a marked increase in the number of semi-trailers and trailers.

Relatively few cars per 1,000 inhabitants

Compared with other west European countries Denmark has a relatively small stock of private cars. In Denmark there were 346 cars per 1,000 inhabitants in January 2000 against 311 in January 1990. By way of comparison, Norway, Sweden and Germany had 398, 418 and 499 cars, respectively, per 1,000 inhabitants in 1997.

Figure 0.1.3.

No. of private cars per inhabitant in selected countries. 1997



Source: International Road Federation, World Road Statistics 1998.

More and larger private cars

Private cars, accounting for 78 per cent of motor vehicles at the beginning of 2000, increased by 15 per cent from 1990 to 2000. They have also got larger on average.

Growth in registered new private cars from 1994,

peaking in 1998

Distribution by age largely unchanged in 1990 and 2000

The 1990s saw a marked increase in the registration of new private cars. At the beginning of the period, the level was relatively low with 90,000 new registrations a year, but in 1994 this number rose to 130,000 cars. The rise continued to just over 160,000 cars in 1998 and sales have remained at that level up to 2000. From mid-1999, however, a downward trend has set in. In a long-term perspective, the number of registered new private cars tends to peak at a 10- to 12-year interval with a duration of 3 to 5 years. This cyclical trend reflects to some extent the normal life of the vehicles. Consequently, the distribution of private cars by age in 2000 does not differ significantly from that in 1990.

More small buses

The number of buses has increased substantially in the 1990s, mainly following the new taxation scheme in 1991, which lowered the tax on small buses, and the reclassification in 1991 of a number of large passenger cars.

New vehicle on Danish roads

The moped-45 was introduced on the Danish market in 1994. The lightweight and economical vehicles have become a great success and counted just under 60,000 at the beginning of 2000.

More large vans and lorries

The number of vans rose by 31 per cent from 1990 to 2000, especially due to a large increase in vans of a gross vehicle weight over 3 tonnes. The number of large lorries over 6 tonnes has declined slightly. On average, lorries have become bigger than 10 years ago, one reason being that the legally permissible maximum weight for lorries with air-spring bogie was raised in 1993.

Large increase in road tractors

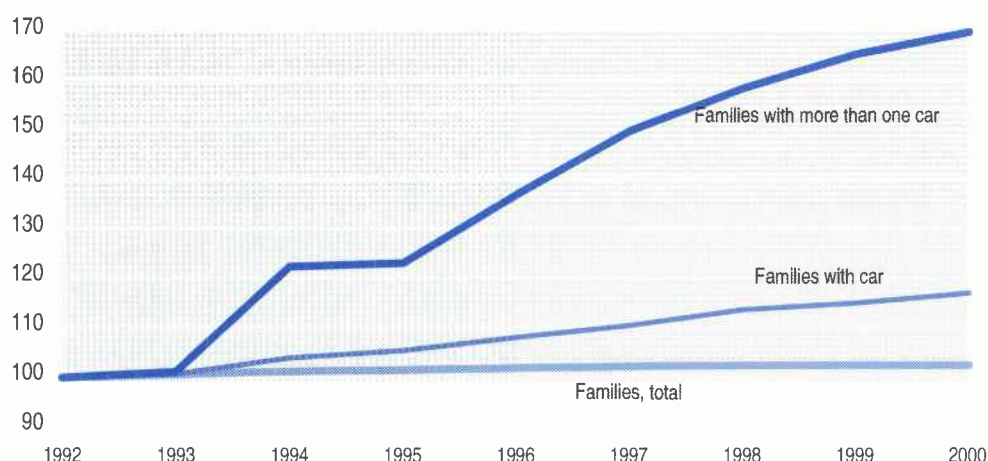
The number of road tractors has nearly doubled since 1990 and at the same time they have got bigger. A similar trend applies to the number of semi-trailers.

Heavy increase in load capacity

From 1990 to 2000 the total load capacity for vans, lorries, trailers and semi-trailers has increased by 48 per cent. Half the increase derives from more and larger semi-trailers, and the rest is mainly attributable to the increased number of large vans and small trailers.

Figure 0.1.4.**Development in the no. of families, no. of families with one car and families with more than one car. 1992 to 2000**

Index, 1992=100

**200,000 more families with one or more cars**

The number of new registered private cars and vans increased substantially during the 1990s and more families now dispose of a car. While well over 1.3 million families had a car in 1992, over 1.5 million families, corresponding to 53 per cent of all families, disposed of a car in 2000. The highest growth is seen among families with more than one car. In 2000 every sixth family with car had more than one car against every eighth in 1992.

Rolling stock**More multiple train units, but fewer seats**

The Danish State Railways' rolling stock increased over the 1990s. The number of IC3 trains increased from 1990 to 1993, and IR4 trains increased from 1993 to 1995. However, the same period saw a reduction in the number of conventional passenger carriages, resulting in 6 per cent fewer seats in 1999 compared with 1990. The number of seats in metropolitan S-trains, however, has risen by well over 8 per cent. From 1996, the private railways have invested in multiple train units, thus increasing the number of seats by 6 per cent.

Fewer goods wagons

The number of goods wagons has decreased by 48 per cent from 1990 to 1999, and the load capacity has been reduced by 73 per cent.

Ships**Increasing tonnage since creation of DIS**

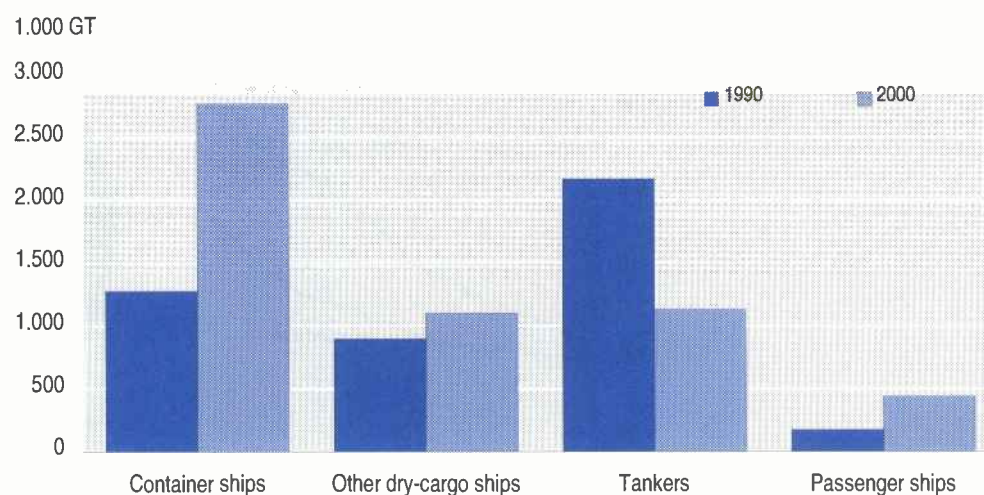
Since the creation of the Danish International Ship Register (DIS) at the end of 1988, the tonnage of Danish ships has increased and peaked in 1997 at just under 6 million GT. At 1 January 2000 the Danish ship tonnage totalled slightly over 5.7 million GT. 92 per cent thereof was registered in DIS.

5.7 m GT in 2000**Tanker tonnage down by one third and ...**

Since 1990, the tonnage of tankers has decreased by one third following sales of the supertankers. At the beginning of 2000, the tonnage of tankers accounted for 20 per cent of the total Danish ship tonnage. Conversely, the tonnage of dry-cargo ships has increased by 53 per cent, mainly due to an expansion of the container ship fleet, which accounted for nearly half the ship tonnage under Danish flag in 2000.

...container ships up by 53 per cent**95 per cent in the merchant fleet**

The merchant fleet, i.e., privately owned cargo ships and passenger ships over 100 GT, came to 5.4 million GT at 1 January 2000, corresponding to 95 per cent of the total ship tonnage.

Figure 0.1.5.**Merchant fleet gross tonnage, 1990 and 2000**

Source: Danish Shipowners' Association and Statistics Denmark.

One per cent of the world fleet

In 1998 the Danish merchant fleet tonnage accounted for well over 1 per cent of world fleet tonnage and just under 9 per cent of EU fleet tonnage. Within the European Union, Denmark has the 5th largest merchant fleet, exceeded only by Greece, the UK, Germany and Italy.

Danish Aircraft**More and larger aircraft**

At 1 January 2000, 1,070 Danish motor-driven passenger aircraft were registered, the majority of which were single engine propeller aircraft with less than six seats. The number of Danish aircraft has remained stable during the 1990s, but with more large jet aircraft, so that the average aircraft size has increased from 16 seats in January 1990 to 20 seats in January 2000.

0.1.3. Traffic

Road traffic

Two per cent annual growth in traffic performance in 1990s

From 1990 to 1999 the traffic performance rose by an average of well over 2 per cent a year. The traffic by private cars, large lorries and road tractors, in particular, has increased, while bicycle traffic has decreased.

Increased private car traffic

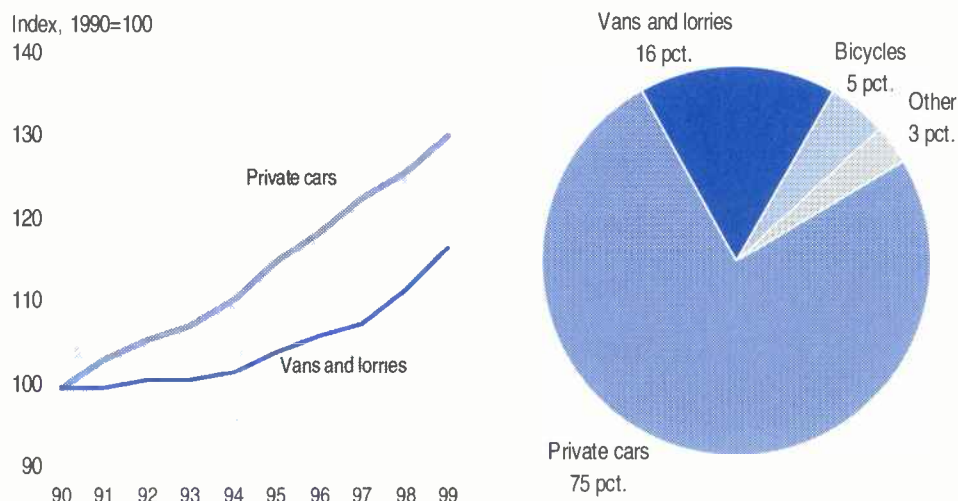
In 1999, private cars accounted for 75 per cent of the total traffic performance. Since 1990, private car traffic has gone up by 30 per cent, corresponding to an average annual growth rate of 3.0 per cent. The background is partly that the number of private cars has risen by 15 per cent during the 1990s, partly that the private cars on average drove 13 per cent longer per year in 1999 than in 1990.

Great Belt Link boosted traffic

Finally, the opening of the fixed link across the Great Belt in June 1998 resulted in more car traffic. In 1999, 6.1 million private cars drove across the Great Belt; in comparison, only 2.6 million private cars crossed the Great Belt by ferry in 1997. The other ferry services between east and west Denmark carried nearly 0.5 million fewer private cars in 1999 than in 1997.

Figure 0.1.6.

Traffic performance by type of vehicle. 1999



Bicycles account for 5 per cent of traffic performance

From 1990 to 1999, bicycle traffic dropped by 26 per cent, so that 5 per cent of the total traffic was performed by bicycle in 1999 against 8 per cent in 1990. On average, each Dane rode 450 km a year by bicycle in 1999 against 625 km in 1990.

26 per cent of traffic on main roads

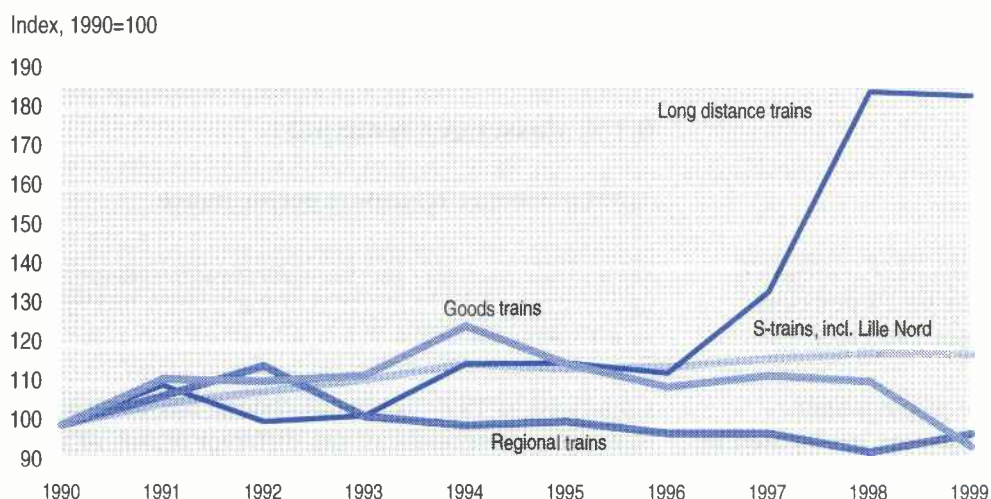
In 1999, 26 per cent of traffic was performed by motor vehicles on main roads, 33 per cent on county roads and 41 per cent on municipal roads.

Train traffic

Train traffic up by 17 per cent

From 1990 to 1999, train traffic rose by 17 per cent, partly because of more traffic by long distance trains. Following the opening of the fixed railway link across the Great Belt in 1997, the traffic performance by long distance trains has thus increased by 62 per cent. For metropolitan S-trains the period saw a steady increase by a total of 18 per cent, and for the private railways the traffic performance increased by 14 per cent.

Figure 0.1.7.

Train traffic. 1990-1999**Traffic at Danish seaports****572,000 calls in 1999**

In 1999, 572,000 ships called at Danish ports to load or unload goods or passengers. Ferries accounted for 95 per cent of the calls.

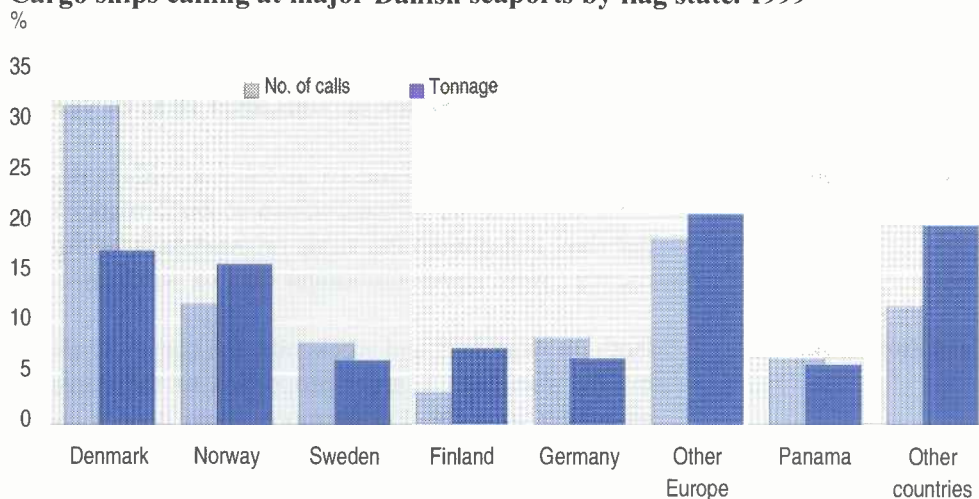
Decrease after opening of Great Belt Link

Calls by ferries increased from 1990 to 1997 and then dropped because the Great Belt ferry services were discontinued after the opening of the bridge across the Great Belt in June 1998. For cargo ships there was a steady decline throughout the 1990s. In particular, there were fewer calls by small ships.

31 per cent Danish ships...

The majority of cargo ship calls at the major ports were by foreign ships. In 1999, 31 per cent of the cargo ships flew the Danish flag. Measured by tonnage the Danish share was even smaller, namely 17 per cent, cf. figure 0.1.8.

Figure 0.1.8.

Cargo ships calling at major Danish seaports by flag state. 1999**Traffic at Danish airports****Scheduled and charter flights account for 51 per cent of flight operations**

Scheduled and charter traffic at manned Danish airports rose by 43 per cent during the 1990s, while local flights decreased by 22 per cent. In 1999, scheduled flights accounted for 51 per cent of operations, a quarter of which were domestic flights. Local flights, i.e., instruction flights, tour flights, etc., covered 30 per cent of operations.

Copenhagen Airport accounted for 45 per cent of flight operations in 1999, while Billund accounted for 8 per cent, Aarhus 4 per cent, Aalborg 4 per cent and Esbjerg 3 per cent.

0.1.4. Passenger transport

Total passenger transport performance

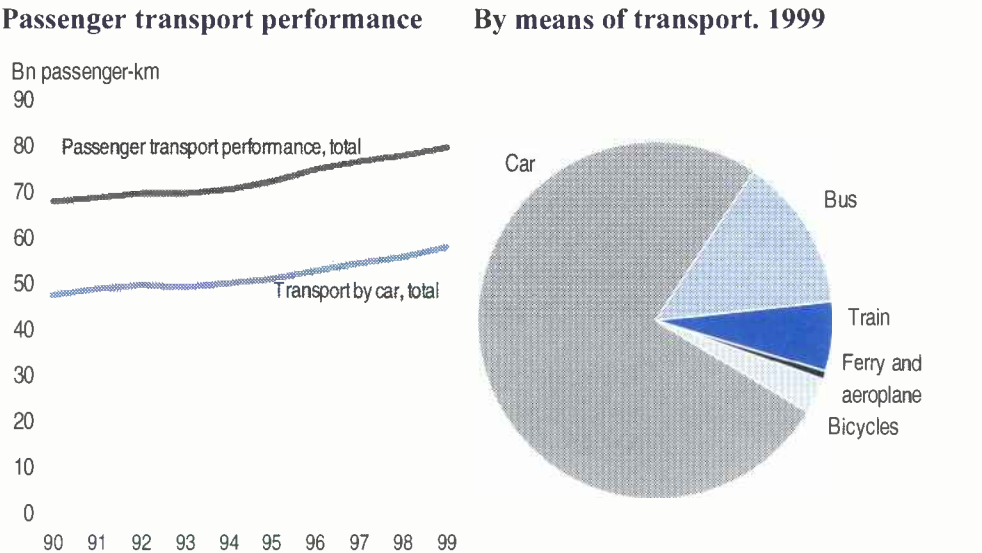
Passenger transport rose by 13 per cent from 1990 to 1999

From 1990 to 1999, the total passenger transport performance rose from an average of over 13,300 km per year per person in 1990 to 15,100 km per year in 1999, or a 13 per cent rise.

3/4 of passenger transport performed by car

Compared to 1990, no major change has occurred in the share of total passenger transport performance of the different means of transport. The car remains by far the primary means of transport. In 1999, private cars accounted for 73 per cent of the total passenger transport performance, cf. figure 0.1.9.

Figure 0.1.9.



Transport pattern for persons aged 10 to 84 years

35 km daily per person

The traffic pattern of the 10- to 84-year-olds is illustrated by means of sample surveys. In 1999, the average transport performance per person was well over 35 km per day, and almost the same on workdays as during the weekend. On weekends the trips were fewer, but longer than on workdays.

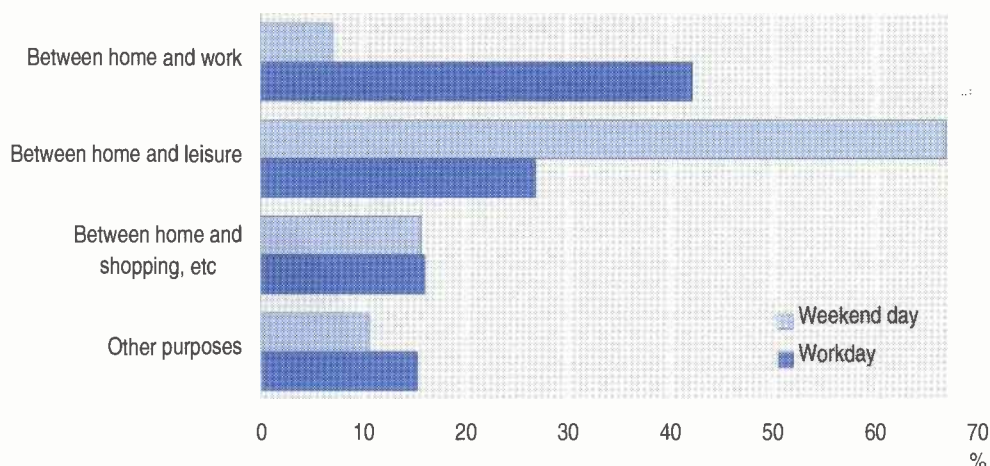
Cars dominate

Both on workdays and weekends, the car is the all-dominating means of transport, but on weekends a larger proportion of the transport performance takes place as passenger in a car. Furthermore, more people use public transport on workdays than during the weekend.

Purpose of trips

The transport performance per person per day is almost the same on workdays and during weekends, but the distribution by the purpose of trips varies. Transport between home and leisure accounted for 27 per cent of the transport performance on a workday against 67 per cent on a weekend day, and transport between home and work was 42 per cent on workdays against a mere 7 per cent on weekends, cf. figure 0.1.10.

Figure 0.1.10.

Relative distribution of transport performance by purpose of trip. 1999**Men drive more by car**

In 1999 like in previous years, men accounted for a higher transport performance than women, and men drove more by car than women.

Public transport, especially for the young and the elderly

The transport performance was greatest among persons aged between 30 and 39 years and smallest among persons over 70 years of age. The young and the elderly used public transport most frequently.

Transport performance decreases with increasing urbanisation

The transport performance decreases with increasing urbanisation. In 1999, the average transport performance of persons residing in rural districts and towns with less than 10,000 inhabitants was up to 50 per cent higher than for persons in the metropolitan area. The share of the transport performance as driver of a car is decreasing, while the use of trains or buses increases in line with the degree of urbanisation. In the metropolitan area, trains or buses were used for 28 per cent of the transport performance in 1999 against only 8 per cent in the rural districts.

Families disposing of one or more cars

The daily transport performance increases in line with the number cars that the families dispose of. For persons in families without a car, the daily transport performance in 1999 was less than half the transport performance of families disposing of more than one car. However, only 19 per cent of the population belong to a family disposing of more than one car. In 1999, trains and buses covered 44 per cent of the transport performance of persons not disposing of a car, against 11 and 7 per cent, respectively, for families with one or more than one car.

Long distance trips

In 1997, a special survey was carried out of long distance trips made by Danes, i.e., trips with a destination located at least 100 km from the point of departure. The 16- to 74-year-old Danes made an average of 0.6 long distance trips each month, and every third made a long distance trip in the preceding month. Men travelled more frequently than women and made more trips than women.

**1/3 were business trips
3/4 were domestic**

Well over one third were business trips, one third were trips to visit family or friends, and one fourth were holiday or leisure trips. Men made more business trips. In contrast, women made relatively many trips for visiting family or friends. 78 per cent of the long distance trips were domestic. The majority of trips abroad went to the neighbouring countries.

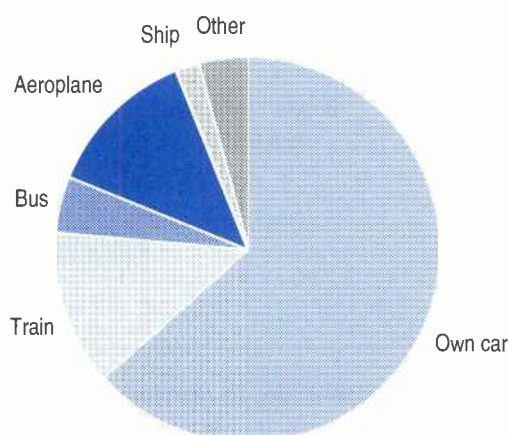
Mostly by car

The private car was the most frequently used means of transport for long distance trips. 63 per cent of the trips were made mainly by car. 13 per cent of the trips

were made by train and another 13 per cent by aeroplane, cf. figure 0.1.11. Women went more frequently by train than men. In contrast, men more frequently used private cars on long distance trips.

Figure 0.1.11.

Principal means of transport for long distance trips. 1997



Passenger transport by scheduled buses

In 1999, 456 million passengers were transported by scheduled buses in Denmark, and the transport performance amounted to 2.8 bn passenger-km. 60 per cent of the passengers were transported by metropolitan buses, 5 per cent by local buses and 30 per cent by regional buses. Measured by passenger-km, the regional services covered 51 per cent of the total transport performance, metropolitan buses 34 per cent, local services 7 per cent and express services 4 per cent. With a total capacity of 11.5 bn seat-km, the average rate of utilisation came to 24 per cent.

Passenger transport by train

Great Belt Link and new line to Copenhagen Airport increased transport

The passenger transport performance by train rose by 5 per cent from 1990 to 1999. Growth was recorded particularly for travellers by long distance trains after the opening of the railway link across the Great Belt in 1997, but a slight decrease occurred in 1999 after the opening of the car bridge across the Belt. Furthermore, the new line to Copenhagen Airport has increased transport by regional trains from September 1998.

Passengers by ferries and passenger ships

Great Belt Link caused decrease from 1997

From 1990 to 1996, the number of passengers conveyed by passenger ships and ferries on domestic routes has increased slightly, but following the opening of the fixed link across the Great Belt and the discontinuation of the Great Belt ferry services, the number of ferry passengers dropped to 10 million in 1999 against 21 million in 1990.

The international services are dominated by the traffic across the Sound and between Denmark and Germany, which in 1999 accounted for 54 and 23 per cent of ship passengers, respectively.

More travellers across the Sound from 1995

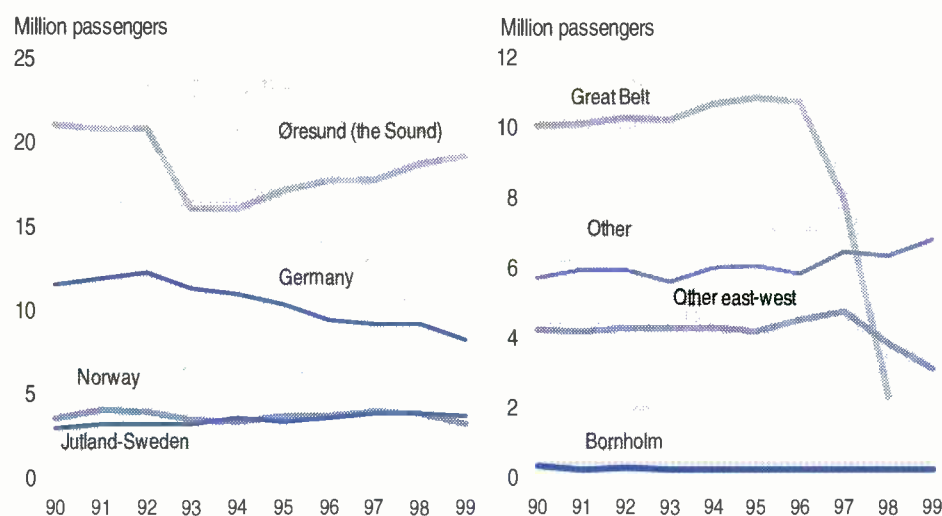
The Swedish devaluation in 1993 caused a large drop in the number of passengers conveyed between Sweden and Denmark, but since 1995 this traffic has picked up and was only 8 per cent lower in 1999 than in 1992.

Decline on routes to Germany from 1993

The routes to Germany, however, have conveyed fewer passengers and private cars since 1993.

Figure 0.1.12.

Ferry services. International. 1990-99 Ferry services. Domestic. 1990-99



Air transport

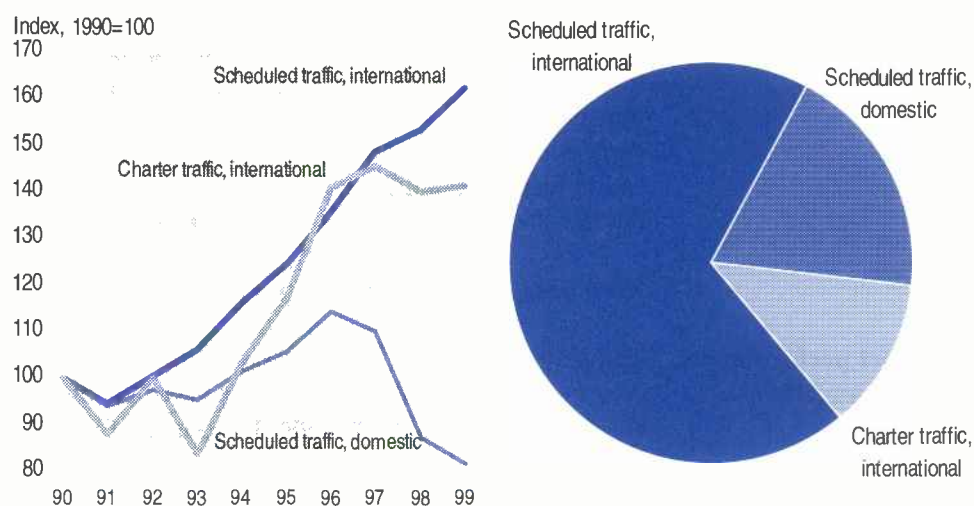
Marked increase in flight passengers

In 1990 the Gulf War caused a temporary decline in the number of passengers departing from Danish airports, but in 1993 traffic had largely returned to the level of 1989 and in 1997 it peaked at nearly 11 million departing passengers. The number then edged down again, particularly due to fewer domestic flight passengers after the opening of the Great Belt Link. In 1999, the number of departing passengers was 10.6 million, 35 per cent higher than in 1990, cf. figure 0.1.13.

Figure 0.1.13.

Departing passengers. 1990-99

Departing passengers. 1999



More international flight passengers

From 1990 to 1999, the number of departing scheduled flight passengers from Denmark going abroad rose by 62 per cent, while passengers between the Danish airports dropped by 18 per cent, mainly because of the opening of the Great Belt Link.

0.1.5. Goods transport

General

Increased national transport performance due to more pipeline transport

In 1999 the goods transport performance was just under 20 bn tonne-km for national transport between Danish places of loading and unloading. An increase of 5 bn tonne-km on 1990. The increase derived mainly from marked growth in pipeline transport of oil and natural gas, which accounted for about one third of the national transport performance in 1999.

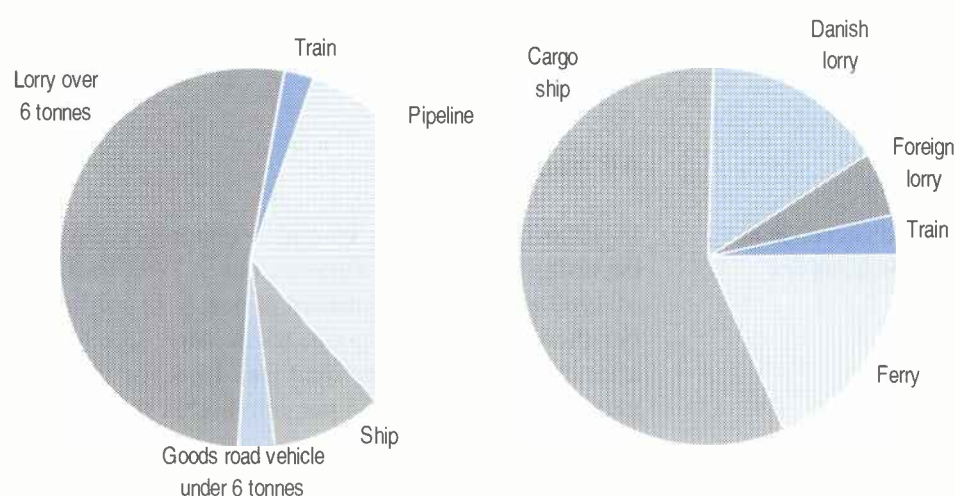
Lorries used the most for domestic transport

Lorries are the most common means of transport for domestic goods transport. In 1999 well over half the transport performed was by lorry. Excluding pipeline transport, lorries covered about three quarters of the total transport performance in 1999, cf. figure 0.1.14.

Figure 0.1.14.

National transport performance. 1999

International transport performance. 1999



Ships dominate cross-border transport

The volume of goods in transit between Denmark and abroad has increased by 20 per cent from 1990 to 1999. For goods transport between Denmark and abroad, sea transport is the preferred transport mode. In 1999, 97 million tonnes of goods were transported between Denmark and abroad. Of this, three quarters were by ferry or cargo ship and the rest largely by lorry, cf. figure 0.1.14. Transport by lorry between Denmark and abroad was performed mainly by Danish lorries, which had a market share of 71 per cent, largely the same as in 1990.

National goods transport by lorry

Transport performance increase since 1996 ...

The national transport performance by Danish lorries over 6 tonnes has increased over the past few years, except for a few deviations. Especially since 1996 growth has been considerable. In 1999 the transport performance was 11 per cent higher than in 1990.

... especially by transport for hire or reward

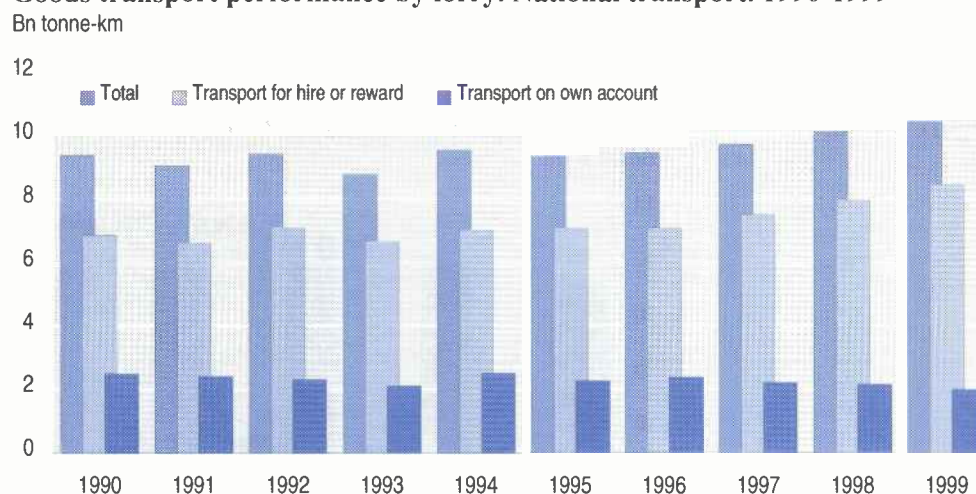
While the transport performance by transport for hire or reward rose by 23 per cent from 1990 to 1999, transport on own account dropped 20 per cent. In 1999, 81 per cent of the transport performance by lorry was for hire or reward against only 73 per cent in 1990.

Increase in goods transported since 1994

The volume of goods transported by lorry was largely decreasing in the early 1990s, but it has increased since 1994. 200 million tonnes of goods were transported in 1999, 3 per cent more than in 1990.

Figure 0.1.15.

Goods transport performance by lorry. National transport. 1990-1999



Less transport of gravel, sand, cement, earth, stone, etc.

The different trends for the transport performance and the volume of goods transported are explained to some extent by decreasing volumes of gravel, sand, cement, earth, stone, etc., up to 1996 due to the decline in building and construction activities. Such materials are typically transported over fairly short distances. From 1997, transport of building materials has picked up again. In 1999, gravel, sand, cement, earth, stone, etc., accounted for 39 per cent of the total volume of goods transported by lorry, against 37 per cent in 1990.

Marked drop in no. of journeys, especially no-load journeys

The drop in the number of journeys has continued throughout the 1990s. The decline has been particularly steep for no-load journeys. At the same time, journeys have become longer and the average journey distance per tonne of goods greater. This is explained partly by the use of larger vehicles, including wider use of articulated vehicles, partly by increasing specialisation and centralisation of production with a resulting increase in distribution distances.

More long journeys

Most goods moved locally

Most goods are transported within the same county, and the majority of the goods crossing the county limit are taken to a neighbouring county. Only 3 per cent of the goods crossed the Great Belt or Kattegat in 1999.

Decrease in capacity utilisation

The decrease in the overall capacity utilisation continued in the 1990s, mainly because lorries have become bigger. The capacity utilisation, which is slightly higher for transport for hire or reward than for transport on own account, was 40 per cent in 1999 for transport both with and without load.

Vans are not included in the current transport statistics. Their domestic transport performance is estimated at 0.6 bn tonne-km, or 5 per cent of the total domestic transport performance by goods road vehicles.

International goods transport by Danish lorry

Transport performance increase until 1995 and again from 1999

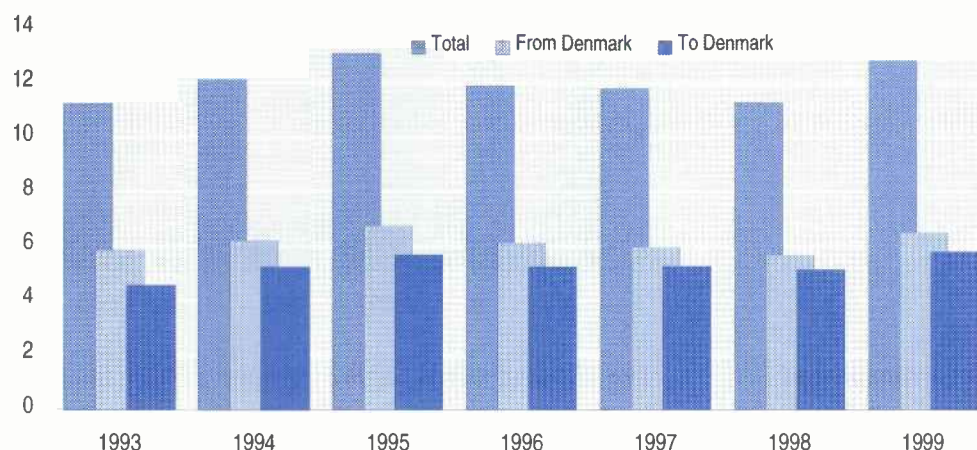
The transport performance for international goods road transport by Danish lorries increased steadily until 1995. It then dropped between 1996 and 1998, but picked up again in 1999, when it nearly reached the level of 1995, cf. figure 0.1.16.

The development in transport to and from Denmark has been largely identical. In 1999, 51 per cent of the transport performance concerned transport from Denmark going abroad, and 45 per cent from abroad into Denmark. Third-country transport covered just over 3 per cent, and cabotage 1 per cent of the transport performance of international transport by Danish lorries. Nearly all international goods transport was performed for hire or reward. As in previous years, transport on own account accounted for only 1 per cent.

Figure 0.1.16.

Goods transport performance by lorry. International transport

Bn tonne-km

**Goods mainly to and from Germany, Sweden and France**

The development in goods transported by international operators is largely the same as for the transport performance. Goods transport between Denmark and abroad primarily occurred to and from Germany, Sweden and France. Third-country transport mainly concerned Germany as the country of loading or unloading, and cabotage was also primarily performed in Germany.

65 per cent capacity utilisation

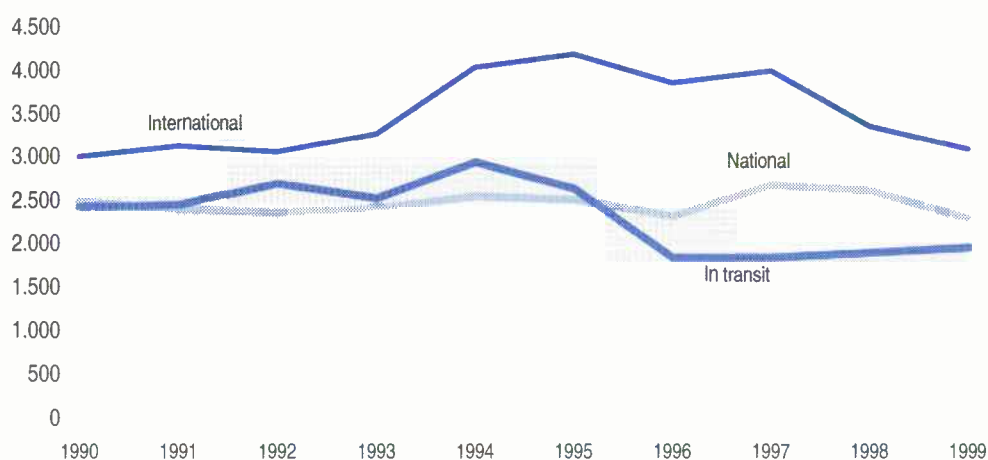
The rate of utilisation of vehicular capacity at international transport has been around 65 per cent in the 1990s, adjusted for transport of voluminous goods.

Goods transport by train

Figure 0.1.17.

Development in goods transport by train 1990-1999

1,000 tonnes

**Fewer goods by train**

Following increasing goods transport by train in the first half of the 1990s, a marked drop occurred for goods in transit in 1995 and 1996, and a drop in the international transport of goods in containers and swap bodies from 1998, resulting in a 7 per cent decrease in goods transported by train in 1999 compared with 1990.

The transport performance, on the other hand, was up by 2 per cent, indicating that the goods were transported over longer distances on average.

Only 31 per cent goods transported nationally

In 1999, 31 per cent of the goods were transported nationally, 42 per cent between Denmark and abroad, and 27 per cent were goods in transit.

Goods transport by ship via Danish seaports

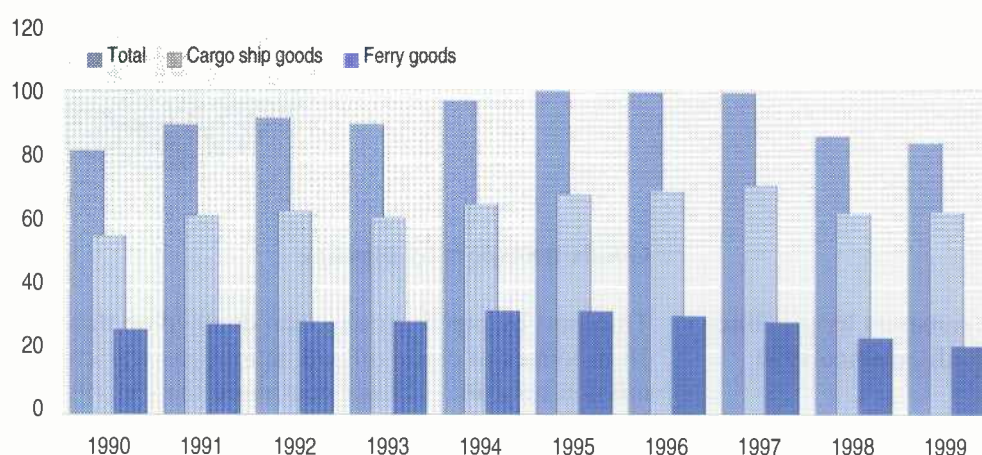
Fewer goods by ship from 1998

Goods transport via Danish seaports rose from 1990 to 1994 by 19 per cent and then remained stable at around 100 million tonnes up to 1997. In 1998, the volume of goods dropped steeply and this decrease continued to a smaller extent in 1999 when it was almost down to the level of 1990. The decrease derived partly from the opening of the Great Belt Link, partly from a substantial drop in coal imports from 1998.

Figure 0.1.18.

Goods transport by ship via Danish seaports. 1990-1999

Million tonnes



Domestic goods transport by ship

Large drop in domestic transport

National transport by ship plunged 38 per cent from 1990 to 1999 following the opening of the Great Belt Link in 1997/1998, the closing of the Gulf refinery at Skælskør in 1998, and less transport of coal from Enstedværkets Port from 1998. In 1999, domestic transport by ship accounted for 15 per cent of the total transport via Danish seaports.

Transport by ship to and from Denmark

More goods by ship between Denmark and abroad

The volume of goods transported by sea between Denmark and abroad rose by 26 per cent from 1990 to 1995 and remained almost constant until 1998, when a decrease set in, caused partly by reduced coal imports, partly the redirection of the rail transport via Rødby-Puttgarden, which now takes place via the Great Belt and Padborg. Despite the decrease in 1998, the volume of goods in 1999 was 17 per cent higher than in 1990.

13 per cent by Danish ships

A statement for the major seaports shows that only 13 per cent of the goods conveyed between Denmark and abroad was carried by Danish cargo ships.

Mostly bulk goods

In 1999, Danish ports handled a total of 97 million tonnes of goods, the majority of which were ferry goods, liquid bulk and solid bulk. Only one tenth was general

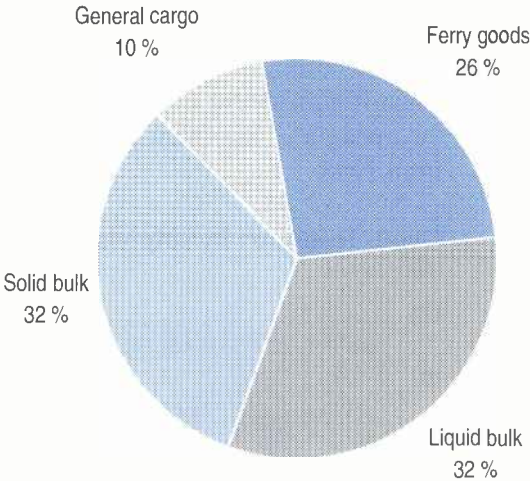
cargo, about half of which in containers or ro-ro units on cargo ships, cf. figure 0.1.19.

Container goods mainly via Aarhus Port

By far the majority of containers were unloaded or loaded at the ports of Aarhus, Copenhagen or Aalborg. In 1999, Aarhus Port handled more than half the containers, and Copenhagen Port about one quarter.

Figure 0.1.19.

Throughput of goods at Danish seaports by type of cargo. 1999



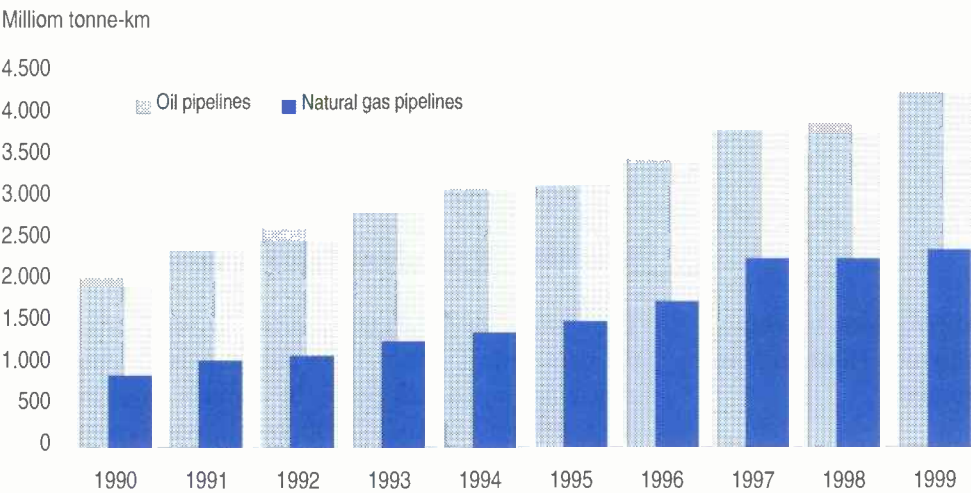
Goods transport by pipeline

Transport by pipeline doubled since 1990

Transport by pipeline more than doubled up through the 1990s. In 1999, a total of 18 m tonnes of crude oil and natural gas was conveyed through the Danish transmission network, 121 per cent more than in 1990, and the transport performance amounted to 6.6 bn tonne-km, corresponding to one third of the total domestic transport performance.

Figure 0.1.20.

Oil and natural gas transport by pipeline. 1990-1999



Source: DONG.

In 1999, 70 per cent of pipeline transport related to crude oil from the North Sea to Fredericia, and the remainder was natural gas from the North Sea.

0.1.6. Prices and duties

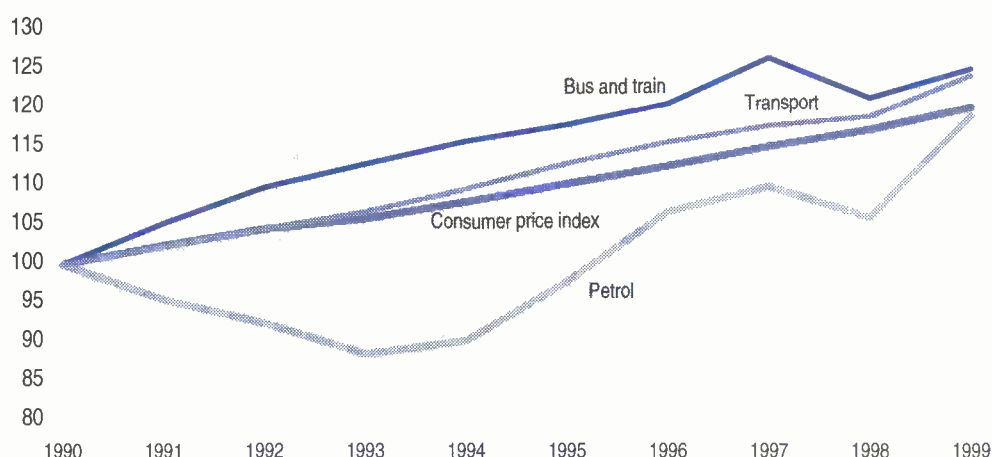
Increase in prices in real terms for public transport

From 1990 to 1999, overall consumer prices increased by 20 per cent, while transport prices had a slightly higher increase of 24 per cent. The increase was high for public transport in particular, and despite state subsidies for reducing prices in 1997, fares for public transport services increased more than consumer prices in general from 1990 to 1999. The price of petrol decreased until 1993 due to lower crude oil prices, but has subsequently gone up considerably, partly because of higher petrol taxes. In 1999 the price of petrol was 19 per cent higher than in 1990.

Figure 0.1.21.

Consumer prices

Index, 1990=100



Taxes up by 82 per cent

The proceeds from duties on means of transport and transport have increased by 82 per cent from 1990 to 1999. In 1999, the proceeds from duties on possession and use of means of transport totalled DKK 35 bn, or 6 per cent of the total proceeds from taxes and duties. The registration tax on cars accounts for half the proceeds and petrol taxes for about a quarter.

6 per cent proceeds from all taxes and duties

0.1.7. Road traffic accidents

Large drop in no. of accidents in the 1990s

The number of road traffic accidents causing casualties decreased steadily during the 1990s to about 7,600 accidents in 1999, 17 per cent less than in 1990.

More accidents on Fridays

The majority of accidents occurred on Fridays, while relatively few took place on Sundays. In the 1990s, the average number of reported monthly accidents was highest in the period from May to November and lowest from January to March.

Large decline in urban accidents

In the 1990s just under two thirds of the accidents occurred in urban zones. There has been a downward trend, however, as the decrease in urban accidents was three times that of accidents in rural zones. Accidents in junctions and on straight roads still account for the majority of all accidents.

Greatest decrease in no. of motorcycles involved

The number of vehicles and pedestrians involved in accidents decreased by 17 per cent from 1990 to 1999. The greatest decrease occurred for motorcycles, viz. 37 per cent. A large decrease also occurred for mopeds, bicycles and pedestrians, while a minor decrease was seen for private cars, vans and small lorries.

Accidents involving lorries more serious for the counterpart

Accidents involving lorries are more serious for the counterpart. In 1999, lorries were involved in 7 per cent of the accidents, but 16 per cent of all person killed in accidents were counterparts to a lorry, against 21 per cent in 1990.

Pedestrians most exposed

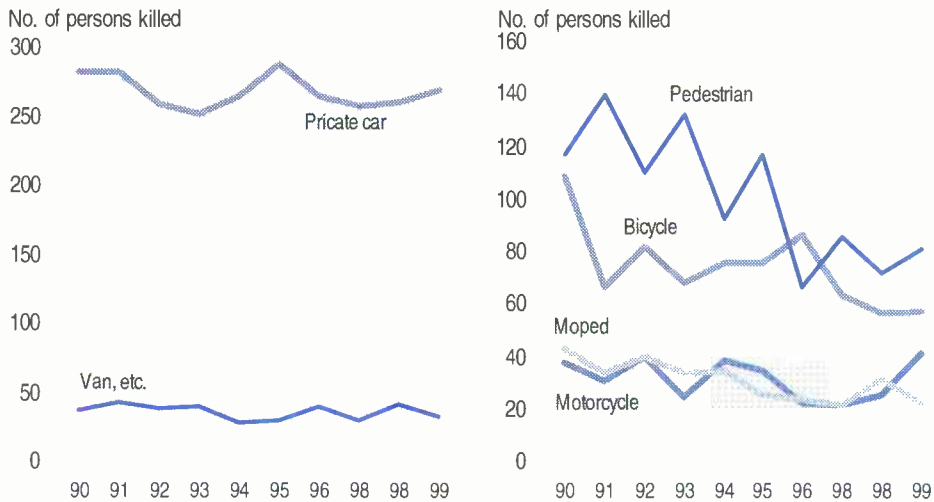
Pedestrians are most exposed to road traffic accidents. In 1999, pedestrians were involved in 12 per cent of the accidents, but accounted for 16 per cent of those killed and 9 per cent of those injured in accidents.

Decrease in casualties and killed persons

From 1990 to 1999, fatal casualties decreased by 19 per cent to 513 fatal casualties in 1999. In the same period, the number of seriously and slightly injured persons decreased by 12 per cent to 9,400.

Figure 0.1.22.

Development in fatal casualties by traffic unit involved. 1990-1999



Note: Van, etc. also includes lorry, bus and tractor.

Less injured among moped drivers and cyclists

From 1990 to 1999 the number of injuries among moped drivers, cyclists and pedestrians decreased by nearly one third, while the number of injured car drivers was largely unchanged. For motorcyclist, however, 12 per cent more were injured.

50 per cent less cyclist and pedestrians killed

A similar development is seen for fatal casualties. The number of moped drivers and cyclists killed was nearly halved, and the number of pedestrians killed decreased by nearly one third, while the decrease for car drivers was smaller.

Less accidents involving alcohol

In 1999 accidents involving alcohol accounted for 16 per cent of all accidents causing casualties, against 18 per cent in 1990. A general decrease of 30 per cent occurred in the number of accidents involving alcohol between 1990 and 1998, but the number was up by 7 per cent again in 1999. Accidents involving car drivers influenced by alcohol accounted for 15 per cent of all private car accidents in 1990, against 11 per cent in 1999. In 1999, 16 per cent of accidents with motorcycles and 27 per cent with mopeds involved alcohol.

From 1990, fatal casualties in accidents involving alcohol decreased by 10 per cent to 138 in 1999. In 1999, 27 per cent of all fatal casualties occurred in accidents involving alcohol. 73 per cent of the persons killed were drivers or pedestrians influenced by alcohol.

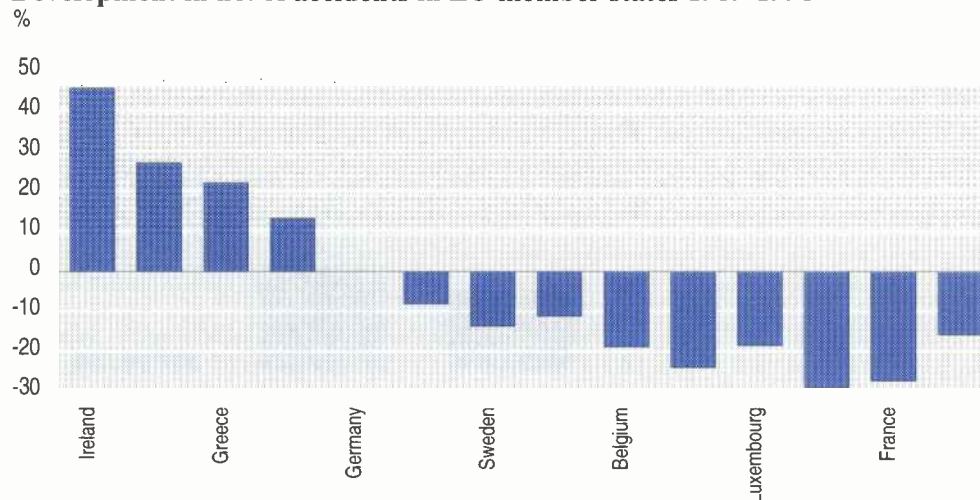
Denmark among countries with most favourable trends

Along with Finland and France, Denmark is among the EU member states having the largest relative reduction in the number of road traffic accidents from 1989 to

1998, while Ireland, Italy and Greece have seen large increases. In Germany the number of road traffic accidents was unchanged, cf. figure 0.1.23.

Figure 0.1.23.

Development in no. of accidents in EU member states 1989-1998



Source: ECE.

0.1.8. Energy consumption and environmental effects

Energy consumption of transport

Increasing energy consumption

In 1999, transport consumed 13 per cent more energy than in 1990. Consumption increased especially within road and air transport.

Road transport covered 78 per cent of consumption ...

Road transport covered 78 per cent of the energy consumption of transport, 63 per cent of which for passenger transport. The consumption for road transport increased by 16 per cent between 1990 and 1999, partly explained by more cars. Energy consumption for passenger transport increased by 18 per cent between 1990 and 1999, while the consumption for goods transport rose by 13 per cent.

... air transport 17 per cent

Energy consumption for air transport rose by 25 per cent from 1990 to 1999 and accounted for 17 per cent of the total consumption in 1998. The majority of energy was aircraft fuel for international flights, which in 1999 covered 94 per cent of the energy consumption of air transport.

Emissions from transport

Half the carbon oxide and hydrocarbon emissions are from transport

In 1998, about half of all emissions of carbon oxide and hydrocarbon related to energy consumed for transport purposes. For carbon dioxide, about one fifth of emissions derived from transport, while nitrogen oxide accounted for just under one third. Only a minor share of sulphur dioxide emissions derived from transport.

Road transport cause the most emissions

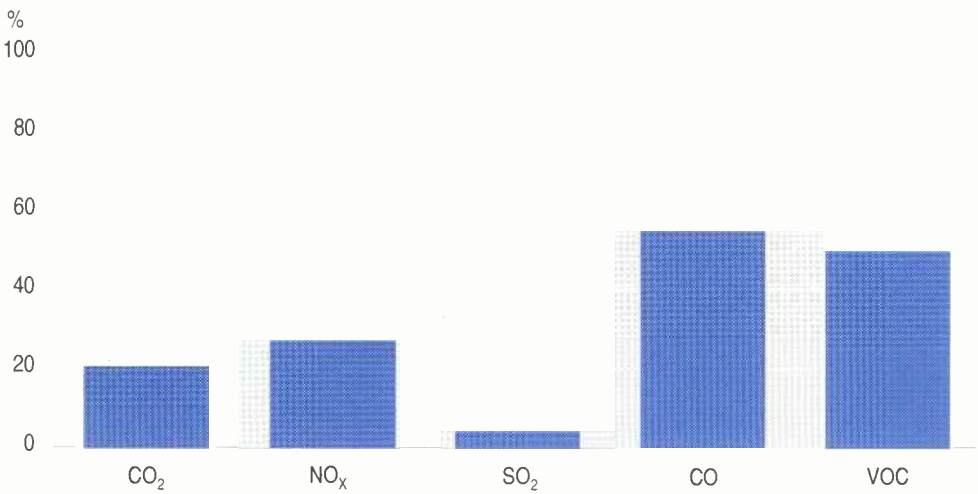
Excluding SO₂, road transport contributes the vast majority of total emissions from transport of all compounds. For CO and VOC, 99 and 97 per cent of emissions, respectively, derive from road transport.

High CO₂ and NO_x emissions from air traffic

For air traffic, carbon dioxide and hydrocarbon emissions are relatively high and derive mainly from international flights.

Figure 0.1.24.

Transport's share of total emissions related to energy consumption 1998



Note: Emissions from the transport sector relate to total emissions from energy consumption without adjustment for electricity imports.

Source: National Environmental Research Institute of Denmark, preliminary revision of national emission statements for transport, mid-May 2000.

High SO₂ emissions from sea transport

Sea transport is characterised by very high SO₂ emissions because of the high sulphur content of the fuel oil used for operations in international waters. In 1998, 58 per cent SO₂ emissions from transport derived from sea transport. In recent years emissions have decreased slightly.

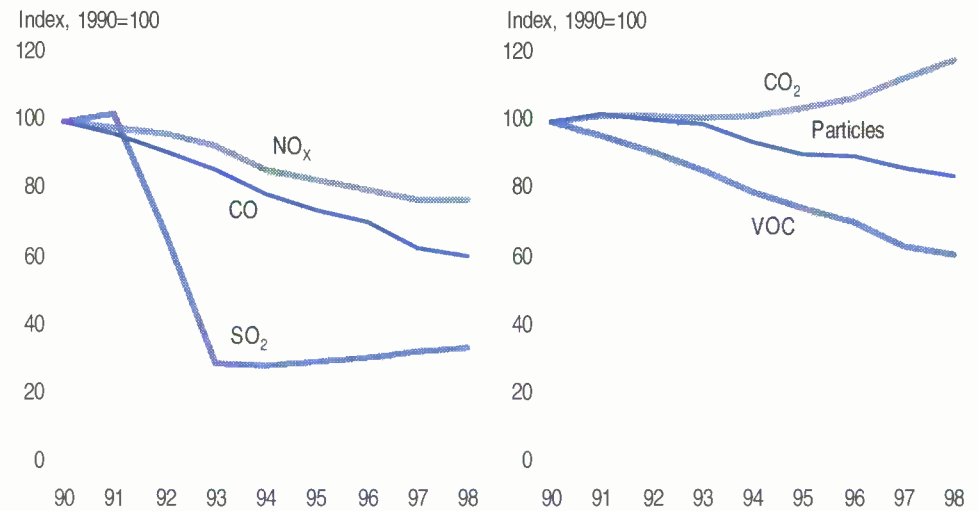
The railways contribute by a relatively minor part of the emissions from transport.

Fewer emissions from road transport in the 1990s

Emissions from road traffic were reduced during the 1990s, partly due to the use of catalytic converters in new, petrol-driven cars and diesel fuel with less sulphur from 1990, partly due to declining sales of leaded petrol in Denmark.

Figure 0.1.25.

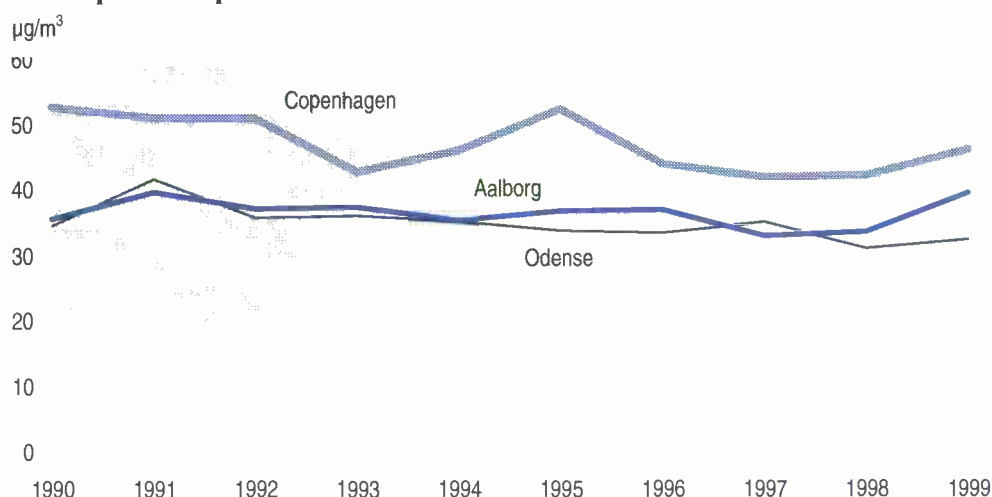
Emissions of CO, NO_x, SO₂, CO₂, VOC and particles from road traffic



Source: National Environmental Research Institute of Denmark, preliminary revision of national emission statements for transport, mid-May 2000.

Every fifth dwelling affected by road traffic noise	Road traffic noise Road traffic is by far the largest source of traffic noise. Road traffic noise is particularly noticeable along the main roads in urban areas. Noise from road traffic stems mainly from the engine and contact between the tyres and the roadway. The latest statement of road traffic noise from 1995 shows that 504,000 dwellings, or 20 per cent of all dwellings, were exposed to noise exceeding 55 dB(A).
Noise from trains	Since 1986, the Danish National Railway Agency has been working to reduce noise emissions along the main rail network. Since 1986, the noise exposure of 9,700 dwellings has been reduced by mounting of acoustic screens together with offers of acoustic insulation, or offers of acoustic insulation alone. Of the remaining recorded dwellings exposed to noise, 7,700 are exposed to noise emissions exceeding 65 dB(A).
Noise from aircraft	In 1994, about 28,000 dwellings by Copenhagen Airport were exposed to aircraft noise of 55 dB(A) or more.
Marked drop in SO₂ in the air	Air pollution in towns Air pollution measurements at street level in Copenhagen, Aalborg and Odense show a marked drop in the SO ₂ content in the atmosphere up to 1997, after which year the curve levels out. The decrease derives, i.a., from a reduction of the sulphur content in fossil fuel and increased room heating with natural gas or district heating.
Downward trend for nitrogen dioxide	The nitrogen dioxide content in the air saw a downward trend in Copenhagen during the period 1990 to 1999, and the average value dropped by 12 per cent during that period. Nitrogen oxide from exhaust fumes can react with ozone and create nitrogen dioxide.
Lead concentration decimated	Since 1990, the lead content in the air has decreased by more than 90 per cent in Copenhagen, Aalborg and Odense due to reduced sales of leaded petrol. In 1994 the sale of leaded petrol in Denmark ceased.
Marked drop in particle content in the air	Road traffic is a major source of particular pollution. The particular content of air saw a downward trend from 1990 to 1999. In the three cities, the concentration has been reduced by between 24 and 30 per cent.

Figure 0.1.26.

Development in particular concentration. 1990-1999

Note: Annual mean values based on 24-hour measurements.

Source: National Environmental Research Institute of Denmark.

0.1.9. Economy and employment in the transport sector

6 per cent of gross value increase

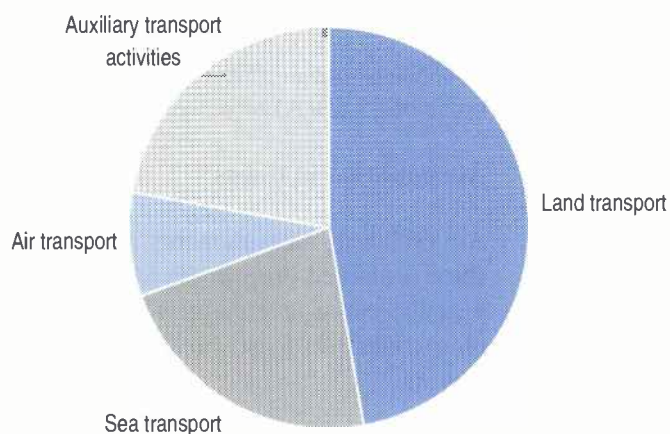
The gross value increase of the transport sector at current prices was DKK 59 bn in 1999, corresponding to nearly 6 per cent of that of the entire economy and nearly 9 per cent of the gross value increase of the service sector.

14 per cent growth from 1992 to 1999

At fixed prices, the gross value increase of the transport sector rose by 14 per cent from 1992 to 1999. It has remained high since the second half of the 1990s in particular, and especially in the field of sea transport that has specialised in high-tech container ships. For road transport the trend is stagnant.

Figure 0.1.27.

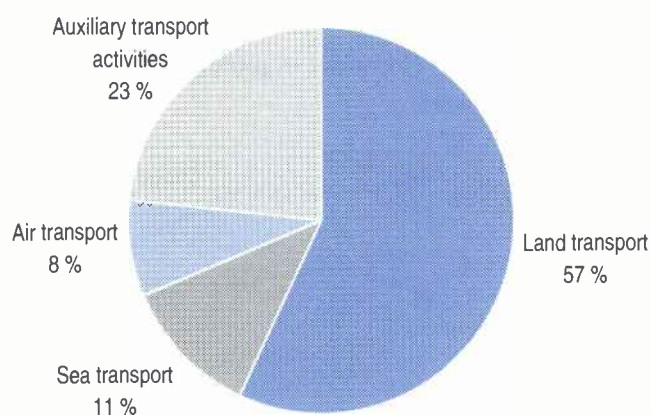
Gross value increase in transport sector by activity. 1996



In 1996, land transport accounted for 47 per cent of the total gross value increase in the transport sector. Of this percentage, goods transport for hire or reward covered well over half. Sea transport had 22 per cent of the gross value increase in the sector, air transport 8 per cent and goods handling and auxiliary transport activities 22 per cent.

Figure 0.1.28.

Employment in the transport sector at end-November 1998 by activity



13,500 workplaces and 137,600 employees

In 1998 there were 13,500 workplaces having transport as their main activity. These workplaces employed 137,600 persons, or 5 per cent of total employment. 57 per cent of the employees within the transport sector worked with land trans-

port, 23 per cent with auxiliary transport activities, 11 per cent with sea transport and 8 per cent with air transport, cf. figure 0.1.28.

**Small workplaces
within land transport –
large within air
transport**

The transport sector employed an average of 10 persons per workplace in 1998. Land transport and auxiliary transport activities had relatively small workplaces with an average of 8 and 14 employees per workplace, while sea transport and air transport had relatively large workplaces with an average of 27 and 89 employees per workplace, respectively.

**63 per cent workplaces
with less than 5
employees**

The transport sector is generally characterised by small enterprises. Thus, 63 per cent of the workplaces had less than 5 employees, 18 per cent had 5 to 9 employees and 19 per cent had 10 or more employees in 1998. Only 1 per cent of the workplaces in the transport sector had 100 or more employees. But 76 per cent of the employees worked at enterprises with 10 or more employees. The corresponding share for both the entire economy and the service sector was about 74 per cent. The workplaces within goods road transport had relatively few employees. The average was 5 persons per workplace against 32 for bus and train transport, 27 for sea transport and 89 for air transport.

**Many without
vocational education**

A relatively large proportion of employees within the transport sector had not completed a vocational education. Thus, 40 per cent had basic school as their highest level of education in 1998, against 29 per cent of all employees. Well over one third of the transport sector employees had completed a vocational education. This is largely the same percentage as within the service sector as a whole and the overall economy. Conversely, only 10 per cent of transport sector employees had further education, against 22 per cent for the whole economy.

**Few very young within
the transport sector**

The transport sector has relatively few very young employees. Ten per cent of transport sector employees in 1998 were under 25 years and 40 per cent were between 25 and 39 years old. For the whole economy, the corresponding figures were 17 and 35 per cent, respectively.

**Large share of men in
the transport sector**

The transport sector is by tradition dominated by men. Thus, in 1998, 78 per cent of the employees were men. For the employees in the whole economy and the service sector, the proportion of men were 54 per cent and 47 per cent, respectively.

**Fewer with high socio-
economic status**

Fewer persons of a high socio-economic status were employed in the transport sector than in the rest of the economy. The proportion of top-level employees in the transport sector in 1998 was 2 per cent, against 11 per cent for the whole economy and 13 per cent for the service sector. On the other hand, the transport sector employed a greater proportion of basic-level employees, namely 45 per cent compared with 39 per cent for the whole economy and 35 per cent for the service sector.

Infra- struktur

1.1. Vejnet

1.1.1. Vejnettets struktur og udvikling

Vejnettet er øget med 1 pct. siden 1990

Pr. 1. januar 2000 var der i alt 71.600 km offentlige veje. Heraf var 84 pct. kommuneveje, 14 pct. landeveje og 2 pct. hovedlandeveje. De private fællesveje anslås til 15.000 km.

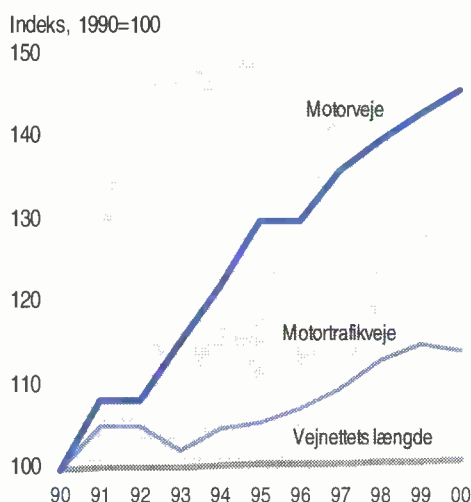
Det offentlige vejnet vokser langsomt. I 1990'erne er længden af det offentlige vejnet øget med 1 pct. svarende til godt 800 km vej. Udviklingen i det offentlige vejnet påvirkes af tilgang i form af nybyggede veje samt omklassificering af veje, ikke kun fra offentlig til privat vejbestyrelse men også mellem staten, amterne og de kommunale vejbestyrelser. I perioden fra 1990 er forøgelsen overvejende sket ved nettotilgang af kommuneveje

Stor tilgang af motor- og motortrafikveje

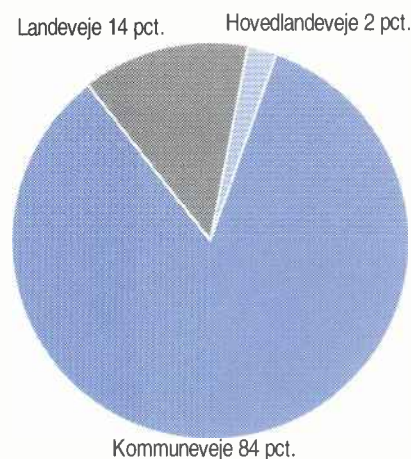
I 1990'erne er der sket en udbygning af det overordnede vejnet, idet motorvejsnettet er øget med næsten 300 km eller 46 pct. til 892 km i januar 2000, og motortrafikvejene er øget med godt 40 km eller 15 pct. til 322 km i januar 2000.

Figur 1.1.1.

Vejnettets længde. 1990-2000



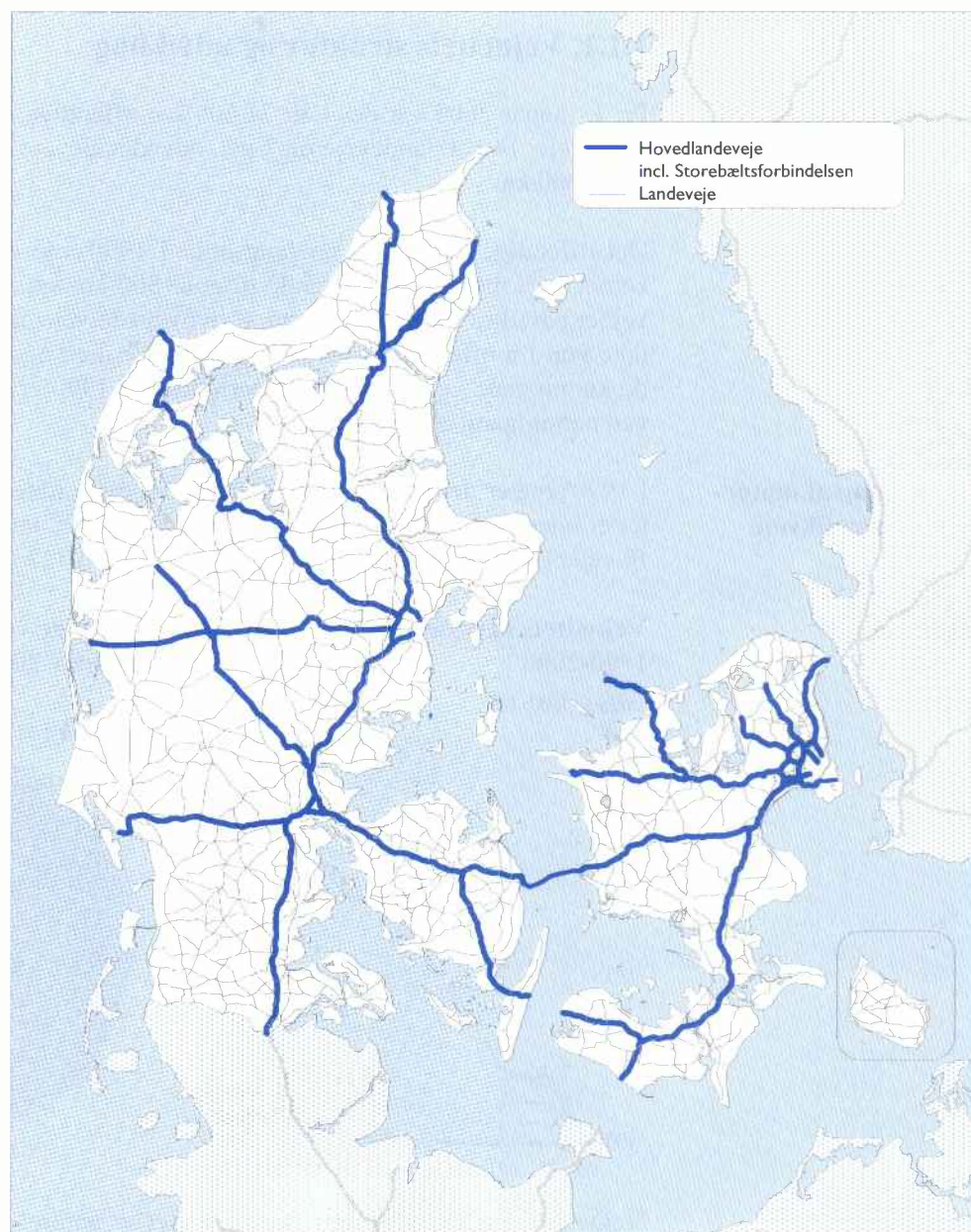
Offentlige veje efter vejtyper. 1. januar 2000



Vejnettets fordeling mellem stat og amter er ændret pr. 1. januar 1998, hvor ca. 2.900 km hovedlandeveje overgik til amtslig bestyrelse.

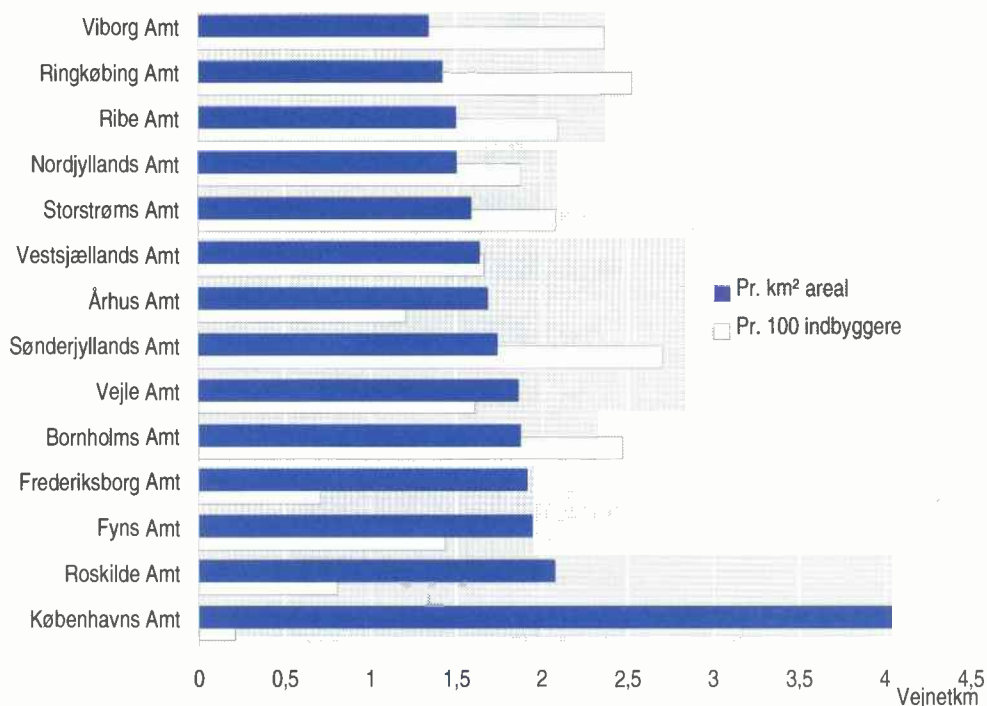
10 pct. af det offentlige vejnet findes i hovedstadsområdet, 25 pct. på Øerne i øvrigt og de resterende 65 pct. i Jylland. Udvidelsen af vejnettet i 1990'erne er jævnt fordelt over landet. Derimod er udbygningen af motorvejsnettet især foregået i Nordjyllands Amt, Ribe Amt, Århus Amt og Vejle Amt.

Figur 1.1.2. Hovedlandeveje og landeveje pr. 1. januar 2000



Kilde: Vejdirektoratet

Figur 1.1.3.

Vejnetkm i amterne pr. km² og pr. 1000 indbyggere. 2000

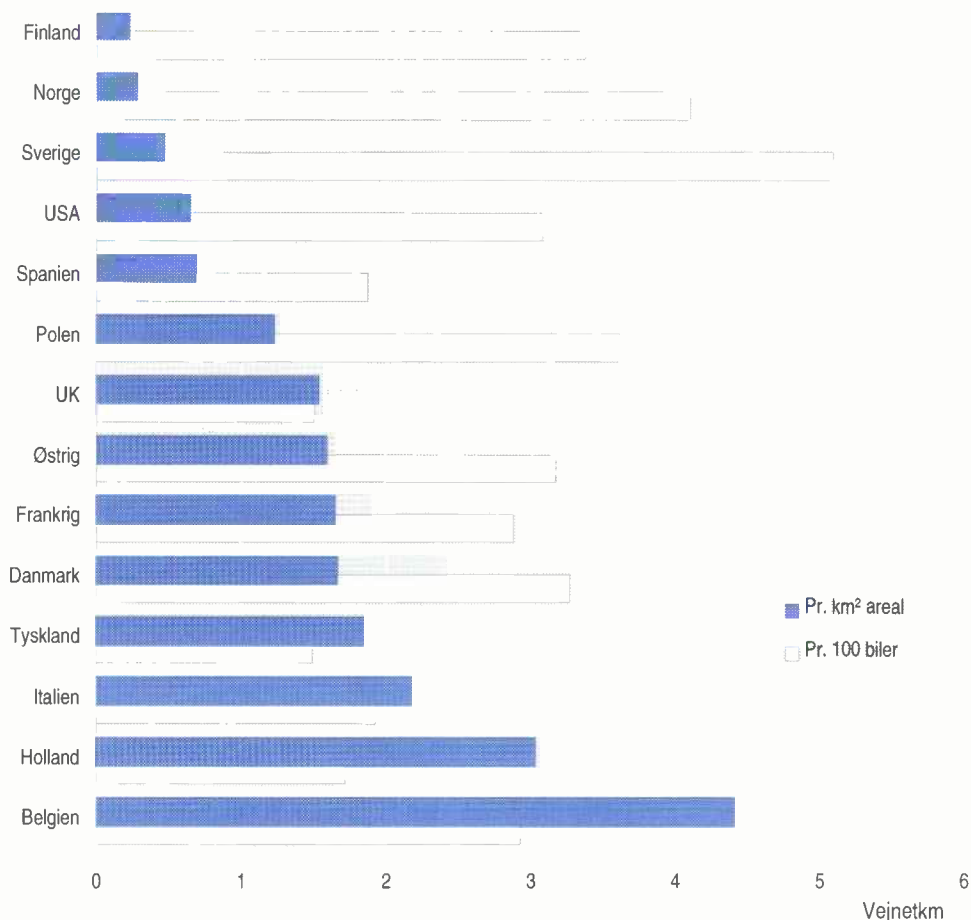
Anm. Københavns Amt er inkl. Københavns og Frederiksberg kommuner.

1,66 km vej pr. km²

I Danmark var der 1. januar 2000 1,66 km offentlig vej pr. km². Vejtætheden pr. km² var størst i Hovedstadsregionen, der havde 2,42 km vej pr. km², og lavest i Viborg Amt med 1,33 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.

Vejtætheden er bl.a. afhængig af befolkningstætheden. I Sverige, Norge og Finland var der således kun hhv. 0,51, 0,28 og 0,23 km vej pr. km², mens Tyskland, Holland og Belgien havde hhv. 1,77, 4,00 og 4,78 km vej pr. km², jf. figur 1.1.4. Opgøres i stedet km vej pr. 100 biler, har Danmark derimod en større vejlængde end Tyskland, Holland og Belgien pga. relativ lille bilpark.

Figur 1.1.4.

Vejtætheden i udvalgte lande pr. km² og pr. 100 biler, 1998

Kilde: International Road Federation 1999.

1.1.2. Investeringer i veje

Større udgifter til vejene sidst i 1990'erne

Beregnet i 1990-priser har der i perioden 1989-98 årligt været brugt gennemsnitligt 7,4 mia. kr. til nyanlæg og vedligeholdelse af offentlige veje. Niveautet var lavest, men stigende, i første halvdel af perioden, hvor det gennemsnitligt lå på 6,9 mia. kr. om året. I sidste halvdel af 1990'erne blev der gennemsnitligt brugt 7,8 mia. kr. årligt, højest i 1996, hvor der blev anvendt 8,3 mia. kr. på vejene.

47 pct. af landets faste bruttoinvesteringer

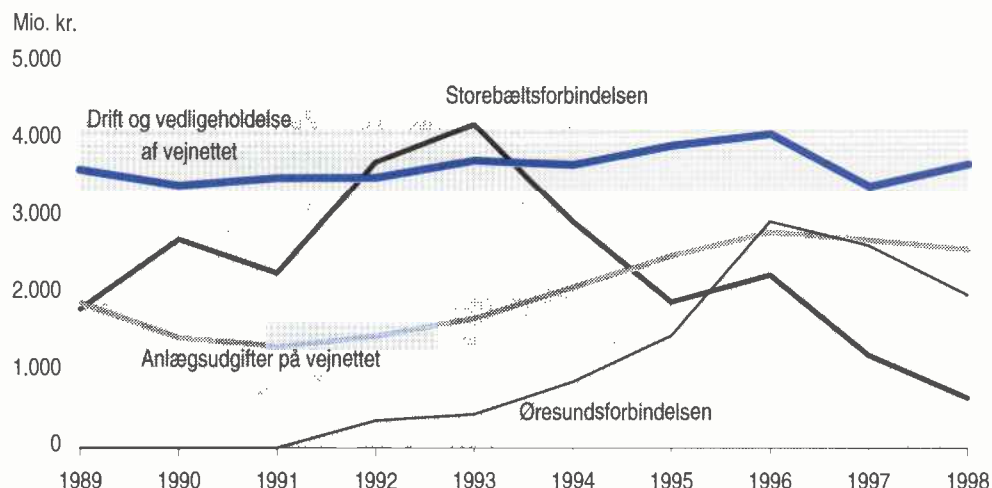
I 1998 udgjorde vejudgifterne 9,2 mia. kr. i årets priser, svarende til 47 pct. af den offentlige sektors faste bruttoinvesteringer og knap 4 pct. af landets samlede faste bruttoinvesteringer.

Drifts- og vedligeholdelsesudgifter Anlægsudgifter

De årlige udgifter til drifts- og vedligeholdelse har, opgjort i 1990-priser, ligget omkring 3,3 mia. Væksten i investeringsudgifterne skyldes derfor anlægsudgifterne, der er steget gennem 1990'erne fra 1,4 mia. kr. i 1990 til 2,4 mia. kr. i 1998, opgjort i 1990-priser. Hertil kommer investeringerne i Storebælts- og Øresundsforbindelserne, som i 1990'erne gennemsnitligt lå på 3,4 mia. kr. om året opgjort i 1990-priser, jf. figur 1.1.5.

Figur 1.1.5.

Vejudgifter i 1990-priser. 1989-98



1.1.3. Kilder og metode

Kilder

Vejdirektoratets oplysninger

Oplysninger om vejnettet stammer fra Vejdirektoratets vejdatabase, som indeholder detaljerede informationer om hovedlande- og landeveje og summariske oplysninger om kommunernes vejnet.

Vejudgifterne opgøres løbende af Vejdirektoratet baseret på statsregnskabets oplysninger og Danmarks Statistiks regnskabsstatistik for kommuner og amtskommuner.

Investeringer i Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen er oplyst af A/S Sund og Bælt, Øresundskonsortiet og Ørestadsselskabet.

Definitioner og afgrænsninger

Veje

Under veje medregnes offentlige veje under stats-, amts- eller kommunal bestyrelse. I opgørelsen indgår broer, tunneler, kryds og overskæringer. Stier og private fællesveje samt veje under Sund og Bælt A/S bestyrelse medregnes ikke. Sund og Bælt A/S bestyrer Øresundsmotorvejen på 7 km og Storebæltsforbindelsen på 22 km. Der skønnes at være ca. 15.000 km private fællesveje. Vejene opdeles i nedenstående kategorier:

- Hovedlandeveje, som er det overordnede vejnet, der sikrer trafikanterne en hurtig og effektiv kørsel til de større byer, havne og broer, og derved forbinder Danmark på tværs af landsdelene. Hovedlandevejene er statslige under Vejdirektoratets bestyrelse.
- Landeveje, dvs. veje under amtslig bestyrelse
- Kommuneveje
- Motorveje, der er veje, som er specielt udformet til motorkøretøjstrafik, og som er reserveret til visse køretøjer. Motorveje er uden direkte udkørsel fra de tilstødende grunde og har fysisk adskillelse af modsatrettede kørebaner. Motorvejene er overvejende hovedlandeveje
- Motortrafikveje, som til forskel fra motorvejene normalt ikke har fysisk adskilte, modsatrettede kørebaner, og hvor krydsende trafik kan forekomme.

Vejudgifter

Vejudgifterne er opgjort inkl. moms. De opdeles i:

- Anlægsudgifter.
- Drifts- og vedligeholdelsesudgifter, der omfatter udgifter til vejbelægning, broer og tunneler samt udgifter vedrørende bl.a. vejbelysning, renholdelse, færdselsregulering og sikkerhed.
- Andre udgifter, som dækker bl.a. administration, projektering, tilsyn, maskiner og materialer.

Ved omregningen til 1990-priser er anvendt omkostningsindeksene for hovedlandeveis- og motorvejsarbejder.

Tabel 1.1.1.**Vejnet efter kategori pr. 1. januar. 1990-2000**

Road network by category on 1 January. 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998 ¹	1999	2000
	— km —										
1. Vejnettets længde i alt	70 774	70 922	71 042	71 040	71 111	71 255	71 321	71 336	71 437	71 462	71 591
2. Hovedlandeveje i alt²	4 569	4 561	4 561	4 537	4 552	4 550	4 550	4 576	1 623	1 619	1 629
Motorveje	601	653	653	696	737	786	786	825	843	861	880
Motortrafikveje	240	255	255	247	254	254	259	264	143	147	142
Øvrige	3 728	3 653	3 653	3 594	3 561	3 510	3 505	3 487	637	611	607
3. Landeveje	7 037	7 102	7 091	7 056	7 027	7 063	7 060	7 050	9 953	9 961	9 967
Motorveje	10	10	10	10	10	10	10	7	12	12	12
Motortrafikveje	41	41	41	41	41	43	43	45	175	177	180
Øvrige	6 986	7 051	7 040	7 005	6 976	7 010	7 007	6 998	9 766	9 772	9 775
4. Kommuneveje	59 168	59 259	59 390	59 447	59 532	59 642	59 711	59 710	59 861	59 882	59 995

Anm. Ekskl. private veje.

¹ Pr. 1. januar 1998 overgik ca. 2.900 km hovedlandevej til amtslig bestyrelse.

² Ekskl. motorveje, der bestyres af Sund og Bælt A/S (30 km pr. 1. januar 2000).

TRANSLATION – Rows, 1: Road network length, total. 2: Main roads, total. Motorways. Dual carriageways. Other main roads. 3: County roads. Motorways. Dual carriageways. Other county roads. 4: Municipal roads.

Tabel 1.1.2.

Vejnet efter kategori, ansvarlig myndighed og amt pr. 1. januar 1990 og 2000

Road network by category, responsible authority and county on 1 January, 1990 and 2000

	Vejnettets længde i alt	Kategori			Ansvarlig myndighed		
		Motorveje	Motor- trafikveje	Øvrige veje	Stat	Amt	Kommune
	1	2	3	4	5	6	7
km							
1. I alt 1990	70 784	602	-	70 182	4 568	7 048	59 168
Københavns Kommune	371	5	-	366	6	-	365
Frederiksberg Kommune	81	-	-	81	-	-	81
Københavns Amt	2 061	107	-	1 954	116	189	1 756
Frederiksborg Amt	2 540	26	-	2 514	141	387	2 012
Roskilde Amt	1 844	73	-	1 771	134	210	1 500
Vestsjællands Amt	4 812	39	-	4 773	298	531	3 983
Storstrøms Amt	5 369	72	-	5 297	308	609	4 452
Bornholms Amt	1 097	-	-	1 097	125	148	824
Fyns Amt	6 686	78	-	6 608	283	859	5 544
Sønderjyllands Amt	6 858	70	-	6 788	388	840	5 630
Ribe Amt	4 655	-	-	4 655	367	314	3 974
Vejle Amt	5 472	61	-	5 411	369	416	4 687
Ringkøbing Amt	6 779	-	-	6 779	583	436	5 760
Århus Amt	7 560	45	-	7 515	424	716	6 420
Viborg Amt	5 500	-	-	5 500	415	594	4 491
Nordjyllands Amt	9 099	26	-	9 073	611	799	7 689
2. I alt 2000	71 591	892	322	70 377	1 629	9 967	59 995
Københavns Kommune	374	4	1	369	7	-	367
Frederiksberg Kommune	82	-	1	81	1	-	81
Københavns Amt	2 058	108	4	1 946	118	189	1 751
Frederiksborg Amt	2 576	25	37	2 513	63	464	2 049
Roskilde Amt	1 849	72	-	1 776	72	258	1 519
Vestsjællands Amt	4 885	66	40	4 779	161	654	4 070
Storstrøms Amt	5 389	91	27	5 270	139	761	4 489
Bornholms Amt	1 101	-	-	1 100	-	271	830
Fyns Amt	6 767	76	5	6 687	135	1 010	5 622
Sønderjyllands Amt	6 851	70	24	6 757	70	1 147	5 634
Ribe Amt	4 700	55	44	4 601	61	631	4 008
Vejle Amt	5 576	108	47	5 421	148	675	4 753
Ringkøbing Amt	6 901	-	8	6 893	136	878	5 887
Århus Amt	7 676	94	27	7 556	170	990	6 516
Viborg Amt	5 531	-	38	5 492	143	798	4 590
Nordjyllands Amt	9 272	123	20	9 134	207	1 242	7 823

TRANSLATION – Columns, 1: Road network length, total. 2-4: Category. Motorways. Dual carriageways. Others. 5-7: Responsible authority. State. County. Municipality. - Rows, 1: Total kilometres 1990. 2: Total kilometres 2000. Kommune = Municipality. Amt = County.

Tabel 1.1.3.

Broer¹ og andre bygværker pr. 1. januar 2000 efter opførelsesår

Bridges and other constructions on 1 January 2000 by year of construction

	I alt	Frem til år 1900	1900- 1909	1910- 1919	1920- 1929	1930- 1939	1940- 1949	1950- 1959	1960- 1969	1970- 1979	1980- 1989	1990- 1999
	antal											
1. Almindelige broer inkl. tunneler	1 373	5	1	-	1	22	27	75	310	474	181	277
Motorveje	1 051	-	-	-	-	4	24	60	229	379	130	225
Øvrige hovedlandeveje	322	5	1	-	1	18	3	15	81	95	51	52
2. Store eller specielle bygværker	43	-	-	-	-	6	-	-	8	18	8	3
	1.000 m ²											
3. Almindelige broer inkl. tunneler	758,7	0,9	0,1	-	0,2	3,4	7,6	37,2	183,2	310,1	70,4	145,6
Motorveje	665,7	-	-	-	-	1,0	7,3	34,1	152,4	278,8	61,8	130,3
Øvrige hovedlandeveje	93,0	0,9	0,1	-	0,2	2,4	0,3	3,1	30,8	31,3	8,6	15,3
4. Store eller specielle bygværker	449,4	-	-	-	-	64,2	-	-	77,1	148,5	142,3	17,3

¹ Under Vejdirektoratets eftersynsansvar.

TRANSLATION – Rows, 1 and 3: Ordinary bridges, including tunnels. Motorways. Other main roads. 2 and 4: Major or special constructions. Antal = number.

Tabel 1.1.4.

Vedligeholdelse og investeringer i vejanlæg. 1989-1998

Road maintenance and investments. 1989-1998

	I alt	Nyanlæg				Vedligeholdelse				Andet
	Motor- veje	Øvrige hoved- lande- veje	Lande- veje	Kom- mune- veje	Motor- veje	Øvrige hoved- lande- veje	Lande- veje	Kom- mune- veje		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
løbende priser, mio. kr.										
1. Udgifter 1989-98 i alt	79 840	5 954	2 196	2 555	10 768	2 798	4 404	7 480	23 469	20 218
1989	6 805	383	179	234	984	232	495	595	2 106	1 597
1990	6 435	384	104	204	727	240	499	639	2 031	1 607
1991	6 960	573	96	198	491	279	546	702	2 098	1 977
1992	7 176	610	133	196	549	277	515	683	2 120	2 093
1993	7 731	530	144	215	874	343	550	760	2 281	2 034
1994	8 236	493	281	268	1 176	316	507	687	2 408	2 100
1995	8 780	681	436	240	1 221	263	492	749	2 561	2 137
1996	9 504	693	472	304	1 502	249	481	795	2 698	2 310
1997	8 975	718	351	306	1 615	177	319	764	2 520	2 205
1998	9 239	889 ¹	... ¹	390	1 629	422 ¹	... ¹	1 106	2 646	2 158
1990-priser, mio. kr.										
2. Udgifter 1989-98 i alt	73 842	5 464	2 017	2 352	9 827	2 601	4 182	6 906	21 755	18 739
1989	7 119	401	187	245	1 029	243	518	622	2 203	1 671
1990	6 435	384	104	204	727	240	499	639	2 031	1 607
1991	6 737	555	93	192	475	270	529	680	2 031	1 914
1992	7 032	598	130	192	538	271	505	669	2 077	2 051
1993	7 349	504	137	204	831	326	523	722	2 168	1 934
1994	7 714	462	263	251	1 101	296	475	643	2 255	1 967
1995	7 953	617	395	217	1 106	238	446	678	2 320	1 936
1996	8 290	604	412	265	1 310	217	420	693	2 353	2 015
1997	7 568	605	296	258	1 362	149	269	644	2 125	1 859
1998	7 649	736 ¹	... ¹	323	1 349	349 ¹	... ¹	916	2 191	1 787
3. Udgifter 1989-98 i alt pr. indbygger	14 158	1 048	387	451	1 884	499	802	1 324	4 171	3 593

¹ Investeringer i hovedlandeveje kan ikke længere opdeles på motorveje og øvrige.

TRANSLATION – Columns, 1: Total. 2-5: New constructions. 6-9: Road maintenance. 2 and 6: Motorways. 3 and 7: Other main roads. 4 and 8: County roads. 5 and 9: Municipal roads. 10: Other. - Rows, 1: Expenditure at current prices. 2. Expenditure at 1990 prices. Mio. kr. = DKKm.

1.2. Jernbanenettet

1.2.1. Struktur og udvikling

Banenettet 4 pct. mindre i 2000 sammenlignet med 1990

Pr. 1. januar 2000 var længden af banenettet 2.756 km mod 2.883 km i 1990. Det er 127 km mindre end i 1990, hvilket svarer til, at længden af banenettet er blevet 4 pct. mindre over en periode på 10 år.

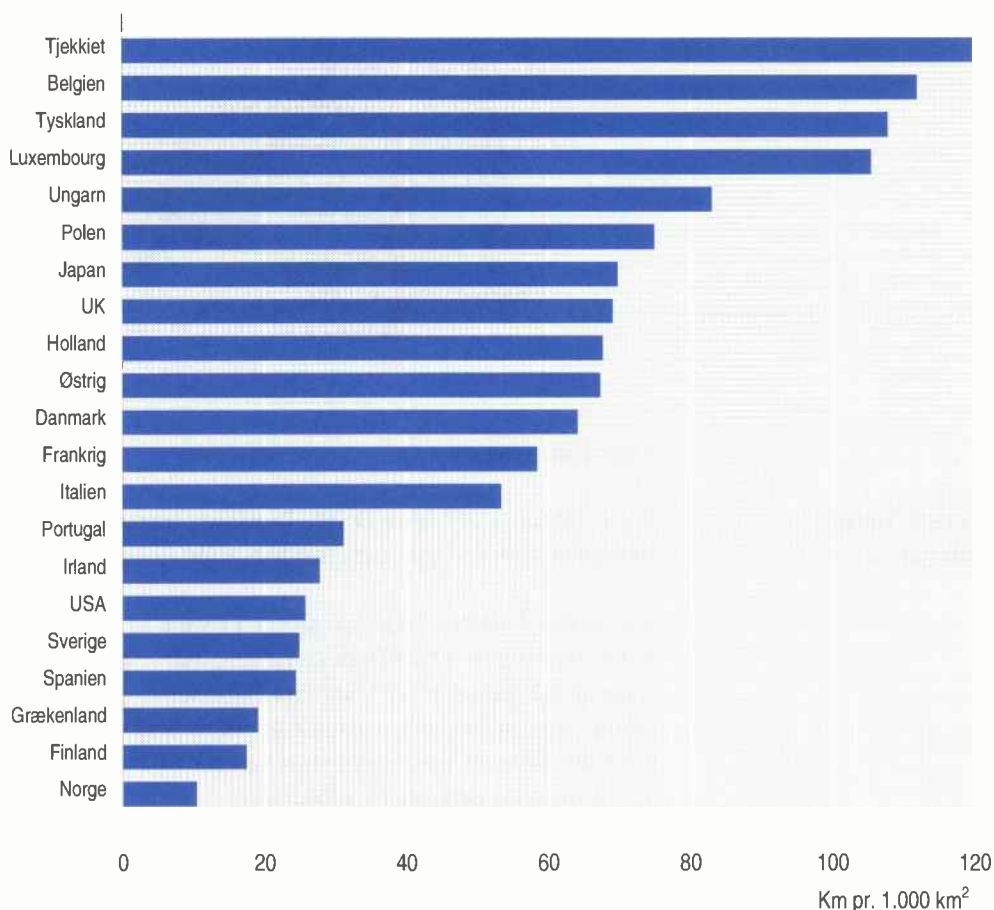
I 1990 udgjorde privatbanernes banenet knap 20 pct. af det samlede banenet hvilket er næsten uændret i år 2000.

64 km banenet pr. 1.000 km²

Længden af banenettet på 2.756 km svarer til, at der er 64 km banenet pr. 1.000 km². Sammenlignet med de øvrige nordiske lande er jernbanetætheden i Danmark mere end dobbelt så stor, men sammenlignet med andre europæiske lande er den danske banetæthed af mindre omfang. Landene med en lav banetæthed er lande, som arealmæssigt er store og med lille befolkningstæthed.

Figur 1.2.1.

Jernbanetæthed i udvalgte lande. 1998



22 pct. af banenettet er elektrificeret

8 pct. af banenettet var i 1990 elektrificeret, hvilket svarer til 230 km. I år 2000 er den elektrificerede andel af banenettet steget til 612 km, svarende til 22 pct.

Af Banestyrelsens 2.261 km. banestrækning har 80 pct. strækningssikringsanlæg. Alle regional- og S-baner har strækningssikringsanlæg, 92 pct. af hovedbanerne og 71 pct. af lokalbanerne har strækningssikringsanlæg. Af privatbanernes 495 km banestrækning har 78 pct. strækningssikringsanlæg.

Af figur 1.2.2. fremgår hvordan jernbanenettet er placeret i Danmark.

Figur 1.2.2.

Danmarkskort med banestrækninger



Kilde: Banestyrelsen.

Investeringer i banenettet

Pr. 1. januar 1997 blev DSB's hidtidige banedivision udskilt fra DSB og omdannet til Banestyrelsen, som herefter forvalter statens jernbaneinfrastruktur.

Fra 1990 til 1999 er der investeret 11 mia. kr. i statens jernbanenet, heraf er 54 pct. nyinvesteringer. DSB/Banestyrelsen, har i perioden 1990 til 1999 i gennemsnit foretaget investeringer i statens banenettet på 0,9 mia. kr. årligt opgjort i 1990-priser. Investeringerne varierer gennem perioden 1990 til 1999, med 1996 som året med det laveste investeringsniveau på 803 mio. kr. og 1992 med det højeste på 1.216 mio. kr. opgjort i 1990-priser.

Investeringer foretaget af Banestyrelsen

I perioden 1990 til 1995 lå nyinvesteringerne i statens jernbanenet over reinvesteringerne. I 1996 skifter dette forhold, således at reinvesteringerne lå over nyinvesteringerne frem til 1998. I 1999 lå nyinvesteringerne igen over reinvesteringerne. Nyinvesteringerne toppede i 1994, hvor der i 1990-priser blev investeret for 722 mio. kr. Beløbet anvendt til nyinvesteringer i banenettet var i 1997 med 257 mio. kr. det laveste i perioden 1990 til 1999.

Investeringer foretaget af Banestyrelsen i 1999 blev hovedsageligt brugt på sporanlæg, sikringsanlæg, bygninger, terminaler mv.

Privatbanernes investeringer

Privatbanerne havde fra 1994 til 1997 en periode, hvor investeringerne lå væsentligt over gennemsnittet for perioden 1990-1999 med 82 mio. kr. i 1990-priser, mens investeringerne de sidste år i perioden, 1998 og 1999, har ligget væsentligt under gennemsnittet for perioden.

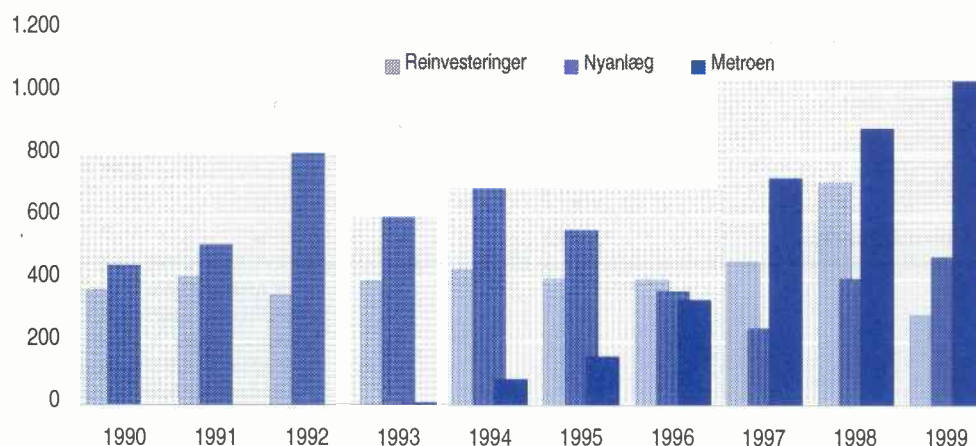
Store investeringer i københavnske Metro

Metroen i København har siden 1994 foretaget stadig større investeringer, og investerede i 1999 for 1.035 mio. kr. i 1990-priser.

Figur 1.2.3.

Investeringer i jernbanenettet i 1990-priser. 1990-1999

1990-priser, mio. kr.



1.2.2. Kilder og metode

Jernbanenet

Jernbanenettet udgøres af skinner, som udelukkende kan anvendes af jernbanekøretøjer. Firmaspor, kommunale stamspor, havnespor, uegentlige havnespor og andre spor i gadenettet medregnes ikke. En banestrækning kan være enkelt- eller flersporet.

Banenettets længde

Banenettets længde defineres som længden af samtlige dets banestrækninger. Sporlængden er tilsvarende længden af sporene. På flere strækninger medregnes længden af hver af de udlagte spor.

S-togsnettet anvender jævnstrøm (1.500 volt). De øvrige elektrificerede strækninger er vekselstrømsstrækninger (25.000 volt/50 Hertz).

Kilder

Opgørelserne baserer sig overvejende på indberetninger fra Jernbanetilsynet, Banestyrelsen, DSB og Privatbanernes Fællesrepræsentation. Herudover er anvendt oplysninger fra årsberetningerne fra A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Øresundskonsortiet og Ørestadsselskabet

Tabel 1.2.1.

Jernbanenettet pr. 1. januar 2000

Rail network on 1 January 2000

	Netlængde					Over- skæringer	Stands- nings- steder
	I alt	Med flere spor	Med el	Med hastigheds- og togstop- kontrol	Med stræknings- sikrings- anlæg		
	1	2	3	4	5	6	7
	km					antal	
1. Banestyrelsen i alt	2 261	893	612	946	1 818	1 182	346
Hovedbaner	663	628	359	579	613	24	63
Regionalbaner	594	116	87	165	594	362	73
S-baner	166	142	166	166	166	5	81
Lokalbaner	611	-	-	36	433	624	100
Godsbaner	227	7	-	-	12	167	29
2. Privatbanerne	495	-	-	-	385	1 055	206

TRANSLATION – Columns, 1-5: Network length. 1: Total. 2: Multi tracked. 3: Electrified. 4: With speed and train-stop control. 5: With centralised traffic control. 6: Crossings. 7: Stations or halts. - Rows, 1: The Danish National Railway Agency, total. Main lines. Regional lines. Metropolitan lines. Local lines. Goods lines. 2: Private railways. Km = kilometres. Antal = number.

Tabel 1.2.2.

Investeringer i jernbanenet 1990-1999

Rail network investments. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	årets priser, mio. kr.									
1. DSB/Banestyrelsen i alt	809	952	1 238	1 079	1 244	1 101	905	854	1 399	985
Reinvesteringer ¹	365	423	376	431	480	462	475	558	894	372
Nyanlæg ²	444	529	863	648	763	640	430	297	505	613
2. Privatbanerne	89	92	39	83	123	163	150	131	23	40
3. Storebæltsforbindelsen³	2 709	2 356	3 993	4 566	3 271	2 197	2 675	1 479	825	118
4. Øresundsforbindelsen³	-	-	382	481	960	1 692	3 502	3 223	2 500	1 796
5. Metroen i København	-	-	-	6	86	167	375	840	1 050	1 256
	1990-priser, mio. kr.									
6. DSB/Banestyrelsen i alt	809	926	1 216	1 044	1 177	1 009	803	739	1 178	812
Reinvesteringer ¹	365	412	369	417	454	423	421	482	753	307
Nyanlæg ²	444	515	847	627	722	586	381	257	425	505
7. Privatbanerne	89	90	38	80	116	149	133	113	19	33
8. Storebæltsforbindelsen³	2 709	2 293	3 920	4 417	3 096	2 012	2 372	1 278	695	97
9. Øresundsforbindelsen³	-	-	375	465	909	1 549	3 105	2 785	2 105	1 481
10. Metroen i København	-	-	-	6	81	153	333	726	884	1 035

¹ Dækker investeringer iht. projektbevillinger på Finansloven.² Dækker investeringer iht. rådighedspuljen på Finansloven.³ Inkl. vejdel.

TRANSLATION – Rows, 1 and 6: DSB/The Danish National Railway Agency, total. Reinvestments. New investments. 2 and 7: Private railways. 3 and 8: The Great Belt Link. 4 and 9: The Øresund Link. 5 and 10: The Copenhagen Metro. Årets priser, mio. kr. = current prices, DKKm. 1990-priser, mio. kr. = 1990 prices, DKKm.

Tabel 1.2.3.

Nyanlæg og reinvesteringer i jernbanenettet efter anvendelse. 1996-1999

Railway investments by type. 1996-1999

	Nyanlæg ¹				Reinvesteringer ²			
	1996 1	1997 2	1998 3	1999 4	1996 5	1997 6	1998 7	1999 8
	årets priser, mio. kr.							
1. I alt	430	297	505	613	475	558	894	372
Sporanlæg	153	182	333	569	12	95	241	110
Broer, niveaukrydsninger	1	-	-	-	64	42	39	45
Køreledningsanlæg	93	8	2	0	7	14	16	12
Teleanlæg	8	12	3	-	29	32	61	61
Sikringsanlæg	110	44	166	43	67	66	66	24
Fjernstyring	50	13	-	-	39	25	22	-
Bygninger, terminaler mv.	-	-	-	-	87	123	109	31
Miljø og arbejdsmiljø	-	-	-	-	105	79	116	46
Andet	16	38	1	-	65	81	224	43

¹ Dækker investeringer iht. projektbevillinger på Finansloven.² Dækker investeringer iht. rådighedsbevillinger på Finansloven.

TRANSLATION – Columns, 1-4: New investments. 5-8: Reinvestments. - Rows, 1: Total. Tracks. Bridges, level crossings. Wiring. Telecommunication systems. Safety installations. Remote control. Buildings, terminals etc. Environment. Other. Årets priser, mio. kr. = current prices, DKKm.

1.3. Havnestrukturen

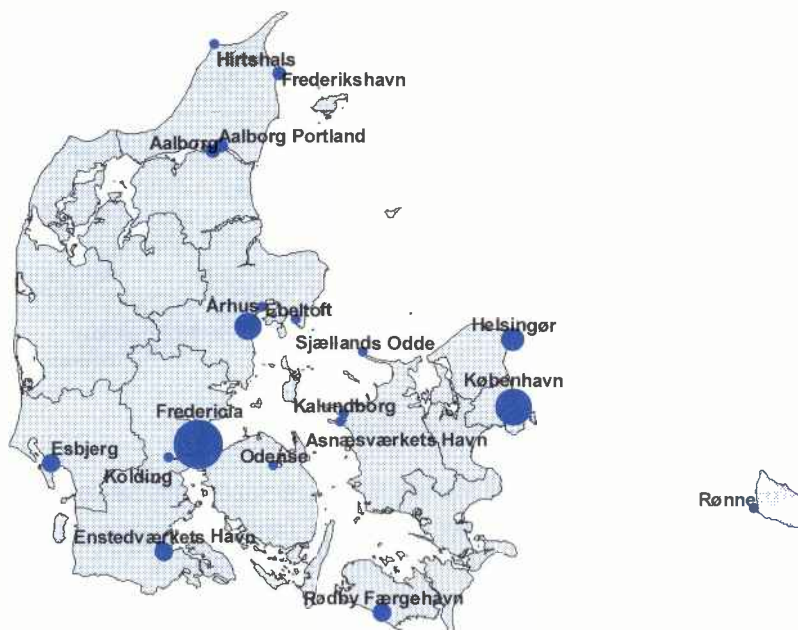
1.3.1. Havnestruktur og udvikling

130 havne

I 1999 havde Danmark 130 havne inkl. separate færgelejer, som regelmæssigt blev anvendt til erhvervsmæssig 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 1.3.1.

Havne med en årlig godsomsætning på mindst 1 mio. ton. 1999



© Kort & Matrikelstyrelsen (G. 5-00)

Godsomsætning på 97 mio. ton i 1999

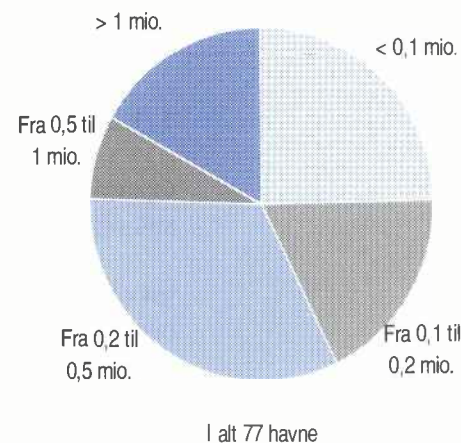
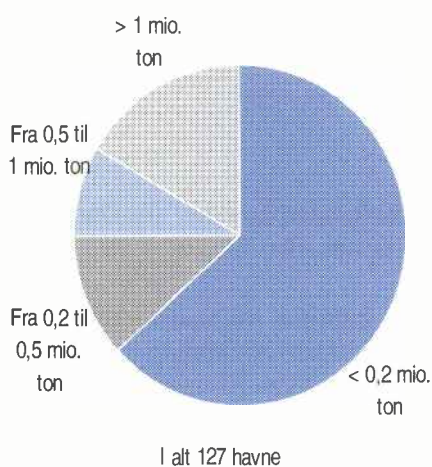
Bortset fra landinger af fisk havde havnene en samlet godsomsætning på 97 mio. ton i 1999. Figur 1.3.2. viser en fordeling af havnene efter størrelse.

Figur 1.3.2.

Havne efter godsomsætning og passagerer. 1999

Havne efter godsomsætning

Havne efter antal passagerer

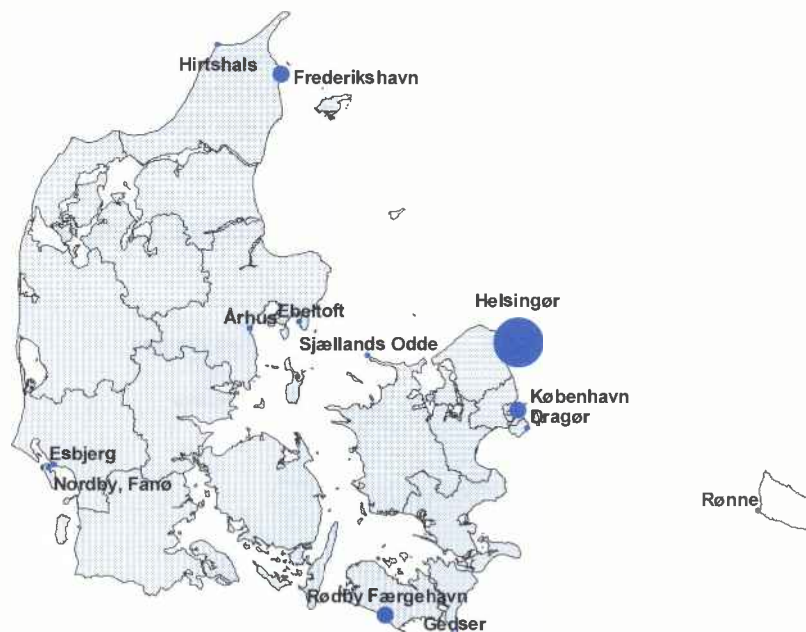


I 1999 havde 127 havne ud- eller indskibning af gods. 83 pct. af havnenes samlede godsomsætning foregik over de 21 største havne, der havde en årlig godsomsæt-

ning på mindst 1 mio. ton. Der var 11 havne med en godsomsætning mellem 0,5 og 1 mio. ton og 80 havne med godsomsætning under 0,2 mio. ton.

Figur 1.3.3.

Havne med mindst 1 mio. passagerer. 1999



© Kort & Matrikelstyrelsen (G. 5-00)

57 mio. på- og afstigninger

I 1999 var der 77 havne med skibspassagerer. De havde 57 mio. på- og afstigende passagerer i 1999. 13 havne med mere end 1 mio. passagerer dækkede 76 pct. af havnenes samlede antal passagerer. 33 havne havde under 0,2 mio. passagerer.

Efter europæisk målestok er de danske havne relativt små. I følge ISL, Bremen, har de 20 største europæiske havne hver en godsomsætning over 30 mio. ton årligt, mens de største danske havn ligger omkring 10 mio. ton om året, jf. figur 1.3.4.

1.3.2. Investeringer i havnevirksohmheder

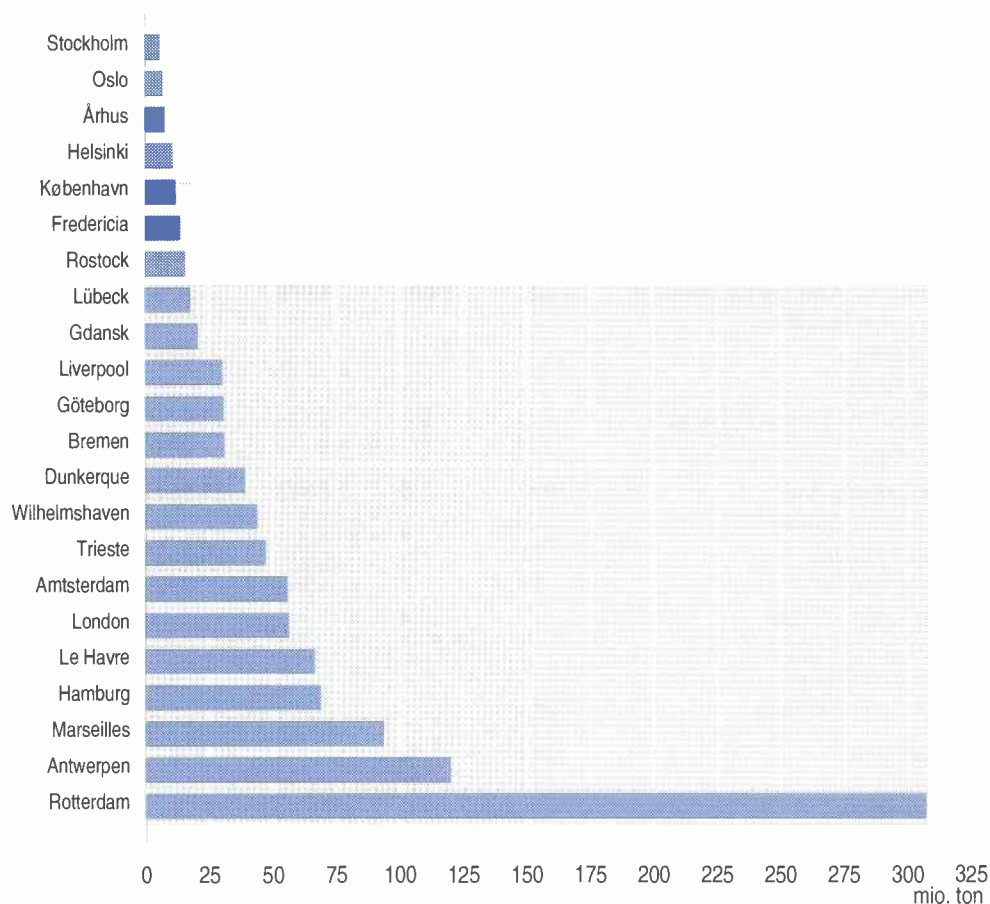
I perioden 1992-1998 er der, opgjort i 1990-priser, gennemsnitligt investeret knap 300 mio. kr. årligt i havnevirksohmhedernes bygninger og anlæg. Hovedparten af investeringerne var i anlæg. Det bemærkes, at opgørelsen ikke dækker virksomheder inden for færgefart og industrivirksohmheder med egne havneanlæg.

1.3.3. Kilder

Opgørelsen af havnebestanden kommer fra Danmarks Statistiks årlige havnestatistik og månedlige færgestatistik.

Investeringsudgifterne hidrører fra statistikken over offentlige virksomheders finanser, som baseres på stats- og kommuneregnskaber og indberetninger fra en række virksomheder. Statistikken påbegyndtes i 1992.

Figur 1.3.4.

Godsomsætning på større europæiske havne. 1998

Kilde: ISL (Shipping Statistics Yearbook 1999) og Statistisches Bundesamt.

1.3.4. Definitioner og afgrænsninger**Havn**

Som havn regnes havne, der regelmæssigt anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, køretøjer eller passagerer. Havneanlæg, der udelukkende anvendes til fiskerihavne eller lystbådehavne, medregnes ikke i transportstatistikken.

Tabel 1.3.1.

Havne efter gods og passagerer. 1990 og 1999

Seaports by throughput of goods and no. of passengers. 1990 and 1999

	1990				1999			
	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Passa- gerer	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Passa- gerer
	1	2	3	4	5	6	7	8
	1.000 ton			1.000	1.000 ton			1.000
1. Hele landet	43 401	22 428	36 860	82 971	40 595	31 170	25 449	57 283
Københavns Amt og Kommune	3 427	2 603	3 970	6 028	4 265	2 592	3 474	6 339
Avedøreværkets Havn	-	-	-	-	790	-	-	-
Dragør Havn	-	-	420	2 785	-	-	145	1 584
Kastrup Havn	-	19	-	46	-	-	-	489
Københavns Havn og Frihavnen	3 391	2 569	3 543	2 921	3 475	2 592	3 328	4 266
Tuborg Havn	35	15	7	275	-	-	-	-
Frederiksborg Amt	992	30	2 878	17 064	938	15	5 234	14 600
Frederikssund Havn	89	2	-	-	-	-	-	35
Helsingør Havn	41	13	2 510	16 252	20	-	5 224	14 257
Hundested Havn	77	5	368	737	146	7	9	308
Kyndbyværkets Havn	-	11	-	-	-	8	-	-
Marbæk Havn	77	-	-	-	10	-	-	-
Snekkersten Havn	-	-	-	76	-	-	-	-
Stålvalseværkets Havn	708	-	-	-	763	-	-	-
Roskilde Amt	854	74	-	-	627	137	-	35
Køge Havn	854	74	-	-	627	137	-	-
Roskilde Havn	-	-	-	-	-	-	-	35
Vestsjællands Amt	4 753	9 319	8 487	14 275	2 487	11 027	2 647	3 889
Agersø Havn	-	-	6	116	-	-	5	122
Asnæsværkets Havn	2 397	81	-	-	771	1 199	-	-
Gulf-havnen	-	4 463	-	-	-	964	-	-
Havnsø Havn	-	-	9	65	-	-	11	78
Holbæk Havn	292	4	1	111	228	-	0	120
Kalundborg Havn	900	41	903	1 178	736	22	704	446
Korsør Havn	531	11	5 979	10 372	348	11	-	-
Omø Havn	-	-	3	49	-	-	3	53
Orø Havn	-	-	1	111	-	-	0	120
Rørvig Havn	-	-	5	169	-	-	9	308
Sejerø Havn	-	-	9	65	-	-	11	78
Sjællands Odde Havn	-	-	1 562	1 876	-	-	1 896	2 388
Skælskør Havn	3	-	-	-	12	-	-	-
Statoil-havnen	-	4 719	-	-	-	8 822	-	-
Stigsnæs Havn	-	-	9	165	-	-	8	175
Stigsnæsværkets Havn	630	-	-	-	392	8	-	-
Storstrøms Amt	1 901	196	7 029	10 679	2 048	222	5 140	8 443
Askø Havn	-	-	6	27	-	-	2	35
Bandholm-Maribo Havn	159	-	6	27	162	-	2	35
Bogø Havn	-	-	0	37	-	-	0	24
Fakse Ladeplads Havn	338	-	-	-	303	-	-	-
Fejø Havn	-	-	20	106	-	-	19	216
Femø Havn	-	-	16	26	-	-	12	56
Gedser Havn	-	-	804	1 794	-	-	656	1 643
Kragenæs Havn	-	-	36	133	-	-	31	272
Masnedø Gødningshavn ¹	-	24	-	-	-	10	-	-

¹ Før 1997 Uno-X Havn.

TRANSLATION – Columns, 1 and 5: Dry cargo. 2 and 6: Liquid goods. 3 and 7: Ferry goods. 4 and 8: Passengers. - Rows, 1: Denmark, total. Amt = county. Kommune = municipality. Havn = port. Fortsat = continued.

Tabel 1.3.1 (fortsat).

Havne efter gods og passagerer. 1990 og 1999

Seaports by throughput of goods and no. of passengers. 1990 and 1999

	1990				1999			
	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Passa- gerer	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Passa- gerer
	1.000 ton	1.000 ton	1.000	1.000	1.000 ton	1.000 ton	1.000	1.000
Storstrøms Amt (fortsat)								
Masnedøværkets Havn	71	4	-	-	-	-	-	-
Nakskov Havn	294	38	-	-	596	48	-	-
Nykøbing F. Havn	310	67	-	-	300	125	-	-
Nysted Havn	1	-	-	-	-	-	-	-
Næstved Havn	227	14	-	-	411	3	-	-
Orehoved Havn	57	-	-	-	-	-	-	-
Rødby Færgehavn	-	-	5 729	7 774	-	-	4 191	5 617
Rødby Havn	-	-	-	-	44	36	-	-
Sakskøbing Havn	101	14	-	-	-	-	-	-
Stege Havn	4	12	-	-	-	-	-	-
Stubbekøbing Havn	125	-	0	37	78	-	0	24
Tårs Havn	-	-	410	720	-	-	227	520
Vordingborg Havn	173	-	-	-	156	-	-	-
Andre havne	41	23	-	-	-	-	-	-
Bornholms Amt	1 728	110	259	1 413	820	92	315	1 293
Hasle Havn	35	12	-	-	3	1	-	-
Nexø Havn	25	5	-	-	21	22	-	9
Rønne Havn	1 314	93	259	1 413	769	69	315	1 284
Vang Havn	353	-	-	-	26	-	-	-
Fyns Amt	2 500	451	6 597	13 972	2 023	383	529	2 829
Assens Havn	122	10	6	32	92	17	9	34
Baagø Havn	-	-	6	32	-	-	9	34
Bagenkop Havn	-	-	5	560	-	-	1	130
Bøjden Havn	-	-	28	290	-	-	25	255
Fåborg Havn	11	-	39	826	4	-	69	541
Kerteminde Havn	17	-	12	111	-	-	-	-
Lohals Havn	-	-	7	183	-	-	-	-
Marstal Havn	7	2	-	-	13	0	26	206
Middelfart Havn	166	-	-	-	55	-	-	-
Nyborg Havn	132	328	5 967	10 188	104	286	-	-
Odense Havn	1 787	110	-	-	1 601	80	-	-
Rudkøbing Havn	49	-	11	240	20	-	31	268
Spodsbjerg Havn	-	-	410	720	-	-	227	520
Strib Havn	26	-	-	-	-	-	-	-
Strynø Havn	-	-	4	57	-	-	4	62
Svendborg Havn	155	-	32	265	68	-	28	267
Søby Havn	8	-	32	142	25	-	63	157
Ærøskøbing Havn	22	-	29	226	40	-	25	223
Andre havne	-	-	10	101	-	-	14	131
Sønderjyllands Amt	6 173	520	125	1 695	4 843	442	125	1 563
Aabenraa Havn	720	488	-	-	628	379	-	-
Aarø Havn	-	-	4	103	-	-	10	166
Aarøsund Havn	-	-	4	103	-	-	10	166
Augustenborg Havn	7	-	-	-	3	-	-	-
Ballebro Havn	-	-	29	187	-	-	13	200
Egernsund Havn	2	-	-	-	-	-	-	-
Enstedværkets Havn	5 263	12	-	-	4 012	58	-	-
Fynshav Havn	-	-	28	290	-	-	25	255
Gråsten Havn	14	-	-	-	4	-	-	-
Haderslev Havn	124	-	-	-	170	-	-	-

Tabel 1.3.1 (fortsat).

Havne efter gods og passagerer. 1990 og 1999

Seaports by throughput of goods and no. of passengers. 1990 and 1999

	1990				1999			
	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Passa- gerer	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Passa- gerer
	————— 1.000 ton —————			1.000	————— 1.000 ton —————			1.000
Sønderjyllands Amt (fortsat)								
Hardeshøj Havn	-	-	29	187	-	-	13	200
Havneby Havn	-	-	30	791	-	-	49	522
Mømmark Havn	-	-	-	35	-	-	6	55
Sønderborg Havn	44	20	-	-	25	4	-	-
Ribe Amt	3 139	237	545	3 570	3 357	514	105	3 674
Esbjerg Havn	3 139	237	461	1 947	3 357	514	53	1 930
Nordby Havn, Fanø	-	-	83	1 624	-	-	53	1 744
Vejle Amt	4 601	6 573	4	113	4 898	12 371	40	125
Endelave Havn	-	-	2	57	-	-	20	62
Fredericia Havn	2 297	6 001	-	-	2 600	11 939	-	-
Horsens Havn	405	16	2	57	469	43	20	62
Juelsminde Havn	15	-	-	-	14	-	-	-
Kolding Havn	910	45	-	-	1 019	42	-	-
Lyngs Odde Havn	-	404	-	-	-	277	-	-
Skærbækværkets Havn	549	39	-	-	-	9	-	-
Vejle Havn	424	68	-	-	795	61	-	-
Ringkøbing Amt	182	87	80	775	253	152	104	688
Kleppen Havn	-	-	6	289	-	-	4	252
Lemvig Havn	25	-	-	-	28	-	-	-
Struer Havn	149	82	-	-	127	109	-	-
Thyborøn Havn	8	5	69	198	98	43	95	185
Venø Havn	-	-	6	289	-	-	4	252
Århus Amt	8 083	1 228	3 522	5 055	7 739	2 098	3 244	4 053
Anholt Havn	-	-	2	25	-	-	4	21
Dania Havn	10	-	-	-	16	-	-	-
Dansk Salts Havn	375	-	-	-	300	-	-	-
Ebeltoft Havn	-	-	1 562	1 876	-	-	1 891	1 529
Grenå Havn	177	97	908	1 344	271	123	449	387
Hov Havn	-	-	73	317	-	-	96	405
Kolby Kås Havn	26	7	88	405	18	5	26	147
Kongsdal Havn	65	-	-	-	44	-	-	-
Randers Havn	987	20	-	-	862	7	-	-
Studstrupværkets Havn	1 362	-	-	-	1 098	15	-	-
Sælvig Havn	-	-	-	-	-	-	93	358
Tunø Havn	-	-	2	35	-	-	3	48
Århus Havn	5 081	1 103	887	1 055	5 129	1 947	683	1 158
Viborg Amt	333	32	621	2 015	302	24	754	2 516
Agger Havn	-	-	69	198	-	-	95	185
Branden Havn	-	-	249	576	-	-	164	756
Fur Havn	6	-	249	576	14	-	164	756
Hanstholm Havn	66	32	-	-	75	24	140	205
Mors-Thy, Feggesund	-	-	-	308	-	-	61	288
Mors-Thy, Næssund	-	-	29	213	-	-	35	200
Nykøbing M. Havn	51	-	-	-	38	-	-	-
Skive Havn	144	-	-	-	106	-	-	-
Sundsøre Havn	-	-	25	145	-	-	95	127
Thisted Havn	66	-	-	-	70	-	-	-

Tabel 1.3.1 (fortsat).

Havne efter gods og passagerer. 1990 og 1999

Seaports by throughput of goods and no. of passengers. 1990 and 1999

	1990				1999			
	Tørlast-gods	Flydende gods	Færge-gods	Passa-gerer	Tørlast-gods	Flydende gods	Færge-gods	Passa-gerer
	1.000 ton			1.000	1.000 ton			1.000
Nordjyllands Amt	4 737	968	2 742	6 316	5 994	1 101	3 737	7 236
Aalborg Havn	2 159	805	-	-	1 675	867	-	-
Aalborg Portland Havn	1 856	47	-	-	2 836	21	-	-
Aggersund Havn	36	-	-	-	56	-	-	-
Egense Havn	-	-	-	-	-	-	9	242
Frederikshavn Havn	87	61	2 279	4 776	102	58	2 702	4 511
Hadsund Havn	41	-	-	-	50	-	-	-
Hals Havn	-	-	-	-	-	-	9	242
Hirtshals Havn	138	19	410	1 198	436	9	885	1 880
Hobro Havn	178	-	-	-	135	-	-	-
Hvalpsund Havn	-	-	25	145	-	-	95	127
Løgstør Havn	11	6	-	-	0	-	-	-
Nordjyllandsværkets Havn	110	-	-	-	525	54	-	-
Skagen Havn	124	28	-	-	178	92	-	-
Vesterø Havn	-	-	28	198	-	-	37	234

Tabel 1.3.2.

Havnenes investeringer i bygninger og anlæg. 1992-1998

Seaports' investments in buildings and constructions. 1992-1998

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	årets priser, 1.000 kr.						
1. I alt	475 966	313 477	445 972	449 374	393 682	230 101	424 660
Bygninger	81 841	44 155	182 400	68 782	118 883	63 478	150 729
Anlæg	394 125	269 322	263 573	380 592	274 799	166 622	273 930
	1990-priser, 1.000 kr.						
2. I alt	467 228	303 257	422 123	411 515	349 101	198 808	357 638
Bygninger	80 338	42 716	172 645	62 988	105 421	54 846	126 941
Anlæg	386 890	260 542	249 477	348 527	243 681	143 963	230 698

Anm. Kun investeringer i havne, der har havnevirksomhed som hoved-aktivitet.

TRANSLATION – Rows, 1 and 2: Total. Buildings. Constructions. Årets priser, 1.000 kr. = current prices, DKK 1,000. 1990-priser, 1.000 kr. = 1990 prices, DKK 1,000.

1.4. Lufthavne

1.4.1. Struktur og udvikling

24 betjente lufthavne

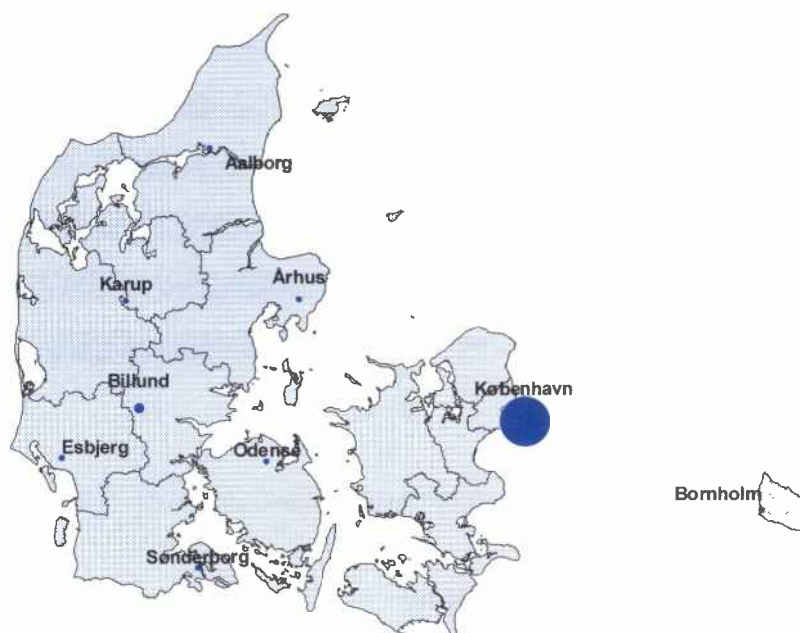
I 1999 var der 24 betjente lufthavne mod 28 i 1989. Københavns og Roskilde Lufthavne er et statsejet aktieselskab. Bornholms Lufthavn drives af staten. De øvrige provinslufthavne drives i kommunalt regi.

14 lufthavne har startbaner på mindst 1.800 m (1997) og er dermed i stand til at modtage større fly. De betjente lufthavne havde i 1997 i alt 38 landingsbaner, heraf 10 græsbaner.

Pr. januar 1997 havde lufthavnene et samlet beton- eller asfaltbefæstet areal på omkring 4 mio. m². Heraf udgjorde det bebyggede areal ca. 0,6 mio. m². Ca. en femtedel af det bebyggede areal var passagerterminaler og en tiendedel godsterminaler.

Figur 1.4.1.

10 største danske lufthavne efter afrejsende passagerer. 1999



© Kort & Matrikelstyrelsen (G. 5-00)

Udenrigstrafikken går over København

Københavns Lufthavn er landets største internationale lufthavn. I 1999 kom 96 pct. af rutepassagererne i udenrigstrafik gennem Københavns Lufthavn, og 64 pct. af charterpassagererne til udlandet rejste fra København. De øvrige 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. Århus, Aalborg, Karup og Billund var de største provinslufthavne i 1999 med hhv. 12, 10, 7 og 5 pct. af de indenlandske rutepassagerer.

Målt efter antal internationale passagerer var Københavns Lufthavn den 16. største lufthavn i verden i 1997 og den 8. største i Europa, jf. figur 1.4.2.

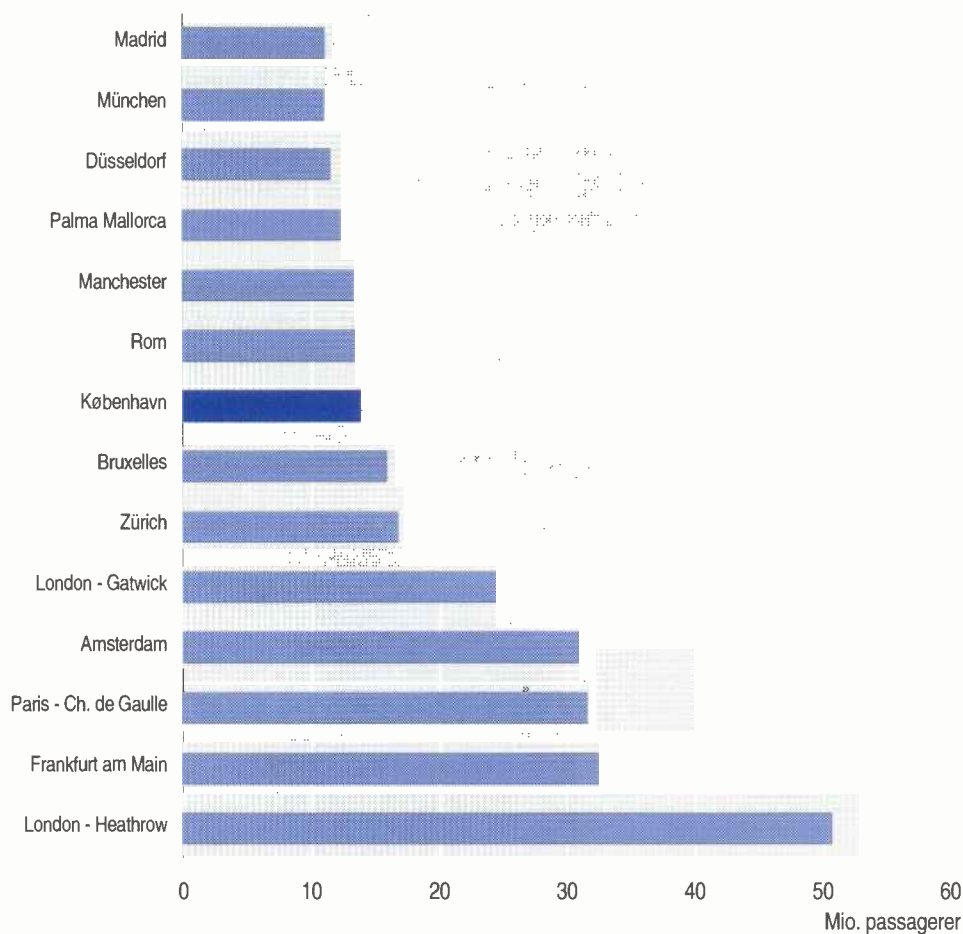
Investeringer i bygninger og anlæg

I perioden 1992-1997 investerede lufthavnene årligt gennemsnitligt 0,2 mia. kr. i bygninger og anlæg, når der omregnes til 1990-priser. I 1998 steg investeringerne

markant til 2,2 mia. kr. i årets priser, overvejende pga. udvidelse og ombygning af Københavns Lufthavn.

Figur 1.4.2.

Internationale passagerer på større europæiske lufthavne



Kilde: ICAO, Civil Aviation Statistics of the World - 1999.

1.4.2. Kilder

AIP-Danmark

Oplysningerne om lufthavnenes startbaner er baseret på oplysninger fra AIP-Danmark (Aeronautical Information Publication). Oplysningerne om bygninger og standpladser er indsamlet af Statens Luftfartsvæsen.

Investeringsudgifterne hidrører fra statistikken over offentlige virksomheders finanser, som baseres på stats- og kommuneregnskaber og indberetninger fra en række virksomheder. Statistikken påbegyndtes i 1992.

1.4.3. Definitioner og afgrænsninger

Lufthavn

Som lufthavne regnes afgrænsede arealer med tilhørende bygninger, som hovedsagelig anvendes til rute- eller charterbeflyvning. Flyvepladser, der overvejende benyttes til taxi-, privat-, skole-, faldskærms- eller svæveflyvning samt militære flyvestationer regnes således ikke som lufthavne. Kun betjente lufthavne indgår i statistikken.

Passagerer

Lufthavnens passagerer opgøres traditionelt som ankomne og afrejsende passagerer, fordi betalingen for lufthavnens benyttelse udregnes på dette grundlag. Omstiggende (transfer-) passagerer vil derfor blive talt dobbelt, mens gennemgående (transit-) passagerer kun tælles én gang.

Tabel 1.4.1.**Betjente lufthavne efter banelængde og bebygget areal pr. 1. januar 1997**

Manned airports by length of runways and built-up area on 1 January 1997

	I alt Køben- havn	Bil- lund	År- hus	Aal- borg	Karup	Oden- se	Es- bjerg	Born- holm	Søn- der- borg	Vojens	Øvrige	
	antal											
1. Baner i alt	38	3	1	2	3	4	2	1	1	1	2	18
Baner under 1.800 m	14	-	-	-	-	2	1	-	-	1	-	10
Baner over 1.800 m	14	3	1	2	2	2	-	1	1	-	2	-
Græsbaner	10	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	8
Standpladser	...	85	20	4	6	5	3	11	4	-	2	...
Heraf bropladser	...	40	-	-	2	-	-	-	-	-	-	...
	1.000 m ²											
2. Samlet befæstet areal	... 2 500,0	292,6	...	40,6	79,0	180,5	240,0	222,0	15,3	6,5	...	
3. Bebygget areal i alt	... 450,0	85,0	...	8,9	7,5	5,1	12,1	7,1	6,8	1,4	...	
Heraf:												
Hangar og værksteder	...	97,0	37,0	...	0,4	1,3	5,0	2,1	0,3	6,1	0,0	...
Fragtterminaler	...	40,0	16,3	...	0,4	0,2	0,3	0,2	0,0	0,0	0,1	...
Passagerterminaler	...	90,0	21,8	...	3,8	5,7	1,5	2,0	2,6	1,0	0,5	...

TRANSLATION – Rows, 1: Runways, total. Runways under 1,800 metres. Runways over 1,800 metres. Grass airstrips. Parking places. Of which at a gate. 2: Area, total. 3: Built-up area, total. Of which. Hangars and garages. Freight terminals. Passenger terminals. Antal = number.

Tabel 1.4.2.**Lufthavnenes investeringer i bygninger og anlæg, 1992-1998**

Airports' investments in buildings and constructions, 1992-1998

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	årets priser, 1.000 kr.						
1. I alt	157 330	137 950	328 796	350 741	154 804	255 554	2 197 893
Bygninger	44 739	35 270	57 404	121 427	40 502	113 355	1 264 334
Anlæg	112 591	102 680	271 392	229 314	114 302	142 199	933 559
	1990-priser, 1.000 kr.						
2. I alt	154 442	133 453	311 212	321 191	137 274	220 800	1 851 013
Bygninger	43 918	34 120	54 334	111 197	35 916	97 939	1 064 792
Anlæg	110 524	99 332	256 878	209 994	101 358	122 861	786 221

Anm. Kun investeringer i lufthavne, der har lufthavnsvirksomhed som hovedaktivitet.

TRANSLATION – Rows, 1 and 2: Total. Buildings. Constructions. Årets priser, 1.000 kr. = current prices, DKK 1,000. 1990-priser, 1.000 kr. = 1990 prices, DKK 1,000.

1.5. Rørledninger

1.5.1. Olierørledninger

DONG, Dansk Olie- og Naturgas, ejer et rørsystem, der transporterer størstedelen af den producerede olie fra Gorm-feltet i Nordsøen via Filsø pumpestation på den jyske vestkyst over Jylland til Fredericia Råolieterminal.

330 km olierørledning

Olierørledningen blev anlagt i 1982/83. Den er 330 km lang, heraf 220 km i Nordsøen. Den er bygget af stålrør med en diameter på 20 tommer. Designtrykket er på 95 bar i Nordsøledningen og på 99 bar i landleddningen. Kapaciteten, som er på 13,5 mio. ton pr. år, bliver opgraderet til 14,9 mio. ton pr. år i 2000.

I perioden 1990-1999 er der, opgjort i 1990-priser, gennemsnitligt foretaget investeringerne i olierørledningen på knap 250 mio. kr. om året. Hovedparten heraf er vedligeholdelsesudgifter.

1.5.2. Gasrørledninger

DONG ejer og driver det danske naturgastransportsystem, som siden 1982 har transporteret gassen fra Tyra, 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 mod nord, syd og øst.

1.438 km gasrørledninger

Nordsøledninger er pr. 1. januar 2000 på 576 km og transmissionsnettet på land på 862 km inkl. rørledninger under Bælterne. Rørledninger i Nordsøen har et designtryk på mindst 138 bar, mens landleddninger i transmissionssystemet har et designtryk på 80 bar. Kapaciteten i transmissionsledninger er primo 2000 på 12,5 mio. ton gas om året.

I perioden 1990-1999 er der, opgjort i 1990-priser, gennemsnitligt investeret godt 500 mio. kr. om året i gasrørledning. Heraf var godt halvdelen nyinvesteringer. Investeringerne har især været store i 1998 og 1999 pga. etableringen af ny gasrørledning fra Syd Arne feltet til Nybro.

1.5.3. Kilde

Indberetninger fra DONG

1.5.4. Definitioner og afgrænsninger

Under rørnettet er medtaget stålledninger i olie- og gastransmissionsnettet med et designtryk på mindst 80 bar

Tabel 1.5.1. Rørledninger pr. 1. januar. 1990-2000

Pipelines on 1 January. 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	km										
1. I alt	1 276	1 276	1 276	1 319	1 319	1 376	1 380	1 466	1 466	1 768	1 768
2. Naturgasrør	946	946	946	989	989	1 046	1 050	1 136	1 136	1 438	1 438
3. Transmissionssystem											
Søledning, Nordsø	214	214	214	214	214	214	214	293	293	576	576
Søledning, Bælt	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
Landleddning	670	670	670	714	714	771	774	782	782	800	800
4. Olierør	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330
Nordsøledning	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220
Landleddning	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110

Kilde: DONG

TRANSLATION – Rows, 1: Pipelines, total. 2: Natural gas pipelines. 3: Transmission system. Sea pipeline, North Sea. Sea pipeline, Belt. Land pipeline. 4: Oil pipelines. North Sea pipeline. Land pipeline. Km = kilometres.

Tabel 1.5.2. Investeringer i rørledninger. 1990-1999

Investments in pipelines. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	årets priser, mio. kr.									
1. Naturgasrør	261	322	433	305	394	610	500	468	1 757	794
Nyinvesteringer	64	107	231	94	111	380	158	132	1 402	451
Vedligeholdelse	197	215	202	211	283	230	342	336	355	343
2. Olierør	381	260	190	219	241	213	227	274	377	256
Nyinvesteringer	227	78	-	-	28	-	-	-	106	-
Vedligeholdelse	154	182	190	219	213	213	227	274	271	256
	1990-priser, mio. kr.									
3. Naturgasrør	261	311	424	290	369	553	436	395	1 455	637
Nyinvesteringer	64	103	226	89	104	344	138	111	1 161	362
Vedligeholdelse	197	208	198	201	265	208	298	283	294	275
4. Olierør	381	252	186	208	226	193	198	231	312	205
Nyinvesteringer	227	76	-	-	26	-	-	-	88	-
Vedligeholdelse	154	176	186	208	200	193	198	231	225	205

Kilde: DONG.

TRANSLATION – Rows, 1 and 3: Natural gas pipelines. New investments. Maintenance. 2 and 4: Oil pipelines. New investments. Maintenance. Årets priser, mio. kr. = current prices, DKKm. 1990-priser, mio. kr. = 1990 prices, DKKm.

Transport- midler

2.1. Bilparken

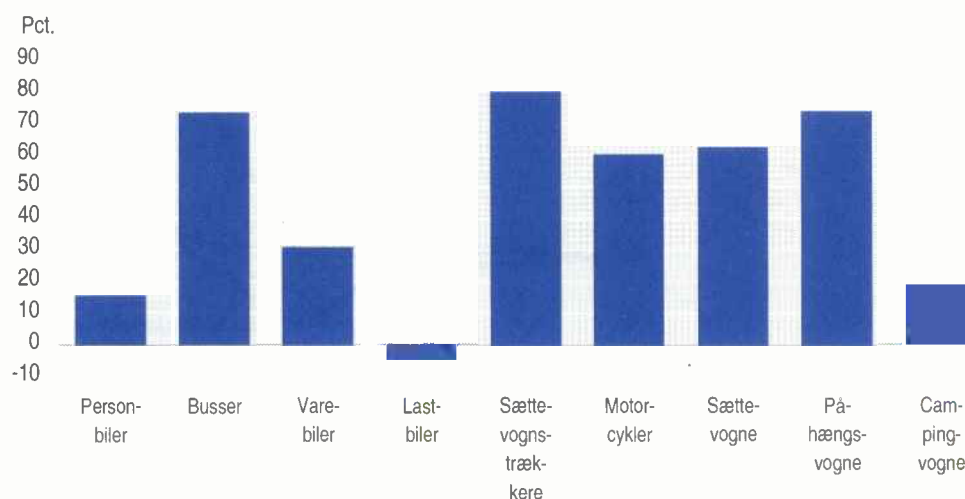
2.1.1. Udviklingen i bestanden af køretøjer fra 1990-2000

Bestanden af motorkøretøjer vokset med 21 pct. fra 1990-2000

Bestanden af 2,4 mio. motorkøretøjer pr. 1. januar 2000 er 415.000 eller 21 pct. større end pr. 1. januar 1990. Hertil kommer godt ¾ mio. andre ikke-motoriserede køretøjer. Tilgangen af personbiler udgør næsten 60 pct. af tilgangen af motorkøretøjer, men tilgangen af varebiler, knallert-45 og motorcykler er også betydelig. Tilgangen af person- og varebiler er samtidig ledsaget af en tilgang på 209.000 små påhængsvogne ($\approx$ trailere). Antallet af lastbiler er faldet svagt, mens antallet af sættevognstrækkere næsten er fordoblet.

Figur 2.1.1.

Væksten i bestanden af køretøjer fra 1990 til 2000



Oversigtstabel 2.1.1.

Køretøjsbestanden i Danmark 1. januar 1990-2000¹

	1990	1994	1996	1998	2000	1990-2000
	antal					pct.
Alle køretøjer i alt	2 511 127	2 578 590	2 718 315	2 928 802	3 112 548	24,0
Motorkøretøjer i alt	1 943 260	1 991 425	2 085 630	2 237 941	2 358 624	21,4
Personbiler	1 597 969	1 617 734	1 679 007	1 783 098	1 843 254	15,3
Busser	8 031	12 976	13 669	13 779	13 909	73,2
Varebiler ²	247 575	266 990	286 497	298 144	323 782	30,8
Lastbiler indtil 6 ton ²	5 629	4 964	5 023	4 760	4 899	-13,0
Lastbiler over 6 ton	34 543	32 448	32 826	33 107	33 321	-3,5
Sættevognstrækkere	6 258	7 872	9 412	9 961	11 256	79,9
Motorcykler	43 255	47 313	51 974	59 889	69 231	60,1
Knallert-45	.	.	6 040	33 986	57 707	-
Brand- og redningskøretøjer ³	...	1 128	1 182	1 217	1 265	-
Øvrige køretøjer i alt	567 867	587 165	632 685	690 861	753 924	32,8
Sættevogne	14 541	16 871	19 104	21 222	23 594	62,3
Påhængsvogne	289 432	345 505	390 094	443 528	502 616	73,7
Traktorer	174 000	130 238	125 895	123 809	120 779	-30,6
Campingvogne	89 894	94 551	97 592	102 302	106 935	19,0

¹ Ekskl. Færøerne og Grønland.

² Der er i 1990 overført 43.432 små lastbiler med en total vægt på 3.001-3.500 kg til varebilerne jf. tabel 2.1.4.

³ Kun vare- og lastbiler.

2.1.2. Nyregistreringer af køretøjer i perioden 1990-2000

Nyregistreringerne tog fart i 1994

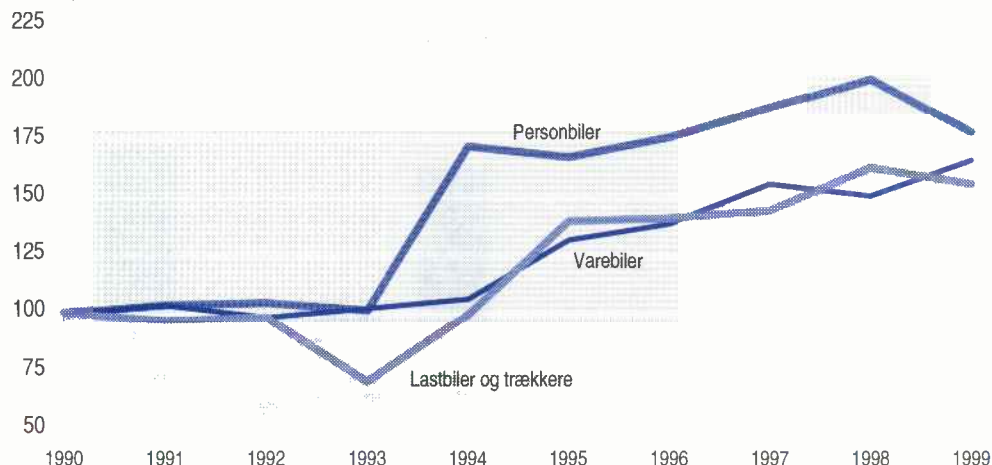
Udviklingen i bestandene af køretøjer i 1990'erne er dels en følge af den tilgang, der er sket via nyregistreringer, dels af den afgang, der er sket via afmeldinger. Nettoresultatet har som det fremgår af figur 2.1.1. ovenfor været noget uensartet for de forskellige køretøjstyper.

Mht. nyregistreringerne er der jf. figur 2.1.2. nedenfor og tabel 2.1.13. sket en kraftig stigning i niveauet for de fleste køretøjer fra 1994 og frem.

Figur 2.1.2.

Nyregistrerede person-, vare- og lastbiler 1990 til 2000

Indeks, 1990=100



Personbiler

Den mest markante udvikling er sket for personbilerne, hvor der efter et ret konstant nyregistreringsniveau på 80-90.000 biler om året fra 1988 til 1993 i 1994 skete et stort spring til over 130.000 biler. Med et toppunkt på lidt over 160.000 biler i 1998 har salget befundet sig på dette niveau frem til 2000. Der kan dog fra midten af 1999 iagttages en faldende tendens i personbilsalget, og den er blevet yderligere forstærket i starten af 2000.

Set over et længere perspektiv tegner der sig et billede af, at salget af personbiler topper med 10-12 års mellemrum, og at det holder 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

Nyregistreringerne af varebiler følger til en vis grad det samme mønster som personbilerne om end springet i niveauet ikke har været så stort, og det først er kommet et års tid senere. Der er heller ikke endnu (medio 2000) nogle tegn på en afmatning i nybilsalget.

Lastbiler og sættevognstrækere

For lastbilerne og sættevognstrækkerne har mønstret været noget anderledes, idet antallet af nyregistreringer i 1993 dykkede noget under niveauet i de foregående år for derefter fra 1995-2000 at ligge på et noget højere niveau. Forløbene for de to lastbiltyper har dog jf. afsnit 2.1.7 og 2.1.8 været noget forskellige, idet antallet af nyregistrerede lastbiler kun er steget svagt fra 1990 til 2000, mens antallet af nyregistrerede sættevognstrækere i 2000 er mere end dobbelt så stort som i 1990.

Påhængs- og sættevogne

Også for påhængs- og sættevognene skete der i 1994 et kraftigt spring i niveauet af nyregistreringer. Påhængsvognene og specielt de lette under 2.000 kg totalvægt,

har antalsmæssigt haft den største stigning, men nyregistreringerne voksede relativt mest for sættevognene.

2.1.3. Bestanden af personbiler

10 pct. flere personbiler end i 1996 ...

Der er primo 2000 registreret 1.843.000 personbiler, hvilket er 15 pct. eller godt 245.000 biler flere end i 1990, jf. tabel 2.1.1. De bliver stort set alle anvendt til privatkørsel og næsten alle er benzindrevne. De øvrige er fortrinsvis dieseldrevne.

... og de er blevet tungere

Mens 35 pct. af personbilerne har en egenvægt på indtil 800 kg i 1990, gælder det kun 15 pct. i 2000. Omvendt tegner bilerne i vægtgruppen fra 1.001-1.500 kg sig i dag for 44 pct. af bilerne mod 22 pct. i 1990.

5 pct. kører på diesel

Hovedparten af personbilerne kører på benzin. 5 pct. er dieseldrevne og knap 0,1 pct. anvender gas mv. Selv om dieslbilerne specielt fra 1998 og frem har udgjort en stigende andel af nyregistreringerne (p.t. ca. 10 pct.), har de endnu ikke sat sig nævneværdige spor i forholdet mellem benzin- og dieslbiler, som er stort set uforandret i 2000 i forhold til i 1990.

Stort set uændret aldersfordeling i 1990 og 2000, ...

Aldersfordelingen af personbilbestanden er i 2000 ikke særlig forskellig fra fordelingen i 1990. I begge årene er 38 pct. af bilerne under 5 år, 24-28 pct. mellem 5 og 9 år og 34-37 pct. 10 år og derover.

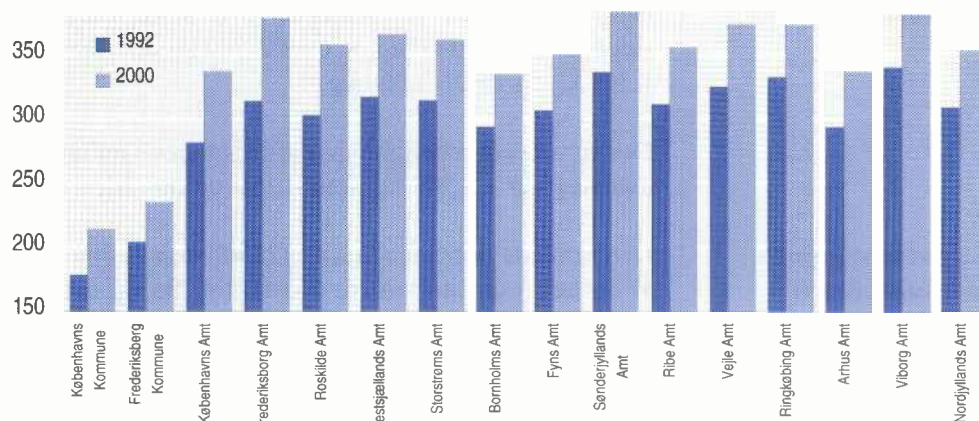
... men i 1993-94 er bestanden ældre

Der har dog været store udsving i perioden med et lavpunkt for de 0-4-årige biler omkring 1993-94. Der er på dette tidspunkt forløbet 6-7 år med et lavt antal nyregistreringer, og gruppen udgør her således kun 25 pct. af bestanden, mens gruppen af 5-9-årige udgør 39-41 pct. Gennemsnitsalderen er på dette tidspunkt ca. 8,5 år. Efter et stort antal nyregistreringer i 2. halvdel af 1990'erne er gennemsnitsalderen i 2000 faldet til 7,7 år.

Figur 2.1.3.

Personbiler pr. 1.000 indbyggere i 1992 og 2000 på amter

Antal biler
400



Uændret geografisk fordeling ...

Den indbyrdes geografiske fordeling af personbilerne på amter og landsdele er stort set uforandret fra 1992 til 2000. Forskellene på bilrådigheden kan bl.a. tilskrives demografiske forskelle områderne imellem, fx 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.

... men stigende relativ bilrådighed

Der har i perioden været en betydelig vækst i den relative bilrådighed. Hvor der i 1992 er 310 personbiler pr. 1.000 indbyggere, er der i 2000 346 biler. Det svarer til en stigning på 12 pct.

2.1.4. Busser**Stor tilgang af busser siden 1990**

Der er pr. 1. januar 2000 registreret 13.900 busser, hvilket er ca. 5.900 flere end i 1990, jf. tabel 2.1.2. Langt størstedelen af tilgangen kan tilskrives de små busser med en totalvægt indtil 5.000 kg, mens resten stammer fra de største busser. Det skal ved bedømmelsen af tallene tages i betragtning, at busbegrebet ikke har været det samme i hele perioden, idet der bl.a. i 1991 skete en omklassificering af en del store personbiler til busser.

1/3 af busserne til rutekørsel, 2/3 til turistikørsel mv.

Af de 13.900 registrerede busser i 2000 bliver de 33 pct. anvendt til rutekørsel og de øvrige til turistikørsel, herunder foreningskørsel. Det er stort set omvendt i forhold til anvendelserne i 1990.

Busser kører på diesel

87 pct. af busserne kører på diesel i 2000 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 300 busser kører på gas.

En halv mio. passagerpladser i busserne

39 pct. af busserne har 50 eller flere passagerpladser, mens 52 pct. har færre end 20 passagerpladser. Den samlede kapacitet målt ved antal passagerpladser er på 494.000 primo 2000, og det er 14 pct. eller 60.000 pladser flere end i 1990.

Ældre busser i 2000 end i 1990

Bussernes gennemsnitsalder er i 2000 7,6 år. Mens 34 pct. af busserne i 1990 er under 5 år, gælder det kun 27 pct. i 2000. Omvendt er de 5-9-årige bussers andel af bestanden vokset fra 36 pct. i 1990 til 44 pct. i 2000.

2.1.5. Varebiler**Stor stigning i antallet af varebiler ...**

Der er primo 2000 registreret 323.800 varebiler. Det er 31 pct. flere end i 1990, jf. tabel 2.1.3. Udviklingen dækker over store fremgange for varebiler med en totalvægt på 1.501-2.000 kg og over 2.500 kg og tilbagegange for vægtgrupperne under 1.501 kg og 2.001-2.500 kg.

Der er ved sammenligningen af bestandene indregnet ca. 43.400 køretøjer med en totalvægt på 3-3.500 kg, som i 1990 er klassificeret som små lastbiler.

... og stor stigning i lastekapaciteten

Den samlede lastekapacitet er 326.400 ton i 2000. Med en skønsmæssig indregning af en lastekapacitet på ca. 66.000 ton fra de ovennævnte små lastbiler i lastekapaciteten i 1990, svarer det til en stigning på ca. 36 pct.

Godt 2/3 kører på diesel

68 pct. af varebilerne kører på diesel i 2000.

Uændret gennemsnitsalder

Gennemsnitsalderen for varebiler er på 6,7 år i 2000. Det kan som ved personbilerne iagttages, at der har været en høj registreringsaktivitet sidst i 80'erne, en lav aktivitet først i 1990'erne og en høj aktivitet sidst i 1990'erne. De 0-4-årige varebiler udgør i 1990 således 54 pct. af bestanden, mens de i 1995 er nede på en andel på 34 pct. for i 2000 igen at udgøre 43 pct. af bestanden.

2.1.6. Små lastbiler

De små lastbiler er blevet lettere	Der er primo 2000 registreret 4.900 lastbiler med en totalvægt på 3.501-6.000 kg, jf. tabel 2.1.4. Denne bestand er godt 13 pct. mindre end i 1990. 60 pct. af lastbilerne har en totalvægt på 5.001-6.000 kg og 40 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.
Mindre nedgang i lastekapaciteten	De små lastbilers samlede lastekapacitet er 10.500 ton i 2000. Fraregnet en lastekapacitet på ca. 66.000 ton i lastekapaciteten i 1990 jf. ovenfor, svarer det ca. til et fald på 9 pct.
Gennemsnitsalderen er faldet med et år	Gennemsnitsalderen for de små lastbiler er 7,7 år i 2000. Fornyelsen af bestanden er stort set sket fra 1998 til 2000. I øvrigt ligner alderssammensætningen varebilerne.

2.1.7. Store lastbiler

Næsten uændret samlet bestand ...	Bestanden af store lastbiler over 6 ton totalvægt er primo 2000 på 33.300 biler. Det er 4 pct. færre end i 1990, jf. tabel 2.1.5.
... men store ændringer inden for de enkelte grupper af totalvægt	Denne moderate ændring dækker over store ændringer i antallet af lastbiler inden for de forskellige grupper af totalvægt. Køretøjerne på vejene i dag er gennemsnitligt set en del større end for 10 år siden, og det kan bl.a. henføres til, at den højeste tilladte totalvægt blev sat op ved en bekendtgørelsesændring i 1993, hvis køretøjet var forsynet med vejvenlig affjedring (luftaffjedring).
Flere 3-akslede lastbiler	Forskydningen mod større og tungere køretøjer viser sig også i andelen af køretøjer med 3 eller flere aksler, som i 2000 udgør 42 pct. af bestanden mod godt 33 pct. i 1990.
Tungere lastbiler har givet vækst i lastekapaciteten	De større og tungere køretøjer har bevirket, at der på trods af nedgangen i antallet af køretøjer er sket en stigning i den samlede lastekapacitet med 10 pct. fra 1990 til 2000, så den i dag er 308.000 ton.
Uændret fordeling på vognmands- og firmakørsel	For køretøjer over 3,5 ton, der anvendes til kørsel for fremmed regning (vognmandskørsel) eller bruges til firmakørsel, skal kørselsarten oplyses til Centralregistret for Motorkøretøjer. Fordelingen er i 2000 uændret 51 pct. til vognmandskørsel, 47 pct. til firmakørsel og resten til anden kørsel.
Ældre køretøjer i 2000 end i 1990	Lastbilernes aldersfordeling er noget anderledes i dag end for 10 år siden. Køretøjerne under 5 år udgør således kun 41 pct. af bestanden i dag mod 52 pct. i 1990. Omvendt udgør køretøjerne ældre end 9 år 33 pct. af bestanden i dag mod 20 pct. i 1990.

2.1.8. Sættevognstrækkere

Stor tilgang af sættevognstrækkere ...	Der er primo 2000 registreret 11.300 sættevognstrækkere mod 6.300 i 1990. Det svarer til en tilgang på 80 pct. 90 pct. af vognene anvendes til vognmandskørsel og resten til firmakørsel. Praktisk taget alle sættevognstrækkere er dieseldrevne, jf. tabel 2.1.6.
... samt store ændringer inden for de enkelte grupper af totalvægt	Det generelle billede er som for lastbilerne, at sættevognstrækkerne gennemsnitlig set er blevet tungere og større, jf. bemærkningerne om affjedring mv. i afsnit 2.1.7 ovenfor. For trækkerne har de større tilladte totalvægte medført, at de har kunnet tilkobles tungere sættevogne (i kraft af en større tilladt skammelbelastning).

Flere 3-akslede sættevognstrækkere

Forskydningen mod større og tungere køretøjer viser sig også i andelen af køretøjer med 3 eller flere aksler, som i 2000 udgør 36 pct. af bestanden mod godt 23 pct. i 1990.

Sættevognstrækkerne har vundet ind på lastbilerne

Sammenholdes udviklingen for lastbiler og tunge påhængsvogne med udviklingen for trækkerne og sættevognene, tegner der sig et billede af en lidt større præference i transporterhvervene for den mere fleksible transportform, som sættevognskombinationen udgør, når det drejer sig om de tunge transportere. Sættevognstrækkerne udgør i 2000 således 25 pct. af den samlede bestand af trækkere og tunge lastbiler mod 15 pct. i 1990.

Sættevognstrækkerne har en ganske lav gennemsnitsalder

Gennemsnitsalderen for sættevognstrækkerne er 3,5 år i 2000. Det store antal ny-registreringer de senere år viser sig i, at 74 pct. af bestanden er under 5 år gammel.

2.1.9. Påhængsvogne**Stor tilgang af små påhængsvogne ...**

Antallet af påhængsvogne er primo 2000 på 502.600 mod 289.400 i 1990, og det svarer til en stigning på 74 pct., jf. tabel 2.1.7. 98 pct. af tilvæksten, eller 208.600 køretøjer, er små påhængsvogne med en totalvægt på op til 2.000 kg.

... som også udgør majoriteten

Godt 96 pct. af bestanden i 2000, ca. 484.800, er påhængsvogne med en totalvægt på op til 2.000 kg ($\approx$ trailere til person- og varebiler).

Lastekapaciteten steget med 59 pct. fra 1990 til 2000

Påhængsvognenes samlede lastekapacitet er primo 2000 366.700 ton, og det er 59 pct. mere end i 1990. 51 pct. af lastekapaciteten er på påhængsvogne med indtil 2.000 kg totalvægt, mens 30 pct. er på påhængsvogne med en totalvægt på over 18.000 kg (som udgør under 1 pct. af bestanden).

Påhængsvognene er blevet ældre

Med 30 pct. af påhængsvognene under 5 år i dag mod 37 pct. i 1990, og 54 pct. over 10 år i dag mod 35 pct. i 1990, er bestanden af påhængsvogne gennemsnitlig set blevet noget ældre i de seneste 10 år.

2.1.10. Sættevogne**Stor stigning i antallet af sættevogne ...**

Antallet af sættevogne er primo 2000 på 23.600 mod 14.500 i 1990, og det svarer til en stigning på 62 pct., jf. tabel 2.1.8.

... og forskydninger i størrelsen

Gruppen af sættevogne med en totalvægt op til 36.000 kg udgør 47 pct. af bestanden i 2000 mod 89 pct. i 1990. Omvendt udgør gruppen over 38.000 kg 41 pct. af bestanden i 2000 mod 7 pct. i 1996.

Vækst i lastekapaciteten

Den samlede lastekapacitet er forøget med 81 pct. fra 1990 til 2000 til i alt 668.100 ton.

Sættevognene er blevet yngre

Med 57 pct. af sættevognene under 5 år i dag mod 43 pct. i 1990, og 22 pct. over 10 år i dag mod 34 pct. i 1990, er bestanden af sættevogne gennemsnitlig set blevet noget yngre i de seneste 10 år.

2.1.11. Traktorer**Svagt fald i antallet af traktorer**

Antallet af traktorer er primo 2000 på 120.800 mod 138.100 i 1990. 91 pct. af traktorbestanden i 2000 er ikke indregistreret, men alene godkendt til begrænset transport på offentlig vej, jf. tabel 2.1.9.

Høj gennemsnitsalder Gennemsnitsalderen for traktorerne er 16,2 år i 2000. 73 pct. af traktorerne er i dag 10 år eller derover.

2.1.12. Campingvogne

Svag stigning i antallet af campingvogne Antallet af campingvogne er primo 2000 på 106.900, og det er 17.000 eller 19 pct. flere end i 1990, jf. tabel 2.1.10.

Uændret geografisk fordeling Den geografiske fordeling af campingvognene på amter og landsdele har ikke forandret sig nævneværdig fra 1990 til 2000. 61 pct. af campingvognene hører hjemme i Jylland.

Uens geografisk fordeling af rådigheden Den gennemsnitlige relative rådighed, som i 2000 er 20,1 campingvogne pr. 1.000 indbyggere, dækker over store forskelle på campingvognenes popularitet amterne imellem. Generelt er der mere end dobbelt så mange campingvogne pr. 1.000 indbyggere vest for Storebælt som øst for Storebælt. Samtidig er der færre campingvogne i de amter, der er domineret af store byer, hvor bilrådigheden er lavest (Københavnsområdet og Århus), samt på Bornholm, hvor transportomkostningerne pr. færge ikke er ubetydelige.

Campingvognene er blevet større ... Der er fra 1990 til 2000 foregået en relativ stor forskydning mellem vægtgrupperne. Campingvognene med en totalvægt på 501-1.000 kg udgør i 2000 59 pct. af bestanden mod 80 pct. i 1990. Vægtgruppen på 1.001-1.500 kg tegner sig tilsvarende for hhv. 40 pct. og 18 pct. af bestanden.

... og en anelse ældre Alderssammensætningen i 1990 og 2000 viser, at campingvognene er blevet noget ældre i perioden. De 0-4-årige udgør 29 pct. i 1990 og 22 pct. i 2000, mens de 10-årige og ældre er vokset fra 55 pct. til 63 pct.

2.1.13. Motorcykler

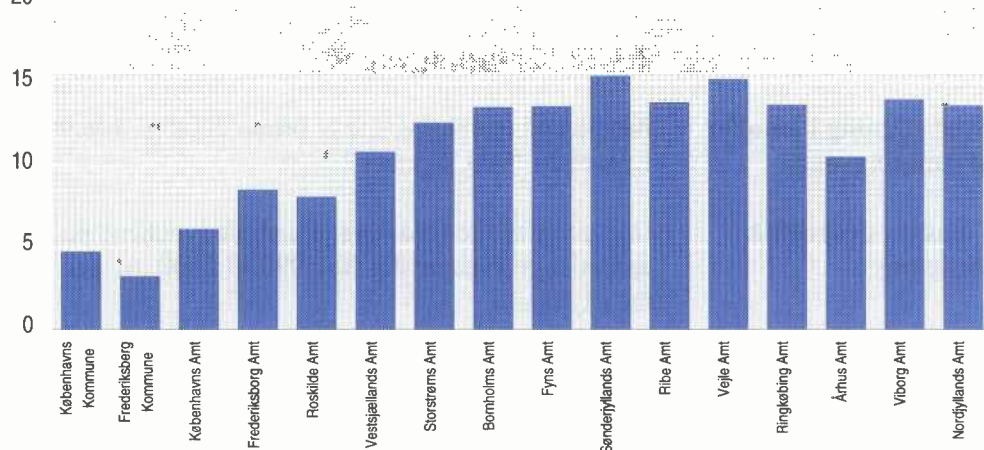
Stor stigning i antallet af motorcykler Bestanden af motorcykler er primo 2000 på 69.200 mod 43.300 i 1990, og det svarer til en tilgang på 60 pct. 69 pct. af motorcyklerne har i 2000 en egenvægt på 151-250 kg, mens 24 pct. ligger under 151 kg, jf. tabel 2.1.11.

Svag stigning i gennemsnitsalder Alderssammensætningen i 1990 og 2000 viser, at motorcyklerne er blevet noget ældre i perioden. De 0-4-årige udgør uforandret 21 pct. af bestanden, mens de 5-14-årige er faldet fra at udgøre 49 pct. i 1990 til at udgøre 24 pct. i 2000, og de 15-årige og ældre er steget til at udgøre 55 pct. af bestanden.

2.1.14. Knallert-45

Nyt køretøj på de danske 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, har frem til 2000 haft en kraftig fremgang. Bestanden er i 2000 på 57.700 køretøjer, jf. tabel 2.1.12.

Figur 2.1.4.

Knallert-45 pr. 1.000 indbyggere i 2000 på amterAntal knallert-45
20**Ikke et storbyfænomen**

Knallert-45'erne har relativt set haft mest gennemslagskraft uden for de store byer og vest for Storebælt. Der er for hele landet gennemsnitlig 10,8 knallert-45 pr. 1.000 indbyggere.

2.1.15. Familiernes bilrådighed**Indhold**

I dette afsnit beskrives i hvilket omfang familierne i Danmark har rådighed over biler til privat persontransport. Familiernes fordeling og deres bilrådighed belyses i forhold til deres bopæl, indkomst, socioøkonomisk tilhørsforhold (beskæftigelse), familieforhold, uddannelse og boligforhold jf. tabellerne 2.1.15 - 2.1.17.

Rådighedsbegrebet

Bilrådighed for en familie foreligger, 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 uden at ejeren har tilknytning til en erhvervsvirksomhed
- Et eller flere familiemedlemmer har firmabil til rådighed

To familieprofiler**Familier med høj bilrådighed**

Den højeste bilrådighed i 2000 (1999) findes blandt de familier, der er kendetegnet ved et eller flere af følgende forhold, der ofte vil være sammenhængende:

- De er bosat i den sydlige, vestlige eller nordlige del af Jylland eller på Sjælland uden for hovedstadsområdet. Ca. 6 ud af 10 familier har bil.
- De har en indkomst på over 500.000 kr. Mere end 9 ud af 10 har bil.
- De er beskæftiget som selvstændige eller som lønmodtagere over grundniveau. Mere end 7 ud af 10 har bil.
- De er en parfamilie med eller uden børn. 8 ud af 10 har bil.
- De bor i stue- eller parcelhus eller anden ejerbolig. Mere end 7 ud af 10 har bil.
- De har en kortere eller mellemlang videregående uddannelse. Mere end 7 ud af 10 har bil.

Familier med lav bilrådighed

Den laveste bilrådighed i 2000 (1999) findes blandt de familier, der er kendetegnet ved et eller flere af følgende forhold, der ofte vil være sammenhængende:

- De er bosat i hovedstadsområdet eller de store byer. Mindre end 4 ud af 10 familier har bil.
- De har en indkomst på under 100.000 kr. Ca. 1 ud af 10 har bil.
- De er uden for arbejdsstyrken. Omkring 3 ud af 10 har bil.
- De er enlige uden børn. Mindre end 3 ud af 10 har bil.
- De bor i etagebolig eller anden lejebolig. Ca. 3 ud af 10 har bil.
- De har en grundskole eller almengymnasial uddannelse. Ca. 3 ud af 10 har bil.

Hovedtræk af bilrådighedsforholdene i 1992 og 2000 (1999)

Kraftig stigning i antal familier med bilrådighed ...

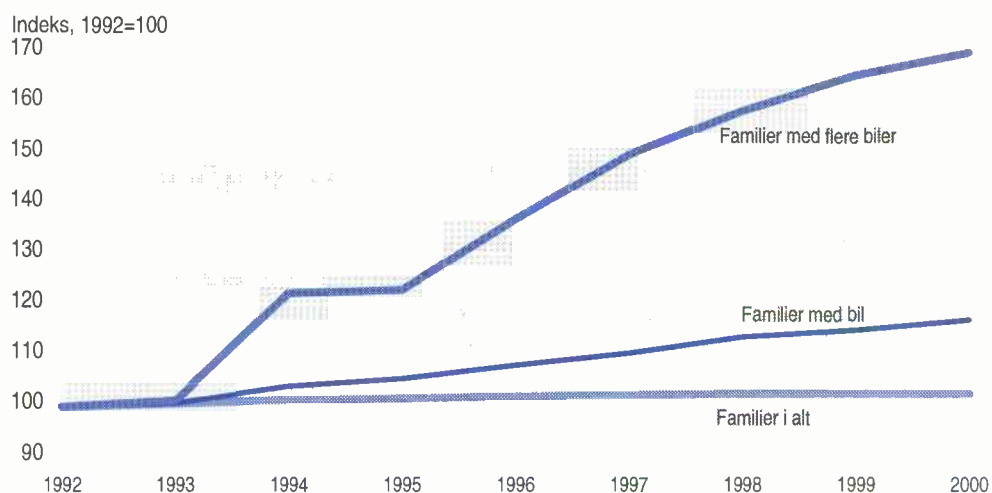
Det meget store antal nyregistreringer af person- og varebiler i løbet af 1990'erne viser sig også i en kraftig udvikling i antallet af familier med bil. Mens der i 1992 er godt 1,3 mio. familier med bil svarende til 46 pct. af alle familier, er der i 2000 lidt over 1,5 mio. familier svarende til 53 pct. af alle familier.

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

Relativt set er den kraftigste udvikling sket for familier med flere biler. Mens der i 1992 er 165.000 familier med flere biler, er der i 2000 280.000 familier med flere biler. Det svarer til, at 1 ud af 6 bilejende familier i 2000 har flere biler mod 1 ud af 8 i 1992.

Figur 2.1.5.

Udviklingen i antal familier, antal familier med bil og familier med flere biler. 1992 til 2000



Højeste bilrådighed i Jylland, men størst vækst på Østsjælland

Andelen af familier med bil er højest i den sydlige, vestlige og nordvestlige del af Jylland, men væksten har været størst i hovedstadsområdet og Frederiksborg og Roskilde Amter. Dermed er de geografiske forskelle i bilrådighed blevet mindre.

Par- og børnefamilier har den højeste bilrådighed

Der er markante forskelle i bilrådigheden imellem de forskellige familietyper. Mens godt 83 pct. af parfamilierne har bil i 2000 (75 pct. i 1992), gælder det kun 28 pct. af de enlige i 2000 (23 pct. i 1992).

Forskellene er næsten lige så store for familier med børn som for familier uden børn. Mens 79 pct. af børnefamilierne har bil i 2000 (70 pct. i 1992) gælder det kun 45 pct. af familierne uden børn (39 pct. i 1992).

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 1992 fra 13 pct. for den fjerdedel af familierne, der har de laveste indkomster (under 100.000 kr.) til over 80 pct. for den fjerdedel af familierne, der har de højeste indkomster (over 300.000 kr.). I 1999 er bilrådigheden uforandret for den laveste fjerdedel (under 125.000 kr.) mens den for den øverste fjerdedel (over 400.000 kr.) er over 90 pct.

Beskæftigede har højere bilrådighed end ikke-beskæftigede

Bilrådigheden i forhold til familiens beskæftigelse/socioøkonomiske klassificering udviser også en ret stor spredning. Uanset, at det pga. ændrede klassifikationer ikke er muligt at følge udviklingen i detaljer over perioden, fremstår der en klar skillelinie imellem de, der har beskæftigelse (og indtjening) og de, der ikke har. For de beskæftigede (selvstændige og lønmodtagere) er bilrådigheden i 1992 mellem 56 og 70 pct., mens den i 1999 er mellem 64 og 75 pct. For de ikke-beskæftigede er bilrådigheden 24 pct. i 1992 og 32 pct. i 1999.

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, og dels efter selve boligtypen. Ejerfamiliernes bilrådighed har udviklet sig fra 65 pct. i 1992 til 73 pct. i 1999, mens lejerfamiliernes har udviklet sig fra 27 pct. til 31 pct. Boligtypemæssigt har familierne i stue- og parcelhuse i 1992 en bilrådighed på 64 pct. stigende til 72 pct. i 1999. Familierne i række-, kæde- og dobbelthuse har en bilrådighed på 45 pct. i 1992 stigende til 51 pct. i 1999, mens familierne i etageboliger går fra 26 pct. i 1992 til 30 pct. i 1999.

Familier med erhvervsfaglig eller videregående uddannelse har den samme bilrådighed

Der er ikke nogen betydelig forskel på bilrådigheden i forhold til uddannelsens længde, når de erhvervsfaglige og de videregående uddannelser sammenholdes. Fra et bilrådighedsniveau på mellem 62 og 69 pct. for disse uddannelsesgrupper er niveauet i 1999 vokset til mellem 67 og 75 pct. Til forskel herfra har familierne med en grundskoleuddannelse eller med uoplyst uddannelse i hele perioden en bilrådighed på ca. 34 pct.

2.1.16. Kilder, begreber og definitioner**Motorkøretøjer**

Ved *motorkøretøjer* forstås motordrevne køretøjer, som er indrettet til person- eller godsbeholdning, og som er konstrueret til at kunne køre hurtigere end 30 km/t. Biler og motorcykler er således pr. definition motorkøretøjer. Knallert-45 er også henregnet til gruppen.

Biler og motorcykler

Til biler henregnes ud over motorkøretøjer med 4 eller flere hjul eller bæltter også 3-hjulede køretøjer, der vejer mere end 400 kg. 3-hjulede køretøjer med egenvægt på højst 400 kg betegnes som motorcykler, hvis motorens slagvolumen er på over 50 cm³.

Personbiler

Personbiler er indrettet til personbefordring af maksimalt 9 personer inklusive føreren. Foruden til privatkørsel (af såvel private som af firmaer, jf. også afsnit 5.5 nedenfor) kan personbiler anvendes til fx hyrevognskørsel, udlejningskørsel eller sygetransport. Personbiler, der er angivet anvendt til rutekørsel, er henført til busser. Personbiler, der er angivet anvendt til rustvognskørsel, er henført til varebiler.

Busser

Busser er indrettet til personbefordring af mindst 10 personer inklusive føreren. Der skelnes mellem busser til rutekørsel og turistkørsel (herunder foreningskørsel).

Vare- og lastbiler

Vare- og lastbiler er indrettet til godstransport. Disse køretøjer størrelsesgrupperes primært efter totalvægt, idet køretøjer med totalvægt til og med 3.500 kg i denne artikel betegnes som varebiler, mens tungere køretøjer er lastbiler.

	Biler til rustvognskørsel indgår under varebiler. Biler til brandsluknings- og redningskørsel er optalt separat.
Sættevognstrækkere	<i>Trækkere til sættevogne</i> henregnes til lastbilgruppen. Disse biler er specielt indrettet til kørsel med sættevogn.
Traktorer	<i>Traktorer</i> er motordrevne køretøjer, der fortrinsvis er indrettet til at trække andre køretøjer eller arbejdsredskaber, og som til forskel fra biler er konstrueret til højst at kunne køre 30 km/t. Centralregistret for Motorkøretøjer omfatter såvel registrerede traktorer som traktorer, der uden at være registrerede, er godkendt til transport på offentlig vej af bestemte redskaber og produkter mellem nøjere fastsatte positioner. En væsentlig del af den danske traktorbestand inden for landbruget er dog hverken godkendt eller registreret, og de må kun i meget begrænset omfang køre på offentlig vej. Denne gruppe er ikke omfattet af denne opgørelse.
Påhængsvogne, sættevogne og campingvogne	<i>Påhængskøretøjer</i>, som er beregnet til at blive trukket af registreringspligtige køretøjer, er selv registreringspligtige. Påhængskøretøjer kan opdeles i campingvogne, påhængsvogne og sættevogne. <i>Campingvogne</i> medtages her under påhængskøretøjer, uanset at færdselsloven betegner campingvogne som påhængsredskaber. Kombicampingvogne, der har et telt indbygget, og som fungerer som campingvogn, når dette er opslået, registreres som påhængsvogne til godsbefordring, fordi de fremtræder således i sammenklappet stand. <i>Sættevogne</i> og <i>påhængsvogne</i> er køretøjer som er specielt konstrueret til at blive trukket af motorforvogne, lastbiler eller person- og varebiler.
Knallert-45	<i>Knallert-45</i> eller registreringspligtig knallert er i teknisk forstand en knallert med et slagvolumen på maksimalt 50 cm ³ og en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km/t.
Egenvægt	Et køretøjs vægt i tom tilstand betegnes som <i>egenvægten</i> . Udstyr, der normalt medføres på køretøjet, medregnes i egenvægten. Derimod er vægten af brændstof og fører ikke medregnet.
Lasteevne	Ved køretøjets <i>lasteevne</i> forstås den tungeste last - herunder fører og brændstof - som køretøjet er godkendt til at måtte medføre.
Totalvægt	Summen af egenvægt og lasteevne udgør den <i>største tilladte totalvægt</i> , som normalt betegnes totalvægten.
Aldersberegning	Køretøjernes alder beregnes ud fra deres 1. registreringsår. Ved opgørelsen pr. 1. januar 2000, er alle køretøjer indregistreret 1. gang i 1999 sat til 0 (nul) år, mens køretøjer fra 1998 er sat til 1 år etc.
Ejerforhold	I Centralregistret for Motorkøretøjer kan der forekomme én eller flere bruger- og ejeroplysninger for det enkelte køretøj. Hvis et køretøjs ejer og bruger er den samme person eller det samme firma, forekommer der kun en brugeroplysning (idet bruger så også er ejer). Hvis ejer er forskellig fra bruger, forekommer der såvel en ejer- som en brugeroplysning. I sidstnævnte tilfælde er det ejeroplysningerne, der er lagt til grund for placeringen i sektorer i tabel 2.1.1. og den geografiske lokalisering i alle tabellerne.
Husholdninger, erhverv og geografi	Den geografiske lokalisering af køretøjerne samt placeringen af personbilerne i tabel 2.1.1. i husholdningerne og erhvervene er foregået vha. <i>ejerens</i> identifikation.

tionsnummer. Et CPR-nummer har placeret køretøjet i husholdningerne, mens et SE-nummer har placeret det i erhvervene. For en del køretøjer foreligger der ingen CPR- eller SE-nummeroplysninger, og de er derfor anført under uoplyst.

Den geografiske lokalisering af de personejede køretøjer (CPR-ejere) er foregået vha. adresseoplysningerne i Det Centrale Personregister, mens de virksomheds-ejede køretøjer (SE-ejere) er lokaliseret vha. adresseoplysningerne i Erhvervsregistret.

Beregningerne af køretøjsrådigheden pr. 1.000 indbyggere fordelt på amter for hhv. personbiler, campingvogne og knallert-45 er foretaget ud fra befolkningen i amterne pr. 1. januar de respektive opgørelsesår.

Familiebegrebet

En familie består af en eller flere personer, der bor på den samme adresse, og som er knyttet til hinanden ved bestemte relationer. Arten af relationerne er bestemmende for hvilken familietype, der er tale om.

Indkomst

Den samlede indkomst er familiens samlede indkomst før skat. I tabel 2.1.15. er fordelingen af familierne på indkomst pr. 1. januar foretaget efter den indkomst, der er indtjent i indkomståret året før (1992 dækker indkomsterne i 1991 etc.). Den samlede familieindkomst udgøres af summen af hovedindkomstarterne primærindkomst, overførselsindkomst og formueindkomst. Hertil kommer bl.a. naturalieindkomst og indkomst indtjent i udlandet.

Beskæftigelsesstatus

Familiens erhvervsmæssige kendetegn stammer fra arbejdsklassifikationsmodulet AKM. Klassifikationen beskriver den væsentligste beskæftigelse i løbet af året, og den er lig med beskæftigelsesstatus og arbejdsstilling for den voksne person, der har den højeste personindkomst.

Boligforhold

Boligtypen svarer til de kategorier, der anvendes i BBR.

Uddannelse

Familien klassificeres med den højeste af de uddannelser, der indehaves af de voksne personer i familien.

Kilder

Opgørelserne er foretaget på grundlag af årsstatusversioner af Danmarks Statistiks bilregister hvis kilderegister er Centralregistret for Motorkøretøjer.

Tabel 2.1.1.

Personbiler pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Private cars on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Personbiler i alt	1 597 969	1 611 191	1 679 007	1 738 854	1 783 098	1 817 147	1 843 254
2. Anvendelse							
Privat kørsel	1 582 829	1 590 485	1 656 372	1 714 578	1 757 256	1 789 238	1 813 315
Hyrevogne	6 233	5 726	5 816	5 891	5 889	5 936	5 969
Udlejningsvogne	5 307	6 751	7 596	8 099	8 489	9 234	9 603
Skolekørsel	2 283	1 839	1 849	1 897	1 950	2 064	2 170
Sygekørsel	1 317	1 131	1 100	1 070	1 017	987	1 015
Beboelse	...	960	1 211	1 548	2 016	2 512	3 381
Øvrige anvendelser	...	4 299	5 063	5 771	6 481	7 176	7 801
3. Drivmiddel							
Benzin	1 518 481	1 534 307	1 599 992	1 658 987	1 702 543	1 733 602	1 750 178
Diesel	75 521	76 141	78 451	79 440	80 207	83 240	92 810
Gas mv.	3 967	743	564	427	348	305	266
4. Egenvægt							
Indtil 600 kg	25 965	11 730	10 678	9 223	7 553	5 937	4 648
601- 700 kg	157 809	110 726	103 788	94 801	82 449	69 503	58 577
701- 800 kg	381 281	312 345	300 997	285 326	264 095	238 446	212 621
801- 900 kg	364 460	358 077	367 888	372 209	371 865	365 401	360 799
901-1.000 kg	313 359	349 382	363 102	373 907	377 781	370 723	362 452
1.001-1.100 kg	180 927	245 665	277 062	303 564	325 357	343 776	357 088
1.101-1.200 kg	134 544	90 110	102 376	117 870	139 337	169 941	193 466
1.201-1.300 kg		79 053	90 819	111 259	131 565	155 814	177 458
1.301-1.400 kg	28 079	26 942	31 311	35 212	41 662	49 976	61 268
1.401-1.500 kg		10 831	12 411	14 639	17 634	20 581	24 033
1.501-1.600 kg	10 147	6 247	6 904	7 331	8 274	9 353	10 570
1.601-1.700 kg		3 737	4 118	4 490	4 800	5 254	5 832
1.701-1.800 kg		2 141	2 478	2 877	3 326	3 794	4 509
1.801-1.900 kg		1 126	1 439	1 825	2 197	2 621	3 093
1.901-2.000 kg		1 033	1 250	1 487	1 890	2 284	2 642
Over 2.000 kg		2 046	2 386	2 834	3 313	3 743	4 198
5. Alder							
Under 1 år	78 184	137 538	134 111	140 452	150 642	159 544	141 753
1 år	87 437	80 616	136 261	132 809	139 216	148 747	157 948
2 år	121 210	81 458	79 433	134 624	131 001	136 662	146 416
3 år	164 042	80 432	80 819	78 689	132 795	127 964	134 555
4 år	152 788	77 384	80 409	81 506	78 844	131 281	128 017
5-9 år	453 909	579 584	507 856	431 796	398 638	392 114	449 516
10-14 år	392 454	352 992	438 589	525 588	551 407	518 227	472 622
15 år eller mere	147 945	221 187	221 529	213 390	200 555	202 608	212 427
6. Gennemsnitsalder	...	8,2	8,3	8,2	8,1	7,8	7,7
7. Ejerskab							
I husholdningerne	...	1 472 695	1 540 127	1 600 202	1 643 061	1 674 697	1 699 719
I erhvervene	...	101 438	108 687	114 304	120 639	127 406	131 510
Uoplyst	...	37 058	30 193	24 348	19 398	15 044	12 025

TRANSLATION – Rows, 1: Private cars, total. 2: Type of use. Personal use. Taxis. Hire cars. Learner's cars. Ambulance transport. Mobile homes. Other use. 3: Type of fuel. Petrol. Diesel. Gas, etc. 4: Unladen

weight. 5. Age. 6: Average age. 7: Ownership. In households. In commercial use. Not stated. 8: Address of owner. Kommune = municipality. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.1 (fortsat).

Personbiler pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Private cars on 1 January, 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
8. Ejers adresse							
Københavns Kommune	...	82 985	87 999	92 855	96 825	101 254	106 333
Frederiksberg Kommune	...	18 402	19 049	19 840	20 411	20 930	21 281
Københavns Amt	...	173 662	182 018	189 482	195 304	200 941	206 952
Frederiksborg Amt	...	112 402	118 835	124 777	130 245	134 201	138 273
Roskilde Amt	...	69 806	73 302	76 505	79 020	81 131	82 851
Vestsjællands Amt	...	92 559	96 983	100 634	103 690	105 828	108 001
Storstrøms Amt	...	81 897	85 017	87 798	90 332	92 270	93 752
Bornholms Amt	...	13 288	13 877	14 293	14 555	14 709	14 857
Fyns Amt	...	145 945	152 724	158 338	161 667	163 987	165 272
Sønderjyllands Amt	...	86 843	90 247	93 292	95 326	96 739	97 177
Ribe Amt	...	71 054	74 409	77 026	78 819	79 708	79 864
Vejle Amt	...	111 276	117 212	122 482	126 067	128 648	129 831
Ringkøbing Amt	...	91 585	95 023	97 873	99 852	101 250	101 871
Århus Amt	...	183 427	192 679	200 839	206 555	211 095	215 004
Viborg Amt	...	79 765	82 925	85 784	87 655	88 730	88 987
Nordjyllands Amt	...	153 538	160 042	166 029	170 525	173 388	174 671
Uoplyst	...	42 757	36 666	31 007	26 250	22 338	18 277

Tabel 2.1.2.

Busser pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Buses and coaches on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Busser i alt	8 031	13 614	13 669	13 786	13 779	13 911	13 909
2. Anvendelse							
Rutekørsel	4 891	4 500	4 441	4 410	4 469	4 571	4 590
Turistkørsel og anden kørsel	3 140	9 114	9 228	9 376	9 310	9 340	9 319
3. Drivmiddel							
Benzin	50	1 621	1 618	1 615	1 599	1 604	1 609
Diesel	7 978	11 983	12 044	12 161	12 120	12 122	12 038
Gas mv.	3	10	7	10	60	185	262
4. Totalvægt							
Indtil 3.000 kg	204	4 471	4 458	4 437	4 416	4 420	4 393
3.001- 5.000 kg	1 110	2 263	2 324	2 513	2 594	2 661	2 707
5.001-12.000 kg	776	763	759	744	684	646	630
12.001-14.000 kg	415	320	289	250	234	226	216
14.001-16.000 kg	2 548	1 844	1 621	1 379	1 236	1 125	968
Over 16.000 kg	2 978	3 953	4 218	4 463	4 615	4 833	4 995
5. Alder							
Under 1 år	489	1 110	577	886	665	887	745
1 år	486	2 115	1 106	574	878	670	887
2 år	577	1 575	2 104	1 112	578	879	681
3 år	662	880	1 570	2 074	1 108	575	861
4 år	541	754	883	1 557	2 048	1 012	566
5-9 år	2 865	3 323	3 413	3 536	4 331	5 741	6 115
10-14 år	2 031	2 640	2 677	2 624	2 649	2 583	2 501
15 år eller mere	380	1 217	1 339	1 423	1 522	1 564	1 553
6. Gennemsnitsalder	...	6,4	6,8	6,9	7,2	7,4	7,6
7. Antal pladser ekskl. fører							
9	1 457	3 816	3 829	3 881	3 913	3 990	4 069
10-12		1 791	1 774	1 820	1 783	1 729	1 653
13-19		1 235	1 295	1 365	1 418	1 446	1 450
20-31	495	559	553	558	525	525	528
32-49	739	773	792	755	755	741	740
50-59	5 340	1 197	1 211	1 150	1 075	1 067	1 019
60-69		1 190	1 164	1 238	1 257	1 384	1 445
70-79		2 273	2 346	2 398	2 441	2 469	2 462
Over 79		780	705	621	612	560	543
8. Kapacitet, 1.000 pladser	434	489	489	488	488	494	494
9. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	3 100	4 150	4 348	4 576	4 865	4 954
Vestsjællands Amt	...	598	634	611	573	540	538
Storstrøms Amt	...	561	608	647	625	513	450
Bornholms Amt	...	81	84	85	81	79	80
Fyns Amt	...	772	796	853	870	916	948
Sønderjyllands Amt	...	509	507	507	508	526	502
Ribe Amt	...	508	494	487	480	478	475
Vejle Amt	...	652	637	642	667	695	776
Ringkøbing Amt	...	679	709	734	715	728	736
Århus Amt	...	1 488	1 528	1 533	1 500	1 526	1 542
Viborg Amt	...	622	630	637	642	673	693
Nordjyllands Amt	...	1 234	1 174	1 230	1 222	1 281	1 306
Uoplyst	...	2 810	1 718	1 472	1 320	1 091	909

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of use. Scheduled services. Tourist coaches and others. 3: Type of fuel. Petrol. Diesel. Gas, etc. 4: Gross vehicle weight. 5: Age. 6: Average age. 7: Number of seats

(excluding driver). 8: Capacity, 1,000 seats 9: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.3. Varebiler pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Vans on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990 ¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Varebiler i alt	204 143	275 699	286 497	292 537	298 144	308 872	323 782
2. Drivmiddel							
Benzin	87 671	94 856	96 779	96 531	96 188	98 786	101 949
Diesel	112 916	180 060	189 166	195 643	201 703	209 872	221 645
Gas mv.	3 556	783	552	363	253	214	188
3. Totalvægt							
Indtil 1.000 kg	1 139	503	447	378	321	275	274
1.001-1.500 kg	40 710	35 409	33 632	31 058	29 035	29 944	34 384
1.501-2.000 kg	15 187	21 498	24 273	26 611	28 507	29 751	29 967
2.001-2.500 kg	122 855	126 789	123 851	117 253	110 309	111 038	113 389
2.501-3.000 kg	24 252	40 479	39 969	40 178	40 635	41 837	43 659
3.001-3.500 kg	...	51 021	64 325	77 059	89 337	96 027	102 109
4. Lasteevne							
Indtil 500 kg	28 070	21 822	20 862	19 307	18 444	20 085	24 752
501- 750 kg	62 372	66 705	68 093	68 005	68 334	72 376	78 109
751-1.000 kg	30 964	48 847	49 519	50 032	51 221	55 709	59 974
1.001-1.500 kg	82 625	114 930	121 346	127 503	131 843	132 187	132 595
1.501-3.000 kg	112	23 395	26 677	27 690	28 302	28 515	28 352
5. Gnsntl. lasteevne i kg	...	984	1 000	1 016	1 027	1 022	1 008
6. Samlet lastekapacitet, ton	174 544	271 155	286 627	297 238	306 303	315 701	326 435
7. Alder							
Under 1 år	14 421	20 183	25 068	26 240	29 495	28 340	31 513
1 år	14 559	19 334	19 963	24 753	25 953	29 266	28 259
2 år	26 009	18 261	19 038	19 705	24 256	25 652	28 993
3 år	30 189	18 936	17 937	18 722	19 147	23 877	25 394
4 år	25 010	17 979	18 605	17 668	18 264	18 896	23 463
5-9 år	58 022	116 635	105 698	90 928	79 435	81 720	85 343
10-14 år	30 184	48 520	64 143	79 692	86 790	83 743	79 017
15 år eller mere	5 749	15 851	16 045	14 829	14 804	17 378	21 800
8. Gennemsnitsalder	...	6,7	6,9	6,9	6,8	6,8	6,7
9. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	72 392	78 469	82 921	86 967	91 592	98 132
Vestsjællands Amt	...	17 422	18 128	18 536	18 830	18 978	19 708
Storstrøms Amt	...	15 465	16 216	16 657	16 816	16 991	17 460
Bornholms Amt	...	2 474	2 542	2 609	2 695	2 743	2 793
Fyns Amt	...	21 977	23 192	23 575	23 974	24 482	25 216
Sønderjyllands Amt	...	12 094	12 650	13 139	13 371	13 777	14 953
Ribe Amt	...	10 806	11 355	11 605	11 951	12 513	13 756
Vejle Amt	...	18 028	18 726	19 121	19 508	20 137	21 190
Ringkøbing Amt	...	14 490	14 953	15 205	15 371	15 746	16 593
Århus Amt	...	29 244	31 338	32 553	33 831	35 647	38 198
Viborg Amt	...	13 084	13 399	13 722	14 127	14 880	16 121
Nordjyllands Amt	...	23 155	24 256	24 697	25 140	26 095	27 984
Uoplyst	...	25 068	21 273	18 197	15 563	15 291	11 678

¹ Ekskl. små lastbiler med en totalvægt på 3.001-3.500 kg

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of fuel. Petrol. Diesel. Gas, etc. 3: Gross vehicle weight. 4: Load capacity. 5: Average load capacity, kg. 6: Total load capacity, tonnes. 7: Age. 8: Average age. 9: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.4.

**Lastbiler indtil 6 ton totalvægt ekskl. sættevognstrækkere pr. 1. januar.
1990 og 1995-2000**

 Lorries (excl. road tractors) with a gross vehicle weight of up to 6 tonnes on 1 January.
1990 and 1995-2000

	1990 ¹	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Små lastbiler i alt	49 061	5 081	5 023	4 808	4 760	5 055	4 899
2. Drivmiddel							
Diesel	43 725	4 923	4 875	4 674	4 641	4 930	4 785
Benzin mv.	5 336	158	148	134	119	125	114
3. Totalvægt							
3.001-3.500 kg	43 432	...	...	...	...	...	...
3.501-4.000 kg	30	28	27	22	27	24	24
4.001-5.000 kg	1 851	1 575	1 601	1 623	1 683	2 014	2 188
5.001-6.000 kg	3 748	3 478	3 395	3 163	3 050	3 017	2 687
4. Lasteevne							
Indtil 1.000 kg	2 760	135	128	151	147	151	168
1.001-1.500 kg	18 559	687	735	731	711	741	658
1.501-2.000 kg	23 754	1 222	1 216	1 201	1 217	1 401	1 370
2.001-3.000 kg	3 345	2 445	2 368	2 211	2 150	2 210	2 187
Over 3.000 kg	643	592	576	514	535	552	516
5. Samlet lastekapacitet, ton	77 640	11 182	10 970	10 369	10 289	10 858	10 520
6. Alder							
Under 1 år	3 156	276	288	326	399	688	498
1 år	3 539	222	274	279	325	397	662
2 år	5 365	245	253	274	272	328	411
3 år	6 347	334	255	253	274	264	317
4 år	5 779	239	328	264	253	273	250
5-9 år	13 539	2 005	1 699	1 404	1 228	1 136	1 051
10-14 år	9 519	1 042	1 121	1 269	1 305	1 269	1 026
15 år eller mere	1 817	718	805	739	704	700	684
7. Gennemsnitsalder	...	8,6	8,7	8,7	8,6	8,0	7,7
8. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	1 520	1 549	1 555	1 627	1 813	1 795
Vestsjællands Amt	...	279	286	275	259	259	249
Storstrøms Amt	...	227	228	223	215	213	196
Bornholms Amt	...	23	25	26	24	25	27
Fyns Amt	...	310	327	329	321	330	329
Sønderjyllands Amt	...	176	183	172	185	198	216
Ribe Amt	...	179	175	168	157	164	161
Vejle Amt	...	332	379	349	335	350	356
Ringkøbing Amt	...	218	221	203	202	217	221
Århus Amt	...	486	454	467	492	526	497
Viborg Amt	...	186	205	184	193	212	213
Nordjyllands Amt	...	435	422	396	378	411	411
Uoplyst	...	710	569	461	372	337	228

¹ Inkl. små lastbiler med en totalvægt på 3.001-3.500 kg

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of fuel. Diesel. Petrol, etc. 3: Gross vehicle weight. 4: Load capacity. 5: Total load capacity, tonnes. 6: Age. 7: Average age. 8: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.5. Lastbiler over 6 ton totalvægt ekskl. sættevognstrækkere pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Lorries (excl. road tractors) with a gross vehicle weight of more than 6 tonnes on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Store lastbiler i alt	34 543	32 568	32 826	32 919	33 107	33 209	33 321
2. Type							
Tankvogn	3 002	2 524	2 459	2 406	2 345	2 296	2 241
Lukket kassevogn	9 314	8 638	8 659	8 549	8 522	8 578	8 436
Veksellad/container	1 221	4 363	4 851	5 285	5 665	5 948	6 276
Tippelad	...	6 456	6 409	6 355	6 268	6 277	6 265
Køleanlæg	...	1 961	1 933	1 865	1 849	1 859	1 798
Presenning	5 228	5 235	5 125	5 025	4 903	4 749	4 619
Åbent lad mv.	15 778	13 768	13 627	13 422	13 229	12 980	12 857
Andre opbygninger	...	2 686	2 731	2 798	2 921	3 004	3 124
3. Anvendelse							
Vognmandskørsel	17 298	16 707	16 767	16 809	16 806	17 039	17 244
Firmakørsel	16 316	15 158	15 394	15 435	15 627	15 516	15 452
Uoplyst anvendelse	929	703	665	675	674	654	625
4. Aksler							
2 aksler	22 981	20 330	20 221	19 926	19 811	19 525	19 336
3 eller flere aksler	11 562	12 238	12 605	12 993	13 296	13 684	13 985
5. Totalvægt							
6.001-10.000 kg	5 282	4 438	4 426	4 337	4 223	4 203	4 259
10.001-12.000 kg	3 083	2 490	2 887	3 123	3 208	3 256	3 263
12.001-15.000 kg	6 669	5 335	4 638	4 115	3 786	3 446	3 128
15.001-17.000 kg	} 8 056	5 722	5 483	5 038	4 608	4 103	3 601
17.001-18.000 kg		2 356	2 803	3 325	3 987	4 516	5 078
18.001-22.000 kg	1 553	865	675	509	377	304	231
22.001-24.000 kg	9 423	10 199	9 967	9 596	8 967	8 295	7 634
24.001-26.000 kg	} 477	355	932	1 642	2 505	3 403	4 163
Over 26.000 kg		808	1 015	1 234	1 446	1 683	1 964
6. Lasteevne							
Indtil 4.000 kg	4 688	4 104	4 172	4 142	4 097	4 136	4 205
4.001- 6.000 kg	6 488	5 499	5 455	5 476	5 358	5 222	5 083
6.001- 8.000 kg	7 432	6 562	6 287	5 935	5 814	5 577	5 338
8.001-10.000 kg	5 478	5 031	5 129	5 125	5 201	5 243	5 301
10.001-12.000 kg	3 750	3 666	3 625	3 541	3 470	3 372	3 272
12.001-14.000 kg	5 495	5 715	5 590	5 505	5 358	5 219	5 095
14.001-16.000 kg	} 1 212	1 224	1 517	1 875	2 206	2 597	2 938
Over 16.000 kg		767	1 051	1 320	1 603	1 843	2 089
7. Samlet lastekapacitet, ton	280 522	278 492	284 799	290 490	296 986	302 580	308 010
6.001-10.000 kg totalvægt	...	15 198	15 088	14 764	14 283	14 152	14 324
10.001-15.000 kg totalvægt	...	46 772	44 345	42 004	40 203	38 056	35 903
15.001-17.000 kg totalvægt	...	43 670	41 794	38 331	35 048	31 035	27 177
17.001-18.000 kg totalvægt	...	19 496	23 398	27 845	33 512	38 066	42 952
18.001-23.000 kg totalvægt	...	25 663	20 227	15 639	11 719	9 177	6 766
23.001-24.000 kg totalvægt	...	108 660	108 858	106 888	101 260	94 520	87 962
24.001-26.000 kg totalvægt	...	5 269	13 721	23 932	36 292	48 933	59 482
Over 26.000 kg totalvægt	...	13 764	17 368	21 087	24 669	28 641	33 443

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of body. Tanker. With closed box. Swap-body/container. Dump body. Refrigerated. Box with cover. Ordinary open box, etc. Other. 3: Type of use. Transport for hire or reward. Transport on own account. Not stated. 4: Number of axles.

5: Gross vehicle weight. 6: Load capacity. 7: Total load capacity, tonnes. 8: Age. 9: Average age. 10: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated. Fortsat = continued.

Tabel 2.1.5 (fortsat).

**Lastbiler over 6 ton totalvægt ekskl. sættevognstrækkere pr. 1. januar.
1990 og 1995-2000**

Lorries (excl. road tractors) with a gross vehicle weight of more than 6 tonnes on 1 January.
1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
8. Alder							
Under 1 år	2 545	1 893	2 606	2 778	2 842	2 820	2 887
1 år	2 999	1 509	1 893	2 586	2 755	2 822	2 850
2 år	3 920	1 924	1 535	1 902	2 574	2 778	2 817
3 år	4 632	2 087	1 946	1 525	1 904	2 547	2 757
4 år	3 743	2 290	2 119	1 982	1 537	1 894	2 479
5-9 år	9 884	14 981	13 741	11 664	10 205	8 978	8 483
10-14 år	5 792	5 460	6 537	8 165	9 045	9 117	8 550
15 år eller mere	1 028	2 424	2 449	2 317	2 245	2 253	2 498
9. Gennemsnitsalder	...	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,1
10. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	7 412	7 728	8 271	8 945	9 506	9 851
Vestsjællands Amt	...	1 578	1 650	1 715	1 683	1 712	1 770
Storstrøms Amt	...	1 273	1 317	1 329	1 310	1 300	1 307
Bornholms Amt	...	177	204	209	215	211	229
Fyns Amt	...	2 139	2 367	2 422	2 503	2 627	2 625
Sønderjyllands Amt	...	1 446	1 428	1 472	1 476	1 471	1 462
Ribe Amt	...	1 295	1 366	1 385	1 397	1 387	1 400
Vejle Amt	...	2 394	2 488	2 451	2 444	2 334	2 285
Ringkøbing Amt	...	1 767	1 816	1 824	1 842	1 799	1 852
Århus Amt	...	3 741	3 822	3 903	3 883	3 858	4 035
Viborg Amt	...	1 523	1 553	1 549	1 608	1 610	1 634
Nordjyllands Amt	...	2 373	2 504	2 618	2 672	2 690	2 717
Uoplyst	...	5 450	4 583	3 771	3 129	2 704	2 154

Tabel 2.1.6. Sættevognstrækkere pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Road tractors on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Sættevognstrækkere i alt	6 258	8 684	9 412	9 633	9 961	10 497	11 256
2. Anvendelse							
Vognmandskørsel	5 408	7 743	8 432	8 632	8 930	9 409	10 118
Firmakørsel	831	930	972	992	1 022	1 078	1 117
Uoplyst	19	11	8	9	9	10	21
3. Drivmiddel							
Benzin	3	24	23	21	18	13	11
Diesel	6 254	8 658	9 386	9 609	9 941	10 482	11 242
Andet	1	2	3	3	2	2	3
4. Aksler							
2 aksler	4 788	6 341	6 732	6 729	6 782	7 004	7 182
3 eller flere	1 470	2 343	2 680	2 904	3 179	3 493	4 074
5. Totalvægt							
Indtil 15.000 kg	254	185	167	145	141	125	106
15.001-17.000 kg	4 595	3 773	2 838	1 926	1 390	1 023	769
17.001-18.000 kg		2 386	3 730	4 663	5 258	5 856	6 298
18.001-20.000 kg	64	35	24	14	11	7	6
20.001-22.000 kg	142	68	58	48	47	37	27
22.001-23.000 kg	1 165	192	166	142	109	80	65
23.001-24.000 kg		1 780	1 763	1 657	1 508	1 323	1 361
24.001-26.000 kg	38	197	582	940	1 388	1 922	2 469
Over 26.000 kg		68	84	98	109	124	155
6. Alder							
Under 1 år	850	1 209	1 963	1 738	1 614	2 105	1 990
1 år	758	702	1 186	1 881	1 713	1 569	2 068
2 år	875	1 153	663	1 135	1 828	1 613	1 501
3 år	964	1 140	1 063	580	979	1 573	1 448
4 år	779	844	1 014	891	474	796	1 376
5-9 år	1 537	2 878	2 670	2 527	2 397	1 946	1 981
10-14 år	450	579	697	750	850	783	772
15 år eller mere	45	179	156	131	106	112	120
7. Gennemsnitsalder	...	4,4	4,0	3,8	3,8	3,5	3,5
8. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	1 477	1 687	1 928	2 197	2 596	2 968
Vestsjællands Amt	...	336	379	404	402	387	412
Storstrøms Amt	...	263	304	299	278	271	293
Bornholms Amt	...	45	56	56	55	55	57
Fyns Amt	...	313	379	421	449	465	490
Sønderjyllands Amt	...	954	934	890	919	948	905
Ribe Amt	...	640	748	777	720	740	776
Vejle Amt	...	630	657	670	712	755	808
Ringkøbing Amt	...	578	632	625	649	654	704
Århus Amt	...	1 137	1 274	1 285	1 325	1 335	1 509
Viborg Amt	...	695	742	771	771	757	775
Nordjyllands Amt	...	948	1 044	1 052	1 099	1 112	1 252
Uoplyst	...	668	576	455	385	422	307

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of use. Transport for hire or reward. Transport on own account. Not stated. 3: Type of fuel. Petrol.

Diesel. Other. 4: Number of axles. 5: Gross vehicle weight. 6: Age. 7: Average age. 8: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.7.

Påhængsvogne pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Trailers on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Påhængsvogne i alt	289 432	366 437	390 094	415 829	443 528	473 334	502 616
2. Type							
Tankvogne	...	767	834	894	918	931	942
Kasseopbygning	...	3 235	4 153	5 042	6 195	7 494	8 687
Veksellad/container	...	1 419	1 576	1 683	1 775	1 925	2 016
Tippelad	...	6 978	7 522	8 197	9 006	9 973	11 044
Køleanlæg	...	652	651	637	622	613	585
Kassevogn med presenning	...	3 170	3 167	3 156	3 124	3 109	3 081
Åbent lad mv.	...	67 467	83 561	105 654	129 698	156 203	182 234
Anden opbygning	...	292 533	298 864	301 350	303 614	305 316	307 298
3. Aksler							
Indtil 2 aksler	286 415	363 227	386 764	412 425	439 983	469 612	498 753
3 eller flere	3 017	3 210	3 330	3 404	3 545	3 722	3 863
4. Totalvægt							
Indtil 500 kg	229 208	289 679	308 145	327 363	347 786	368 981	389 270
501- 1.000 kg	28 425	37 216	39 869	43 862	47 943	53 186	58 539
1.001- 2.000 kg	18 529	25 448	27 475	29 487	31 952	34 409	36 982
2.001- 5.000 kg	1 980	2 052	2 274	2 631	3 226	3 911	4 847
5.001-10.000 kg	2 452	2 289	2 255	2 204	2 158	2 095	2 045
10.001-12.000 kg	735	743	734	725	696	701	675
12.001-14.000 kg	444	506	541	557	564	594	588
14.001-16.000 kg	2 188	1 811	1 768	1 681	1 616	1 539	1 424
16.001-18.000 kg	} 2 740	1 199	1 236	1 269	1 300	1 356	1 423
18.001-20.000 kg		2 387	2 571	2 735	2 830	2 915	3 015
20.001-24.000 kg	} 2 731	3 098	3 199	3 268	3 380	3 555	3 716
Over 24.000 kg		9	27	47	77	92	92
5. Lasteevne							
Indtil 1.000 kg	271 731	345 558	367 570	391 597	416 850	443 862	470 121
1.001- 1.500 kg	} 7 424	6 293	7 301	8 415	10 046	11 774	13 567
1.501- 2.000 kg		1 044	1 343	1 642	2 051	2 543	3 165
2.001- 3.000 kg		996	1 064	1 228	1 514	1 869	2 374
3.001- 5.000 kg		1 447	1 404	1 356	1 310	1 268	1 216
5.001-10.000 kg	2 969	2 901	2 908	2 855	2 812	2 797	2 702
10.001-12.000 kg	1 865	1 650	1 615	1 570	1 503	1 458	1 400
12.001-14.000 kg	1 274	1 512	1 601	1 657	1 722	1 793	1 829
14.001-16.000 kg	1 736	2 046	2 127	2 242	2 291	2 331	2 428
16.001-18.000 kg	1 854	2 253	2 359	2 429	2 507	2 633	2 725
18.001-20.000 kg	570	727	772	788	845	908	992
Over 20.000 kg	9	10	30	50	77	98	97
6. Samlet lastekapacitet, ton	230 487	277 871	294 021	310 055	327 698	347 666	366 705
Indtil 2.000 kg totalvægt	...	126 495	137 002	148 680	161 412	175 152	188 633
2.001-10.000 kg totalvægt	...	17 720	17 964	18 399	19 416	20 539	22 242
10.001-15.000 kg totalvægt	...	12 390	12 701	12 889	12 739	13 113	12 764
15.001-16.000 kg totalvægt	...	18 011	17 466	16 432	15 715	14 824	13 721
16.001-18.000 kg totalvægt	...	15 248	15 728	16 226	16 683	17 449	18 341
18.001-20.000 kg totalvægt	...	34 839	37 581	39 938	41 327	42 579	44 043
Over 20.000 kg totalvægt	...	53 169	55 579	57 490	60 406	64 010	66 961

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of body. Tanker. With closed box. Swap-body/container. Dump body. Refrigerated. Box with cover. Ordinary open box, etc. Other. 3: Number of axles. 4: Gross vehicle

weight. 5: Load capacity. 6: Total load capacity, tonnes. 7: Age. 8: Average age. 9: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated. Fortsat = continued.

Tabel 2.1.7 (fortsat).

Påhængsvogne pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Trailers on 1 January, 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
7. Alder							
Under 1 år	17 473	23 711	25 751	28 338	30 637	32 977	32 934
1 år	18 453	16 030	23 657	25 708	28 278	30 618	32 996
2 år	21 161	15 727	16 009	23 622	25 639	28 222	30 539
3 år	26 319	14 850	15 711	15 982	23 593	25 599	28 188
4 år	23 934	14 777	14 837	15 690	15 964	23 536	25 539
5-9 år	81 716	105 930	96 736	85 387	80 082	77 758	83 996
10-14 år	60 177	80 249	90 377	102 472	107 445	108 085	103 348
15 år eller mere	40 199	95 163	107 016	118 630	131 890	146 539	165 076
8. Gennemsnitsalder	...	10,3	10,5	10,7	10,8	11,0	11,1
9. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	44 993	49 498	54 229	59 095	64 567	70 481
Vestsjællands Amt	...	17 602	19 376	21 356	23 497	25 806	28 305
Storstrøms Amt	...	17 298	18 877	20 695	22 616	24 671	26 918
Bornholms Amt	...	3 075	3 310	3 582	3 827	4 068	4 283
Fyns Amt	...	29 405	32 128	35 182	38 493	42 110	45 372
Sønderjyllands Amt	...	22 660	24 508	26 587	28 788	30 890	32 857
Ribe Amt	...	16 683	18 126	19 575	21 146	22 565	24 128
Vejle Amt	...	24 832	27 084	29 366	31 887	34 532	37 102
Ringkøbing Amt	...	25 683	27 359	29 134	30 950	32 922	34 864
Århus Amt	...	36 026	38 855	42 035	45 276	48 688	51 973
Viborg Amt	...	21 975	23 429	25 096	26 723	28 571	30 419
Nordjyllands Amt	...	36 565	39 228	42 212	45 393	48 956	52 214
Uoplyst	...	69 640	68 316	66 780	65 837	64 988	63 700

Tabel 2.1.8.

Sættevogne pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Semi-trailers on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Sættevogne i alt	14 541	17 779	19 104	20 701	21 222	23 211	23 594
2. Aksler							
Indtil 2 aksler	4 715	548	701	879	1 006	1 254	1 535
3 eller flere	9 826	17 231	18 403	19 822	20 216	21 957	22 059
3. Totalvægt							
Indtil 24.000 kg	899	742	720	718	730	812	905
24.001-30.000 kg	2 473	1 746	1 658	1 535	1 435	1 391	1 387
30.001-34.000 kg	4 618	3 571	3 414	3 173	2 744	2 452	2 186
34.001-35.000 kg	4 949	2 286	2 185	1 997	1 698	1 455	1 308
35.001-36.000 kg		6 149	6 372	6 482	6 466	6 289	5 381
36.001-38.000 kg	620	1 009	1 514	1 951	2 073	2 321	2 664
38.001-39.000 kg	982	1 313	2 000	3 366	4 285	6 211	6 911
39.001-40.000 kg		838	1 074	1 292	1 577	2 026	2 527
Over 40.000 kg		125	167	187	214	254	325
4. Lasteevne							
Indtil 20.000 kg	1 480	1 097	1 025	978	971	1 038	1 152
20.001-24.000 kg	2 213	1 498	1 449	1 385	1 294	1 272	1 216
24.001-25.000 kg	3 287	1 003	979	911	806	767	704
25.001-26.000 kg		1 823	1 838	1 765	1 589	1 492	1 348
26.001-27.000 kg	3 769	2 852	2 846	2 671	2 406	2 110	1 684
27.001-28.000 kg		2 757	2 820	2 723	2 449	2 159	1 850
28.001-29.000 kg	2 521	2 811	2 984	3 177	3 389	3 715	3 384
29.001-30.000 kg		1 453	1 532	1 784	1 933	2 267	2 407
Over 30.000 kg	1 271	2 485	3 631	5 307	6 385	8 391	9 849
5. Samlet lastekapacitet, ton	369 558	472 427	514 673	566 900	587 757	651 567	668 139
6. Alder							
Under 1 år	1 370	1 459	2 320	2 503	2 195	3 881	2 578
1 år	1 214	1 631	1 472	2 408	2 503	2 184	3 809
2 år	1 278	1 472	1 571	1 660	2 380	2 588	2 161
3 år	1 246	1 698	1 418	1 583	1 656	2 332	2 708
4 år	1 143	1 552	1 667	1 370	1 534	1 591	2 194
5-9 år	3 413	5 025	5 574	5 950	5 654	5 364	4 918
10-14 år	2 945	2 071	2 096	2 276	2 450	2 560	2 575
15 år eller mere	1 932	2 871	2 986	2 951	2 850	2 711	2 651
7. Gennemsnitsalder	...	7,2	7,0	6,8	6,7	6,2	6,1
8. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	4 646	5 091	6 082	6 273	7 507	4 866
Vestsjællands Amt	...	383	433	517	564	595	630
Storstrøms Amt	...	345	316	291	305	327	332
Bornholms Amt	...	93	108	111	113	111	123
Fyns Amt	...	362	410	473	521	518	576
Sønderjyllands Amt	...	2 043	2 580	3 250	3 716	4 459	4 543
Ribe Amt	...	882	1 250	1 143	1 141	1 236	1 323
Vejle Amt	...	648	708	825	921	1 033	1 140
Ringkøbing Amt	...	580	700	712	781	816	865
Århus Amt	...	3 256	3 259	3 329	3 263	3 251	5 997
Viborg Amt	...	435	483	493	541	578	629
Nordjyllands Amt	...	1 042	1 164	1 207	1 325	1 386	1 478
Uoplyst	...	3 064	2 602	2 268	1 758	1 394	1 092

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Number of axles. 3: Gross vehicle weight. 4: Load capacity. 5: Total load capacity, tonnes. 6: Age. 7: Average age. 8: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.9.

Traktorer pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Agricultural and other non road tractors on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Traktorer i alt	138 145	127 624	125 895	124 782	123 809	122 291	120 779
2. Art							
Registrerede	8 413	9 389	9 681	10 216	10 669	10 952	11 586
Godkendte	129 732	118 235	116 214	114 566	113 140	111 339	109 193
3. Egenvægt							
Indtil 1.300 kg	...	3 230	3 168	3 137	3 113	3 056	3 096
1.301-1.500 kg	...	6 081	5 595	5 207	4 793	4 469	4 183
1.501-1.800 kg	...	6 288	5 841	5 476	5 073	4 764	4 487
1.801-1.900 kg	...	3 552	3 345	3 143	2 967	2 764	2 610
1.901-2.000 kg	...	2 626	2 436	2 265	2 162	2 017	1 881
2.001-3.000 kg	...	43 521	41 142	38 937	36 867	34 997	33 064
3.001-4.000 kg	...	35 044	34 879	34 542	34 125	33 713	33 178
4.001-5.000 kg	...	18 265	19 105	19 955	20 490	20 980	21 268
5.001-6.000 kg	...	5 776	6 819	8 042	9 494	10 277	11 163
6.001-7.000 kg	...	2 395	2 496	2 779	3 117	3 410	3 689
Over 7.000 kg	...	846	1 069	1 299	1 608	1 844	2 160
4. Alder							
Under 1 år	...	2 603	3 647	4 031	4 192	3 319	3 317
1 år	...	1 657	2 705	3 770	4 077	4 221	3 381
2 år	...	2 651	1 718	2 747	3 803	4 079	4 253
3 år	...	3 206	2 681	1 754	2 760	3 803	4 126
4 år	...	3 885	3 229	2 716	1 783	2 748	3 793
5-9 år	...	25 941	22 585	19 228	17 472	15 405	14 180
10-14 år	...	21 454	24 441	27 463	27 251	25 622	23 851
15 år eller mere	...	66 227	64 889	63 073	62 471	63 094	63 878
5. Gennemsnitsalder	...	15,1	15,4	15,6	15,7	16,0	16,2
6. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	5 682	5 910	6 194	6 372	6 610	6 881
Vestsjællands Amt	...	7 747	7 797	7 904	7 939	7 920	7 913
Storstrøms Amt	...	8 433	8 450	8 477	8 596	8 529	8 457
Bornholms Amt	...	1 889	1 907	1 901	1 919	1 908	1 869
Fyns Amt	...	9 846	9 967	10 124	10 342	10 448	10 450
Sønderjyllands Amt	...	8 840	8 985	9 116	9 265	9 252	9 289
Ribe Amt	...	6 249	6 360	6 508	6 567	6 612	6 627
Vejle Amt	...	7 062	7 125	7 234	7 377	7 426	7 482
Ringkøbing Amt	...	10 095	10 133	10 227	10 217	10 156	10 107
Århus Amt	...	9 764	9 832	10 032	10 191	10 199	10 169
Viborg Amt	...	9 528	9 616	9 715	9 823	9 940	9 950
Nordjyllands Amt	...	12 877	12 996	13 152	13 285	13 317	13 346
Uoplyst	...	29 612	26 817	24 198	21 916	19 974	18 239

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type. Registered. Authorised. 3: Unladen weight. 4: Age. 7: Average age. 8: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.10.

Campingvogne og campingbiler pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Caravans and mobile homes on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Campingvogne i alt	89 894	95 831	97 592	99 931	102 302	104 852	106 935
2. Totalvægt							
Indtil 500 kg	683	494	474	454	440	409	390
501-1.000 kg	72 177	69 761	68 586	67 359	65 992	64 516	62 718
1.001-1.500 kg	16 628	25 184	28 047	31 549	35 184	39 101	42 850
Over 1.500 kg	406	392	485	569	686	826	977
3. Alder							
Under 1 år	4 486	3 566	4 173	4 592	4 646	5 128	5 212
1 år	5 085	3 047	3 517	4 086	4 532	4 582	5 021
2 år	5 930	3 323	3 017	3 489	4 029	4 461	4 469
3 år	5 801	3 779	3 301	2 989	3 427	4 013	4 388
4 år	4 456	3 923	3 745	3 282	2 977	3 408	3 950
5-9 år	14 309	24 288	23 791	21 909	19 550	17 668	16 848
10-14 år	22 170	13 282	14 685	17 780	20 900	22 924	23 398
15 år eller mere	27 657	40 623	41 363	41 804	42 241	42 668	43 649
4. Gennemsnitsalder	...	12,5	12,8	13,0	13,2	13,3	13,4
5. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	15 040	15 152	15 494	15 850	16 404	16 972
Vestsjællands Amt	...	4 952	5 187	5 326	5 542	5 720	5 878
Storstrøms Amt	...	3 946	4 027	4 118	4 265	4 423	4 563
Bornholms Amt	...	546	540	553	544	550	551
Fyns Amt	...	9 465	9 722	10 078	10 406	10 740	10 978
Sønderjyllands Amt	...	5 226	5 390	5 646	5 807	5 963	6 145
Ribe Amt	...	5 284	5 542	5 732	5 990	6 186	6 276
Vejle Amt	...	8 376	8 649	8 955	9 284	9 469	9 650
Ringkøbing Amt	...	8 299	8 577	8 825	9 058	9 305	9 500
Århus Amt	...	11 752	12 062	12 522	12 792	13 107	13 339
Viborg Amt	...	6 395	6 518	6 736	6 928	7 118	7 334
Nordjyllands Amt	...	10 975	11 347	11 719	12 066	12 477	12 773
Uoplyst	...	5 575	4 879	4 227	3 770	3 390	2 976
6. Campingbiler i alt¹	...	960	1 211	1 548	2 016	2 512	3 381

¹ Er indregnet i personbilerne ("Beboelse") i tabel 2.1.1.

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Gross vehicle weight. 3: Age. 4: Average age. 5: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated. 6: Mobile homes, total.

Tabel 2.1.11.

Motorcykler pr. 1. januar. 1990 og 1995-2000

Motorcycles on 1 January. 1990 and 1995-2000

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Motorcykler i alt	43 255	49 270	51 974	55 607	59 889	64 013	69 231
2. Drivmiddel							
Benzin	41 971 ¹	48 301	51 103	54 865	59 264	63 477	68 780
El	1 284	961	862	733	609	518	431
Andet	...	8	9	9	16	18	20
3. Egenvægt							
Indtil 100 kg	3 186	3 152	3 393	3 993	4 221	4 486	4 727
101-150 kg	9 144	10 563	11 056	11 294	11 566	11 611	11 807
151-200 kg	15 648	17 645	18 833	20 245	22 354	24 228	26 716
201-250 kg	12 439	14 633	15 349	16 499	17 871	19 408	21 209
251-300 kg	} 2 838	2 906	2 947	3 101	3 289	3 613	3 983
Over 300 kg		371	396	475	588	667	789
4. Alder							
Under 1 år	1 020	1 776	2 078	2 762	2 989	3 152	3 990
1 år	2 121	1 458	1 723	2 010	2 683	2 901	3 059
2 år	1 837	1 096	1 477	1 728	2 039	2 662	2 914
3 år	1 864	1 514	1 141	1 529	1 778	2 060	2 647
4 år	2 121	1 436	1 555	1 203	1 583	1 784	2 066
5-9 år	10 817	7 994	7 492	7 366	6 916	7 045	7 817
10-14 år	10 504	10 133	10 451	10 721	10 851	9 981	8 958
15 år eller mere	12 971	23 863	26 057	28 288	31 050	34 428	37 780
5. Gennemsnitsalder	...	17,9	18,4	18,6	18,8	19,0	19,0
6. Ejers adresse							
Hovedstadsregionen	...	14 464	802 15 266	16 280	17 327	18 436	5194 19 654
Vestsjællands Amt	...	2 931	194 3 125	3 319	3 528	3 762	4 067
Storstrøms Amt	...	2 389	103 2 492	2 540	2 741	2 864	3 080
Bornholms Amt	...	567	28 595	616	636	671	124 691
Fyns Amt	...	4 822	233 5 055	5 472	5 931	6 231	1894 6 716
Sønderjyllands Amt	...	2 471	216 2 687	2 962	3 351	3 711	1645 4 116
Ribe Amt	...	2 036	190 2 226	2 359	2 537	2 697	2 999
Vejle Amt	...	3 229	175 3 404	3 750	4 160	4 523	4 934
Ringkøbing Amt	...	2 313	174 2 487	2 741	3 095	3 342	3 649
Århus Amt	...	6 217	393 6 610	7 036	7 486	7 969	2 393 8 610
Viborg Amt	...	2 318	65 2 413	2 580	2 828	3 173	3 541
Nordjyllands Amt	...	4 119	108 4 308	4 709	5 094	5 505	6 078
Uoplyst	...	1 394	-88 1 306	1 243	1 175	1 129	1 096

¹ Inkl. andet drivmiddel.

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of fuel. Petrol, Electricity. Other. 3: Unladen weight. 4: Age. 7: Average age. 8: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.12.

Knallert-45 pr. 1. januar. 1995-2000

Mopeds with maximum speed below 45 km/h on 1 January. 1995-2000

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Knallert-45 i alt	751	6 040	18 243	33 986	48 107	57 707
2. Drivmiddel						
Benzin	751	6 040	18 243	33 981	48 074	57 673
El	-	-	-	4	30	31
Andet	-	-	-	1	3	3
3. Egenvægt						
Indtil 100 kg	751	6 040	18 243	33 982	47 958	57 251
101-150 kg	-	-	-	4	149	456
151-200 kg	-	-	-	-	-	-
201-250 kg	-	-	-	-	-	-
251-300 kg	-	-	-	-	-	-
Over 300 kg	-	-	-	-	-	-
4. Alder						
Under 1 år	751	5 334	12 392	16 318	15 307	11 601
1 år	-	706	5 161	11 988	15 656	14 522
2 år	-	-	690	5 006	11 655	15 110
3 år	-	-	-	674	4 855	11 262
4 år	-	-	-	-	634	4 623
5-9 år	-	-	-	-	-	589
10-14 år	-	-	-	-	-	-
15 år eller mere	-	-	-	-	-	-
5. Gennemsnitsalder	0,0	0,1	0,4	0,7	1,2	1,7
6. Ejers adresse						
Hovedstadsregionen	171	1 232	3 785	6 721	9 389	11 350
Vestsjællands Amt	32	293	896	1 774	2 614	3 192
Storstrøms Amt	41	296	875	1 768	2 617	3 258
Bornholms Amt	14	95	218	355	498	600
Fyns Amt	61	604	2 052	3 895	5 498	6 408
Sønderjyllands Amt	64	454	1 316	2 501	3 323	3 903
Ribe Amt	48	432	1 142	2 042	2 673	3 093
Vejle Amt	48	482	1 523	2 929	4 330	5 280
Ringkøbing Amt	62	402	1 236	2 247	3 112	3 722
Århus Amt	99	743	2 136	3 876	5 463	6 681
Viborg Amt	50	364	1 027	1 819	2 692	3 268
Nordjyllands Amt	57	610	1 969	3 941	5 706	6 736
Uoplyst	4	33	68	118	192	216

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of fuel. Petrol. Electricity. Other. 3: Unladen weight. 4: Age. 5: Average age. 6: Address of owner. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.13.

Nyregistreringer efter køretøjets art. 1990 og 1994-1999

Registration of new vehicles by type. 1990 and 1994-1999

	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. I alt	104 216	163 852	165 863	174 447	188 324	198 051	182 135
2. Personbiler	80 837	138 973	135 245	142 175	152 869	162 704	144 216
3. Busser	786	1 105	584	879	666	887	750
4. Varebiler i alt	19 046	20 245	25 073	26 388	29 671	28 682	31 640
Indtil 2.000 kg	3 501	3 780	3 897	3 828	3 331	2 262	1 620
2.001-3.000 kg	12 738	6 039	4 885	5 387	8 903	15 490	19 106
3.001-3.500 kg	2 807	10 426	16 291	17 173	17 437	10 930	10 914
5. Lastbiler i alt	3 547	3 529	4 961	5 005	5 118	5 778	5 529
3.501- 6.000 kg	252	275	283	322	402	690	506
6.001-10.000 kg	251	153	202	150	139	168	205
10.001-12.000 kg	165	112	201	250	226	218	221
12.001-15.000 kg	395	241	187	160	170	162	152
15.001-18.000 kg	1 328	1 571	2 335	2 173	2 161	2 336	2 086
Over 18.000 kg	1 156	1 177	1 753	1 950	2 020	2 204	2 359
6. Påhængs- og sættevogne	17 171	25 193	27 808	30 867	32 872	36 898	35 505
7. Campingvogne	4 254	3 652	4 285	4 690	4 733	5 211	5 309
8. Traktorer	3 779	2 602	3 544	4 023	4 188	3 310	3 315
9. Motorcykler	1 704	2 013	2 240	2 989	3 238	3 372	4 202
10. Knallert-45	•	761	5 399	12 598	16 703	15 770	11 992

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Private cars. 3: Buses. 4: Delivery and sales vans, total. 5: Lorries, total. 6: Semi-trailers and trailers. 7: Caravans. 8: Tractors. 9: Motorcycles. 10: Mopeds with maximum speed below 45 km/h.

Tabel 2.1.14.

Nyregistrerede personbiler efter ejers adresse. 1992 og 1994-1999

Registration of new vehicles by address of owner. 1992 and 1994-1999

	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Ejers adresse							
Københavns Kommune	7 607	12 267	11 844	12 249	12 771	14 909	14 820
Frederiksberg Kommune	963	1 848	1 662	1 905	1 751	1 910	1 806
Københavns Amt	10 859	18 991	18 789	20 286	20 274	22 470	21 845
Frederiksborg Amt	7 260	11 851	11 994	13 065	13 719	14 138	13 231
Roskilde Amt	3 607	6 756	6 344	7 113	7 237	7 585	6 462
Vestsjællands Amt	4 112	7 352	6 865	7 398	7 780	7 932	7 181
Storstrøms Amt	3 856	6 658	6 252	6 671	7 119	7 201	6 494
Bornholms Amt	361	729	768	810	864	893	753
Fyns Amt	5 737	10 937	10 077	10 842	11 514	11 408	9 724
Sønderjyllands Amt	3 783	6 647	6 367	6 590	6 995	7 379	5 790
Ribe Amt	2 823	5 193	4 961	4 965	5 437	5 669	4 863
Vejle Amt	4 449	8 678	8 352	8 636	9 328	9 616	8 726
Ringkøbing Amt	3 767	6 829	6 191	6 457	6 955	7 137	6 482
Århus Amt	8 058	14 794	14 042	15 745	16 287	18 417	17 579
Viborg Amt	2 699	5 176	4 827	5 006	5 373	5 685	5 005
Nordjyllands Amt	6 025	11 068	10 478	11 451	12 847	12 991	11 007
Uoplyst	8 552	3 199	5 432	2 986	6 618	7 364	2 448

TRANSLATION – Rows, 1: Address of owner. Kommune = municipality. Amt = county. Uoplyst = not stated.

Tabel 2.1.15.

Familiernes bilrådighed efter bopæl og familietype pr. 1. januar 2000

Families' holding of cars by county of domicile and type of family on 1 January 2000

	Familier					
	I alt	Pct.	Uden bil	Med bil		
	1	2	3	I alt 4	1 bil 5	Flere biler 6
1. Familier i hele landet	2 885 417	•	1 362 573	1 522 844	1 242 722	280 122
				pct.		
2. Familier i pct.	•	100,0	47,2	52,8	43,1	9,7
3. Bopæl						
Københavns Kommune	325 735	11,3	75,5	24,5 -	22,2	2,2
Frederiksberg Kommune	58 803	2,0	66,5	33,5	30,1	3,4
Københavns Amt	330 669	11,5	50,5	49,5 -	40,4	9,0
Frederiksborg Amt	188 712	6,5	41,2	58,8	44,9	13,9 -
Roskilde Amt	118 407	4,1	40,9	59,1	45,8	13,3 -
Vestsjællands Amt	156 108	5,4	41,2	58,8	47,1	11,7 -
Storstrøms Amt	140 604	4,9	42,4	57,6	47,1	10,5 -
Bornholms Amt	23 653	0,8	44,3	55,7 -	47,8	7,9
Fyns Amt	253 702	8,8	44,1	55,9	45,9	9,9
Sønderjyllands Amt	129 852	4,5	36,5	63,5 -	51,9 -	11,6 -
Ribe Amt	114 510	4,0	39,9	60,1	49,4	10,7 -
Vejle Amt	181 132	6,3	39,9	60,1	47,8	12,2 -
Ringkøbing Amt	138 594	4,8	37,4	62,6	51,8	10,7 -
Århus Amt	344 227	11,9	47,9	52,1 -	42,4	9,8
Viborg Amt	119 797	4,2	36,8	63,2 -	51,3	11,9 -
Nordjyllands Amt	260 912	9,0	42,7	57,3	47,0	10,3 -
4. Familietype						
Enlige uden børn	1 436 974	49,8	73,7	26,3	24,5	1,8
Enlige med børn	118 560	4,1	57,2	42,8	37,2	5,6
Par uden børn	784 958	27,2	19,6	80,4	63,8	16,5
Par med børn	529 597	18,4	12,5	87,5	65,2	22,3
Ikke hjemmeboende børn	15 328	0,5	99,3	0,7	0,7	0,0
Enlige i alt	1 555 534	53,9	72,5	27,5	25,5	2,1
Parfamilier i alt	1 314 555	45,6	16,8	83,2	64,4	18,8
Familier uden børn i alt	2 221 932	77,0	54,6	45,4	38,4	7,0
Familier med børn i alt	648 157	22,5	20,7	79,3	60,1	19,2

TRANSLATION – Columns, 1-6: Families. 1: Total. 2: Per cent. 3: No car. 4-6: With car. 4: Total. 5: One car. 6: Several cars. - Rows, 1: Denmark, total. 2: Total as a percentage. 3: Municipality and county of domicile. 4: Type of family. Single persons without children. Single

persons with children. Couples without children. Couples with children. Children not living at home. Single persons, total. Couples, total. Families without children, total. Families with children, total.

Tabel 2.1.16.

Familiernes bilrådighed efter socioøkonomiske forhold pr. 1. januar 1999

Families' holding of cars by socio-economic status on 1 January 1999

	Familier					
	I alt	Pct.	Uden bil	Med bil		
	1	2	3	I alt 4	1 bil 5	Flere biler 6
1. Familier i hele landet	2 886 203	•	1 389 890	1 496 313	1 223 590	272 723
2. Familier i pct.	•	100,0	48,2	51,8	42,4	9,4
3. Samlet indkomst						
Under 100.000 kr.	363 989	12,6	89,9	10,1	9,2	0,9
100.000-199.999 kr.	933 966	32,4	71,2	28,8	26,7	2,0
200.000-299.999 kr.	547 972	19,0	44,1	55,9	50,1	5,8
300.000-499.999 kr.	687 192	23,8	16,9	83,1	66,9	16,2
500.000 kr. og derover	337 649	11,7	7,3	92,7	61,0	31,6
Uoplyst indkomst	15 435	0,5	98,5	1,5	1,4	0,1
4. Beskæftigelse						
Selvstændige i alt	164 091	5,7	24,9	75,1	57,1	18,0
Med ansatte	59 318	2,1	17,7	82,3	59,8	22,5
Uden ansatte	103 367	3,6	29,1	70,9	55,3	15,5
Lønmodtagere i alt	1 589 810	55,1	36,3	63,7	50,1	13,6
Topledere	62 321	2,2	8,7	91,3	54,2	37,1
På højeste niveau	231 306	8,0	24,6	75,4	57,4	18,0
På mellemniveau	250 302	8,7	28,2	71,8	54,4	17,4
På grundniveau	772 434	26,8	39,7	60,3	49,3	11,0
Lønmodtagere i øvrigt	169 758	5,9	43,1	56,9	47,7	9,2
Uden nærmere angivelse	103 689	3,6	61,4	38,6	31,5	7,1
Arbejdsløse	60 838	2,1	59,8	40,2	34,8	5,4
Uden for arbejdsstyrken	1 066 480	37,0	68,6	31,4	29,2	2,2
Uddannelsessøgende	136 645	4,7	95,2	4,8	4,4	0,4
Pensionister i alt	775 727	26,9	61,4	38,6	36,0	2,6
Førtidspensionister	173 309	6,0	70,7	29,3	26,5	2,8
Folkepensionister	505 038	17,5	64,4	35,6	33,9	1,7
Efterlønsmodtagere mv	97 380	3,4	29,3	70,7	64,0	6,7
Øvrige uden for arbejdsstyrken	154 108	5,3	81,0	19,0	16,9	2,1
Uoplyst socioøkon. gruppe	4 984	0,2	98,8	1,2	1,2	0,0
5. Boligform						
Ejerbolig	1 444 941	50,1	27,3	72,7	56,9	15,9
Lejerbolig	1 441 262	49,9	69,1	30,9	27,9	3,0

TRANSLATION – Columns, 1-6: Families. 1: Total. 2: Per cent. 3: No car. 4-6: With car. 4: Total. 5: One car. 6: Several cars. - Rows, 1: Denmark, total. 2: Total as a percentage. 3: Total income. 4: Employment. Self-employed, total. With employees. Without employees. Employees, total. Top managers. Employees, higher level. Employees, medium

level. Employees, basic level. Other employees. Employees, not further specified. Unemployed persons. Not in labour force. Receiving education. Pensioners, total. Non old-age pensioners. Old age pensioners. Early retirement, etc. Others, not economically active. Socio-economic group not stated. 5: Form of tenure. Owner. Tenant.

Tabel 2.1.17. Familiernes bilrådighed efter familieken­detegn pr. 1. januar. 1992, 1996 og 2000

Families' holding of cars by type of family on 1 January. 1992, 1996 and 2000

	1992			1996			2000 ¹		
	I alt		Med bil	I alt		Med bil	I alt		Med bil
	Andel af		For-	Andel af		For-	Andel af		For-
	i alt		deling	i alt		deling	i alt		deling
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Familier i hele landet	2 815 723	1 301 167		• 2 869 899	1 406 186		• 2 885 417	1 522 844	•
	pct.								
2. Familier i pct.	100,0	46,2	100,0	100,0	49,9	100,0	100,0	52,8	100,0
3. Bopæl									
Hovedstadsområdet	24,9	30,9	16,6	24,7	33,2	16,7	24,8	36,8	17,3
Øst for Storebælt i øvrigt	21,7	51,0	23,9	21,7	54,3	24,1	21,7	58,5	24,1
Fyn	8,9	49,8	9,6	8,9	52,4	9,5	8,8	55,9	9,3
Syd- og Vestjylland	13,4	55,3	16,0	13,4	58,3	15,9	13,3	62,1	15,6
Østjylland	17,9	48,0	18,6	18,2	50,8	18,8	18,2	54,9	18,9
Nordjylland	13,2	53,2	15,2	13,2	55,7	15,0	13,2	59,1	14,8
4. Samlet indkomst¹									
Under 100.000 kr.	27,0	12,6	7,4	15,8	10,6	3,4	12,6	10,1	2,5
100.000-199.999 kr.	30,7	38,2	25,4	34,5	30,1	21,2	32,4	28,8	18,0
200.000-299.999 kr.	18,2	65,7	25,9	18,6	58,8	22,3	19,0	55,9	20,5
300.000-399.999 kr.	14,0	80,3	24,3	14,5	80,6	23,8	12,9	78,7	19,7
400.000-499.999 kr.	5,7	82,6	10,2	8,9	87,5	15,8	10,9	88,4	18,5
500.000 kr. og derover	3,9	80,6	6,7	7,2	91,5	13,4	11,7	92,7	20,9
Uoplyst indkomst	0,5	1,7	0,0	0,6	1,5	0,0	0,5	1,5	0,0
5. Beskæftigelse¹									
Selvstændige i alt	7,6	70,2	11,5	6,3	72,9	9,4	5,7	75,1	8,2
Lønmodtagere i alt	58,3	56,0	70,7	57,1	59,6	69,6	55,1	63,7	67,7
Øvrige	34,1	24,1	17,8	36,6	28,3	21,1	39,2	31,8	24,0
6. Familietype									
Enlige	54,2	22,5	26,4	54,5	24,4	27,2	53,9	27,5	28,1
Parfamilier	45,3	75,1	73,6	45,0	79,3	72,8	45,6	83,2	71,9
Familier uden børn	76,4	39,2	64,7	77,0	42,2	66,3	77,0	45,4	66,2
Familier med børn	23,1	70,4	35,3	22,5	73,4	33,6	22,5	79,3	33,8
7. Boligtype¹									
Stue- og parcelhuse	48,6	64,0	67,2	47,7	68,5	66,7	47,2	71,9	65,5
Række-, kæde- og dobbelthuse	11,2	45,5	11,0	11,7	48,2	11,5	11,9	51,2	11,7
Etageboliger	35,0	26,1	19,8	35,5	27,4	19,8	35,8	30,0	20,7
Kollegieboliger, andre boliger og uoplyst	5,2	17,6	2,0	5,1	18,4	1,9	5,1	21,3	2,1
8. Uddannelse¹									
Grundskole	47,3	33,5	34,3	43,1	33,1	29,1	40,3	34,1	26,5
Almengymnasial	6,8	17,1	2,5	7,2	17,8	2,6	7,4	20,3	2,9
Erhvervsfaglig	29,7	62,2	39,9	31,1	66,1	42,0	32,0	68,7	42,4
Videregående	16,2	66,2	23,2	18,5	69,4	26,3	20,2	72,1	28,2

¹ Oplysningerne for indkomst, beskæftigelse, boligtype og uddannelse i søjle 7, 8 og 9 er pr. 1. januar 1999 (indkomståret 1998).

TRANSLATION – Columns, 1, 4 and 7: Total. 2, 3, 5, 6, 8 and 9: With car. 2, 5 and 8: Share of total. 3, 6 and 9: Distribution. - Rows, 1: Families in Denmark. 2: Total as a percentage. 3: Domicile. Metropolitan area. Other, east of the Great Belt. Funen. South and West of Jutland. East of

Jutland. North of Jutland. 4: Total income. 5: Employment. Self-employed. Employees. Others. 6: Type of family. Single persons. Couples. Families without children. Families with children. 7: Type of dwelling. Detached houses. Non-detached houses. Apartment houses. Others and not stated. 8: Education. Basic school. General upper secondary education. Vocational education. Higher education.

2.2. Togbestanden

2.2.1. Struktur og udvikling

Flere togsæt men færre siddepladser

Der er de sidste 10 år sket en udvidelse i bestanden af DSB's togsæt. Der er især i perioden 1990-1993 sket en udvidelse i antallet af IC3-tog og i perioden 1993-1995 i IR4-tog. Samtidigt er der sket en reduktion i antallet af traditionelle personvogne. Resultatet har været, at der i 1999 er 6 pct. færre siddepladser sammenlignet med 1990. For S-togene er der dog sket en udvidelse af kapaciteten fra 38.272 siddepladser i 1990 til 41.512 i 1999, en stigning på 8,5 pct.

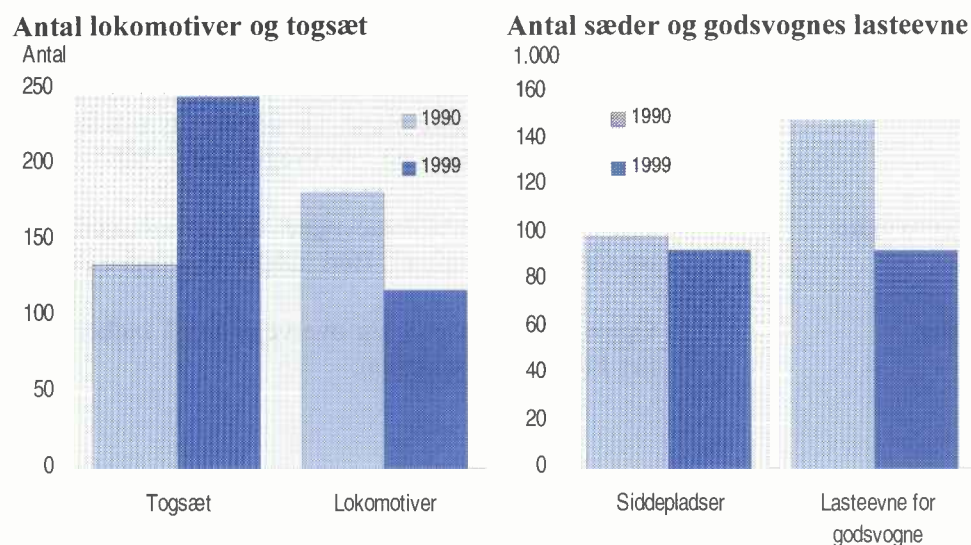
Antallet af godsvogne tilhørende DSB er gået tilbage fra 4.670 vogne i 1990 til 2.450 i 1999. Lastekapaciteten er i samme periode reduceret med 37 pct.

I samme periode er der sket en reduktion i antallet af diesellokomotiver på knap 45 pct., fra 172 i 1990 til 95 i 1999. Samtidig er antallet af el-lokomotiver øget fra 10 i 1990 til 22 i 1999. Det betyder, at bestanden af lokomotiver i 1999 var på 117 lokomotiver.

6 pct. flere siddepladser ved privatbanerne

Privatbanerne har fra 1996 investeret i hele togsæt og havde i 1998 15. Mens antallet af siddepladser er reduceret hos DSB, er antallet af siddepladser hos privatbanerne steget med 6 pct., således at der i 1998 var 9.921 siddepladser. Det er dog stadig kun en tiendedel af hvad DSB har.

Figur 2.2.1.



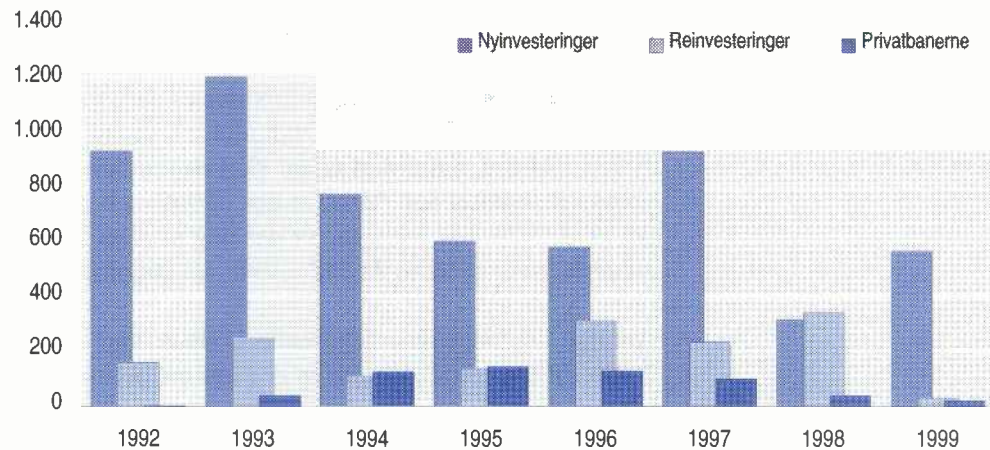
Faldende investeringer i rullende materiel

DSB har i perioden 1990-1999 i 1990-priser investeret 8,1 mia. kr. i rullende materiel. Investeringerne toppede i 1993, med 1,2 mia. kr. i 1990-priser. Den største del gik til nyinvesteringer, som udgjorde 83 pct. af de samlede investeringer i rullende materiel. I slutningen af perioden er der investeret mindre i det rullende materiel og i 1999 var investeringerne i det rullende materiel faldet med 50 pct. sammenlignet med året 1993.

Figur 2.2.2.

Investeringer i rullende materiel 1992-1999, 1990-priser

Mio. kr.

**2.2.2. Kilder og metode****Rullende materiel**

Det rullende materiel udgøres af lokomotiver, togsæt og jernbanevogne i øvrigt.

Lokomotiver

Lokomotiver er køretøjer, der har en motoreffekt på mindst 110 kW, og som er beregnet til at trække eller skubbe jernbanevogne. Lokomotiver kan være rangerlokomotiver eller strækningslokomotiver.

Togsæt

Togsæt er enheder, som består af to eller flere sammenhængende vogne, der som oftest ikke kan køre alene. De udgøres typisk af S-tog, elektrificerede regionaltog (ER), IC3 diesel tog og motorregionaltog (MR).

Personvogne

Personvogne er jernbanevogne, der hovedsageligt er indrettet til persontransport, og som ikke har motor. Heri indgår ikke vogne i togsæt.

Kilder

Opgørelserne baserer sig overvejende på indberetninger fra DSB og Privatbanernes Fællesrepræsentation.

Tabel 2.2.1.

DSB's rullende materiel pr. 1. januar. 1990-1999

DSB's rolling stock on 1 January. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	antal									
1. Togsæt i alt	134	164	184	198	204	234	238	240	245	245
Lyntog, prototype	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
IC3	23	53	75	85	85	85	89	89	92	92
IR4	-	-	-	4	10	40	40	42	44	44
MR	97	97	97	97	97	97	97	97	97	97
ML/FL-vogne	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
2. Diesellokomotiver i alt	172	162	151	135	132	126	121	101	95	95
MZ	61	61	61	61	61	61	61	50	47	47
MY	50	50	45	37	34	28	23	14	11	11
ME	37	37	37	37	37	27	37	37	37	37
MX	24	14	8	-	-	-	-	-	-	-
3. El-lokomotiver i alt	10	10	14	22	22	22	22	22	22	22
4. S-tog vogne i alt	598	598	598	598	582	582	574	574	574	566
Nye togsæt (vogne)	-	-	-	-	-	-	20	32	32	48
5. Rangerlokomotiver/ traktorer i alt	146	140	139	133	129	129	118	85	91	83
6. Personvogne i alt	703	697	672	594	584	525	477	307	287	264
Heraf sovevogne	17	17	17	17	17	17	17	3	2	2
Heraf liggevogne	25	25	25	26	26	23	17	7	17	17
7. Godsvogne i alt	4 670	4 793	4 803	4 453	4 200	3 925	3 791	3 428	3 108	2 450
8. Tilhørende DSB i alt	4 299	4 452	4 482	4 147	3 880	3 630	3 585	3 192	2 869	2 259
Lukkede vogne	2 776	2 676	2 668	2 371	...	...	1 929	1 715	1 408	803
Åbne vogne	1 523	1 776	1 814	1 776	...	...	1 626	1 477	1 461	1 456
Privatejede i alt	371	341	321	306	320	295	236	236	239	191
9. Siddepladser i alt	98 693	102 443	103 398	100 510	100 050	102 311	100 959	92 344	92 688	93 169
Lyntog, prototype	456	456	-	-	-	-	-	-	-	-
IC3	3 174	7 314	10 350	11 730	11 730	11 730	12 282	12 282	12 696	12 696
IR4	-	-	-	810	2 024	8 096	8 096	8 501	8 501	8 501
MR	11 252	11 252	11 252	11 252	11 252	11 252	11 252	10 864	10 864	10 864
ML/FL-vogne	656	656	656	656	656	656	656	600	600	600
Personvogne	42 965	42 575	40 950	35 815	35 165	31 525	28 795	20 125	20 055	18 448
S-tog	38 272	38 272	38 272	38 272	37 248	37 248	38 416	39 424	39 424	41 512
Sove- og liggevogne	1 918	1 918	1 918	1 975	1 975	1 804	1 462	548	548	548
	1.000 ton									
10. Lasteevne for godsvogne	148,1	153,9	152,3	144,1	...	...	...	111,3	105,3	92,8
11. Tilhørende DSB i alt	136,5	142,7	143,0	134,0	...	...	118,6	103,9	97,8	87,5
Lukkede vogne	74,9	72,2	71,6	62,7	...	...	50,1	47,2	38,6	24,1
Åbne vogne	61,6	70,5	70,1	71,3	...	...	68,5	64,1	66,7	63,4
Privatejede i alt	11,6	11,2	10,6	10,1	...	...	...	7,4	7,5	5,3

TRANSLATION – Rows, 1: Multiple train units, total. High speed trains, prototype. IC3. IR4. MR. ML/MF carriages. 2: Diesel locomotives, total. 3: Electric locomotives, total. 4: Metropolitan S-train carriages total. New units, carriages. 5: Tractive vehicles, total. 6: Passenger carriages. Of which sleeping cars. Of which couchette coaches. 7: Goods wagons, total. 8: Railway-owned wagons, total. Covered wagons. High sided and flat

wagons. Privately owned wagons. 9: Number of seats, total. High speed trains, prototype. IC3. IR4. MR. ML/MF carriages. Passenger carriages. Metropolitan S-trains. Sleeping cars and couchette coaches. 10: Carrying capacity of wagons, total. 11: Railway-owned wagons, total. Covered wagons. High sided and flat wagons. Privately owned wagons. Antal = number.

Tabel 2.2.2. Privatbanernes rullende materiel pr. 1. januar. 1990-1999

Private railways' rolling stock on 1 January. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	antal									
1. Hele togsæt	-	-	-	-	-	-	1	14	15	17
2. Motorvogne for togsæt	68	68	68	68	68	68	68	66	67	62
3. Styrevogne for togsæt	58	58	58	58	58	56	58	57	55	55
4. Mellemvogne for togsæt	20	20	20	20	20	20	20	19	21	21
5. Øvrige motorvogne	11	13	13	12	12	12	7	8	4	9
6. Personvogne	31	31	31	37	34	28	16	13	14	9
7. Diesellokomotiver	30	32	33	30	31	30	26	27	25	25
8. Rangerlokomotiver/traktorer	18	18	18	18	19	18	14	10	10	14
9. Godsvogne	48	48	45	46	44	31	8	12	11	38
10. Siddepladser i alt	9 400	9 500	9 500	9 750	9 600	9 200	8 517	9 829	9 921	10 082

TRANSLATION – Rows, 1: Multiple train units. 2: Motorcoaches. 3: Driving trailers. 4: Intermediate coaches. 5: Other motorcoaches. 6: Passenger carriages. 7: Diesel locomotives. 8: Tractive vehicles. 9: Goods wagons. 10: Number of seats, total. Antal = number.

Tabel 2.2.3. Jernbanernes investeringer i rullende materiel. 1990-1999

Railway companies' investments in rolling stock. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	årets priser, mio. kr.									
1. DSB i alt	1 208	958	1 022	1 271	768	602	723	941	520	713
2. Nyinvesteringer i alt	...	...	873	1 052	673	491	471	752	251	676
Heraf IC3	...	...	675	377	2	50	101	41	71	-
Heraf nye S-tog	...	...	157	6	53	55	212	159	8	593
Heraf Øresundstog	-	-	-	-	-	-	-	12	152	50
Heraf EG lokomotiver	-	-	-	-	-	-	-	150	12	33
3. Reinvesteringer i alt	...	...	149	219	95	111	253	189	270	37
4. Privatbanerne i alt	2	-	2	36	108	117	104	80	32	26
	1990-priser, mio. kr.									
5. DSB i alt	1 208	933	975	1 196	711	547	644	820	446	600
6. Nyinvesteringer i alt	...	...	833	990	623	446	419	655	216	568
Heraf IC3	...	...	644	355	2	45	90	36	61	-
Heraf nye S-tog	...	...	150	6	49	50	189	139	7	499
Heraf Øresundstog	-	-	-	-	-	-	-	10	131	42
Heraf EG lokomotiver	-	-	-	-	-	-	-	131	10	28
7. Reinvesteringer i alt	...	...	142	206	88	101	225	165	232	31
8. Privatbanerne i alt	2	-	2	34	100	106	93	70	27	22

¹ Inkl. strækningen Hillerød-Helsingør (Lille Nord).

TRANSLATION – Rows, 1 and 5: DSB, total. 2 and 6: New investments, total. Of which IC3. Of which new metropolitan S-trains. Of which Øresund trains. Of which EG locomotives. 3 and 7: Reinvestments, total. 4 and 8: Private railways, total. Årets priser, mio. kr. = current prices, DKKm. 1990-priser, mio. kr. = 1990 prices, DKKm.

2.3. Skibsbestanden

2.3.1. Udviklingen i skibsbestanden

Stigende tonnage efter oprettelsen af DIS

5,7 mio. BT i 2000

Efter oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) i slutningen af 1988 har der igen været tilgang af tonnage til den danskregistrerede skibsbestand. I 1997 nåede den danske tonnage sit hidtil største niveau på knap 6 mio. BT. 1. januar 2000 var den danskregistrerede skibstonnage på lidt over 5,7 mio. BT. 1 pct. af tonnagen er hjemmehørende i Grønland.

92 pct. i DIS

92 pct. af de danske skibes bruttotonnage var pr. 1. januar 2000 registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).

Faldende tonnage i danske tankskibe

Som følge af frasalg af supertankerne i 1990'erne er tankskibstonnagen reduceret med en tredjedel fra 1,7 mio. BT i 1990 til 1,1 mio. i 2000. Derimod har der været en lille tilvækst i de øvrige tankskibes tonnage. Primo 2000 udgjorde tankskibenes samlede tonnage 20 pct. af den danske skibstonnage mod 36 pct. i 1990.

**Øget tonnage i tørlastskibe ...
... især i containerskibe**

Tørlastskibene havde primo 2000 en samlet tonnage på 3,9 mio. BT svarende til 68 pct. af den samlede danske skibstonnage. Det er 53 pct. mere end i 1990. Tilgangen er især fremkommet ved en forøgelse af flåden af containerskibe, som i januar 2000 havde en samlet tonnage på næsten 2,8 mio. BT, svarende til knap halvdelen af den danskflagede skibstonnage.

Færre færger efter Storebæltsforbindelsen

Antallet af færger og passagerskibe er reduceret med en sjettedel i 1999 som følge af åbningen af den faste forbindelse over Storebælt. I januar 2000 var der 135 færger og passagerskibe mod 162 året før. 10 færger/passagerskibe var hurtigfærger, dvs. skibe, der er bygget af lette materialer og som kan skyde en høj fart på mere end 25 knob/t.

Antal fiskerfartøjer er næsten halveret

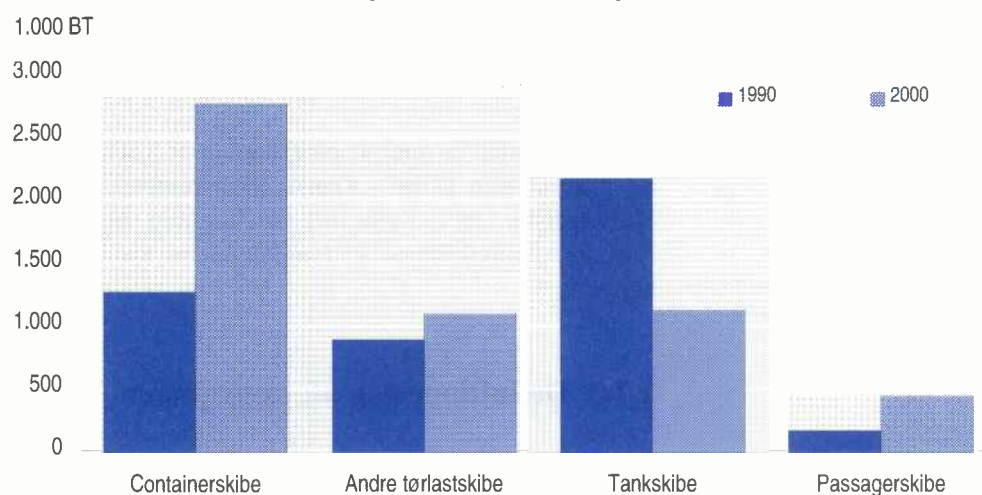
Som resultat af kvoteringen af fangstmængderne er antallet af fiskerfartøjer på mindst 20 BT næsten halveret inden for de sidste 10 år, så de primo 2000 kun udgjorde 39 pct. af skibsbestanden mod 50 pct. i 1990.

95 pct. i handelsflåden

Handelsflåden, der opgøres som privatejede lastskibe og passagerskibe på over 100 BT, var 1. januar 2000 på 5,4 mio. BT, svarende til 95 pct. af den samlede skibstonnage.

Figur 2.3.1.

Handelsflådens bruttotonnage 1. januar. 1990 og 2000



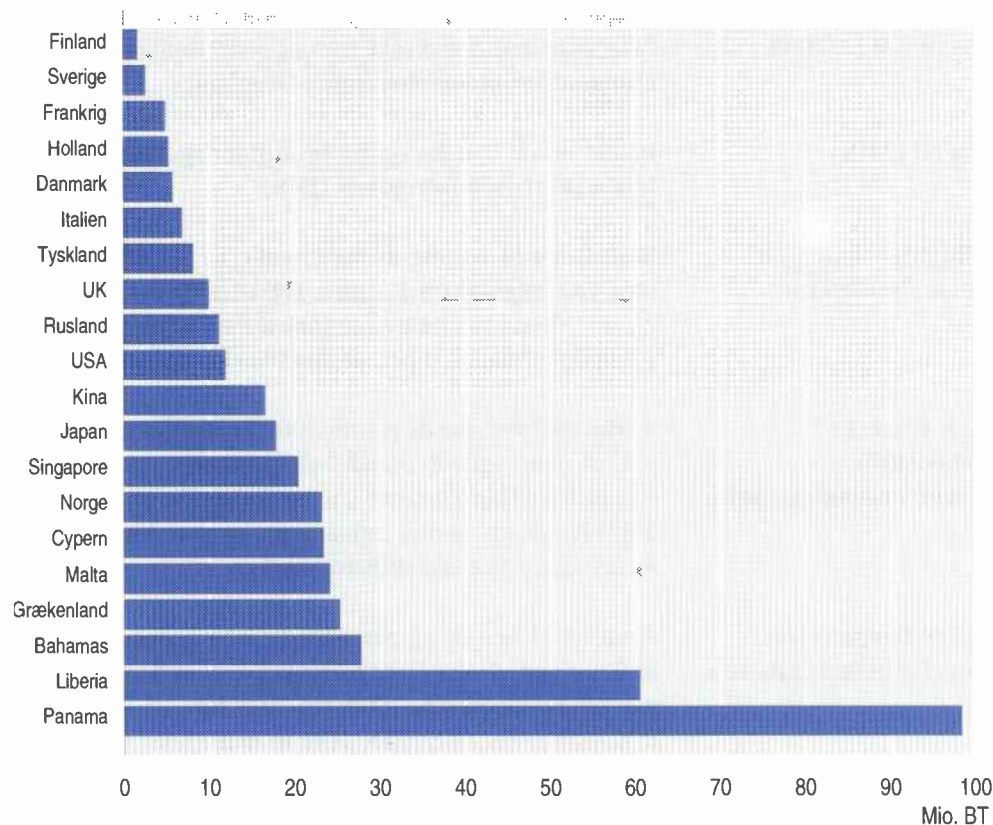
Kilde: Danmarks Rederiforening og Danmarks Statistik.

1,1 pct. af verdensflåden

I 1999 udgjorde den danske handelsflåde 1,1 pct. af verdensflåden og 8,8 pct. af EU-flåden. Inden for EU har Danmark den 5. største handelsflåde kun overgået af Grækenland, UK, Tyskland og Italien, jf. figur 2.3.2.

Figur 2.3.2.

Handelsflåden i udvalgte lande. 1999



Kilde: Lloyds Register.

Pr. 1. januar 2000 var 32 pct. af skibene og 62 pct. af tonnagen i den danske handelsflåde under 10 år mod 41 pct. af skibene og 60 pct. af tonnagen i 1990.

Nybygninger på 0,5 mio. BT årligt 3/4 fra dansk værft

Fra 1990 til 1999 har der været en gennemsnitlig årlig tilgang af nybyggede skibe til den danske flåde på godt 26 skibe med en samlet tonnage på 471.000 BT. 72 af den nybyggede tonnage er blevet leveret af danske værfter.

2.3.2. Kilder

DAS og DIS

Skibsbestanden er opgjort på grundlag af Søfartsstyrelsens registreringer af danske og grønlandske skibe i Dansk Skibsregister, DAS, eller i Dansk Internationalt Skibsregister, DIS. Skibe hjemmehørende på Færøerne er ikke omfattet. Til belysning af udviklingen af handelsflåden før 1993 er Rederiforeningens statistik benyttet.

2.3.3. Definitioner og afgrænsninger

BT og BRT

Et skibs størrelse kan måles i bruttotonnage, BT, der er et ubenævnt tal, som er et udtryk for rumindholdet af alle lukkede rum i skibet. Iht. *Den internationale konvention om måling af skibe, 1969* anvendes BT i nu stedet for rummålet BRT, bruttoregister tonnagen.

**Kun skibe på
mindst 20 BT**

Danmarks Statistiks opgørelse af skibsbestanden omfatter skibe i DIS eller DAS med en bruttotonnage på mindst 20 BT. Søværnets skibe samt pramme indgår ikke.

Handelsflåden

Handelsflåden omfatter privatejede lastskibe og færger på mindst 100 BT.

Tabel 2.3.1. Danmarks skibe på mindst 20 BT efter anvendelse pr. 1. januar. 1990-2000

Danish ships of at least 20 GT by type on 1 January. 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	antal										
1. Danske skibe i alt	2 324	2 312	2 307	2 140	2 027	1 911	1 841	1 761	1 696	1 695	1 759
2. Lastskibe i alt	723	758	810	763	776	725	698	661	631	623	638
Containerskibe	...	...	...	49	44	61	64	78	79	77	81
Ro-ro-lastskibe	...	...	...	23	22	20	12	9	8	8	8
Bulkcarriers	...	...	...	15	14	15	11	11	14	14	12
Køleskibe	...	...	...	18	19	17	16	16	14	14	12
Andre tørlastskibe	663	699	732	547	563	502	491	452	432	424	437
Gastankskibe	...	...	...	40	39	36	32	30	28	30	29
Kemikalietankskibe	...	...	...	23	30	31	28	20	19	20	20
Supertankere	...	...	...	4	4	4	6	6	4	2	-
Andre tankskibe	60	59	78	44	41	39	38	39	33	34	39
3. Passagerskibe og færger	160	167	169	168	165	164	163	164	163	162	135
4. Fiskerfartøjer	1 154	1 110	1 057	920	790	729	688	656	623	624	694
5. Andre skibe i alt	287	277	271	289	296	293	292	280	279	286	292
Forsyningsskibe	...	...	...	34	36	32	31	33	33	36	38
Bugserskibe/slæbebåde	...	58	57	56	57	61	63	61	60	67	66
Sandsugere	...	48	45	43	43	40	35	29	26	28	27
Stenfiskerfartøjer	...	26	24	28	34	32	30	29	25	19	18
Isbrydere	...	4	4	4	4	4	4	4	4	4	-
Inspektionsskibe	...	10	10	8	6	5	6	6	6	6	6
Redningsskibe	...	13	13	14	14	13	13	11	11	11	10
Fritidsskibe	...	113	113	98	96	98	98	98	106	107	118
Andre skibe i øvrigt	...	5	5	4	6	8	12	9	8	8	9
	1.000 BT										
6. Tonnage i alt	4 833	5 292	5 781	5 413	5 325	5 679	5 804	5 927	5 798	5 735	5 714
7. Lastskibe i alt	4 277	4 718	5 230	4 803	4 731	4 943	5 070	5 189	5 017	4 933	5 007
Containerskibe	...	...	...	1 740	1 549	1 865	1 860	2 091	2 372	2 456	2 768
Ro-ro-lastskibe	...	...	...	266	329	279	154	115	114	123	123
Bulkcarriers	...	...	...	559	494	560	484	512	522	522	464
Køleskibe	...	...	...	151	156	147	143	144	110	110	102
Andre tørlastskibe	2 542	3 045	3 490	404	590	519	506	434	424	410	420
Gastankskibe	...	...	...	271	270	289	258	213	209	237	240
Kemikalietankskibe	...	...	...	90	73	81	74	55	54	66	63
Supertankere	...	...	...	644	634	634	951	951	634	317	-
Andre tankskibe	1 735	1 673	1 740	678	636	569	639	673	578	691	828
8. Passagerskibe og færger	348	368	357	371	367	507	507	506	542	545	445
9. Fiskerfartøjer	159	160	150	142	121	117	115	118	119	123	124
10. Andre skibe i alt	49	46	44	98	105	112	112	114	119	134	138
Forsyningsskibe	...	-	-	53	59	56	55	64	68	78	85
Bugserskibe/slæbebåde	...	7	6	6	7	7	8	8	10	9	8
Sandsugere	...	18	16	16	16	17	16	14	14	20	17
Stenfiskerfartøjer	...	3	3	3	5	7	6	6	5	5	4
Isbrydere	...	8	8	8	8	9	9	9	9	9	-
Inspektionsskibe	...	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2
Redningsskibe	...	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2
Fritidsskibe	...	4	4	4	4	4	4	4	5	5	6
Andre skibe i øvrigt	...	1	1	0	1	7	9	4	3	3	13

TRANSLATION – Rows, 1: Number of Danish ships, total. 2 and 7: Cargo ships, total. Container ships. Ro-ro ships. Bulk carriers. Reefer ships. Other dry cargo ships. Gas tankers. Chemical tankers. Supertankers. Other tankers. 3 and 8: Passenger ships and ferries. 4 and 9: Fishing

vessels. 5 and 10: Other ships, total. Supply ships. Tug boats. Sand dredgers. Grab dredgers. Icebreakers. Inspection ships. Kabel ships. Rescue ships. Diver ship. Leisure yachts. Other. 6: Tonnage, total. Antal = number. BT = GT.

Tabel 2.3.2. Tilgang af nybyggede skibe. 1990-1999
Registered new ships. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	antal									
1. Nybyggede skibe i alt	28	36	38	27	31	24	21	12	21	24
Fra dansk værft	19	20	25	21	24	17	16	7	9	14
Fra udenlandsk værft	9	16	13	6	7	7	5	5	12	10
	1.000 BT									
2. Nybygget tonnage	402	493	389	597	464	477	473	443	330	646
Fra dansk værft	226	245	316	542	347	378	384	375	103	461
Fra udenlandsk værft	176	248	74	55	117	99	89	68	228	186

TRANSLATION – Rows, 1: Number of registered new ships, total. From Danish shipyard. From foreign shipyard. 2: Tonnage of registered new ships, total. From Danish shipyard. From foreign shipyard.

Tabel 2.3.3. Danmarks handelsflåde efter anvendelse pr. 1. januar. 1990-2000
Denmark's merchant fleet by type on 1 January. 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	antal										
1. Danske skibe i alt	467	509	546	650	647	635	619	590	581	578	569
2. Lastskibe i alt	415	451	485	551	550	534	512	482	468	465	471
Containerskibe	37	39	42	43	44	61	64	78	79	77	81
Ro-ro-lastskibe	27	25	26	24	22	20	12	9	8	8	8
Bulkcarriers	12	15	17	15	14	15	11	11	14	14	12
Køleskibe	13	15	18	18	19	17	16	16	14	14	12
Andre tørlastskibe	251	260	273	345	342	316	309	277	273	270	274
Gastankskibe	26	47	61	40	39	36	32	30	28	30	29
Kemikalietankskibe	...	...	...	23	30	31	28	20	19	20	20
Supertankere	7	7	6	4	4	4	6	6	4	2	-
Andre tankskibe	42	43	42	39	36	34	34	35	29	30	35
3. Passagerskibe og færger	52	58	61	99	97	101	107	108	113	113	98
	1.000 BT										
4. Tonnage i alt	4 516	5 011	5 291	5 158	5 082	5 437	5 563	5 681	5 548	5 466	5 442
5. Lastskibe i alt	4 343	4 799	5 063	4 793	4 720	4 934	5 060	5 179	5 009	4 924	5 000
Containerskibe	1 275	1 534	1 635	1 523	1 549	1 865	1 860	2 091	2 372	2 456	2 768
Ro-ro-lastskibe	280	252	252	349	329	279	154	115	114	123	123
Bulkcarriers	326	409	561	559	494	560	484	512	522	522	464
Køleskibe	95	112	135	151	156	147	143	144	110	110	102
Andre tørlastskibe	196	245	286	528	579	510	497	425	416	402	412
Gastankskibe	125	188	285	271	270	289	258	213	209	237	240
Kemikalietankskibe	...	...	...	90	73	81	74	55	54	66	63
Supertankere	1 122	1 122	980	644	634	634	951	951	634	317	-
Andre tankskibe	924	937	929	678	636	569	639	673	578	691	828
6. Passagerskibe og færger	173	212	228	365	362	503	503	502	539	542	442

Anm. Handelsflåden omfatter skibe på mindst 100 BT.

TRANSLATION – Rows, 1: Number of Danish ships, total. 2 and 5: Cargo ships, total. Container ships. Ro-ro ships. Bulk carriers. Reefer ships. Other dry cargo ships. Gas tankers. Chemical tankers. Supertankers. Other tankers. 3 and 6: Passenger ships and ferries. 4: Tonnage, total. Antal = number. BT = GT.

Tabel 2.3.4. Handelsflåden efter størrelse og alder pr. 1. januar. 1990-2000

Merchant fleet by size and age of ship on 1 January. 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	antal										
1. I alt	626	667	683	650	647	635	619	590	581	578	569
2. Tonnage											
100- 499 BT	299	300	286	245	230	135	140	126	126	127	126
500- 4.999 BT	189	210	229	237	249	315	300	286	284	280	278
5.000- 9.999 BT	29	34	38	43	47	41	42	44	44	40	36
10.000-19.999 BT	47	52	53	52	52	70	63	58	52	57	55
20.000-49.999 BT	43	49	49	49	44	50	47	48	43	38	32
50.000-99.999 BT	12	15	21	20	21	20	21	22	28	34	42
100.000 BT og derover	7	7	7	4	4	4	6	6	4	2	-
3. Alder											
0- 4 år	114	121	131	124	123	125	106	89	72	69	66
5- 9 år	140	148	145	115	107	110	110	119	130	128	117
10-14 år	95	96	90	104	109	111	98	82	77	71	84
15-19 år	46	64	79	81	91	77	72	82	76	78	68
20-24 år	77	70	70	47	50	54	62	58	63	67	68
25-29 år	59	61	52	64	57	44	45	37	40	42	39
30 år og derover	95	105	116	115	110	114	126	123	123	123	127
	1.000 BT										
4. I alt	4 648	5 181	5 572	5 158	5 082	5 436	5 563	5 682	5 548	5 467	5 441
5. Tonnage											
100- 499 BT	95	93	89	76	70	37	37	33	32	31	31
500- 4.999 BT	385	432	486	511	542	628	581	541	540	543	528
5.000- 9.999 BT	205	239	261	297	321	293	300	310	314	284	249
10.000-19.999 BT	723	801	798	784	778	1 017	902	833	737	797	774
20.000-49.999 BT	1 451	1 670	1 666	1 715	1 546	1 687	1 602	1 666	1 489	1 294	1 030
50.000-99.999 BT	668	824	1 184	1 132	1 192	1 140	1 191	1 348	1 802	2 200	2 830
100.000 BT og derover	1 122	1 122	1 087	644	634	634	951	951	634	317	-
6. Alder											
0- 4 år	1 490	1 670	1 856	1 574	1 943	1 880	1 796	1 908	1 881	1 976	2 013
5- 9 år	1 303	1 516	1 617	1 417	1 260	1 359	1 568	1 913	1 795	1 581	1 369
10-14 år	1 428	1 135	853	961	1 027	1 115	1 084	723	731	822	1 128
15-19 år	250	680	1 072	932	505	495	418	639	566	544	411
20-24 år	105	97	81	164	240	446	539	355	416	311	315
25-29 år	41	46	43	58	52	62	72	53	64	149	115
30 år og derover	31	36	49	52	55	81	85	92	95	84	90

TRANSLATION – Rows, 1 and 4: Total. 2 and 5: Tonnage. 3 and 6: Age. Antal = number. BT = GT.

Tabel 2.3.5.

Større skibsfartlandes tonnage pr. 31. december. 1990-1999

Tonnage of principal seafaring nations on 31 December. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 BT									
1. Hele verden i alt	423 627	436 027	445 169	457 915	475 859	490 662	507 873	522 197	531 893	543 610
2. Europa										
Belgien og Luxembourg	1 958	2 018	1 896	1 544	1 377	1 121	1 156	989	1 059	1 475
Danmark	5 008	5 698	5 269	5 293	5 699	5 747	5 885	5 754	5 687	5 809
Finland	1 069	1 053	1 197	1 354	1 404	1 519	1 511	1 559	1 629	1 658
Frankrig	3 832	3 988	4 022	4 332	4 348	4 194	4 383	4 682	4 849	4 925
Grækenland	20 522	22 753	25 739	29 134	30 162	29 435	27 507	25 288	25 225	24 833
Holland	3 785	3 872	4 187	4 124	4 396	4 606	5 163	4 947	5 234	5 923
Irland	181	195	199	185	190	213	219	235	184	219
Italien	7 991	8 122	7 513	7 030	6 818	6 699	6 594	6 194	6 819	8 048
Malta	4 519	6 916	11 005	14 163	15 455	17 678	19 479	22 984	24 075	28 205
Norge	23 429	23 586	22 230	21 536	22 388	21 551	21 806	22 839	23 136	23 446
Polen	3 369	3 348	3 109	2 646	2 610	2 358	2 293	1 878	1 424	1 319
Portugal	854	891	975	1 004	884	899	678	954	1 131	1 165
Rumænien	4 005	3 828	2 981	2 867	2 689	2 536	2 568	2 345	2 088	1 221
Rusland	26 737	26 405	17 401	17 618	16 504	15 202	13 755	12 282	11 090	10 649
Spanien	3 807	3 617	2 643	1 752	1 560	1 619	1 675	1 688	1 838	1 903
Sverige	2 775	3 174	2 884	2 439	2 797	2 955	3 002	2 754	2 552	2 947
Tyrkiet	3 719	4 107	4 136	5 044	5 453	6 268	6 426	6 567	6 251	6 325
Tyskland	5 738	5 971	5 360	4 979	5 696	5 626	5 842	6 950	8 084	6 514
UK	6 716	6 611	5 712	5 683	7 268	7 421	8 186	9 435	9 930	10 728
Ukraine	•	•	5 222	5 264	5 279	4 613	3 825	2 690	2 033	1 775
3. Afrika										
Liberia	54 700	52 427	55 918	53 919	57 648	59 801	59 989	60 058	60 492	54 107
4. Amerika										
USA	21 328	20 291	14 448	14 087	13 655	12 761	12 025	11 789	11 852	12 026
Canada	2 744	2 685	2 610	2 541	2 490	2 401	2 406	2 527	2 501	2 496
Bermuda	4 258	3 037	3 338	3 140	2 904	3 048	3 462	4 610	4 811	6 187
Panama	39 298	44 949	52 486	57 619	64 170	71 922	82 131	91 128	98 222	105 248
Bahamas	13 626	17 541	20 616	21 224	22 915	23 603	24 409	25 523	27 716	29 483
St. Vincent	1 937	2 710	4 698	5 287	5 420	6 165	7 134	8 374	7 875	7 105
Brasilien	6 016	5 883	5 348	5 216	5 283	5 077	4 530	4 372	4 171	3 933
5. Asien										
Cypern	18 336	20 298	20 487	22 842	23 293	24 653	23 799	23 653	23 302	23 641
Hongkong	6 565	5 876	7 267	7 664	7 703	8 795	7 863	5 771	6 171	7 973
Indien	6 476	6 517	6 546	6 575	6 485	7 127	7 127	6 934	6 777	6 915
Iran	4 738	4 583	4 571	4 444	3 803	2 902	3 567	3 553	3 347	3 546
Japan	27 078	26 407	25 102	24 248	22 102	19 913	19 201	18 516	17 780	17 063
Kina	13 899	14 299	13 899	14 945	15 827	16 943	16 993	16 339	16 503	16 315
Philippinerne	8 515	8 626	8 470	8 466	9 413	8 744	9 034	8 849	8 508	7 650
Singapore	7 928	8 488	9 905	11 035	11 895	13 611	16 449	18 875	20 370	21 780
Sydkorea	7 783	7 821	7 407	7 047	7 004	6 972	7 558	7 430	5 694	5 735
Taiwan	5 766	5 888	6 193	6 071	5 996	6 104	6 175	5 931	5 492	5 371
Øvrige lande	42 622	41 548	42 180	43 554	44 876	47 860	52 068	54 951	55 991	57 949

Kilde: Lloyds Register.

TRANSLATION – Rows, 1: World, total. 2: Europe. Belgium and Luxembourg. Denmark. Finland. France. Greece. Netherlands. Ireland. Italy. Malta. Norway. Poland. Portugal. Romania. Russia. Spain. Sweden.

Turkey. Germany. United Kingdom. Ukraine. 3: Africa. Liberia. 4: America. United States. Canada. Bermuda. Panama. Bahamas. St. Vincent. Brazil. 5: Asia. Cyprus. Hong Kong. India. Iran. Japan. China. Philippines. Singapore. South Korea. Taiwan. 6: Other countries. BT = GT.

2.4. Flybestand

2.4.1. Den danske flybestand

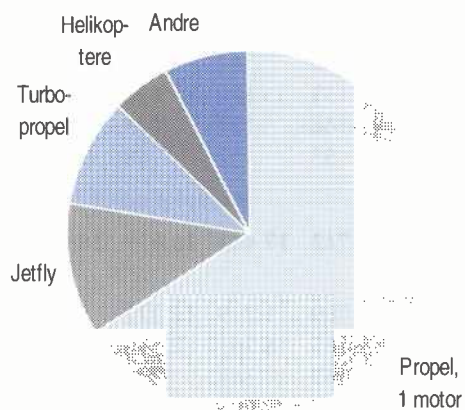
Flere og større fly

Pr. 1. januar 2000 var der indregistreret 1.070 danske, motordrevne trafikfly, hvoraf hovedparten var 1-motors propelfly med under 6 pladser. 80 fly - overvejende jetfly - havde mindst 100 pladser. Hovedparten af siddepladserne var i jet- og turbopropel maskiner.

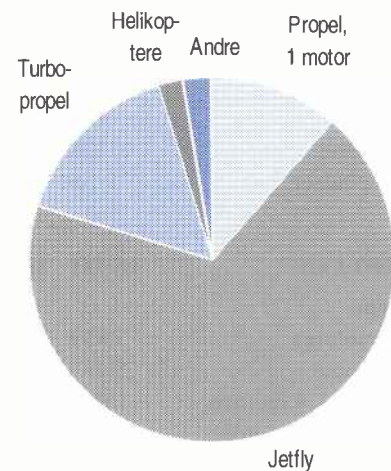
Antal danske fly har stort set været uændret i 1990'erne, men der er kommet flere større jetfly, således at flyenes gennemsnitsstørrelse er steget fra 16 sæder pr. 1. januar 1990 til 20 sæder pr. 1. januar 2000.

Figur 2.4.1.

Danske trafikfly. 1. januar 2000



Flysæder. 1. januar 2000



2.4.2. Kilder

Luftfartøjsregistret

Statens Luftfartvæsen opgør flybestanden på grundlag af indregistreringerne af luftfartøjer i det danske luftfartøjsregister.

2.4.3. Definitioner og afgrænsninger

Flybestanden er opgjort som motordrevne, danskejede, civile fly, inkl. grønlandske og færøske fly.

Tabel 2.4.1.

Dansk registrerede fly pr. 1. januar. 1990-2000

Civil aircraft registered in Denmark on 1 January. 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	— antal fly —										
1. Fly i alt	1 055	1 059	1 066	1 059	1 063	1 058	1 088	1 094	1 091	1 087	1 070
2. Flytype											
Jet, 3-4 motorer	14	12	9	10	12	10	15	18	24	24	20
Jet, 2 motorer	67	75	86	77	76	72	79	79	86	108	109
Turbo-propel, 4 motorer	17	17	3	3	3	4	4	4	4	5	6
Turbo-propel, 2 motorer	71	78	91	102	104	99	106	97	97	100	91
Turbo-propel, 1 motor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Propel, 2 motorer	140	133	121	114	112	106	103	103	96	88	80
Propel, 1 motor	704	701	706	700	703	706	721	728	727	706	701
Helikoptere	42	43	51	53	53	55	60	65	57	56	56
3. Størrelse											
1-2 pladser	176	182	175	178	183	186	186	188	187	178	182
3-5 pladser	550	552	543	545	547	554	567	570	565	553	544
6-9 pladser	143	138	137	133	130	122	126	128	130	128	113
10-99 pladser	128	136	148	148	151	148	151	145	141	144	151
Over 99 pladser	58	56	63	55	52	48	58	63	68	84	80
	— antal pladser —										
4. Pladser i alt	16 441	16 821	18 728	17 712	17 443	16 619	18 689	19 430	20 535	22 800	21 863
5. Flytype											
Jet, 3-4 motorer	3 899	3 342	...	1 709	1 719	11 222	2 262	2 838	2 882	2 486	1 722
Jet, 2 motorer	5 484	6 225	...	9 105	8 761	8 556	9 390	9 623	10 591	13 260	13 167
Turbo-propel, 4 motorer	1 064	1 064	...	167	167	226	221	221	221	271	334
Turbo-propel, 2 motorer	1 521	1 840	...	2 917	3 005	2 940	2 991	2 849	3 024	3 137	2 999
Turbo-propel, 1 motor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60
Propel, 2 motorer	1 600	1 541	...	785	770	723	707	707	657	612	553
Propel, 1 motor	2 419	2 389	...	2 555	2 561	2 561	2 624	2 653	2 714	2 586	2 548
Helikoptere	454	420	...	474	460	449	494	539	446	448	480
6. Størrelse											
1-2 pladser	284	293	329	336	347	354	359	371	359	341	356
3-5 pladser	2 164	2 152	2 226	2 231	2 236	2 261	2 319	2 334	2 320	2 269	2 226
6-9 pladser	953	928	937	914	891	835	865	868	871	866	755
10-99 pladser	3 236	3 992	4 300	4 360	4 482	4 461	4 168	4 041	4 050	4 334	4 426
Over 99 pladser	9 804	9 456	10 936	9 871	9 487	8 708	10 978	11 816	12 935	14 990	14 100

TRANSLATION – Rows, 1: Number of aircraft, total. 2 and 5: Type of aircraft. Jet, 3-4 engines. Jet, 2 engines. Turbo-propeller, 4 engines. Turbo-propeller, 2 engines. Turbo-propeller, 1 engine. Propeller,

2 engines. Propeller, 1 engine. Helicopters. 3 and 6: Size by number of seats. 4: Number of seats, total. Antal fly = number of aircraft. Antal pladser = number of seats.

Trafik

3.1. Trafik på veje

3.1.1. Struktur og udvikling i trafikarbejdet

2 pct. årlig vækst i trafikarbejdet i 1990'erne

I 1999 blev der udført et trafikarbejde på godt 48 mia. køretøjskm. Det er 23 pct. mere end i 1990, svarende til en gennemsnitlig årlig trafikvækst på godt 2 pct. i 1990'erne. Der har især været mere kørsel med personbiler, større lastbiler og sættevogn, mens cykeltrafikken er gået tilbage.

Øget trafik af personbiler

I 1999 blev 75 pct. af det samlede trafikarbejde udført med personbiler mod 71 pct. i 1990. Siden 1990 er personbilkørslen steget med 30 pct. til godt 36 mia. køretøjskm i 1999. Det svarer til en gennemsnitlig årlig vækst på 3,0 pct. Baggrunden er dels, at bestanden af personbiler er øget med 15 pct. gennem 1990'erne, dels at personbilerne i 1999 i gennemsnit kørte 13 pct. længere om året end i 1990. Personbilerne kørte gennemsnitligt 19.800 km årligt i 1999 mod 17.500 km i 1990.

Gennemsnitlig årlig kørsel på 19.800 km

Storebæltsbroen gav mere trafik

Endelig gav åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt i juni 1998 mere biltrafik. I 1999 kørte 6,1 mio. personbiler over Storebælt, mens der til sammenligning kun blev overført 2,6 mio. personbiler med Storebæltsfærgerne i 1997. De øvrige færger mellem Øst- og Vestdanmark overførte næsten 0,5 mio. færre personbiler i 1999 end i 1997. Samtidig er trafikken til og fra broen øget.

Mere kørsel med motorcykler og knallert-45

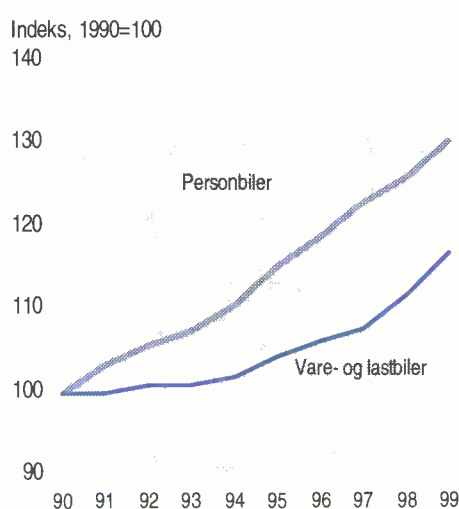
Den øgede bestand af motorcykler har medført en stigning i motorcyklernes trafikarbejde på lidt over 50 pct. til knap 0,5 mio. køretøjskm. Samtidig har tilgangen af knallert-45-ere fra 1994 givet et trafikarbejde på 0,1 mia. køretøjskm i 1999

Fald for rutebusser, vækst for turistbusser og andre busser

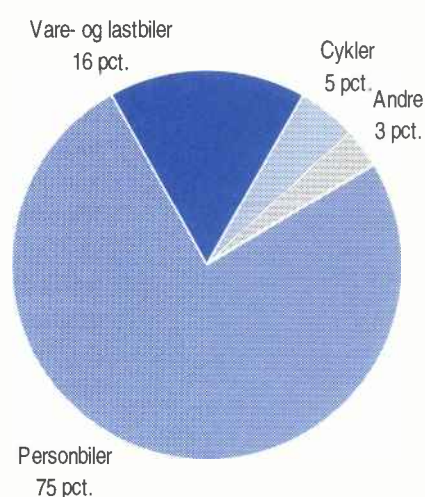
Rutebussernes trafikarbejde, som er faldet svagt gennem 1990'erne, lå i 1999 på ¼ mia. køretøjskm. For turistbusser og andre busser har der derimod været en markant forøgelse, hvilket navnlig skyldes en omklassificering af 1.500 store personbiler til busser i 1991 og en forøgelse af bestanden af små busser pga. lempeligere afgifter. Turistbussernes og de øvrige bussers samlede trafikarbejde var i 1999 på 0,3 mia. køretøjskm, 51 pct. mere end i 1990.

Figur 3.1.1.

Trafikarbejde. 1990-1999



Trafikarbejdet efter transportmiddel. 1999



Kraftig forøgelse af varebiltrafikken

Trafikarbejdet fra varebiler og små lastbiler med en totalvægt op til 6 ton var 6,4 mia. køretøjskm i 1999 mod 5,4 mia. i 1990. Det er en forøgelse på 19 pct. svarende til gennemsnitlig årlig vækst på knap 2 pct. Baggrunden er bl.a. en markant stigning i bestanden af varebiler, især store varebiler med en totalvægt over 3 ton, med

57 pct. siden 1990. Varebilernes og de små lastbilers gennemsnitlige årskørsel var på 19.500 km i 1999 mod 21.400 km i 1990.

Beskeden stigning for lastbiler og vogntog

For lastbiler over 6 ton totalvægt (inkl. vogntog) har der været en stigning i trafikarbejdet på 10 pct. fra 1990 til 1999. Lastbilernes samlede trafikarbejde udgjorde godt 1,5 mia. køretøjskm, svarende til 3 pct. af det samlede trafikarbejde i 1999.

Mindre kørsel med lastbiler under 18 ton

Trafikarbejdet med sololastbiler på 6 –18 ton totalvægt har været faldende gennem 1990'erne, fordi lastbilbestanden er reduceret. I 1999 udførte disse lastbiler et trafikarbejde på 0,4 mia. køretøjskm mod 0,5 mia. køretøjskm i 1990.

Mere kørsel med lastbiler over 18 ton og sættevogntog

For de store solovogne over 18 ton totalvægt og for vogntog er trafikarbejdet derimod steget fra 0,9 mia. køretøjskm i 1990 til godt 1,1 mia. i 1999. Mens sættevogntogenes trafikarbejde er øget med 69 pct., og kørsel med solovogne over 18 ton er steget med 42 pct. er trafikarbejdet med påhængsvogntog faldet med 14 pct. fra 1990 til 1999.

Cykler dækker 5 pct. af trafikarbejdet

Cykler inkl. knallerter stod for 5 pct. af det samlede trafikarbejde i 1999. Fra 1990 til 1999 er cykeltrafikken faldet med 26 pct. til 2,4 mia. km i 1999. Gennemsnitligt cyklede hver dansker 450 km om året i 1999 mod 625 km i 1990.

26 pct. af trafikken var på hovedlandeveje

I 1999 foregik 26 pct. af trafikarbejdet med motorkøretøjer på hovedlandeveje, 33 pct. på landeveje og 41 pct. på kommuneveje.

Mere motorvejstrafik

Motorkøretøjers trafikarbejde er steget med 28 pct. fra 1990 til 1999. 42 pct. af stigningen foregik på motorvejene, som i 1999 havde 20 pct. af motortrafikarbejdet mod kun 13 pct. i 1990. Denne udvikling er bl.a. en konsekvens af, at en større del af trafikken ledes ad det overordnede vejnet, som er blevet udbygget til motorveje i løbet af 1990'erne. I 1990'erne er trafikken på motorveje øget med 87 pct., mens landeveje og øvrige hovedlandeveje tilsammen har haft en fremgang på 19 pct., og kommunevejenes trafik er øget med 18 pct.

Samtidig er der sket en forøgelse af trafikintensiteten, opgjort som køretøjskm pr. km vejnet. Samlet er trafikintensiteten steget 26 pct. fra 1990 til 1999. For motorvejene har der været en fremgang på 31 pct. Trafikintensiteten var lavest for kommuneveje med 0,3 mio. køretøjskm pr. vejnetkm, og højest på motorveje med 10,3 mio. køretøjskm pr. vejnetkm i 1999

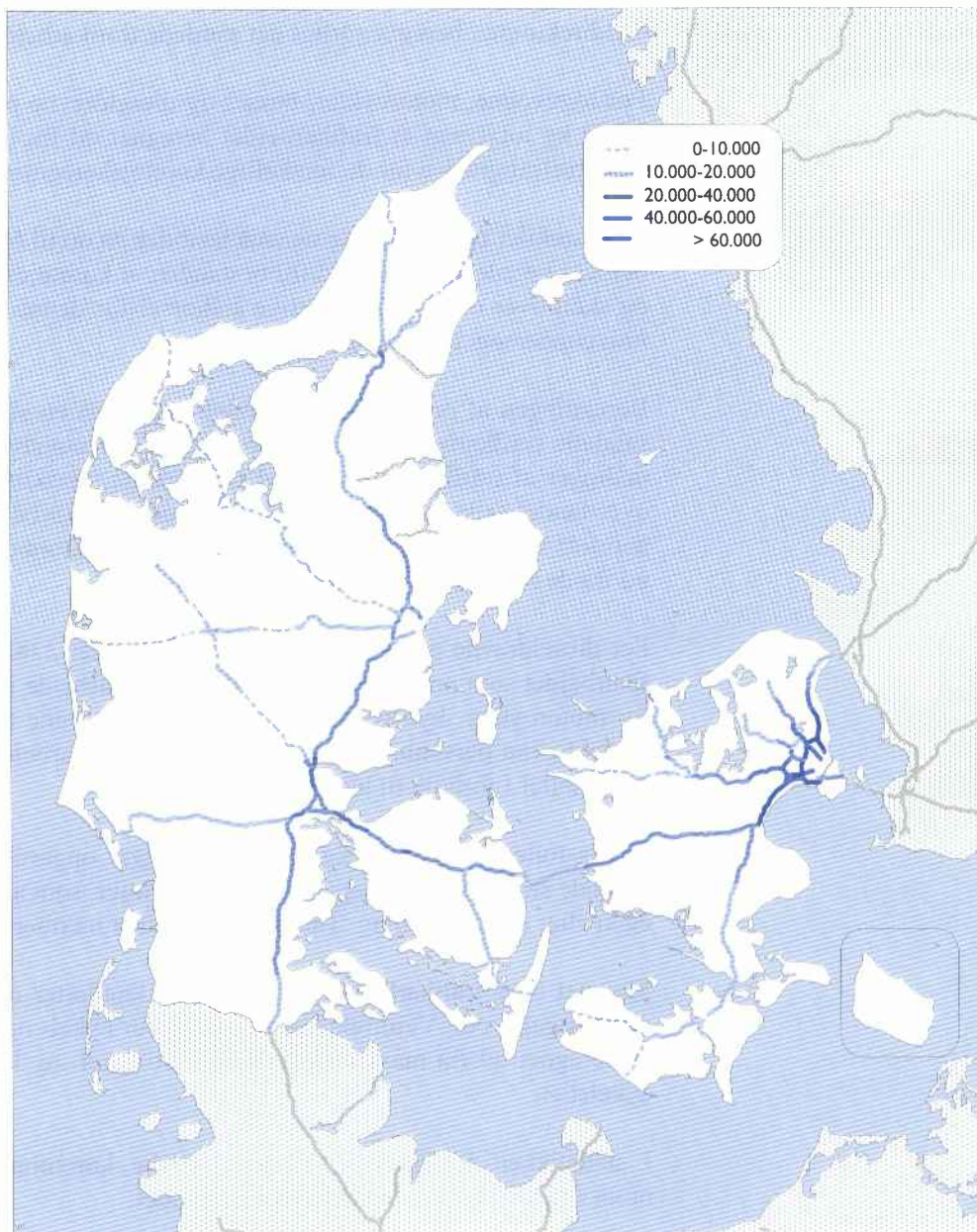
Årsdøgntrafikken på udvalgte danske europavejstrækninger, udvalgte broer og indenrigsfærger er vist i tabel 3.1.3. Det fremgår, at de mest befærdede veje i 1999 var Holbækmotorvejen ved Vallensbæk Mose, Køgebugtmotorvejen ved Ølby, Motorring 3 ved Husum og Helsingørmotorvejen ved Nærum, hvor der gennemsnitligt passerende hhv. 71.600, 70.500, 69.500 og 69.300 biler i døgnet. I 1990 var trafikstrømmen de samme steder på hhv. 53.900, 42.500, 47.600 og 53.900 biler i døgnet. Ved landegrænsen ved Frøslev passerende der gennemsnitligt 11.600 biler i døgnet i 1999 mod 6.700 i 1990. I figur 3.1.2. er vist årsdøgntrafikken på hovedlandevejene i 1999.

Storebæltsbroen gav trafikspring

I 1999 passeredes Storebæltsbroen gennemsnitligt af 18.900 biler i døgnet. Til sammenligning overførte Storebæltsfærgerne gennemsnitligt 8.300 biler i døgnet i 1997. De tilbageværende færgeruter mellem Øst- og Vestdanmark, Kalundborg-Århus, Odden-Ebeltoft, Odden-Århus og Tårs-Spødsbjerg, overførte tilsammen 3.600 biler i døgnet i 1999 mod 5.200 i 1997. Storebæltsbroen har derfor medført en forøgelse af øst/vest trafikken på omkring 9.000 biler i døgnet.

Figur 3.1.2.

Årsdøgntrafikken på hovedlandeveje. 1999



Kilde: Vejdirektoratet

3.1.2. Kilder og metoder

Vejdirektoratets skøn og beregninger

Vejdirektoratet beregner årligt det samlede trafikarbejde i Danmark.

For hyrevogne, motorcykler, busser og dieseldrevne person- og varebiler på indtil 2.000 kg totalvægt er trafikarbejdet beregnet ud fra bestanden af køretøjer og en årskørselsangivelse for de forskellige køretøjskategorier det enkelte år.

For varebiler over 2.000 kg og små lastbiler på op til 6.000 kg totalvægt er trafikarbejdet ligeledes beregnet ud fra bestanden af køretøjer fordelt på størrelsesgrupper og skøn over den gennemsnitlige årskørsel for denne gruppe på baggrund af stikprøveundersøgelser for udvalgte år.

Beregningen af personbilernes kørsel bygger på en skønsmæssig opgørelse af det samlede trafikarbejde og dets fordeling på køretøjstyper i 1980. Vejdirektoratets målinger af trafikstrømmene ved permanente, maskinelle tællestationer spredt ud over landet er lagt til grund. Det beregnede trafikarbejde for personbiler i 1980 er herefter fremskrevet med udviklingen i Vejdirektoratets trafikindeks, som opgjort ud fra de maskinelle tællinger.

For dieseldrevne personbiler og varevogne under 2.000 kg totalvægt beregnes trafikarbejdet som personbilernes samlede trafikarbejde med fradrag af trafikarbejdet for motorcykler, hyrevogne, dieseldrevne varevogne under 2.000 kg totalvægt og dieseldrevne personbiler. Det resulterende trafikarbejde fordeles mellem vare- og personbiler i forhold til bestandenes størrelse.

For lastbiler over 6.000 kg totalvægt bygger opgørelsen på Danmarks Statistiks løbende stikprøveundersøgelse blandt køretøjer, som anvendes til godstransport for egen eller andres regning. Tællingsmetoden er nærmere beskrevet i Kapitel 5.1.

Skønnet over trafikarbejdet for cykler og knallerter er baseret på Transportvaneundersøgelsen og Vejdirektoratets indeks for cykel- og knallertrafik. Dette indeks er beregnet ud fra maskinelle målinger af cykel- og knallertrafikken på udvalgte cykelstier.

I statistikken forudsættes, at udenlandske køretøjers trafikarbejde i Danmark modsvares af danske bilers kørsel i udlandet.

Opgørelsesmetoden er revideret

Vejdirektoratet har revideret af metoderne for opgørelsen af trafikarbejdet i 1999.

3.1.3. Definitioner

Trafikarbejdet

Trafikarbejdet opgøres som køretøjets kørte km i løbet af et år. Transport med færge eller biltog medregnes ikke under bilernes trafikarbejde. Måleenheden for trafikarbejdet er køretøjskm.

Tabel 3.1.1.

Trafikarbejde efter transportmiddel. 1990-1999

Traffic performance by type of vehicle. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	mio. køretøjskm									
1. Trafikarbejdet i alt	39 240	40 044	40 832	41 159	42 033	43 423	44 515	45 743	46 801	48 359
Cykler	3 217	3 126	3 186	3 065	2 944	2 824	2 703	2 582	2 462	2 387
2. Trafikarbejdet ekskl. cykler	36 024	36 918	37 646	38 094	39 088	40 599	41 812	43 161	44 339	45 972
Personbiler	27 968	28 902	29 579	30 015	30 925	32 193	33 184	34 364	35 210	36 436
Hyrevogne	472	461	449	438	436	441	446	450	453	456
Motorcykler	295	291	296	305	317	333	356	385	414	450
Knallert-45	-	-	-	-	1	8	27	59	93	103
Varebiler 0- 2.000 kg	1 064	1 069	1 092	1 120	1 124	1 129	1 126	1 114	1 138	1 212
Varebiler 2.000- 2.999 kg	3 220	3 283	3 370	3 466	3 408	3 244	3 025	2 791	2 752	2 807
Lastbiler 3.000- 3.999 kg	987	929	882	852	981	1 245	1 574	1 922	2 146	2 294
Lastbiler 4.000- 4.999 kg	43	38	34	31	32	35	36	38	43	49
Lastbiler 5.000- 5.999 kg	100	89	78	69	72	75	73	72	70	66
Lastbiler 6.000-11.999 kg	151	164	146	120	103	127	116	106	107	102
Lastbiler 12.000-17.999 kg	358	373	360	311	319	328	272	270	281	322
Lastbiler 18.000 kg og over	223	231	246	238	247	265	268	245	297	317
Påhængsvogntog	390	339	387	375	338	350	379	377	378	337
Sættevogntog	247	254	239	259	283	275	326	367	358	417
Renovationskørsel	20	23	24	26	27	26	26	27	27	29
Rutebusser	277	268	261	259	258	255	251	251	256	259
Turist- og andre busser	209	206	202	211	218	273	325	322	318	316

Anm. Eksportkørsel er ikke medregnet.

TRANSLATION – Rows, 1: Traffic performance, total. Bicycles. 2: Traffic performance excluding bicycles. Private cars. Taxis. Motorcycles.

Mopeds with maximum speed below 45 km/h. Delivery and sales vans. Lorries. Trailers. Semi-trailers. Refuse collection. Scheduled buses. Tourist and other coaches. Mio. køretøjskm = million vehicle kilometres.

Tabel 3.1.2. Motortrafikarbejde efter vejtype. 1990-1999
Traffic performance by road type. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	— mio. køretøjkm —									
1. I alt	36 024	36 918	37 646	38 094	39 088	40 599	41 812	43 161	44 339	45 972
2. Hovedlandeveje i alt	12 413	12 618	13 447	13 644	14 215	14 842	15 231	15 658	11 917	12 153
Motorveje	4 853	4 768	5 508	5 856	6 537	6 858	7 188	7 375	8 886	9 076
Øvrige hovedlandeveje	7 560	7 850	7 939	7 788	7 678	7 984	8 043	8 283	3 031	3 077
3. Landeveje	7 700	7 900	8 000	8 100	8 300	8 664	8 762	9 090	14 790	15 108
4. Kommuneveje	15 911	16 400	16 199	16 350	16 573	17 093	17 819	18 413	17 632	18 711
	— vejnetkm —									
5. I alt	70 922	71 042	71 040	71 111	71 255	71 321	71 379	71 437	71 462	71 591
6. Hovedlandeveje i alt	4 561	4 561	4 537	4 552	4 550	4 550	4 576	1 623	1 619	1 629
Motorveje	653	653	696	737	786	786	825	843	861	880
Øvrige hovedlandeveje	3 653	3 653	3 594	3 561	3 510	3 505	3 487	637	611	749
7. Landeveje	7 102	7 091	7 056	7 027	7 063	7 060	7 050	9 953	9 961	9 967
8. Kommuneveje	59 259	59 390	59 447	59 532	59 642	59 711	59 753	59 861	59 882	59 995
	— gennemsnitlig årsdøgntrafik —									
9. I alt	1 392	1 424	1 452	1 468	1 503	1 560	1 605	1 655	1 700	1 759
10. Hovedlandeveje i alt	7 456	7 579	8 120	8 212	8 559	8 937	9 119	26 432	20 166	20 439
Motorveje	20 361	20 005	21 682	21 769	22 786	23 905	23 870	23 969	28 275	28 257
Øvrige hovedlandeveje	5 670	5 887	6 052	5 992	5 993	6 241	6 319	35 625	13 591	11 255
11. Landeveje	2 970	3 052	3 106	3 158	3 220	3 362	3 405	2 502	4 068	4 153
12. Kommuneveje	736	757	747	752	761	784	817	843	807	854

TRANSLATION – Rows, 1, 5 and 9: Total. 2, 6 and 10: Main roads, total. Motorways. Other main roads. 3, 7 and 11: County roads. 4, 8 and 12:

Municipal roads. Mio. køretøjkm = million vehicle kilometres. Vejnetkm = road network kilometres. Gennemsnitlig årsdøgntrafik = average traffic per day.

Tabel 3.1.3.

Biltrafik på danske E-veje, udvalgte broer o.l. 1990-1999

Traffic on E-roads, selected bridges, etc. in Denmark. 1990-1999

		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
		— gennemsnitlig årsdøgntrafik i tusinde —									
1. Europavejstrækninger											
E20	Amagermotorvejen	41,5	42,4	44,2	46,9	47,9	50,0	53,8	54,2	60,5	63,2
	Holbækmotorvejen, v/Vallensbæk Mose	53,9	58,1	56,8	59,2	60,8	65,6	66,0	66,6	69,4	71,6
	Vestmotorvejen, v/Roskilde-Vestsjællands Amtsgrænse	-	-	-	14,8	17,4	18,4	18,7	19,5	27,0	27,7
	Den Fynske Motorvej, nord for Nyborg	8,1	8,8	9,2	9,2	9,5	9,8	9,7	9,8	17,7	19,6
	Storebæltsbroen ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	17,9	18,9
	Den Fynske Motorvej, syd for Odense	18,3	19,7	20,6	20,8	21,2	24,5	24,9	25,4	34,8	34,6
	Den Ny Lillebæltsbro	27,9	28,4	29,6	29,9	32,1	33,7	34,4	36,5	44,1	45,3
	Midtjyske motorvej, v/Herslev ²	-	-	-	-	13,8	13,5	14,8	15,3	19,7	20,4
	Esbjerg-Kolding, v/Holsted ³	-	-	-	-	7,8	7,8	6,9	8,5	10,8	11,2
	Darumvej i Esbjerg	9,0	9,4	9,5	9,4	9,4	9,4	8,9	10,5	10,8	10,8
E45	Landegrænsen, Frøslev	6,7	8,5	9,4	10,1	10,7	10,7	10,7	10,9	11,2	11,6
	Sydjyske Motorvej, v/Hammelev	14,5	16,0	16,6	16,8	17,8	19,2	20,4	20,6	24,2	23,5
	Vejlefjordsbroen	29,7	32,1	32,9	32,6	36,0	37,8	40,2	42,7	48,1	49,3
	Midtjyske Motorvej, v/Løsning	17,3	18,3	19,4	20,9	22,9	25,2	27,2	28,7	33,1	35,1
	Nordjyske motorvej, nord for Århus ⁴	-	-	-	-	20,0	20,8	22,9	24,0	27,6	27,1
	Limfjordstunnelen	36,6	37,6	38,5	38,8	39,1	44,0	48,5	46,0	45,1	48,3
	Aalborg-Frederikshavn ⁵	-	-	-	-	-	-	6,9	6,3	6,8	6,9
E39	Aalborg-Hirtshals ⁶	-	-	-	-	-	-	5,0	3,7	3,8	3,9
E47/											
E55	Helsingørmotorvejen, v/Nærum	53,9	55,8	56,1	56,4	57,9	58,9	58,2	61,7	68,0	69,3
	Motorring 3, v/Husum	47,6	49,4	51,1	52,1	54,8	56,5	57,0	64,9	68,4	69,5
	Køgebugtmotorvejen, v/Ølby	42,5	44,0	46,0	47,7	50,4	53,5	55,0	59,0	66,5	70,5
	Sydmotorvejen, v/Tappernøje	11,7	13,3	13,9	13,4	14,0	14,9	15,3	16,6	18,4	18,6
	Farøbroerne nord for Farø	12,3	12,9	13,3	13,4	14,0	14,2	14,0	14,9	17,1	16,6
	Guldborgsundtunnelen	6,4	7,4	7,7	7,1	8,0	7,6	7,7	5,0	8,4	8,4
E47	Sydmotorvejen, syd for Rødby	5,1	5,6	5,3	5,0	5,3	5,0	5,1	5,3	4,7	4,8
E55	Ørslev-Gedser	9,9	9,8	10,1	10,4	10,7	10,9	11,2	11,1	11,7	11,3
2. Andre broer o.l.											
	Alssundbroen	14,1	13,4	15,7	16,9	17,7	18,5	18,6	19,7	20,6	20,7
	Svendborgsundbroen	12,0	12,4	12,9	13,3	13,4	13,6	14,0	14,5	14,8	15,2
	Oddesundbroen	4,2	4,4	4,6	4,7	4,8	4,9	5,0	5,2	5,5	5,9
	Vildsundbroen	5,1	5,5	5,6	5,7	6,2	6,2	6,3	6,5	7,1	7,2
	Sallingsundbroen	6,8	7,0	7,1	7,3	7,2	7,2	7,7	7,9	8,5	9,0
	Frederik D. IX's Bro	14,6	15,4	15,8	16,3	16,6	17,1	17,2	17,9	18,7	18,8
	Rømødæmningen	3,3	3,3	4,1	4,0	4,0	4,3	4,0	4,4	4,2	4,0
	Limfjordsbroen	28,7	29,2	29,8	30,1	31,7	30,5	24,6	30,3	32,4	31,0
	Storstrømsbroen	4,4	4,0	4,2	3,8	3,7	3,8	3,9	4,1	4,4	4,5
	Bispeengbuen	44,1	45,3	45,6	45,1	45,0	44,7	47,4	47,6	48,1	51,9

¹ Storebæltsbroen åbnet 14. juni 1998, hvorefter overfarterne ophørte.² Motorvejen Lillebæltsbroen-Vejle åbnet 20. juni 1994.³ Motorvejsstrækningen Holsted-Vejle åbnet 20. juni 1996, strækningen Skads-Holsted åbnet 8. september 1997.⁴ Motorvejen Århus-Randers åbnet 27. juni 1994.⁵ Motorvejen Sæby-Frederikshavn åbnet 25. oktober 1995.⁶ Motorvejen Hjørring Syd-Bjergby åbnet 25. oktober 1996.

TRANSLATION – Rows, 1: E-roads. 2: Other bridges etc. Gennemsnitlig årsdøgntrafik i tusinde = average traffic per day in thousands.

Tabel 3.1.4. Biltrafik over Storebæltsbroen. 1998-1999
Car traffic on Great Belt Link. 1998-1999

	Personbiler 1	Lastbiler 2	Busser 3	Passagerer 4
	1.000			
3. kvartal 1998	1 732	158	12	3 794
4. kvartal 1998	1 290	166	7	2 766
1. kvartal 1999	1 158	173	7	2 505
2. kvartal 1999	1 592	189	12	3 519
3. kvartal 1999	1 878	192	12	4 092
4. kvartal 1999	1 473	204	7	3 156

Anm. Passagerer er opgjort som 2 pr. bil og 28 pr. bus.

TRANSLATION – Columns, 1: Private cars. 2: Lorries. 3: Buses. 4: Passengers. Antal = number. Kvartal = quarter.

Tabel 3.1.5. Biltrafik på udvalgte færgeoverfarter. 1990-1999
Car traffic on selected ferry services. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	gennemsnitlig årsdøgntrafik									
1. Indenlandske overfarter										
Korsør-Nyborg (Vognmandsruten) ¹	1 416	1 417	1 580	1 530	1 550	1 590	1 520	1 620	1 265	-
Halsskov-Knudshoved overfarten ¹	5 955	6 111	6 134	6 000	6 430	6 710	6 830	6 720	5 744	-
Kalundborg-Århus ²	752	465	437	460	570	830	1 680	1 790	1 710	1 310
Sjællands Odde-Ebeltoft	2 145	2 270	2 322	2 240	2 360	2 220	2 180	2 530	2 104	1 784
København-Rønne	141	132	136	130	140	140	130	130	138	148
Bøjden-Fynshav	245	256	261	230	240	230	210	210	211	234
Esbjerg-Fanø	604	627	639	620	680	710	720	720	724	785
Spodsbjerg-Tårs	742	1 091	832	830	840	870	800	840	607	530
Hov-Samsø	184	192	203	200	200	230	240	250	255	273
Grenå-Hundested ³	518	523	500	470	320	380	160	-	-	-
2. Overfarter mellem Danmark og udlandet										
Dragør-Limhamn ⁴	1 120	1 125	1 046	860	900	880	850	850	952	851
Helsingør-Helsingborg	4 911	4 650	4 580	4 220	4 530	4 900	5 430	6 260	7 103	7 781
Rønne-Ystad	341	392	361	310	300	290	290	310	374	378
Frederikshavn-Göteborg	1 562	1 621	1 639	1 490	1 510	1 810	1 810	1 980	1 985	1 772
Grenå-Sverige	535	563	554	490	470	530	550	520	422	283
Jylland-Norge	1 344	1 462	1 440	1 460	1 470	1 440	1 490	1 650	1 674	1 800
Gedser-Tyskland	687	664	744	830	760	690	620	590	664	687
Rødby-Puttgarden	3 788	3 990	3 780	3 270	3 290	3 260	3 270	3 350	3 325	3 325

¹ Storebæltsbroen åbnet 14. juni 1998, hvorefter overfarterne ophørte.

² Fra maj 1999 sejles der i stedet på Sjællands Odde-Århus.

³ Overfarten indstillet oktober 1994, sejlads genoptaget juni 1995, ophørt februar 1996.

⁴ Sejlads indstillet 1. november 1999.

TRANSLATION – Rows, 1: National ferry services. 2: Ferry services between Denmark and other countries. Gennemsnitlig årsdøgntrafik = average traffic per day.

3.2. Togtrafik

3.2.1. Struktur og udvikling

Togkm steget med 17 pct.

I perioden fra 1990 til 1999 er trafikarbejdet med tog i Danmark steget med 17 pct., således at der i 1999 blev kørt 68 mio. togkm i Danmark. Privatbanerne havde med 7,5 mio. togkm en andel på 11 pct.

Togkm med fjerntog steget med 62 pct.

DSB's passagerkørsel er i samme periode øget med 21 pct. Den største del af stigningen siden 1997 kan tilskrives en stigning i trafikken med fjerntog. Siden den faste forbindelse over Storebælt åbnede i 1997, er trafikarbejdet med fjerntog steget med 62 pct. og var således i 1999 på 16 mio. togkm. S-togene har ligeledes oplevet en jævn stigning i perioden 1990-1999, på 18 pct.

Trafikarbejdet med regionale tog er faldet med 6 pct. fra 1990 til 1999 og var i 1999 på 23 mio. togkm. Internationale tog tilbagelagde 1,4 mio. togkm i 1999, hvilket er 32 pct. lavere end i 1992.

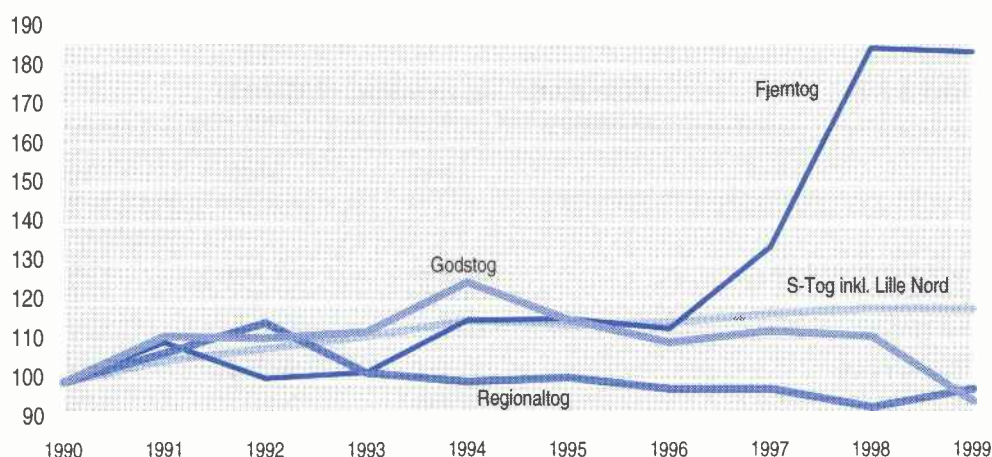
Uændret andel for privatbanerne

Fra 1990 til 1999 har Privatbanerne øget trafikarbejdet med 14 pct., men dette har ikke ændret på andelen af det samlede trafikarbejde, som hele perioden har været på ca. 12 pct.

Figur 3.2.1.

Antal togkm

Indeks, 1990=100



400 tog i døgnet mellem København H og Østerport

De mest befærdede banestrækninger er København H-Østerport med 327 tog i døgnet og København H-Roskilde med 339 tog i døgnet. På 15 af de udvalgte banestrækninger kører der mere end 100 tog i døgnet og der er 18 af de udvalgte strækninger hvor der kører mindre end 50 tog i døgnet. Med to persontog i døgnet er strækningen Nykøbing F-Gedser den af de udvalgte strækning, hvor der kører færrest tog.

3.2.2. Kilder og metode

Trafikarbejdet

Trafikarbejdet opgøres i togkilometer og udtrykker togenes tilbagelagte distance med passager eller gods. Anden kørsel, fx transport af tomme vogne, indgår ikke i trafikarbejdet.

Døgnetrafik

Trafikken på udvalgte banestrækninger er opgjort som antal tog på hver strækning i et hverdagsdøgn i efteråret. Trafikken er i begge retninger.

Kilder

Opgørelserne baserer sig overvejende på indberetninger fra Jernbanetilsynet, Banestyrelsen og Privatbanernes Fællesrepræsentation.

Tabel 3.2.1. Trafikarbejde med tog. 1990-1999
Traffic performance by trains. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	— 1.000 togkm —									
1. Persontog i alt	52 220	56 070	58 046	56 936	57 637	58 035	56 650	58 266	61 353	62 475
2. DSB i alt	45 620	49 370	51 046	49 936	50 437	50 735	49 250	50 866	53 953	54 975
S-tog ¹	12 600	13 290	13 673	14 050	14 564	14 905	14 974	14 749	14 916	14 891
Fjerntog	8 620	9 490	8 698	8 826	9 969	9 991	9 771	11 563	15 943	15 855
Regionaltog	24 400	26 590	26 680	24 680	23 783	24 010	22 990	22 977	21 540	22 863
Heraf Øst for Storebælt	...	...	...	...	...	9 709	9 077	9 523	9 380	10 357
Heraf Vest for Storebælt	...	...	...	...	...	14 301	13 913	13 454	12 160	12 506
Internationale tog	...	...	1 995	2 380	2 121	1 829	1 515	1 577	1 554	1 366
3. Privatbanerne i alt	6 600	6 700	7 000	7 000	7 200	7 300	7 400	7 400	7 400	7 500
4. Godstog i alt	6 150	6 870	6 835	6 927	7 703	7 115	6 753	6 935	6 846	5 833

¹ Inkl. strækningen Hillerød-Helsingør (Lille Nord).

TRANSLATION – Rows, 1: Passenger trains, total. 2: DSB, total. Metropolitan S-trains. Long distance trains. Regional trains. Of which east of the Great Belt. Of which west of the Great Belt. International trains. 3: Private railways, total. Goods trains, total. 1.000 togkm = 1,000 train kilometres.

Tabel 3.2.2. Lokomotiv- og vognkm. 1995-1999
Locomotive and carriage kilometres. 1995-1999

	1995	1996	1997	1998	1999
	— 1.000 enhedskm —				
1. Lokomotiver i alt	20 674	19 116	17 037	15 197	13 910
Eldrevne	3 963	3 081	4 116	4 693	4 457
Dieseldrevne	16 712	16 034	12 922	10 504	9 453
2. Togsæt i alt	37 324	38 274	45 419	52 315	54 702
IC3	20 456	19 911	22 668	26 489	27 592
IR4	1 368	3 464	7 745	10 961	11 797
MR	15 500	14 900	15 006	14 865	15 313
3. S-tog inkl. Lille Nord	14 905	14 974	14 749	14 916	14 891
4. Passagervogne i alt	70 307	56 255	42 597	33 211	31 974
Heraf sove- og liggevogne	8 025	3 185	1 440	591	832

TRANSLATION – Rows, 1: Locomotives, total. Electric trains. Diesel trains. 2: Multiple train units, total. 3: Metropolitan S-trains. 4: Passenger carriages, total. Of which sleeping cars and couchette coaches. 1.000 enhedskm = 1,000 kilometres per unit.

Tabel 3.2.3.

Banetrafik på delstrækninger en hverdag i foråret 2000

Train traffic on railway segments on a workday in the spring 2000

	Spidstime		Hele døgnet	
	Persontog ¹	Godstog	Persontog ¹	Godstog
	1	2	3	4
	antal			
København H-Østerport	11	-	327	-
Østerport-Helgoland	9	-	289	-
Helgoland-Helsingør	6	-	154	-
København H-Københavns Lufthavn	5	-	194	-
København H-Roskilde	12	3	313	26
Roskilde-Ringsted	7	3	190	22
Ringsted-Odense	4	3	99	21
Roskilde-Holbæk	3	1	66	1
Holbæk-Kalundborg	3	1	44	1
Roskilde-Køge-Næstved	3	1	44	2
Ringsted-Næstved	4	2	74	2
Næstved-Nykøbing F	4	1	65	1
Nykøbing F-Rødby F	1	-	15	-
Nykøbing F-Gedser	1	-	2	-
Odense-Svendborg	2	-	42	-
Odense-Snoghøj	5	4	132	21
Snoghøj-Fredericia	4	2	105	7
Snoghøj-Taulov	2	2	26	13
Fredericia-Taulov	3	2	66	12
Taulov-Kolding	4	3	94	22
Kolding-Lunderskov	4	3	90	23
Lunderskov-Tinglev	2	3	33	17
Tinglev-Padborg	2	3	22	17
Tinglev-Sønderborg	1	-	19	-
Lunderskov-Bramming	3	1	56	4
Bramming-Esbjerg	5	1	103	2
Bramming-Tønder	2	-	27	-
Fredericia-Vejle	5	2	120	11
Vejle-Skanderborg	4	2	74	7
Skanderborg-Århus	6	2	120	7
Århus-Langå	4	1	100	5
Langå-Aalborg	3	2	65	4
Aalborg-Frederikshavn	2	1	42	1
Århus-Hornslet	2	1	66	1
Hornslet-Grenå	1	1	24	1
Skanderborg-Herning	2	-	46	-
Herning-Skjern	2	1	25	1
Langå-Struer	2	1	41	1
Vejle-Herning	2	1	39	3
Herning-Holstebro	3	1	47	2
Holstebro-Struer	3	-	71	-
Esbjerg-Holstebro	2	1	29	1
Struer-Thisted	1	1	19	-

Anm. Antal tog i spidstimen er kun i den anførte retning, hvorimod antallet af tog er talt i begge retninger under hele døgnet.

¹ Inkl. tomme vogne.

TRANSLATION – Columns, 1-2: Peak hour. 3-4: All day. 1 and 3: Passenger trains. 2 and 4: Goods trains. Antal = number.

3.3. Skibstrafik på danske havne

3.3.1. Struktur og udvikling

572.000 skibsanløb i 1999

Danske havne og færgelejer havde i 1999 572.000 anløb af skibe for ud- eller indskibning af gods eller passagerer. Hovedparten var anløb af færger, der i 1999 udgjorde 95 pct. af samtlige skibsanløb.

Mange mindre skibe

I 1999 var 49 pct. af skibsanløbene af skibe med en bruttotonnage under 250 BT, 18 pct. af skibe mellem 250 og 500 BT og 10 pct. af skibe mellem 500 og 1500 BT. Kun 10 pct. af skibsanløbene var af skibe over 10.000 BT.

543.000 færgeanløb

Antal færgeanløb har været stigende gennem 1990'erne fra 550.000 i 1990 til 591.000 i 1997. I 1998 faldt antal færgeanløb til 562.000 anløb og nedgangen fortsatte i 1999, hvor der var 543.000 anløb. Tilbagegangen skyldes overvejende Storebæltsruternes ophør i juni 1998 efter åbningen af bilbroen over Storebælt.

Fald efter åbningen af Storebæltsbroen

I 1999 var 22 pct. af færgeanløbene med skibe på 1.500 BT eller derover mod 29 pct. i 1990, og 51 pct. af skibene var under 250 BT mod 60 pct. i 1990.

29.000 anløb af fragtskibe

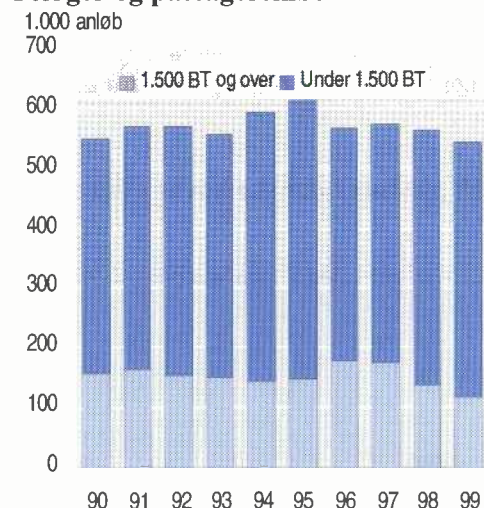
For fragtskibe var der i 1999 29.200 anløb mod 37.900 i 1990. Der er navnlig blevet færre anløb af mindre skibe. I 1999 var 48 pct. af skibene på 1.500 BT eller mere, mod 24 pct. i 1990. Dette afspejles også i, at den gennemsnitligt ekspederede godsmængde pr. fragtskibsanløb er øget fra godt 1.700 ton i 1990 til næsten 2.500 ton i 1999.

For industrihavnene, navnlig oliehavnene, er der relativt få anløb, men med forholdsvis store skibe.

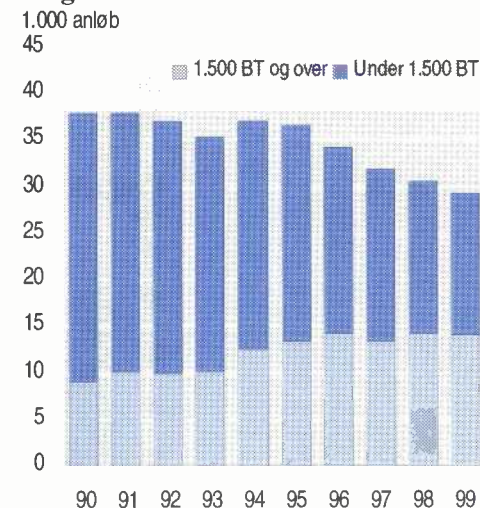
Figur 3.3.1.

Skibsanløb på danske havne. 1990-1999

Færger og passagerskibe



Fragtskibe



Kilde: Danmarks Statistik og Trafikministeriet.

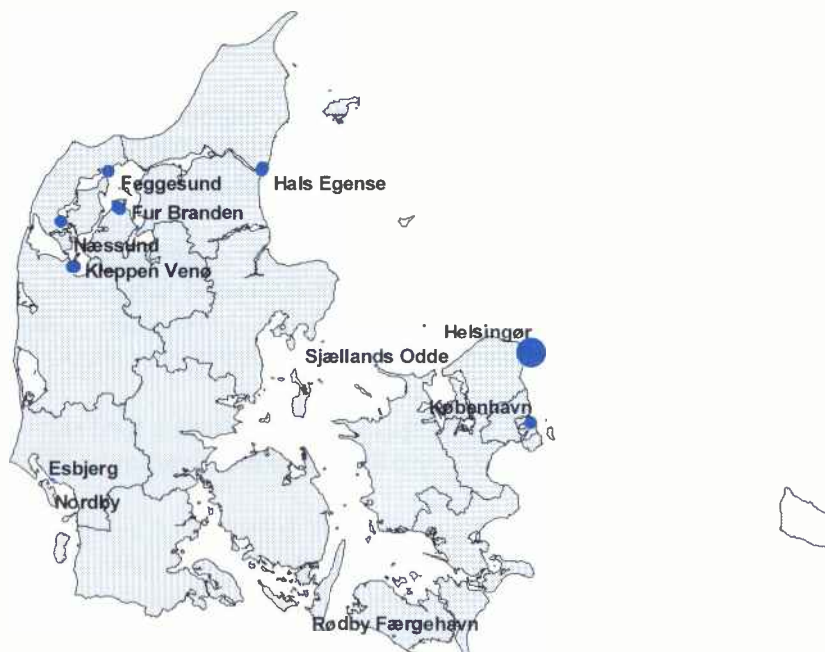
Fragtskibstyper

Siden 1997 kan fragtskibe, som anløber større trafikhavne fordeles på skibstyper. I 1999 dækkede denne statistik 13 havne, der havde 57 pct. af samtlige fragtskibsanløb på danske havne, men 79 pct. af havnenes samlede godsomsætning fra fragtskibe.

I 1999 var 29 pct. af fragtskibsanløbene på de 13 havne af tankskibe, 12 pct. af bulkcarriers, 10 pct. af containerskibe, 17 pct. af specialskibe, 29 pct. af stykgodsskibe i øvrigt og 4 pct. af pramme/lægtere.

Figur 3.3.2.

Skibsanløb på havne med mindst 10.000 anløb i 1999



© Kort & Matrikelstyrelsen (G. 5-00)

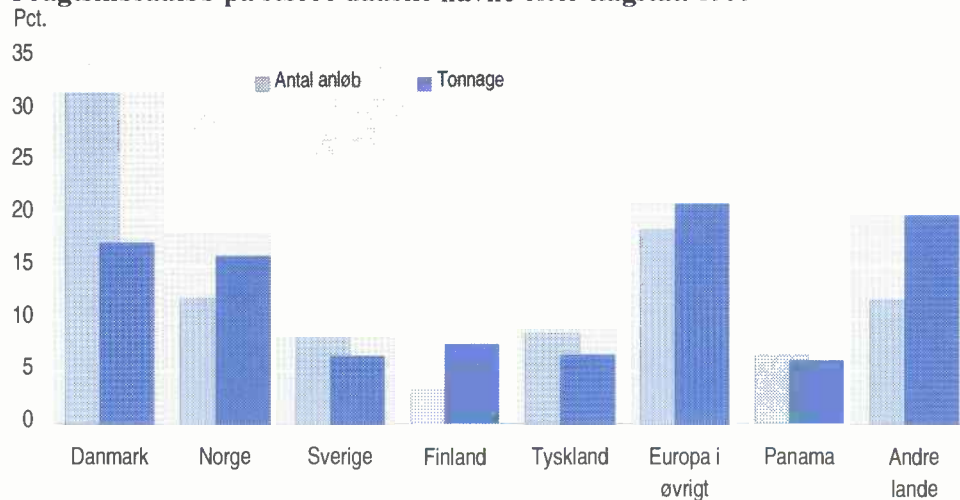
31 pct. danske skibe ...

... men kun 17 pct. dansk tonnage

Fra 1997 opgøres skibets registreringsland for fragtskibe, der anløber en større havne. Størstedelen af fragtskibsanløbene på de 13 største havne var af skibe, som var indregistreret i et udenlandsk skibsregister. I 1999 førte 31 pct. af fragtskibene dansk flag. Norske skibe udgjorde 12 pct., tyske skibe 9 pct. og svenske skibe 8 pct. af anløbene. 18 pct. af skibene var indregistreret i et ikke-europæisk skibsregister, heraf godt en tredjedel i Panama. Målt efter tonnage var den danske andel endnu mindre, nemlig 17 pct., mens ikke-europæiske skibe havde 26 pct., jf. figur 3.3.3.

Figur 3.3.3.

Fragtskibsanløb på større danske havne efter flagstat. 1999



3.3.2. Skibstrafik gennem danske farvande

I 1990'erne har der været en markant stigning i skibstrafikken gennem Øresund. I 1999 gik der 42.000 skibe på 50 BT gennem Øresund ved den nordlige indsejling mod 24.000 i 1990. Ved Øresunds sydlige indsejling observeredes der 40.000 skibe i 1999 mod 21.000 i 1990.

Skibstrafikken gennem Storebælt og Lillebælt er derimod faldet fra 24.000 skibe i 1990 til 21.000 skibe i 1999.

3.3.3. Kilder

Opgørelsen af fragtskibs anløb på danske havne er fra 1997 baseret på Danmarks Statistiks månedlige havnestatistik for større havne med en årlig godsomsætning fra fragtskibe på mindst 1 mio. ton (13 havne i 1999), samt på den årlige, summariske havnestatistik for de resterende havne. Før 1997 er anvendt data fra Trafikministeriets årlige indsamling af oplysninger fra trafikhavnene (ministeriets Havnedatabase).

Færgefarten er belyst gennem Danmarks Statistiks månedlige færgerutestatistik.

Optællingen af skibe på mindst 50 BT, som sejler gennem Øresund, Storebælt eller Lillebælt er foretaget af Søværnets Operative Kommando.

3.3.4. Definitioner og afgrænsninger

Skibsanløb

Som skibsanløb regnes anløb på danske havne for at losse eller laste gods eller for at ud- eller indskibe passagerer. Skibe som anløber en havn udelukkende for reparation, bunkring eller proviantering indgår således ikke i statistikken. Dog inkluderer data fra Trafikministeriets Havnedatabase alle anløb, for hvilke der er svaret havneafgift, dvs. også anløb for bunkring og proviantering og anløb af specialfartøjer, der hverken laster eller lossere.

Bruttotonnage

Bruttotonnagen, BT, er en ubenævnt størrelse, som er et udtryk for rumindholdet af alle lukkede rum i skibet.

Skibene opdeles i følgende typer:

- *Færger og passagerskibe*, der er skibe til befordring af mindst 12 passagerer.
- *Tankskibe* som omfatter olietankskibe, kemikalietankskibe, gastankskibe, tanklægtare og andre tankskibe til transport af flydende bulk (styrtegods).
- *Bulkcarriers* som omfatter skibe til transport af fast bulk (styrtegods) samt OBO-skibe til fragt af olie og fast bulk.
- *Containerskibe* som er skibe, der er specialiserede til transport af containere alene.
- *Specialskibe* som omfatter forsyningsskibe, kemikalieskibe, kreaturbåde, sten-fiskerfartøjer mv.
- *Køleskibe*
- *Stykgodsskibe* der er fragtskibe til befordring af stykgods, løstrailere og containere. Under stykgodsskibe medtages ro-ro-fragtfærger
- *Pramme/lægtare til tørlast.*

Tabel 3.3.1.

Skibsanløb på danske havne efter skibstype. 1997-1999

Ships calling at Danish seaports by type of ship. 1997-1999

	1997	1998	1999
	antal		
1. I alt	622 727	592 920	572 457
2. Skibstype			
Tankskibe	5 231	5 418	4 785
Bulkcarriers	2 442	2 147	1 932
Containerskibe	1 524	1 567	1 611
Specialskibe	2 544	2 867	2 785
Køleskibe	17	24	22
Stykgodsskibe i øvrigt	4 216	4 519	4 736
Pramme/lægtere til tørlast	1 300	760	667
Krydstogtskibe	243	210	208
Passagerskibe og færger i øvrigt	590 761	562 252	543 246
Uoplyst ¹	14 449	13 156	12 465

¹ Fragtskibe som anløber havne, hvor den årlige godsomsætning for fragtskibe er under 1 mio. ton.

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Type of ship. Tankers. Bulk carriers. Container ships. Special ships. Reefer ships. Other cargo ships. Barges. Cruise boats. Passenger ships and ferries. Not stated. Antal = number.

Tabel 3.3.2.

Skibsanløb på danske havne efter skibets størrelse, 1990-1999

Ships calling at Danish seaports by size of ship, 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	antal									
1. I alt	587 931	607 713	607 921	591 687	629 157	648 680	598 936	622 727	592 920	572 457
2. Skibets størrelse										
Under 250 BT	335 541	346 438	346 826	336 389	380 285	393 998	303 640	284 952	290 907	281 601
250- 499 BT	72 301	71 587	77 195	77 497	78 580	76 883	73 231	92 444	95 732	103 487
500- 1.499 BT	13 898	15 771	18 288	17 945	16 445	17 819	30 260	57 034	54 757	55 884
1.500- 4.999 BT	91 001	97 629	98 428	92 237	88 961	92 496	107 832	79 395	62 248	50 170
5.000- 9.999 BT	62 747	63 342	54 112	54 655	51 329	53 191	52 782	54 563	32 109	24 064
10.000-24.999 BT	11 308	11 642	11 844	11 747	12 055	12 350	29 309	52 054	54 595	54 634
25.000 BT og derover	1 136	1 304	1 228	1 217	1 502	1 943	1 885	2 286	2 573	2 617
3. Fragtskibe¹ i alt	37 921	37 855	37 018	35 366	35 597	37 334	34 277	31 966	30 668	29 211
Under 250 BT	6 361	6 115	5 700	5 507	5 435	5 467	3 039	2 376	2 650	2 132
250- 499 BT	14 078	13 149	12 506	11 749	11 544	9 356	7 979	7 103	5 698	4 668
500- 1.499 BT	8 360	8 570	8 880	7 998	7 655	8 944	9 048	9 074	8 100	8 369
1.500- 4.999 BT	7 384	8 155	8 115	8 024	8 405	9 725	10 437	9 589	10 333	9 697
5.000- 9.999 BT	904	892	768	1 057	1 424	1 965	2 167	2 205	2 329	2 148
10.000-24.999 BT	505	560	719	725	796	1 339	1 003	1 029	984	1 588
25.000 BT og derover	329	414	330	306	338	538	604	590	574	609
4. Passagerskibe og færger i alt	550 010	569 858	570 903	556 321	593 560	611 346	564 659	590 761	562 252	543 246
Under 250 BT	329 180	340 323	341 126	330 882	374 850	388 531	300 601	282 576	288 257	279 469
250- 499 BT	58 223	58 438	64 689	65 748	67 036	67 527	65 252	85 341	90 034	98 819
500- 1.499 BT	5 538	7 201	9 408	9 947	8 790	8 875	21 212	47 960	46 657	47 515
1.500- 4.999 BT	83 617	89 474	90 313	84 213	80 556	82 771	97 395	69 806	51 915	40 473
5.000- 9.999 BT	61 843	62 450	53 344	53 598	49 905	51 226	50 615	52 358	29 780	21 916
10.000-24.999 BT	10 803	11 082	11 125	11 022	11 259	11 011	28 306	51 025	53 611	53 046
25.000 BT og derover	807	890	898	911	1 164	1 405	1 281	1 696	1 999	2 008

¹ Inkl. krydstogtskibe.

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Ships by size in GT. 3: Cargo ships, total. By size in GT. 4: Passenger ships and ferries, total. By size in GT. Antal = number.

Tabel 3.3.3.

Færgeanløb på udvalgte havne efter skibets størrelse. 1990 og 1999

Ferries calling at selected Danish seaports by size of ship. 1990 and 1999

	I alt	Under 250 BT	250- 499 BT	500- 1.499 BT	1.500- 4.999 BT	5.000- 9.999 BT	10.000- 24.999 BT	25.000 BT og derover
	antal							
1990	550 010	329 180	58 223	5 538	83 617	61 843	10 803	807
Dragør Havn	6 352	-	-	-	6 352	-	-	-
Københavns Havn	13 873	-	8 438	1 511	312	3 270	229	114
Tuborg Havn	1 644	-	-	-	1 644	-	-	-
Helsingør Havn	57 725	12 077	4 246	-	18 067	23 335	-	-
Hundested Havn	6 280	5 254	-	-	1 026	-	-	-
Kalundborg Havn	2 780	-	-	-	873	1 907	-	-
Korsør Havn	28 950	-	1 416	-	20 702	2 844	3 988	-
Sjællands Odde Havn	3 908	-	-	-	1 303	2 605	-	-
Gedser Havn	3 484	-	-	-	-	3 484	-	-
Rødby Færgehavn	15 095	-	-	-	2 156	12 939	-	-
Tårs Havn	7 656	-	7 656	-	-	-	-	-
Rønne Havn	2 173	-	256	-	527	1 390	-	-
Bagenkop Havn	794	-	-	-	794	-	-	-
Fåborg Havn	4 466	2 145	1 659	-	662	-	-	-
Nyborg Havn	27 418	-	-	-	20 586	2 844	3 988	-
Spodsbjerg Havn	7 656	-	7 656	-	-	-	-	-
Havneby Havn	2 069	-	-	2 069	-	-	-	-
Esbjerg Havn	9 703	3 160	6 321	-	-	29	193	-
Ebeltoft Havn	3 908	-	-	-	1 303	2 605	-	-
Grenå Havn	2 715	-	231	-	1 026	1 458	-	-
Århus Havn	1 907	-	-	-	-	1 907	-	-
Frederikshavn Havn	4 438	-	-	979	346	823	1 597	693
Hirtshals Havn	1 212	-	-	-	-	404	808	-
Øvrige havne	333 804	306 543	20 345	979	5 937	-	-	-
1999	543 246	279 469	98 819	47 515	40 473	21 916	53 046	2 008
Dragør Havn	4 132	-	-	-	2 066	2 066	-	-
Københavns Havn	17 277	1 873	11 870	-	-	1 269	1 900	365
Tuborg Havn	-	-	-	-	-	-	-	-
Helsingør Havn	44 086	7 453	3 431	-	12 525	-	20 677	-
Hundested Havn	5 913	2 091	3 822	-	-	-	-	-
Kalundborg Havn	2 307	-	-	-	850	907	550	-
Korsør Havn	-	-	-	-	-	-	-	-
Sjællands Odde Havn	10 065	-	-	-	-	6 974	3 091	-
Gedser Havn	3 526	-	-	-	1 521	-	2 005	-
Rødby Færgehavn	17 211	-	-	-	420	-	16 791	-
Tårs Havn	6 443	-	-	658	5 785	-	-	-
Rønne Havn	1 915	-	-	-	-	321	1 594	-
Bagenkop Havn	207	-	-	-	-	207	-	-
Fåborg Havn	4 248	-	2 196	1 691	-	361	-	-
Nyborg Havn	-	-	-	-	-	-	-	-
Spodsbjerg Havn	6 441	-	-	658	5 783	-	-	-
Havneby Havn	1 456	-	-	-	1 456	-	-	-
Esbjerg Havn	13 486	1 344	-	11 986	-	-	156	-
Ebeltoft Havn	7 727	-	-	-	-	4 635	3 092	-
Grenå Havn	970	-	228	-	-	56	686	-
Århus Havn	3 797	-	-	-	-	3 248	549	-
Frederikshavn Havn	6 194	-	-	-	2 852	905	1 117	1 320
Hirtshals Havn	1 888	-	-	-	-	967	598	323
Øvrige havne	383 957	266 708	77 272	32 522	7 215	-	240	-

TRANSLATION – Havn = port. Antal = number. BT = GT.

Tabel 3.3.4.

Fragtskibsanløb på udvalgte havne efter skibets størrelse. 1990 og 1999

Cargo ships calling at selected Danish seaports by size of ship. 1990 and 1999

	I alt	Under 250 BT	250- 499 BT	500- 1.499 BT	1.500- 4.999 BT	5.000- 9.999 BT	10.000- 24 999 BT	25.000 BT og derover
	antal							
1990	37 921	6 361	14 078	8 360	7 384	904	505	329
Avedøreværkets Havn	69	-	-	-	30	39	-	-
Københavns Havn	4 288	279	981	1 568	1 120	179	119	42
Stålvalseværkets Havn	1 006	151	704	101	50	-	-	-
Køge Havn	1 018	329	382	213	78	8	8	-
Asnæsværkets Havn	97	-	-	18	42	3	7	27
Gulf-havnen	890	154	114	112	427	40	16	27
Kalundborg Havn	216	11	68	48	47	16	15	11
Statoil-havnen	721	2	190	192	264	4	15	54
Stignæsværkets Havn	41	-	-	-	5	26	1	9
Rønne Havn	1 655	80	1 071	364	131	5	4	-
Nyborg Havn	1 057	616	251	126	61	1	2	-
Odense Havn	1 381	240	761	169	203	3	4	1
Enstedværkets Havn	237	-	-	-	210	-	1	26
Aabenraa Havn	754	69	256	270	127	15	17	-
Esbjerg Havn	2 481	166	754	315	1 060	148	33	5
Fredericia Havn	2 243	175	729	418	624	76	126	95
Kolding Havn	952	66	557	209	115	3	2	-
Vejle Havn	597	45	381	112	59	-	-	-
Randers Havn	910	51	578	172	108	1	-	-
Studstrupværkets Havn	241	-	115	2	124	-	-	-
Århus Havn	3 114	120	586	1 080	1 073	153	77	25
Aalborg Havn	2 183	218	1 025	488	363	60	27	2
Aalborg Portland Havn	441	6	84	48	254	29	16	4
Øvrige havne	11 329	3 583	4 491	2 335	809	95	15	1
1999	29 211	2 132	4 668	8 369	9 697	2 148	1 588	609
Avedøreværkets Havn	118	-	-	-	39	79	-	-
Københavns Havn	4 428	719	695	716	1 424	569	188	117
Stålvalseværkets Havn	737	104	500	85	48	-	-	-
Køge Havn	533	61	56	241	171	4	-	-
Asnæsværkets Havn	134	-	-	-	107	10	2	15
Gulf-havnen	121	-	-	3	88	15	11	4
Kalundborg Havn	334	20	44	121	124	8	12	5
Statoil-havnen	788	-	-	179	336	136	53	84
Stignæsværkets Havn	14	-	-	-	6	1	3	4
Rønne Havn	1 014	9	478	354	152	8	9	4
Nyborg Havn	433	77	63	203	88	1	1	-
Odense Havn	709	39	130	264	231	32	12	1
Enstedværkets Havn	208	-	-	3	158	29	-	18
Aabenraa Havn	423	23	21	100	137	85	55	2
Esbjerg Havn	1 783	1	22	304	964	55	382	55
Fredericia Havn	1 936	57	115	339	896	156	135	238
Kolding Havn	898	9	45	482	330	31	1	-
Vejle Havn	680	33	119	331	197	-	-	-
Randers Havn	532	9	43	232	246	2	-	-
Studstrupværkets Havn	124	-	-	-	118	6	-	-
Århus Havn	3 502	45	400	515	1 210	680	607	45
Aalborg Havn	1 134	5	110	519	399	61	32	8
Aalborg Portland Havn	563	-	15	166	244	87	43	8
Øvrige havne	8 065	921	1 812	3 212	1 984	93	42	1

TRANSLATION – Havn = port. Antal = number. BT = GT.

Tabel 3.3.5.

Fragtskibsanløb på større danske havne efter skibets flagstat. 1997-1999

Cargo ships calling at major Danish seaports by flagstate. 1997-1999

	Anløb			Tonnage		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
	1	2	3	4	5	6
	antal			1.000 BT		
1. I alt	17 274	17 302	16 538	64 472	73 074	81 042
2. Flagstat						
Baltikum	474	456	316	2 452	2 799	2 026
Danmark	5 767	5 177	5 206	9 893	11 815	13 939
Finland	567	447	527	6 208	5 277	6 075
Færøerne	212	220	145	325	314	293
Holland	709	633	686	1 832	1 570	1 649
Norge	1 382	1 787	1 962	7 137	9 806	12 840
Rusland	555	607	439	1 842	1 788	1 468
Sverige	1 537	1 413	1 341	6 359	5 907	5 165
Tyskland	1 259	1 540	1 421	3 093	5 272	5 286
UK	485	832	748	1 636	1 970	2 320
Europa i øvrigt	725	865	723	5 109	8 887	9 172
Liberia	115	126	176	3 169	2 751	3 672
Afrika i øvrigt	11	15	6	79	97	103
Nordamerika	4	1	9	58	1	99
Antigua Barbuda	244	248	339	659	555	854
Bahamas	210	305	586	2 353	3 221	5 936
Panama	1 875	1 535	1 078	4 587	4 342	4 790
St. Vincent	202	307	270	385	766	543
Mellem- og Sydamerika						
i øvrigt	213	206	174	289	459	511
Nær- og Mellemøsten	5	1	5	75	13	226
Cypern	439	426	267	1 888	1 964	1 294
Hongkong	72	20	3	925	388	95
Singapore	47	33	27	1 263	744	833
Asien i øvrigt	71	65	61	2 093	1 755	1 334
Australien mv.	27	18	17	513	475	413
Uoplyst	67	19	6	252	138	104

TRANSLATION – Columns, 1-3: Calls. 4-6: Tonnage. - Rows, 1: Total. 2: Flagstate. The Baltic states. Denmark. Finland. The Faroe Islands. Netherlands. Norway. Russia. Sweden. Germany. United Kingdom. Other

Europe. Liberia. Other Africa. North America. Antigua Barbuda. Bahamas. Panama. St. Vincent. Other Central and South America. Near and Middle East. Cyprus. Hong Kong. Singapore. Other Asia. Australia etc. Not stated.

Tabel 3.3.6.

Observerede skibe i Sundet og Bælterne. 1990-1999

Ships observed passing through the Sound and Belts. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Øresund										
2. Nordlig indsejling										
Nordgående	11 587	11 673	11 942	12 299	14 366	16 048	17 701	19 513	19 693	20 303
Sydgående	12 905	12 544	13 463	14 094	16 249	17 687	18 947	20 425	21 011	21 367
3. Sydlig indsejling										
Nordgående	10 177	10 466	11 756	12 686	13 699	16 077	18 201	20 028	19 687	19 723
Sydgående	11 179	11 057	11 878	13 043	14 708	16 673	18 377	20 191	20 222	20 343
4. Storebælt										
Nordgående	10 282	9 442	8 735	8 901	9 035	9 294	9 165	9 550	9 569	9 518
Sydgående	10 290	9 352	8 793	8 515	8 420	8 476	8 262	8 717	8 378	8 348
5. Lillebælt										
Nordgående	1 853	2 051	1 763	1 514	2 175	2 127	2 063	2 185	1 847	1 585
Sydgående	1 904	2 220	1 921	1 710	2 228	2 178	2 010	2 053	1 859	1 641

TRANSLATION – Rows, 1: The Sound. 2: Northern observation point. Going north. Going south. 3: Southern observation point. Going north. Going south. 4: The Great Belt. Going north. Going south. 5: The Little Belt. Going north. Going south.

3.4. Flytrafik

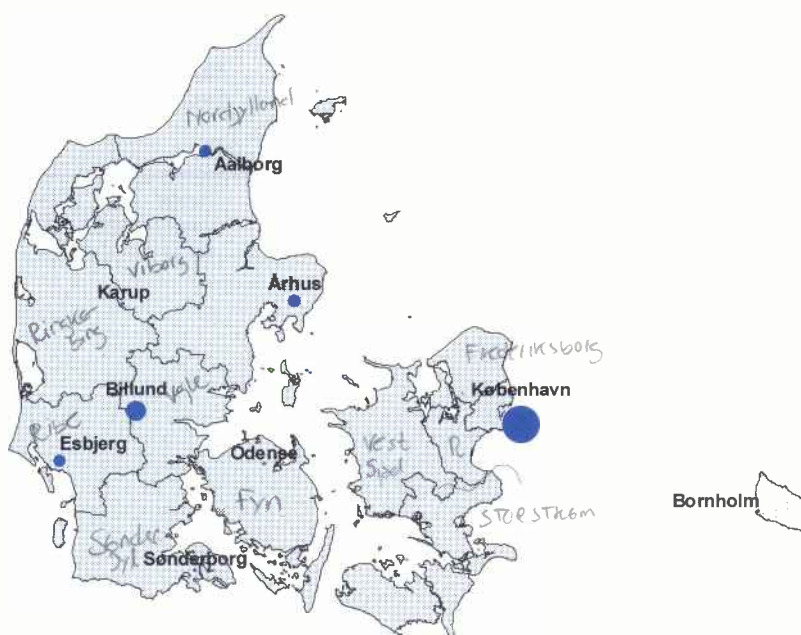
3.4.1. Udvikling i flytrafikken på betjente lufthavne

Rute- og charterflytrafikken på betjente danske lufthavne har været stigende gennem 1990'erne fra 266.000 starter og landinger i 1990 til 380.000 i 1999, dvs. en fremgang på 43 pct. I samme periode er antallet af lokale flyvninger gået tilbage med 22 pct. til 202.000 starter og landinger i 1999.

Der har således været en lille fremgang i flytrafikken på de danske lufthavne i 1990'erne. I 1999 var der i alt 671.000 operationer, dvs. starter og landinger, på betjente danske lufthavne mod 654.000 i 1990. Heraf tegnede Københavns Lufthavn sig for de 45 pct.; Billund havde 8 pct., Århus 4 pct., Aalborg 4 pct. og Esbjerg 3 pct. af operationerne.

Figur 3.4.1.

Flytrafik på de største betjente lufthavne. 1999



© Kort & Matrikelstyrelsen (G. 5-00)

Hovedparten var rute- og charterfly. Rutefly havde 51 pct. af flyoperationerne. Heraf udgjorde indenrigsflyene 26 pct. Charterfly havde 5 pct. af lufthavnernes starter og landinger. Taxifly stod for 1 pct. af operationerne og lokale flyvninger, dvs. skole/træningsflyvninger, rundflyvninger mv., for 30 pct.

3.4.2. Kilder

Statens Luftfartsvæsen

Statistikken over lufttrafikken på lufthavnene er opgjort af Statens Luftfartsvæsen på grundlag af lufthavnernes månedlige indberetninger.

3.4.3. Definitioner og afgrænsninger

Lufthavn

Der medtages betjente lufthavne, som hovedsagelig anvendes til rute- eller charterbeflyvning. Flyvepladser, der overvejende benyttes til taxi-, privat-, skole-, faldskærms- eller svæveflyvning samt militære flyvestationer indgår således ikke i statistikken.

Flyoperationer

Flyoperationer opgøres som starter og landinger i lufthavnen. Operationerne omfatter såvel rute- og charterfly som taxa- og anden erhvervsmæssig eller privat flyvning.

Tabel 3.4.1.**Starter og landinger på betjente lufthavne. 1990-1999**

Takeoffs and landings at manned airports. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000									
1. Flyoperationer i alt	654	638	636	601	620	643	695	702	665	671
2. Heraf rute- og chartertrafik	266	259	276	288	296	316	363	383	370	380
3. Indenrigsrute	92	89	93	93	91	97	118	118	98	88
4. Udenrigsrute	150	145	157	171	179	190	212	230	235	256
5. Indenrigscharter	4	5	4	4	5	6	6	6	7	6
6. Udenrigscharter	20	20	21	20	21	23	28	29	30	30
7. Indenrigstaxi, taxirute	17	15	14	14	14	12	9	7	5	3
8. Udenrigstaxi	7	6	6	5	6	6	4	3	3	3
9. Indenrigs, anden flyvning	80	79	71	64	65	70	102	72	63	61
10. Udenrigs, anden flyvning	25	26	23	22	22	23	22	23	23	21
11. Lokale flyvninger	259	254	246	208	218	216	195	215	201	202

TRANSLATION – Rows, 1: Takeoffs and landings, total. 2: Of which scheduled and charter traffic. 3: Domestic scheduled traffic. 4: International scheduled traffic. 5: Domestic charter traffic. 6: International

charter traffic. 7: Domestic taxi and scheduled taxi traffic. 8: International taxi traffic. 9: Other domestic traffic. 10: Other international traffic. 11: Local flights. 1.000 = 1,000.

Tabel 3.4.2.

Starter og landinger på betjente lufthavne. 1990-1999

Takeoffs and landings at manned airports. 1990-1999

	Køben- havn	Bil- lund	År- hus	Aal- borg	Karup	Oden- se	Es- bjerg	Born-Sønder- holm borg	Vojens	Øvrige	I alt	
	1.000											
1. Flyoperationer												
i alt, 1990	213	73	28	27	5	25	28	13	11	3	228	654
Heraf rute- og chartertrafik	199	14	10	7	5	6	9	5	3	3	6	266
Indenrigsrute	46	6	6	6	5	6	4	4	3	3	3	92
Udenrigsrute	141	4	3	1	0	0	1	0	0	-	0	150
Indenrigscharter	2	1	0	0	0	0	0	0	0	-	0	4
Udenrigscharter	10	3	0	0	0	0	4	0	0	-	3	20
Indenrigstaxi, taxirute	1	0	5	0	0	3	0	1	0	0	4	17
Udenrigstaxi	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	7
Indenrigs, anden flyvning	7	11	4	6	-	5	3	2	3	0	44	84
Udenrigs, anden flyvning	3	4	1	2	-	1	1	1	2	-	11	25
Lokale flyvninger	1	44	8	12	-	9	14	3	3	-	161	255
2. Flyoperationer												
i alt, 1999	299	54	27	27	10	12	22	12	15	1	192	671
Heraf rute- og chartertrafik	295	30	14	12	9	0	9	5	5	1	1	380
Indenrigsrute	45	7	8	9	8	0	3	5	3	1	1	88
Udenrigsrute	233	16	3	2	0	0	2	0	0	-	-	256
Indenrigscharter	2	1	2	0	1	0	0	0	0	-	0	6
Udenrigscharter	15	7	1	1	0	0	5	0	1	0	0	30
Indenrigstaxi, taxirute	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	3
Udenrigstaxi	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Indenrigs, anden flyvning	2	6	3	5	0	3	3	2	2	0	35	61
Udenrigs, anden flyvning	2	3	0	2	0	1	0	1	1	0	10	21
Lokale flyvninger	-	14	9	8	1	7	9	4	6	-	143	202

TRANSLATION – Rows, 1: Takeoffs and landings, total 1990. Of which scheduled and charter traffic. Domestic scheduled traffic. International scheduled traffic. Domestic charter traffic. International charter traffic. Domestic taxi and scheduled taxi traffic. International taxi traffic. Other domestic traffic. Other international traffic. Local flights. 2: Takeoffs and

landings, total 1999. Of which scheduled and charter traffic. Domestic scheduled traffic. International scheduled traffic. Domestic charter traffic. International charter traffic. Domestic taxi and scheduled taxi traffic. International taxi traffic. Other domestic traffic. Other international traffic. Local flights. 1.000 = 1,000.

Person- transport

4.0. Persontransportarbejdets udvikling og sammensætning

4.0.1. Struktur og udvikling

Persontransportarbejdet var i 1999 81 mia. personkm

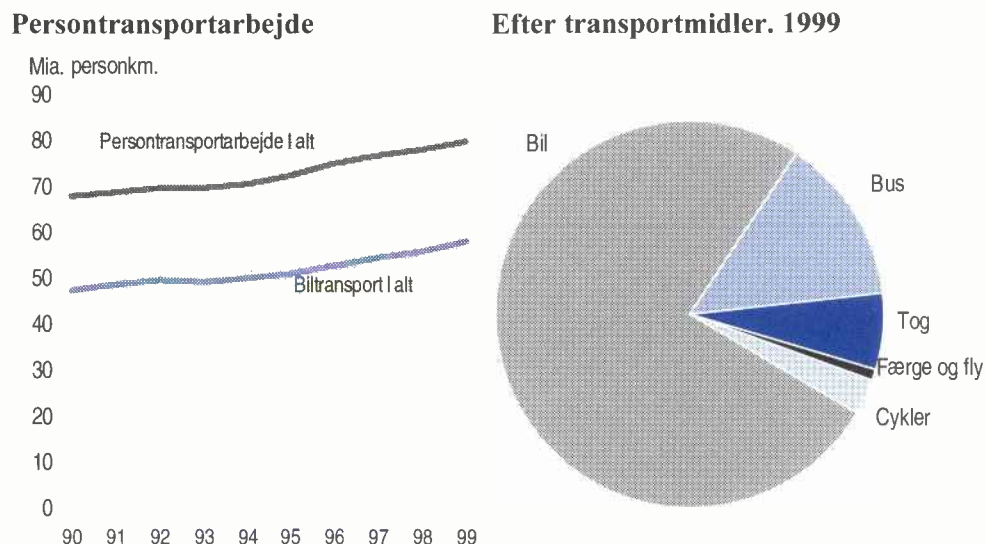
73 pct. af persontransportarbejdet udføres med bil

Det samlede persontransportarbejde var i 1999 på 81 mia. personkm svarende til, at hver dansker tilbagelagde ca. 15.100 km om året. Det er en stigning på 13 pct. i forhold til 1990 hvor persontransportarbejdet var på 69 mia. personkm svarende til ca. 13.300 km. pr. indbygger pr. år.

Bil er det helt dominerende transportmiddel, 73 pct. af persontransportarbejdet udføres i 1999 med bil. 14 pct. af persontransportarbejdet udføres med bus, 5 pct. med tog og 3 pct. med cykel. I forhold til 1990 er der ikke sket nogen større ændring i de forskellige transportmidlers andel af det samlede persontransportarbejde.

Den største procentvise stigning i persontransportarbejdet i perioden 1990 til 1999 er sket med motorcykler samt turist- og andre busser, hvor stigningen har været på hhv. 53 pct. og 37 pct. Det skyldes bl.a. stor tilgang af motorcykler og busser. I samme periode er transporten med cykel faldet fra 3,2 mio. personkm i 1990 til 2,4 mio. personkm i 1999, et fald på 26 pct.

Figur 4.0.1.



4.0.2. Kilder og metode

Vejdirektoratets opgørelse

Vejdirektoratet har beregnet udviklingen i det samlede persontransportarbejde ved trafik på offentlig vej. Persontransportarbejdet er beregnet ud fra trafikarbejdet for forskellige køretøjer og særundersøgelser af antal passagerer pr. køretøj.

Persontransport med cykel

Vejdirektoratet har revideret opgørelsesmetoden for persontransportarbejdet med cykel. Det har medført, at der er sket en nedjustering af persontransportarbejdet udført med cykel i forhold til den tidligere metode.

Persontransport med bane

Overordnede opgørelser over persontransportarbejdet med tog, baserer sig overvejende på indberetninger fra Jernbanetilsynet, Banestyrelsen, DSB og Privatbanernes Fællesrepræsentation. Herudover anvendes oplysninger fra årsberetninger fra A/S Øresund, A/S Storebælt, Øresundskonsortiet og Ørestadsselskabet.

Tabel 4.0.1.

Nationalt persontransportarbejde. 1990-1999

Domestic passenger transport performance. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	mio. personkm									
1. I alt	68 701	69 573	70 586	70 549	71 380	73 188	75 482	77 433	78 635	80 554
2. Cykler	3 217	3 126	3 186	3 065	2 944	2 824	2 703	2 582	2 462	2 387
3. Personbiler	48 199	49 471	50 284	50 125	50 718	51 831	53 427	55 326	56 688	58 662
4. Hyrevogne	378	369	359	350	349	353	357	360	362	365
5. Varebiler	1 330	1 331	1 354	1 393	1 401	1 412	1 407	1 393	1 422	1 515
6. Motorcykler	369	363	370	381	396	416	445	481	517	563
7. Knallert-45	-	-	-	-	1	8	27	59	93	103
8. Rutebusser	3 675	3 552	3 471	3 452	3 438	3 404	3 372	3 390	3 445	3 475
9. Turist- og andre busser	5 639	5 666	5 777	6 050	6 251	7 206	7 996	7 821	7 690	7 698
10. S-tog	1 244	1 243	1 211	1 212	1 224	1 213	1 203	1 185	1 215	1 183
11. Tog i øvrigt	3 608	3 468	3 561	3 525	3 623	3 471	3 418	3 793	3 948	3 930
12. Færge	568	542	555	547	558	556	587	524	370	275
13. Fly	476	442	457	449	478	497	541	519	424	398

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Bicycles. 3: Private cars. 4: Taxis. 5: Delivery and sales vans. 6: Motorcycles. 7: Mopeds with maximum speed below 45 km/h. 8: Scheduled buses. 9: Tourist and other coaches. 10: Metropolitan S-trains. 11: Other trains. 12: Ferries. 13: Aircraft. Mio. personkm = million passenger kilometres.

4.1. Persontransportmønster

4.1.1. Rejsevaneundersøgelsen 1999

Persontransportmønstret analyseres med udgangspunkt i rejsevaneundersøgelsen, som baserer sig på interview af ca. 2.000 personer pr. måned i alderen 10-84 år. Da det med baggrund i rejsevaneundersøgelsen ikke er muligt at vise udviklingstendenser i persontransportmønstret, vil udgangspunktet være at beskrive persontransportmønstret i 1999.

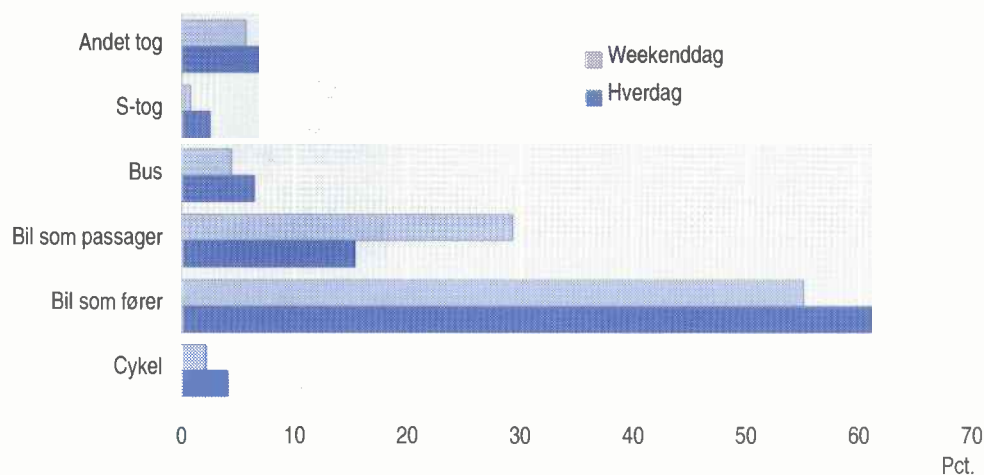
Transportarbejdet pr. person pr. dag var i 1999 næsten det samme på en gennemsnitlig hverdag som på en gennemsnitlig weekenddag, hhv. 35,5 km og 35,4 km. Forskellen på hverdag og weekend er, at de tilbagelagte ture er længere, og der er dermed færre ture i weekenden i forhold til på hverdage. På hverdage er det gennemsnitlige antal ture pr. person 3,0 mod 2,2 i weekenden.

Turlængde og transportmåde

Sammenlignes den relative fordeling af transportarbejdet efter transportmåde på hverdage og i weekenden, ses et skift i valg af transportmåde. På hverdage udgør transportarbejdet som fører af bil eller passager 76 pct. og i weekenden 84 pct. af transportarbejdet pr. person pr. dag. Bil er således det helt dominerende transportmiddel både på hverdage og i weekenden. Men i weekenden sker der et skift, således at en større del af transportarbejdet (29 pct.) udføres som passager i bil sammenlignet med en hverdag (15 pct.). Andelen af transportarbejdet for alle øvrige transportmåder falder i weekenden sammenlignet med hverdage. Samlet anvendes kollektiv transport, bus, S-tog og tog i øvrigt, til 15 pct. af transportarbejdet på hverdage, mod 11 pct. i weekenden.

Figur 4.1.1.

Den relative fordeling af transportarbejdet efter transportmåde. 1999

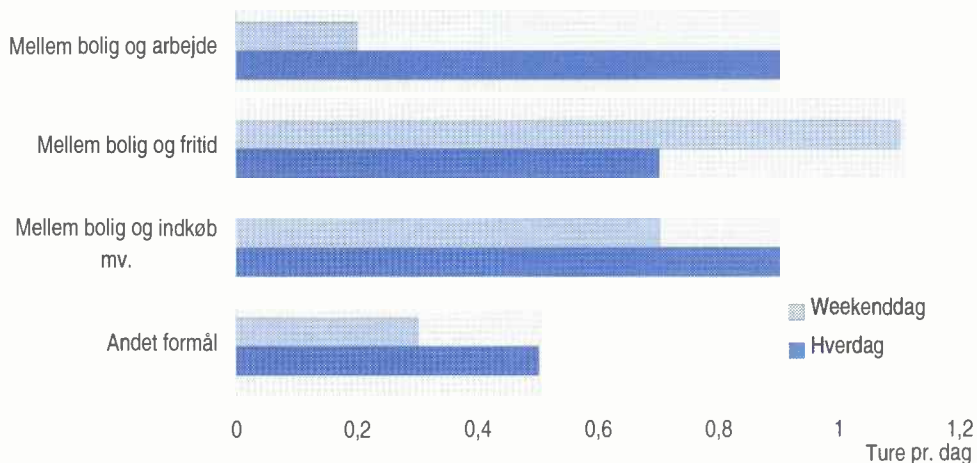


Turenes formål

Turene på hverdage mellem bolig og arbejde og i forbindelse med indkøb mv. udgør hver omkring 30 pct. af det samlede antal ture, mens turene til og fra fritidsaktiviteter udgør 23 pct. I weekenden ændres billedet, således at næsten halvdelen af samtlige ture foretages i forbindelse med fritidsaktiviteter.

Figur 4.1.2.

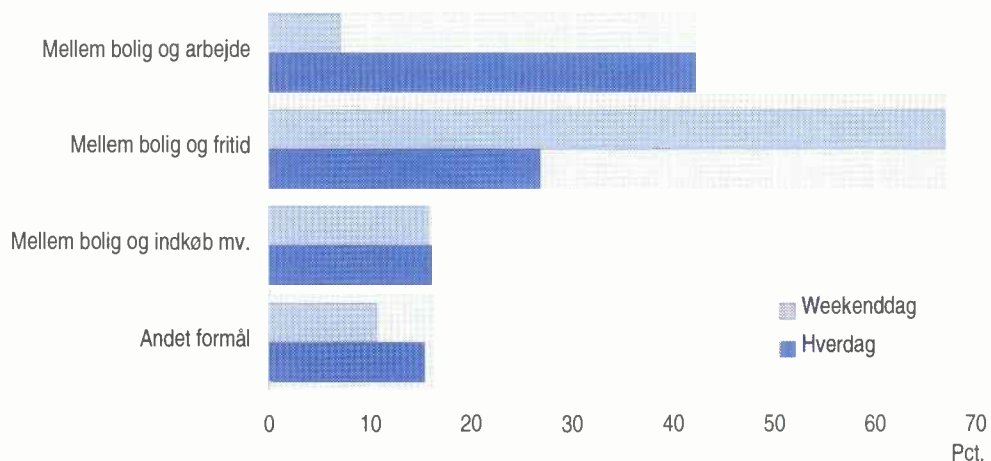
Antal ture pr. person pr. dag. 1999



Transportarbejdet pr. person pr. dag er næsten det samme uafhængigt af, om det er hverdag eller weekend, men formålet med turene ændres afhængigt af, om det er weekend eller hverdag. Transportarbejdet mellem bolig og fritid udgør 27 pct. af transportarbejdet på en hverdag og 67 pct. på en weekenddag. Samtidig falder andelen af transportarbejdet mellem bolig og arbejde fra 42 pct. på hverdage til kun 7 pct. i weekenden. Transportarbejdet i de øvrige kategorier er stort set uændret.

Figur 4.1.3.

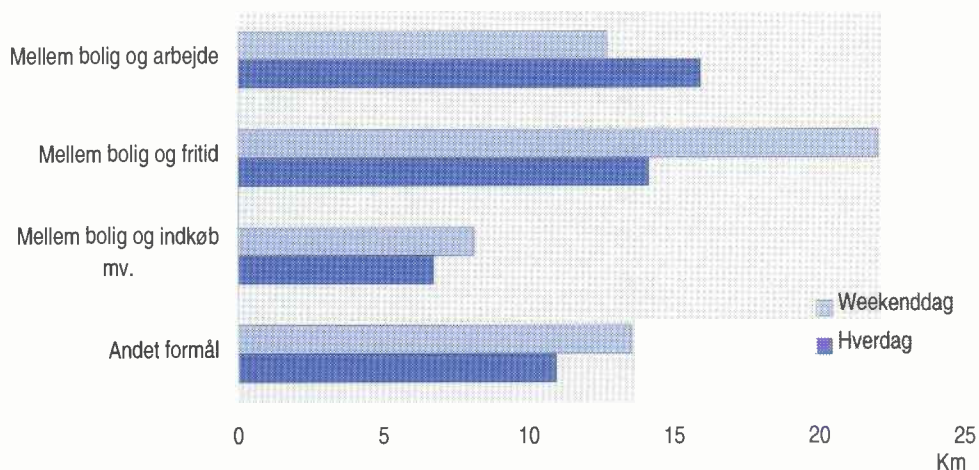
Den relative fordeling af transportarbejdet efter formål. 1999



Den gennemsnitlige turlængde er på 15,9 km i weekenden mod 12 km på hverdage. På hverdage foretages de længste ture (15,9 km i gennemsnit) mellem bolig og arbejde, mens turene i forbindelse med fritidsaktiviteter i gennemsnit er på 14,1 km. I weekenden er turene mellem bolig og arbejde 12,7 km i gennemsnit, mens længden af fritidsturene øges til 22 km.

Figur 4.1.4.

Turlængde efter formål. 1999

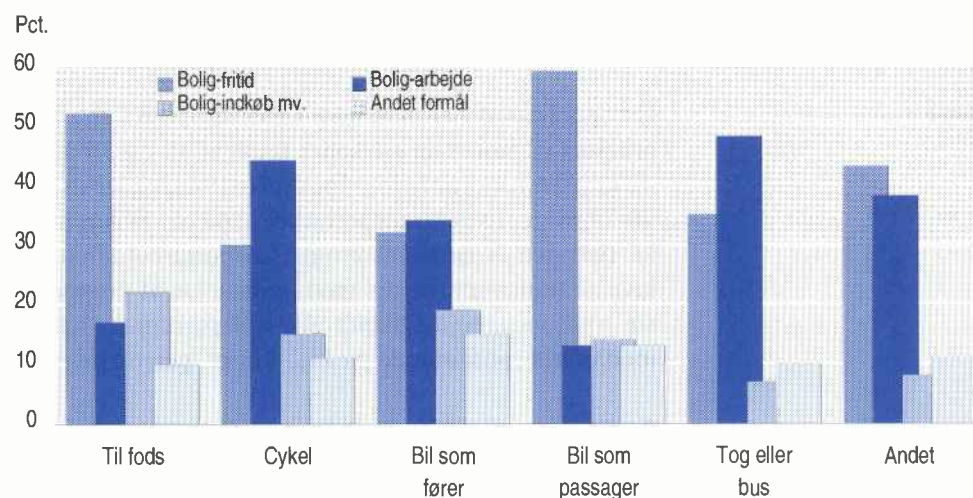


Valg af transportmåde efter formål

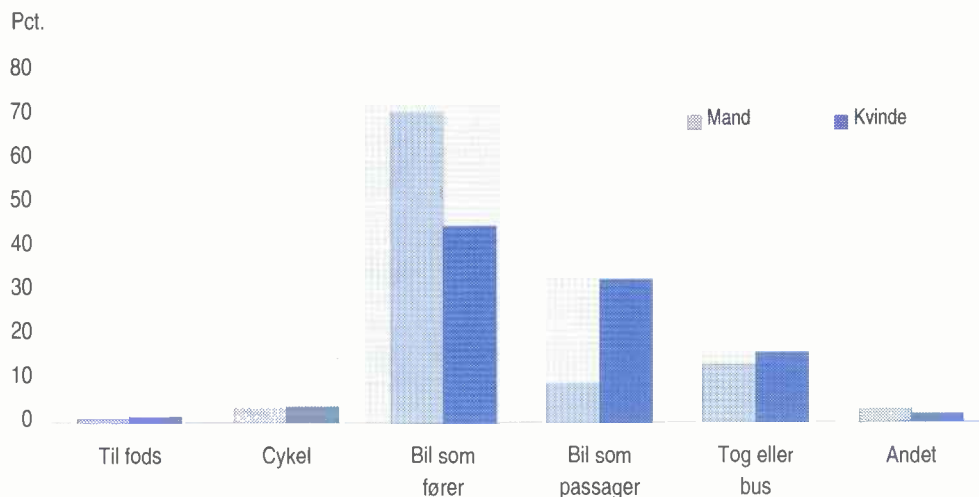
Bil er til alle formål det dominerende transportmiddel, men bil som fører anvendes relativt mest i forbindelse med transport mellem bolig og arbejde. Den største andel af transportarbejdet til fods, og i bil som passager, sker i forbindelse med fritidsaktiviteter, mens cykel, tog eller bus, anvendes relativt mest til transport mellem bolig og arbejde. 51 pct. af transportarbejdet på cykel og 59 pct. med tog eller bus præsteres på hverdage i forbindelse med transport mellem bolig og arbejde.

Figur 4.1.5.

Transportarbejde efter formål og transportmiddel. 1999



Figur 4.1.6.

Den relative fordeling af transportarbejdet efter transportmåde og køn. 1999**Køn**

Det gennemsnitlige transportarbejde på hverdage er for mænd 40,4 km og for kvinder 30,6 km. Forskellen mindskes i weekenden, hvor kvindernes gennemsnitlige transportarbejde stiger til 33,3 km, mens mændenes falder til 37,6 km.

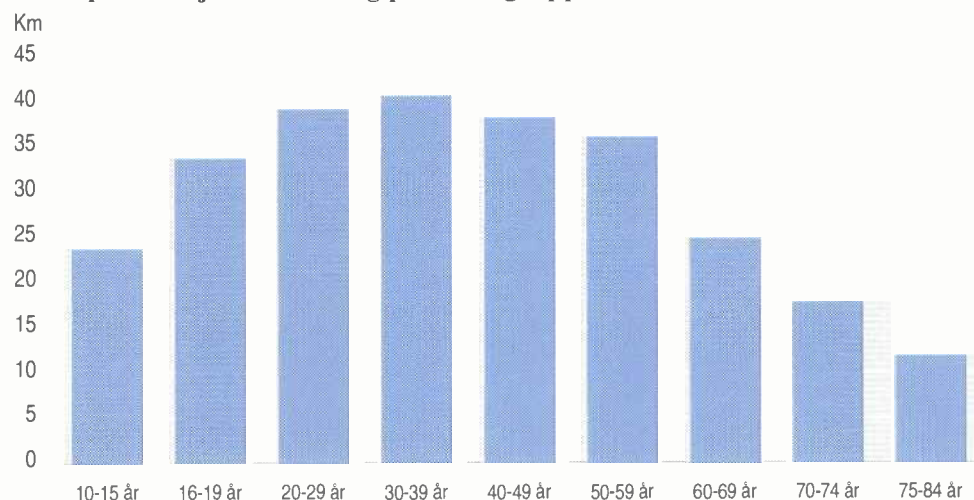
Mænd og kvinders valg af transportmiddel

Mænd tilbagelægger i gennemsnit 71 pct. af deres transport som fører af bil, for kvinderne er andelen 45 pct. Derimod udfører mænd kun 10 pct. af transportarbejdet som passager i bil, hvor kvindernes andel er 31 pct. Kvinder får dækket 18 pct. af persontransportarbejdet ved brug af tog eller bus, mænd udfører kun 12 pct. af det gennemsnitlige persontransportarbejde med bus eller tog.

Alder

En opdeling af befolkningen i alderen 10-84 år i aldersgrupper viser, at transportarbejdet er størst for personer mellem 30 og 39 år, der dagligt tilbagelægger knap 42 km. Transportarbejdet for de 16-19-årige, er ca. 34 km pr. dag, mens gruppen af 70-74-årige, har et transportarbejde på ca. 18 km pr. dag. De unge mellem 10 og 15 år, har med et gennemsnitligt transportarbejde på 23,7 km. pr. dag pr. person det laveste transportarbejde, med undtagelse af gruppen af ældre over 70 år. Det laveste transportarbejde blandt alle aldersgrupper, har de ældre mellem 75 og 84 år, med et transportarbejde på 11,7 km pr. person pr. dag.

Figur 4.1.7.

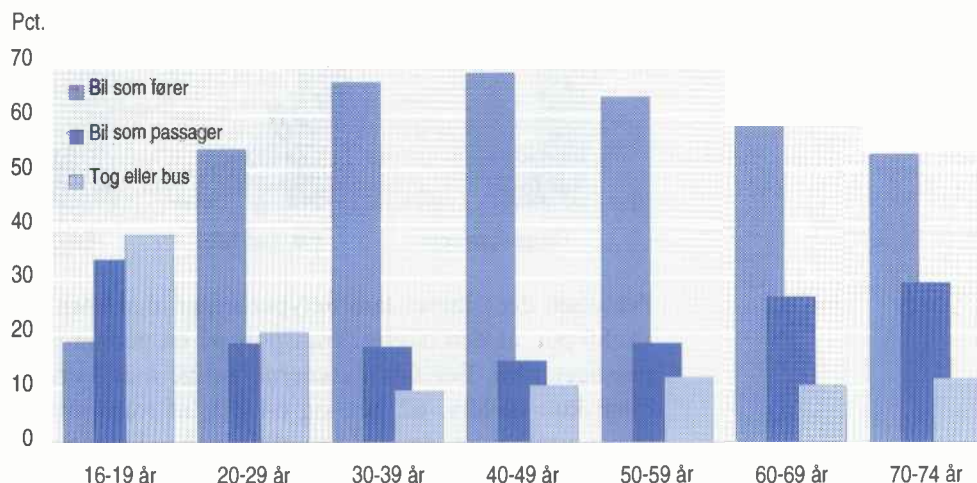
Transportarbejdets fordeling på aldersgrupper. 1999

Fortrinsvis unge og ældre der anvender kollektiv transport

I alle aldersgrupper dækker transport i bil, som enten fører eller passager, samt tog eller bus over 85 pct. af det samlede transportarbejde. Transport i bil som passager, og med tog eller bus, udgør 71 pct. af de 16-19-åriges transportarbejde. Specielt tog og bus anvendes til en relativt stor del af transportarbejdet for denne aldersgruppe.

Figur 4.1.8.

Den relative fordeling af transportarbejdet efter udvalgte kategorier af transportmåde og alder. 1999

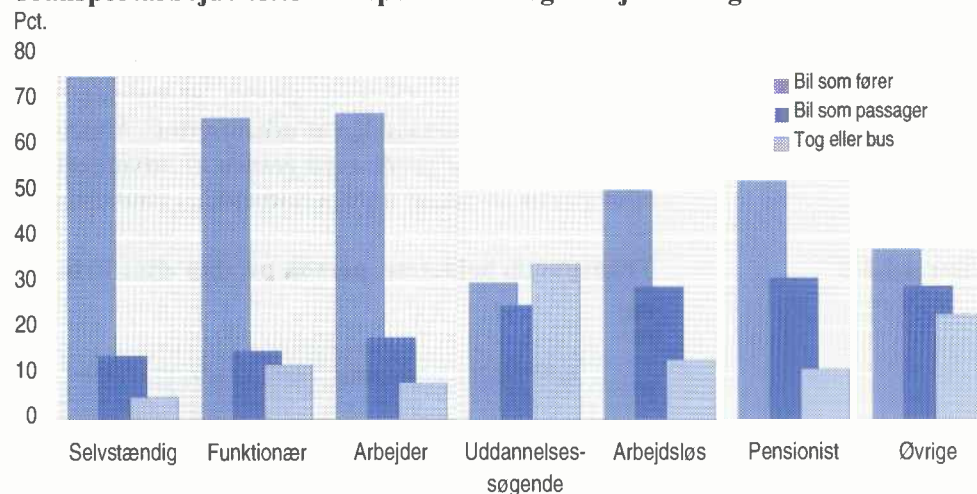


Arbejdsstilling

Det daglige transportarbejde er størst for funktionærer, der på en gennemsnitsdag tilbagelægger 42,7 km. Personerne med det mindste transportarbejde findes i gruppen af pensionister og efterlønsmodtagere, der i gennemsnit rejser 22,3 km om dagen.

Figur 4.1.9.

Transportarbejde efter transportmiddel og arbejdsstilling. 1999



En tredjedel af de uddannelsessøgendes transportarbejde dækkes af tog eller bus

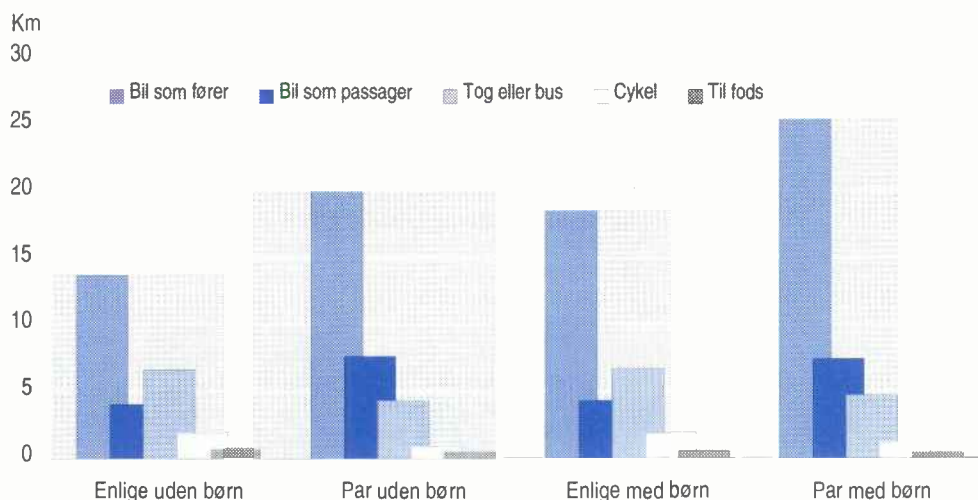
Transport i bil, som enten fører eller passager, og i tog eller bus, udgør mindst 89 pct. af det samlede daglige transportarbejde for alle befolkningsgrupper. Uddannelsessøgende er den gruppe, der anvender tog eller bus relativt mest. På en gennemsnitsdag dækkes 34 pct. af det samlede transportarbejde af tog eller bus for denne gruppe.

Større transportarbejde blandt par

Personer, der lever i parforhold, har et større gennemsnitligt transportarbejde pr. dag end personer, der er enlige, uanset om der er børn i familien eller ej.

Figur 4.1.10.

Fordelingen af transportarbejdet pr. person pr. dag efter familietype. 1999



Personer, der tilhører familietyperne par med børn og par uden børn, tilbagelægger ca. 80 pct. af den daglige transport på en gennemsnitsdag som enten fører af eller passager i bil. For familietyperne enlige med børn og enlige uden børn anvendes bilen kun til hhv. 62 pct. og 64 pct. af transportarbejdet. Således er andelen af transportarbejdet, der dækkes af de øvrige kategorier af transportmåder, dobbelt så stor for disse grupper.

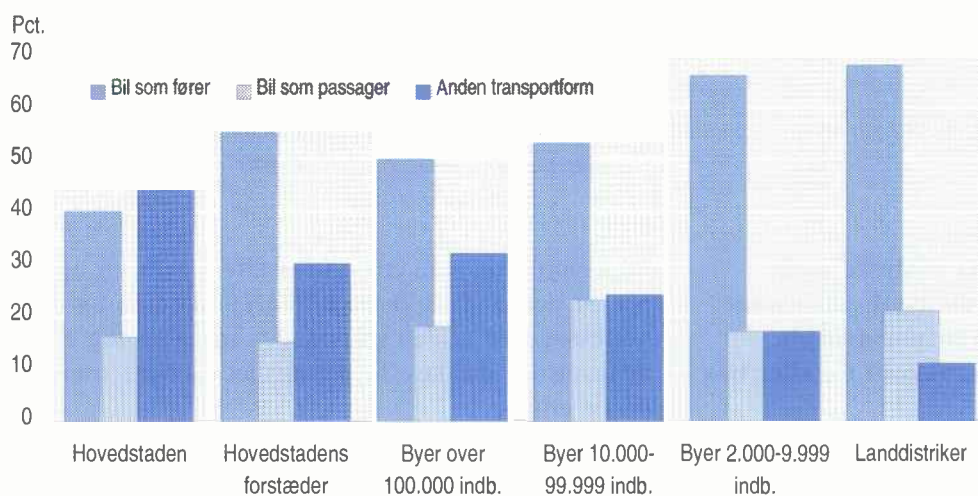
Transportarbejdet falder med graden af urbanisering

Opgjort efter graden af urbanisering har personer bosat i landdistrikter og i byer med under 10.000 indbyggere det største daglige transportarbejde, hhv. 42 og 38 km. pr. dag. Det mindste transportarbejde pr. person findes i Hovedstaden, hvor indbyggerne i gennemsnit tilbagelægger 28 km pr. dag.

For personer bosat i byer med mindre end 10.000 indbyggere tilbagelægges mellem 62 pct. og 69 pct. af det daglige transportarbejde på en gennemsnitsdag som fører af bil. I Hovedstaden er denne transportmådes andel af det samlede transportarbejde 41 pct. Generelt gælder, at andelen af transportarbejdet som fører af bil er faldende med graden af urbanisering. Andelen af transportarbejdet i tog eller bus er derimod stigende med graden af urbanisering. I Hovedstaden anvendes tog eller bus til 28 pct. af transportarbejdet, i landdistrikterne kun til 8 pct.

Figur 4.1.11.

Transportarbejdet pr. person pr. dag efter urbanisering. 1999



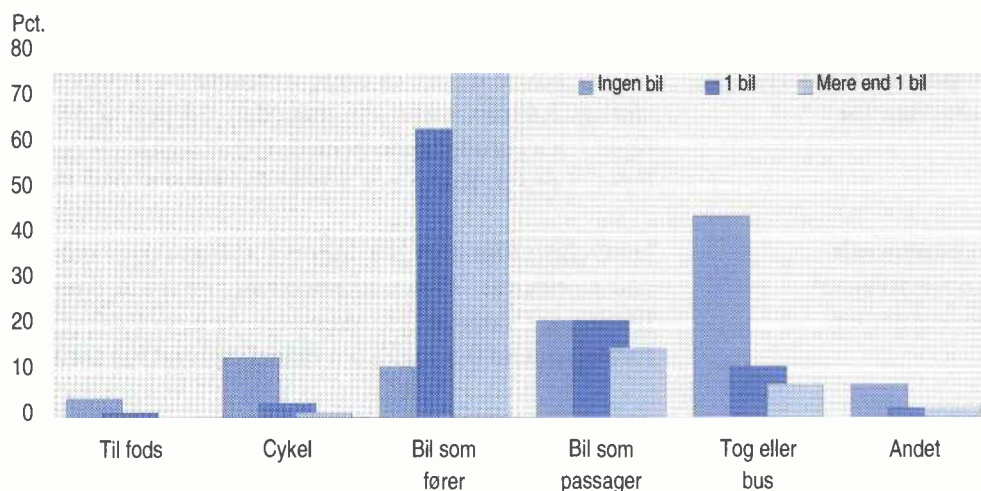
Familiens rådighed over bil

I figur 4.1.12. vises sammenhængen mellem transportarbejdet og bilrådigheden i den familie, personen tilhører. Det daglige transportarbejde vokser med antallet af

biler, familien har rådighed over. For personer i familier uden bil, er det daglige transportarbejde under det halve af transportarbejdet i familier med rådighed over mere end 1 bil. Det er dog kun 19 pct. af populationen, der tilhører en familie med rådighed over mere end 1 bil. Den relative fordeling over transportmåder viser, at tog eller bus dækker 44 pct. af transportarbejdet, når familien ikke har bilrådighed og kun hhv. 11 pct. og 7 pct. hos familier med 1 eller mere end 1 en bil.

Figur 4.1.12.

Transportarbejdet efter transportmåde og bilrådighed. 1999



Personlig indkomst

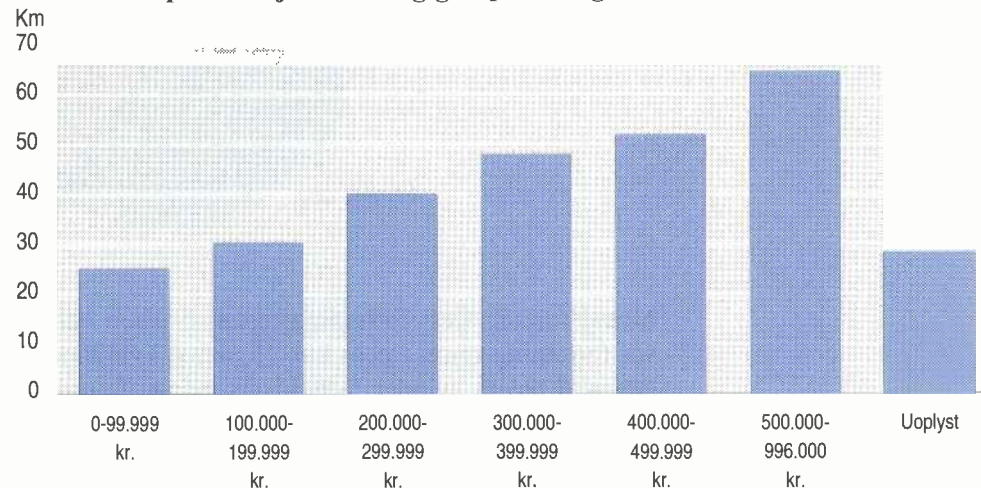
Opdeles befolkningen efter indkomst, findes en positiv sammenhæng mellem det daglige transportarbejde og den personlige bruttoindkomst. Personer med indkomster under 100.000 kr. årligt tilbagelægger på en gennemsnitsdag 28,2 km, og personer med en årlig indkomst over 400.000 kr. præsterer dagligt et transportarbejde på over 50 km på en gennemsnitsdag.

Transporten som fører af bil stiger med indkomsten

Andelen af transportarbejdet i bil som fører er stigende med indkomsten. For personerne i den laveste indkomstgruppe udgør transporten som fører af bil 30 pct. af det samlede transportarbejde på en gennemsnitsdag, mens andelen er 84 pct. for personerne med de højeste indkomster. Andelen af transportarbejdet, der udføres i de øvrige kategorier af transportmåde, er faldende med indkomsten. Fx anvendes tog eller bus til 28 pct. af transportarbejdet på en gennemsnitsdag for personer med indkomster under 100.000 kr. Personerne med de højeste indkomster anvender kun tog eller bus til 6 pct. af transportarbejdet.

Figur 4.1.13.

Persontransportarbejdet afhængig af personlig indkomst. 1999



De ovenfor beskrevne sammenhænge mellem en persons daglige transportarbejde og personens køn, alder, arbejdsstilling osv. indikerer, at jo større det individuelle transportarbejde er, jo større en andel dækkes som fører af bil. Modsat kan sammenhængen forklares ved, at rådighed over bil i sig selv skaber et større individuelt transportarbejde. På baggrund af undersøgelsens resultater, er det ikke muligt at skelne mellem årsag og virkning.

4.1.2. Særundersøgelse af danskeres fjernrejser i 1997

69 pct. havde fjernrejse måneden før

I 1997 havde de 16-74 årige danskere 28,4 mio. fjernrejser, svarende til gennemsnitligt 2,4 mio. rejser om måneden. 33 pct. af de 16-74 årige havde haft en fjernrejse i den forudgående måned. Heraf havde 69 pct. haft 1 rejse, 16 pct. 2 rejser og 6 pct. 3 rejser. Kun 5 pct. havde foretaget 6 eller flere rejser.

I gennemsnit 0,6 fjernrejser om måneden

Gennemsnitligt blev der udført 0,6 fjernrejser om måneden. Mændene rejste mere end kvinderne. 36 pct. af mændene, mod kun knap 30 pct. af kvinderne havde en fjernrejse måneden før. Mænd havde også flere rejser end kvinder. Gennemsnitligt foretog mænd 0,8 rejser om måneden mod 0,4 for kvinder.

Personer på 25-44 år rejste hyppigere og personer over 65 år mere sjældent end gennemsnittet. Kun hver femte af de 65-74 årige havde haft en fjernrejse måneden før.

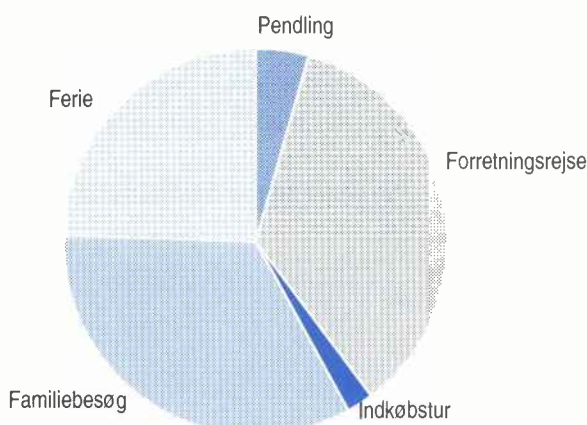
Juli var den hyppigste rejsemåned med godt 10 pct. af fjernrejserne, efterfulgt af oktober, som havde knap 10 pct. af rejserne.

En tredjedel var forretningsrejser

Godt en tredjedel af rejserne var forretningsrejser, en tredjedel var rejser for at besøge familie eller venner og en fjerdedel var ferie- eller fritidsrejser. De resterende fjernrejser var rejser til og fra arbejde/uddannelsessted eller indkøbsrejser, jf. figur 4.1.14.

Figur 4.1.14.

Fjernrejser efter formål. 1997

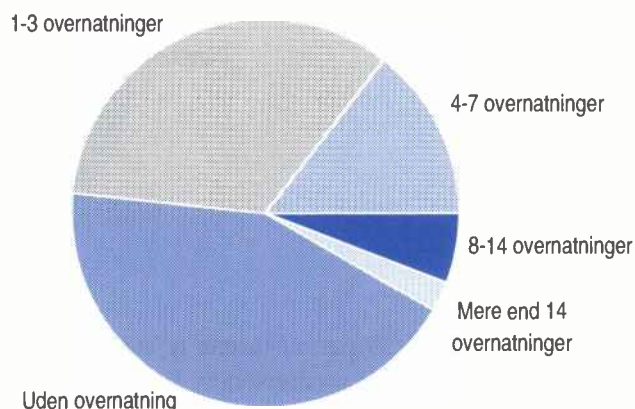


Mænd foretog flest forretningsrejser. Næsten halvdelen af mændenes fjernrejser var forretningsrejser, mens kun 15 pct. af kvindernes rejser havde dette formål. Til gengæld havde kvinder forholdsvis mange fjernrejser for at besøge familie eller venner. Mænd havde også flere lange rejser mellem bolig og arbejde/uddannelsessted end kvinder.

Yngre personer foretog forholdsvis mange forretningsrejser, mens de ældre fortrinsvis rejste for at besøge familie eller venner eller med ferie eller fritidsformål for øje.

Figur 4.1.15.

Fjernrejser efter varighed. 1997



Mange 1-dagsrejser

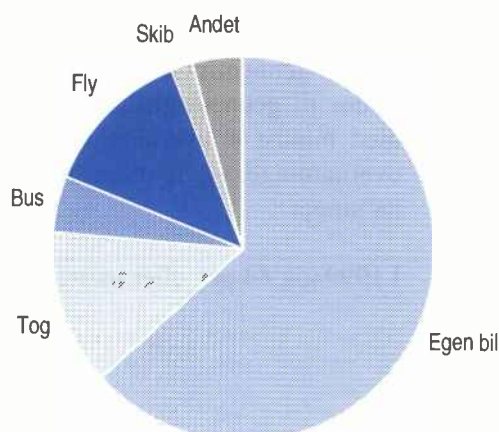
De fleste fjernrejser var kortvarige. 43 pct. var 1-dags rejser, 34 pct. indeholdt 1-3 overnatninger og 14 pct. indeholdt 4-7 overnatninger.

Mænd havde forholdsvis mange 1-dagsrejser, hvilket hænger sammen med, at de fleste forretningsrejser blev foretaget af mænd, og at forretningsrejser gennemgående er af kortere varighed.

Personbilen var det hyppigst benyttede transportmiddel ved fjernrejser. På 63 pct. af rejserne var personbilen hovedtransportmidlet. Tog blev benyttet på 13 pct. af rejserne og fly ligeledes på 13 pct. af rejserne. Kvinder kørte hyppigere i tog end mænd. Til gengæld brugte mænd hyppigere personbil på fjernrejserne.

Figur 4.1.16.

Hovedtransportmiddel på fjernrejser. 1997



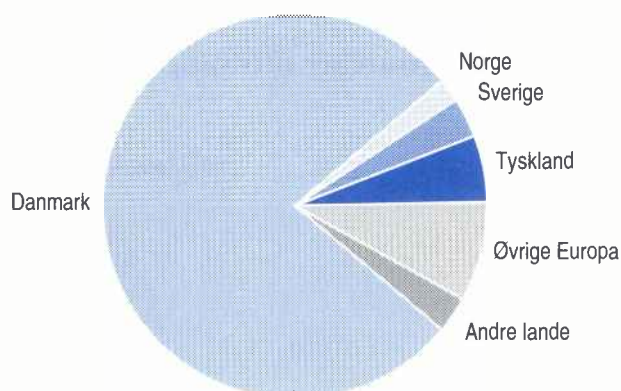
78 pct. af rejserne var i Danmark

78 af fjernrejserne var indenlandske. Af rejserne til udlandet gik de fleste til nabolandene.

Hver fjernrejse består af 2 eller flere ture, hver med sit afgrænsede formål. Langt de fleste ture omfattede kun 2 ture, nemlig udturen og hjemturen. Kun 9 pct. af fjernrejserne havde 3 eller flere ture. Gennemsnitligt havde en fjernrejse 2,16 ture.

Figur 4.1.17.

Fjernrejser efter destinationsland. 1997



På 39 pct. af turene rejste den interviewede person alene. På 28 pct. af turene var der én medrejsende. Kun på hver tiende tur var der 4 eller flere medrejsende personer. Mænd rejste hyppigere alene end kvinder. 47 pct. af mændenes fjernrejser var uden ledsager mod kun 25 pct. for kvindernes vedkommende. Årsagen er mændenes overvægt af forretningsrejser.

Hver tur bestod gennemsnitligt af 1,15 etaper à mindst 100 km med hver sit transportmiddel. Hovedparten af turene, 86 pct., havde kun 1 etape over 100 km, og bare 12 pct. af turene var på mere end 1 etape med hver sit transportmiddel.

4.1.3. Ferie- og forretningsrejser med overnatning

Færre indenlandske rejser i 1999

Siden 1996 har Danmarks Statistik haft regelmæssige opgørelser af danskernes ferie- og forretningsrejser med overnatning. I perioden 1996-1998 har de 4,3 mio. danskere på 15 år eller derover årligt foretaget omkring 12 mio. ferie- og forretningsrejser med overnatning uden for eget hjem. I 1999 faldt antallet af rejser med 1 mio., især som følge af færre indenlandske ferie- og forretningsrejser.

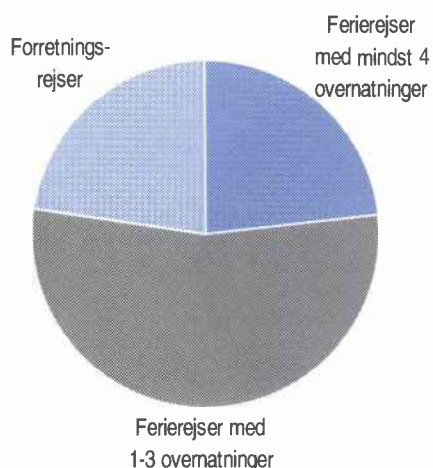
I 1999 gennemførte voksne danskere 10,9 mio. ferie- eller forretningsrejser. Det svarer til gennemsnitligt 2,5 rejser pr. person. 40 pct. af rejserne var ferierejser med mindst 4 overnatninger, 36 pct. var kortvarige ferie/fritidsrejser med 1-3 overnatninger og de resterende 23 pct. var forretningsrejser med 1 eller flere overnatninger.

I 1999 gik 44 pct. eller næsten 5 mio. af rejserne til udlandet.

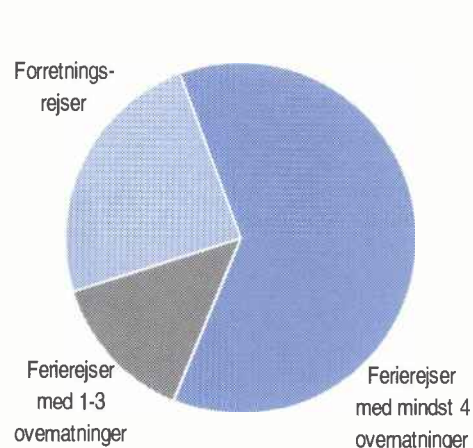
Figur 4.1.18.

Rejser efter art og destination. 1999

6,1 mio. rejser i Danmark



4,8 mio. rejser til udlandet



Udlandsrejser

I 1999 var 3 mio. eller 62 pct. af udlandsrejserne ferierejser med mindst 4 overnatninger. Disse rejser gik især til Spanien, Frankrig, Italien og Grækenland, som modtog 45 pct. af udlandsrejserne. 18 pct. af ferierejserne til udlandet gik til nabolandene Norge, Sverige og Tyskland.

Der var 0,7 mio. ferie/fritidsrejser med 1-3 overnatninger, som gik til udlandet i 1999. Her var nabolandene naturligt nok de foretrukne rejsemål.

De 1,2 mio. forretningsrejser til udlandet gik også for godt halvdelen vedkommende til nabolandene. en tredjedel gik til de øvrige europæiske lande.

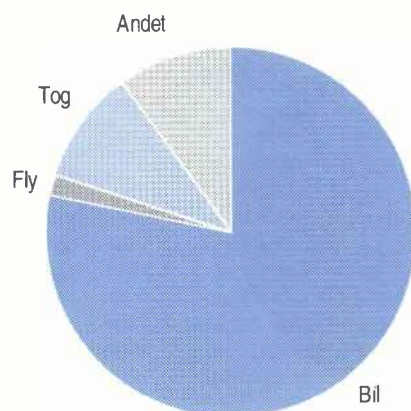
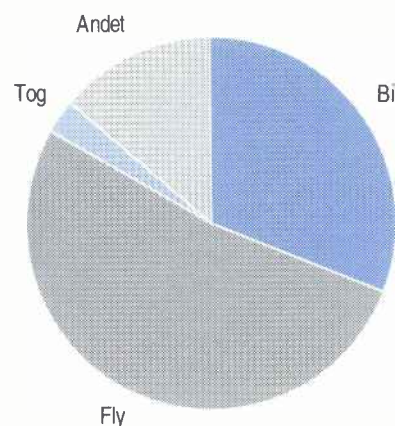
Danmarksrejser

Der var 6,1 mio. rejser i Danmark i 1999. Det er 17 pct. færre end i 1998. Der har været nogenlunde samme tilbagegang for både ferie- og forretningsrejser. Af de 6,1 mio. indenlandske rejser var 1,4 mio. ferierejser med 4 eller flere overnatninger, 3,3 mio. kortvarige ferie/fritidsrejser med 1-3 overnatninger og 1,4 mio. forretningsrejser med 1 eller flere overnatninger.

Bilen var hovedtransportmidlet på Danmarksrejser

På indenlandske ferierejser med mindst 4 overnatninger var bilen det dominerende transportmiddel. Efter åbningen af bilbroen i juni 1998 er anvendelse af bil som hovedtransportmiddel endda øget. I 1999 var bilen hovedtransportmidlet på 78 pct. af ferierejserne med 4 eller flere overnatninger mod 71 pct. i 1997

Figur 4.1.19.

Ferierejser med mindst 4 overnatninger efter hovedtransportmiddel. 1999**Rejser i Danmark****Rejser til udlandet****Fly og bil var hovedtransportmidlet på udlandsrejser**

På ferierejser til udlandet var flyet det dominerende transportmiddel. Fly benyttedes på 52 pct. af ferierejserne med 4 eller flere overnatninger, mens bilen var hovedtransportmidlet på 31 pct. af rejserne

69 pct. af de kortvarige ferie/fritidsrejser havde bil som hovedtransportmiddel og tog benyttedes på 15 pct.

På forretningsrejser i Danmark var bilen det mest benyttede transportmiddel, 63 pct.; toget var det næstmest anvendte transportmiddel, 18 pct. Forretningsrejser til udlandet var overvejende med fly, 79 pct.

4.1.4. Kilder og metode**Persontransportundersøgelse**

Transportmønstret belyses ved regelmæssige, månedlige interviewundersøgelser blandt Danmarks befolkning. Undersøgelserne kortlægger befolkningens transportvaner inden for landets grænser. I undersøgelsen indsamles der oplysninger om de udvalgte personers transportadfærd dagen før interviewet. For hver tur beskrives bl.a. formålet med turen, tidspunktet og varighed og turlængde pr. benyttet transportmiddel. Endvidere indhentes der oplysninger om en række baggrundsvariable, såsom bilrådighed og socioøkonomiske forhold.

Undersøgelsen omfatter fra og med 1998 befolkningen i alderen 10 til 84 år i modsætning til tidligere år, hvor populationen er begrænset til befolkningen i alderen 16-74 år. Undersøgelsens population er befolkningen i alderen 10-84 år i Danmark (ekskl. Grønland og Færøerne), således som den er opgjort i Det Centrale Personregister (CPR). Personer uden registreret bopæl i CPR indgår ikke i undersøgelsen.

Størrelsen af stikprøven

Stikprøvens størrelse er på 2.100 personer hver måned. Stikprøven er dannet ved simpel tilfældig udvælgelse fra CPR. Der udvælges således en ny repræsentativ stikprøve hver måned. Der indsamles brugbare data fra ca. to tredjedele af de udvalgte personer.

Fjernrejser

Fjernrejseundersøgelsen blev gennemført ved månedlige telefoninterview igennem 1997. Dataindsamlingen foregik i forbindelse med den månedlige undersøgelse af danskernes persontransport, der til formålet blev udvidet med detaljerede spørgsmål om fjernrejserne. Hver måned blev der blandt de 16-74 årige tilfældigt udvalgt

1.800 personer. Der blev opnået svar fra gennemsnitligt 1.200 personer hver måned.

Ferie- og forretningsrejser

Statistikken over ferie- og forretningsrejser er opgjort på grundlag af kvartalsvise telefoninterview i januar, april, juli og oktober af et repræsentativt udsnit af 1.500 danskere på 15 år eller derover. De udvalgte personer blev bedt om at give oplysninger om deres ferierejser med mindst 4 overnatninger i de sidste 12 måneder, om deres ferie/fritidsrejser med 1-3 overnatninger og forretningsrejser med overnatninger, der var påbegyndt i det sidste kvartal. Rejseoplysningerne er opregnet til befolkningsniveau inden for grupperinger af de interviewede efter bl.a. køn, alder, familietype og boligform.

4.1.5. Definitioner

Turbegrebet

En tur er defineret som en rejse, der har et bestemt formål og er tilbagelagt ad offentlig gade eller vej.

Fjernrejse

Fjernrejser er i undersøgelsen afgrænset til rejser, hvis destination ligger mindst 100 km fra startstedet. En fjernrejse inkluderer såvel udrejsen som hjemrejsen. Alle fjernrejser vil således slutte på startstedet. En fjernrejse kan starte fra personens bopæl, fra personens sommerhus eller fra et opholdssted på en anden fjernrejse.

Tabel 4.1.1.

Transportarbejde pr. dag efter transportmåde. 1997-1999

Transport performance per day by means of transport. 1997-1999

	Hverdag			Weekenddag			Gennemsnitsdag		
	1997 1	1998 2	1999 3	1997 4	1998 5	1999 6	1997 7	1998 8	1999 9
	mio. km								
1. I alt	141,1	137,7	138,8	148,8	136,5	138,7	143,2	137,3	138,7
2. Til fods	1,8	1,8	1,6	2,1	2,0	1,8	1,9	1,9	1,6
3. Cykel	6,6	5,6	5,6	3,6	3,3	2,9	5,7	4,9	4,8
4. Bil som fører	85,9	82,7	84,7	75,2	75,0	76,3	82,8	80,5	82,2
5. Bil som passager	20,1	21,5	21,2	48,0	37,4	40,6	28,0	26,0	26,8
6. Bus	8,9	8,4	8,9	6,9	6,8	6,1	8,4	8,0	8,0
7. S-tog	3,6	3,5	3,4	1,6	2,0	1,0	3,1	3,1	2,7
8. Tog i øvrigt	9,1	10,2	9,4	6,4	6,1	7,8	8,3	9,0	8,9
9. Andet ¹	5,2	4,0	4,1	5,0	3,9	2,2	5,1	4,0	3,6

¹ »Andet« dækker over knallert, motorcykel, taxa, færge og fly. Skønnet for disse transportmåder er behæftet med en betydelig usikkerhed.

TRANSLATION – Columns, 1-3: Workday. 4-6: Weekend day. 7-9: Average day. - Rows, 1: Total. 2: On foot. 3: Bicycle. 4: Car as driver. 5: Car as passenger. 6: Bus. 7: Metropolitan S-train. 8: Other train. 9: Other.

Tabel 4.1.2.

Transportarbejde pr. person pr. dag. 1997-1999

Transport performance per person per day. 1997-1999

	Hverdag			Weekenddag			Gennemsnitsdag		
	1997 1	1998 2	1999 3	1997 4	1998 5	1999 6	1997 7	1998 8	1999 9
	km								
1. I alt	36,1	35,2	35,5	38,1	34,9	35,4	36,6	35,1	35,5
2. Køn									
Mand	42,0	41,0	40,4	40,7	37,0	37,6	41,6	39,8	39,6
Kvinde	30,1	29,5	30,6	35,4	32,8	33,3	31,6	30,4	31,3
3. Alder									
16-19 år	30,1	32,1	33,9	34,8	24,3	33,0	31,5	29,8	33,6
20-29 år	39,3	38,5	38,3	44,5	42,1	41,4	40,8	39,5	39,2
30-39 år	41,3	41,2	41,7	43,4	42,8	38,3	41,9	41,6	40,7
40-49 år	40,9	37,6	38,2	39,5	37,5	38,3	40,5	37,5	38,2
50-59 år	36,7	35,1	35,8	37,9	35,4	36,5	37,0	35,1	36,0
60-69 år	24,6	24,5	24,4	27,9	21,9	25,8	25,6	23,7	24,7
70-74 år	18,1	22,5	18,4	16,0	12,8	15,8	17,5	19,7	17,7
4. Beskæftigelse									
Selvstændig	38,0	37,2	34,5	37,0	33,1	46,1	37,7	36,0	37,8
Funktionær	44,0	43,2	43,0	44,7	43,7	42,2	44,2	43,3	42,7
Arbejder	37,9	36,8	35,7	41,4	37,6	33,2	38,9	37,0	35,0
Uddannelsessøgende	34,3	31,9	35,8	37,7	31,3	34,5	35,2	31,7	35,4
Arbejdsløs	28,3	29,6	25,7	30,9	32,3	28,4	29,0	30,3	26,5
Pensionist ¹	20,6	21,6	22,2	23,6	17,3	22,4	21,4	20,4	22,3
Øvrige	33,6	25,0	27,7	34,2	35,7	30,2	33,8	28,0	28,4
5. Familietype									
Enlige uden børn	30,9	27,4	28,3	31,5	26,9	28,9	31,1	27,3	28,4
Par uden børn	35,8	33,5	34,8	36,3	35,5	34,3	35,9	34,0	34,7
Enlige med børn	30,0	33,7	29,6	30,1	31,7	31,4	30,0	33,1	30,1
Par med børn	39,3	41,1	40,3	43,2	38,2	40,4	40,4	40,3	40,3
6. Familiens bruttoindkomst									
0-99.999 kr.	26,9	25,2	28,9	28,8	25,6	26,5	27,4	25,3	28,2
100.000-199.999 kr.	30,8	29,1	30,1	37,7	33,7	32,1	32,8	30,4	30,7
200.000-299.999 kr.	42,4	40,4	36,8	42,8	39,7	38,0	42,5	40,2	37,1
300.000-399.999 kr.	52,0	49,6	52,3	43,4	44,8	42,5	49,5	48,2	49,4
400.000-499.999 kr.	53,9	57,8	55,8	56,3	37,7	51,0	54,6	52,1	54,4
500.000 og derover	65,6	66,6	62,4	63,2	59,3	55,4	64,9	64,5	60,3
Uoplyst	29,0	28,7	28,1	31,3	27,3	33,4	29,7	28,3	29,6
7. Urbanisering									
Hovedstaden	27,3	25,5	26,1	26,5	26,6	32,9	27,1	25,8	28,0
Hovedstadens forstæder	33,9	33,5	34,0	35,2	31,9	31,0	34,3	33,0	33,1
Byer over 100.000 indb.	30,6	29,9	28,1	37,3	40,3	36,9	32,5	32,8	30,6
Byer 10.000-99.999 indb.	33,2	33,9	32,3	35,1	34,6	33,4	33,7	34,1	32,6
Byer 2.000- 9.999 indb.	40,4	37,4	38,3	45,1	36,4	36,1	41,8	37,1	37,7
Landdistrikter	42,9	42,9	43,4	41,3	38,1	39,3	42,4	41,5	42,2
8. Bilrådighed									
Ingen bil	22,4	20,2	20,5	27,3	21,8	21,2	23,8	20,6	20,7
1 bil	36,9	36,1	36,3	38,2	37,1	37,9	37,3	36,4	36,7
Mere end 1 bil	50,2	51,3	50,0	51,0	44,4	44,0	50,4	49,3	48,3

¹ Inkl. efterlønsmodtagere.

TRANSLATION – Columns, 1-3: Workday. 4-6: Weekend day. 7-9: Average day. - Rows, 1: Total. 2: Sex. Male. Female. 3: Age. 4: Employment. Self-employed. Salaried employees. Manual workers. Students. Unemployed persons. Pensioners/early retirement pensioners.

Others. 5: Type of family. Single persons without children. Couples without children. Single persons with children. Couples with children. 6: The family's gross income. 7: Urbanisation. The capital. Suburbs. Cities over 100,000 inhabitants. Cities 10,000-99,999 inhabitants. Towns 2,000-9,999 inhabitants. Rural areas. 8: Cars at disposal. No cars. One car. Several cars.

Tabel 4.1.3.

Persontransportarbejde pr. dag efter turens længde og transportmåde. 1999

Passenger transport performance per day by length of trip and by means of transport. 1999

	Turens længde i km							
	0-2	3-4	5-6	7-10	11-20	21-50	51-100	Over 100
	1	2	3	4	5	6	7	8
	pct.							
1. Efter hovedtransportmåde								
2. Hverdag	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	16	5	2	0	0	-	-	-
Cykel	22	26	14	8	3	0	-	-
Bil som fører	26	51	60	61	66	68	65	52
Bil som passager	5	9	11	14	14	14	17	21
Tog eller bus	1	7	10	13	15	17	17	21
Andet ¹	30	2	3	3	2	1	1	5
3. Weekenddag	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	25	11	3	1	0	-	-	-
Cykel	14	14	9	4	2	1	-	-
Bil som fører	22	54	58	59	62	62	60	47
Bil som passager	5	15	19	27	27	30	32	33
Tog eller bus	1	5	7	7	7	6	8	19
Andet ¹	33	2	3	2	2	1	1	1
4. Gennemsnitsdag	100	100	100	100	100	100	100	100
Til fods	18	7	2	0	0	-	-	-
Cykel	20	24	13	7	3	0	-	-
Bil som fører	25	51	60	60	65	67	63	50
Bil som passager	5	10	13	17	17	18	21	26
Tog eller bus	1	6	9	12	13	14	15	20
Andet ¹	31	2	3	3	2	1	1	4

Anm. Omfatter kun privattransport - ikke erhvervsmæssige ture.

¹ »Andet« dækker over knallert, motorcykel, taxa, færge og fly. Skønnet for disse transportmåder er behæftet med en betydelig usikkerhed. Transportmåden er ikke opgjort for ture under 300 meter.

TRANSLATION - Columns, 1-8: Length of the trip, km. - Rows, 1: Means of transport. 2: Workday. On foot. Bicycle. Car as driver. Car as passenger. Train or bus. Other. 3: Weekend day. On foot. Bicycle. Car as driver. Car as passenger. Train or bus. Other. 4: Average day. On foot. Bicycle. Car as driver. Car as passenger. Train or bus. Other.

Tabel 4.1.4. Persontransportarbejde pr. dag efter transportmåde og turens formål. 1999

Passenger transport performance per day by means of transport and by purpose. 1999

	I alt	Til fods	Cykel	Bil som fører	Bil som passager	Tog eller bus	Andet ¹
	1	2	3	4	5	6	7
	personkm						
1. Hverdag	35,5	0,4	1,4	21,6	5,4	5,5	1,1
Mellem bolig og arbejde ²	14,9	0,1	0,7	9,2	1,2	3,2	0,5
Mellem bolig og indkøb mv.	5,7	0,1	0,2	3,9	1,0	0,4	0,1
Mellem bolig og fritid	9,5	0,2	0,4	4,8	2,5	1,3	0,4
Andet formål	5,4	0,0	0,1	3,7	0,8	0,6	0,1
2. Weekenddag	35,4	0,5	0,8	19,5	10,4	3,8	0,6
Mellem bolig og arbejde ²	2,5	0,0	0,1	1,8	0,3	0,3	0,1
Mellem bolig og indkøb mv.	5,5	0,1	0,1	4,0	1,0	0,3	0,1
Mellem bolig og fritid	23,7	0,3	0,4	11,6	8,0	3,0	0,4
Andet formål	3,7	0,0	0,1	2,1	1,1	0,3	0,0
3. Gennemsnitsdag	35,5	0,4	1,2	21,0	6,8	5,0	0,9
Mellem bolig og arbejde ²	11,4	0,1	0,5	7,1	0,9	2,4	0,4
Mellem bolig og indkøb mv.	5,6	0,1	0,2	4,0	1,0	0,3	0,1
Mellem bolig og fritid	13,5	0,2	0,4	6,7	4,1	1,8	0,4
Andet formål	4,9	0,0	0,1	3,2	0,9	0,5	0,1

Anm. Omfatter kun privattransport - ikke erhvervsmæssige ture.

¹ »Andet« dækker over knallert, motorcykel, taxa, færge og fly. Skønnet for disse transportmåder er behæftet med en betydelig usikkerhed.² Inkl. ture mellem bolig og uddannelse.

TRANSLATION – Columns, 1: Total. 2: On foot. 3: Bicycle. 4: Car as driver. 5: Car as passenger. 6: Train or bus. 7: Other. – Rows, 1: Work-day. Between home and work. Between home and shopping. Between home and leisure. Other. 2: Weekend day. Between home and work. Between home and shopping. Between home and leisure. Other. 3: Average day. Between home and work. Between home and shopping. Between home and leisure. Other. Personkm = passenger kilometres.

Tabel 4.1.5. Personer med fjernrejser i en måned. 1997

Persons with long distance trips in a month. 1997

	Mænd	Kvinder	16-24 år	25-44 år	45-64 år	65-74 år	I alt
	1	2	3	4	5	6	7
	1.000						
1. Personer	1 961	1 951	620	1 565	1 305	422	3 912
	pct.						
2. Uden fjernrejse	63,8	70,5	66,8	63,4	67,4	79,8	67,1
3. Med fjernrejse	36,2	29,5	33,2	36,6	32,6	20,2	32,9
4. Med fjernrejse i alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1 rejse	63,1	76,8	72,8	65,4	71,0	78,0	69,3
2 rejser	17,3	14,7	15,8	17,8	14,6	13,6	16,2
3 rejser	7,5	4,4	5,5	6,5	5,8	5,7	6,1
4 rejser	4,6	1,8	3,3	3,7	3,4	1,2	3,3
5 rejser	2,1	1,1	0,8	2,1	1,6	0,6	1,7
Mere end 5 rejser	5,4	1,2	1,7	4,4	3,5	0,9	3,5
	mio.						
5. Fjernrejser pr. md.	1,5	0,8	0,3	1,2	0,7	0,1	2,4
	antal						
6. Fjernrejser pr. person	0,8	0,4	0,5	0,8	0,6	0,3	0,6

TRANSLATION – Columns, 1: Male. 2: Female. 3-6: År = years. 7: Total. – Rows, 1: Persons. 2: Without long distance trips. 3: With long

distance trips. 4: With long distance trips, total. By number of trips. 5: Long distance trips per month. 6: Long distance trips per person. 1.000 = 1,000. Antal = number.

Tabel 4.1.6. Fjernrejser i en måned. 1997
Long distance trips in a month. 1997

	Mænd 1	Kvinder 2	16-24 år 3	25-44 år 4	45-64 år 5	65-74 år 6	I alt 7
	pct.						
1. I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2. Formål							
Pendling	6,2	1,4	3,9	4,1	6,1	-	4,5
Forretningsrejse	46,3	14,9	15,2	44,2	33,5	8,1	35,2
Indkøbstur	2,1	2,8	5,2	1,7	1,8	4,1	2,3
Familiebesøg	25,0	48,9	44,6	29,4	32,1	52,4	33,4
Ferierejse	20,4	32,0	31,1	20,5	26,4	35,4	24,5
3. Overnatninger							
Ingen	50,8	29,5	26,1	48,8	43,1	33,0	43,3
1-3	30,4	40,7	41,9	31,8	34,9	31,9	34,1
4-7	12,4	18,2	20,5	12,5	13,9	20,9	14,4
8-14	4,5	8,4	8,4	4,9	5,4	11,5	5,9
Mere end 14 overnatninger	1,9	3,2	3,2	2,0	2,6	2,8	2,4
4. Transportmiddel							
Egen bil	65,7	58,9	49,4	64,8	66,2	65,7	63,3
Tog	10,1	18,8	28,1	11,5	9,8	13,7	13,2
Rutebus	0,6	2,0	3,5	0,8	0,6	1,4	1,1
Turistbus	3,2	4,4	6,3	2,9	3,2	6,4	3,6
Fly	12,4	13,0	9,6	12,7	14,0	11,1	12,6
Skib	1,5	2,5	1,6	2,1	1,8	0,9	1,9
Andet	6,4	0,4	1,6	5,3	4,4	0,8	4,3
5. Afrejsemåned							
Januar	7,6	6,5	7,3	7,4	7,1	5,9	7,2
Februar	7,3	5,3	6,7	6,7	6,7	4,1	6,6
Marts	9,4	7,7	9,6	8,6	9,3	6,0	8,8
April	7,5	8,5	8,0	8,1	7,4	7,8	7,9
Maj	7,3	7,7	7,8	7,1	6,9	13,6	7,5
Juni	9,4	9,8	9,6	8,9	9,4	15,7	9,5
Juli	8,9	12,1	11,6	10,5	8,9	7,5	10,0
August	7,8	9,7	9,1	8,2	8,3	10,8	8,5
September	7,7	10,0	7,7	8,3	9,1	8,7	8,5
Oktober	10,5	8,4	10,0	9,8	9,7	9,5	9,8
November	7,6	6,5	4,4	7,8	7,9	4,3	7,2
December	9,0	7,8	8,2	8,5	9,2	6,1	8,6
6. Land							
Danmark	78,9	76,1	75,1	79,6	77,0	73,8	77,9
Norge	2,2	1,9	2,6	2,0	2,2	1,2	2,1
Sverige	3,2	3,4	2,2	3,3	3,6	3,6	3,3
Tyskland	6,0	4,2	5,8	5,2	5,1	8,1	5,4
Frankrig	1,5	2,0	2,2	1,6	1,6	1,9	1,7
Spanien	1,0	1,6	0,9	0,7	1,9	2,7	1,2
UK	1,0	2,0	2,3	1,3	1,1	0,8	1,4
Øvrige Europa	3,5	5,3	5,9	3,7	4,3	3,9	4,2
Andre lande	2,8	3,3	3,0	2,6	3,3	4,0	3,0

TRANSLATION - Columns, 1: Male. 2: Female. 3-6: År = years. 7: Total. - Rows, 1: Total. 2: Purpose. Commuting. Business trips. Shopping trips. Family visits. Holiday. 3: Nights spent. 4: Means of transport. Own

car. Train. Scheduled bus. Tourist coach. Aeroplane. Ship. Other. 5: Month of departure. 6: Country. Denmark. Norway. Sweden. Germany. France. Spain. United Kingdom. Other Europe. Other countries. 1.000 = 1,000. Pct. = per cent.

Tabel 4.1.7.

Danskeres ferie- og forretningsrejser med overnatninger. 1995-1999

Danes' leisure trips and business trips with overnight stay. 1995-1999

	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000				
1. Befolkning, 15 år og over	4 331	4 334	4 340	4 344	4 346
2. Rejser med overnatninger	4 503	12 874	11 966	11 985	10 915
I Danmark	1 752	7 839	7 281	7 178	6 074
I udlandet	2 751	5 035	4 685	4 807	4 841
3. Ferierejser med 4 eller flere overnatninger	4 503	4 753	4 430	4 414	4 403
I Danmark	1 752	1 767	1 544	1 544	1 412
I udlandet	2 751	2 986	2 886	2 870	2 991
4. Ferie/fritidsrejser med 1-3 overnatninger	...	5 136	4 650	4 548	3 950
I Danmark	...	4 520	4 092	3 911	3 279
I udlandet	...	616	558	637	671
5. Forretningsrejser med overnatning	...	2 985	2 886	3 023	2 562
I Danmark	...	1 552	1 645	1 723	1 383
I udlandet	...	1 433	1 241	1 300	1 179

Anm. Omfatter rejser af personer på mindst 15 år.

TRANSLATION – Rows, 1: Population, 15 years and over. 2: Trips with overnight stay. In Denmark. Abroad. 3: Holidays with 4 or more nights

spent. In Denmark. Abroad. 4: Leisure trips with 1-3 nights spent. In Denmark. Abroad. 5: Business trips with overnight stay. In Denmark. Abroad. 1.000 = 1,000.

Tabel 4.1.8.

Danskeres ferierejser i Danmark med mindst 4 overnatninger efter destination og hovedtransportmiddel. 1995-1999

Holiday trips in Denmark with at least 4 nights of stay by destination and by means of transport. 1995-1999

	1995	1996	1997	1998	1999
	pct.				
1. Rejser i Danmark i alt	100	100	100	100	100
2. Transportmiddel					
Fly	2	2	1	1	2
Bil	67	71	71	75	78
Bus	5	5	5	5	5
Tog	19	17	16	13	10
Skib	3	3	4	4	2
Båd	1	2	2	1	2
Cykel	1	1	1	2	1
Andet	1	0	1	1	0
3. Destination					
Hovedstadsregionen	17	15	14	17	14
Vestsjællands Amt	8	7	7	6	6
Storstrøms Amt	8	6	6	6	7
Bornholms Amt	5	5	7	6	9
Fyns Amt	8	11	10	10	10
Sønderjyllands Amt	6	7	7	7	7
Ribe Amt	3	3	4	3	4
Vejle Amt	3	3	3	4	2
Ringkøbing Amt	9	5	6	6	6
Århus Amt	10	13	11	12	11
Viborg Amt	3	3	4	4	3
Nordjyllands Amt	20	21	21	20	22

TRANSLATION – Rows, 1: Trips in Denmark, total. 2: Means of transport. Aeroplane. Car. Bus. Train. Ship. Boat. Bicycle. Other. 3: Destination. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. Pct. = per cent.

Tabel 4.1.9.

Danskeres ferierejser til udlandet med mindst 4 overnatninger efter destination og hovedtransportmiddel. 1995-1999

 Holiday trips abroad with at least 4 nights of stay by destination and by means of transport.
 1995-1999

	1995	1996	1997	1998	1999
	pct.				
1. Rejser til udlandet i alt	100	100	100	100	100
2. Transportmiddel					
Fly	45	53	52	49	52
Bil	31	27	27	30	31
Bus	16	14	14	14	12
Tog	5	4	3	4	3
Skib	2	2	3	3	1
Båd	1	0	0	1	0
Cykel	0	0	0	0	0
Andet	0	0	0	0	0
3. Destination					
Frankrig	12	10	10	12	13
Grækenland	9	8	9	8	8
Italien	8	8	8	7	9
Norge	9	8	8	9	5
Polen	2	1	1	1	1
Portugal	2	2	2	2	2
Spanien	12	14	13	12	15
UK	5	6	5	5	5
Sverige	8	7	7	8	7
Tjekkiet	3	2	2	2	3
Tyrkiet	3	5	4	4	3
Tyskland	6	5	6	6	6
Østrig	4	4	4	3	4
Europa i øvrigt	7	7	7	8	8
Nordafrika	1	2	2	1	2
Nær- og Mellemøsten	2	2	2	2	2
Øvrige Asien	2	3	3	3	4
USA	1	3	4	3	3
Andre lande	2	3	3	4	3

TRANSLATION – Rows, 1: Trips abroad, total. 2: Means of transport. Aeroplane. Car. Bus. Train. Ship. Boat. Bicycle. Other. 3: Destination. France. Greece. Italy. Norway. Poland. Portugal. Spain. United Kingdom.

Sweden. Czech Republic. Turkey. Germany. Austria. Other Europe. North Africa. Near and Middle East. Other Asia. United States. Other countries. Pct. = per cent.

Tabel 4.1.10. Danskeres ferie- og fritidsrejser med 1-3 overnatninger efter destination og hovedtransportmiddel. 1996-1999

Leisure trips with 1-3 nights of stay by destination and by means of transport. 1996-1999

	1996	1997	1998	1999
	pct.			
1. Ferie- og fritidsrejser med 1-3 overnatninger i alt	100	100	100	100
I Danmark	88	88	86	83
I udlandet	12	12	14	17
2. Transportmiddel				
Fly	4	4	4	5
Bil	67	68	62	69
Bus	7	7	8	6
Tog	19	18	21	15
Skib	2	1	3	3
Andet	2	2	2	2

TRANSLATION – Rows, 1: Leisure trips with 1-3 nights spent, total. In Denmark. Abroad. 2: Means of transport. Aeroplane. Car. Bus. Train. Ship. Other. Pct. = per cent.

Tabel 4.1.11. Danskeres forretningsrejser med overnatning efter destination og hovedtransportmiddel. 1996-1999

Business trips with 1 or more nights of stay by destination and by means of transport. 1996-1999

	1996	1997	1998	1999
	pct.			
1. Forretningsrejser i Danmark i alt	100	100	100	100
2. Transportmiddel				
Fly	18	22	12	11
Bil	61	57	59	63
Bus	5	3	6	5
Tog	15	17	22	18
Skib	1	1	1	1
Andet	1	-	0	2
3. Forretningsrejser i udlandet i alt	100	100	100	100
4. Destination				
Norge	5	5	4	5
Sverige	6	7	7	5
Tyskland	9	7	7	8
UK	6	4	5	6
Øvrige Europa	19	15	15	15
Andre lande	55	62	62	61
5. Transportmiddel				
Fly	74	68	70	79
Bil	20	14	16	13
Bus	2	7	5	3
Tog	0	4	3	3
Skib	3	3	4	3
Andet	1	4	2	0

TRANSLATION – Rows, 1: Business trips in Denmark, total. 2: Means of transport. Aeroplane. Car. Bus. Train. Ship. Other. 3: Business trips

abroad, total. 4: Destination. Norway. Sweden. Germany. United Kingdom. Other Europe. Other countries. 5: Means of transport. Aeroplane. Car. Bus. Train. Ship. Other. Pct. = per cent.

4.2. Persontransport med bus

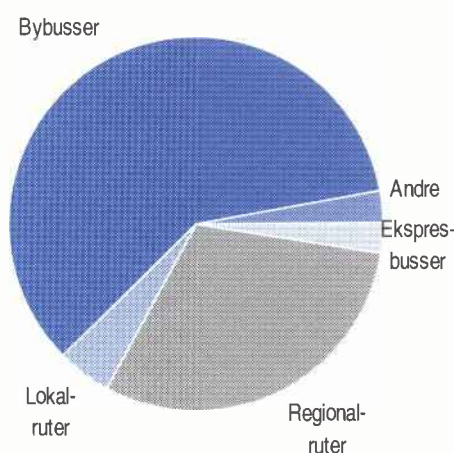
4.2.1. Bustrafik 1999

I 2000 har COWI foretaget en særundersøgelse af rutebustrafikken for Trafikministeriet. Undersøgelsen viser, at der i 1999 blev transporteret 456 mio. passagerer med rutebusser i Danmark, og at der blev udført et persontransportarbejde på 2,8 mia. personkm.

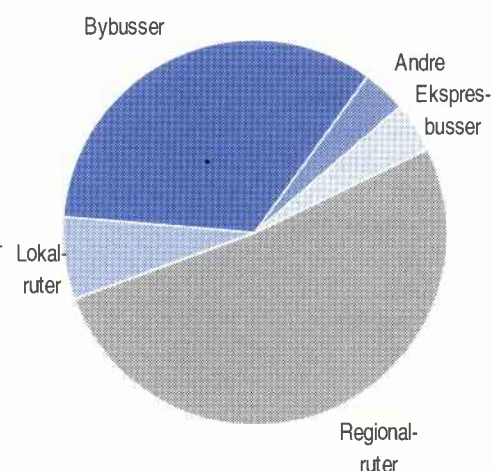
60 pct. af passagererne blev transporteret med bybusser, 5 pct. med lokale busser og 30 pct. med regionale busser. Opgjort i personkm dækkede de regionale ruter 51 pct. af det samlede transportarbejde, bybusserne 34 pct., de lokale ruter 7 pct. og ekspresruterne 4 pct., jf. figur 4.2.1.

Figur 4.2.1.

Passagerer med rutebus. 1999



Passagerkm med rutebus. 1999



Kilde: COWI.

34 pct. af transportarbejdet med rutebusser foregik i Hovedstadsregionen, og 18 pct. fandt sted i Århus Amt.

Med et samlet udbud af sædekm på 11,5 mia. fås en gennemsnitlig kapacitetsudnyttelse på 24 pct.

4.2.2. Kilde og metode

Statistikken er baseret på passagertællinger mv. Oplysningerne er indsamlet af COWI fra de amtskommunale trafikselskaber. Fjernbusser, der kører uden for det offentlige regi samt specialkørsel - fx lukkede skolebusruter - er ikke omfattet af undersøgelsen.

Tabel 4.2.1. Rutebustrafik. 1999
Sceduled bustraffic. 1999

	Passagerer 1	Passagerkm 2	Buskm 3	Bustimer 4	Sædekm 5	Pladskm 6
	— mio. —					
1. I alt	456,2	2 788,9	278,4	9,3	11 476,4	20 023,0
2. Bustype						
Ekspresbusser	10,9	118,5	10,8	0,3	477,5	810,3
Regionalbusser	139,0	1 423,4	146,9	4,1	6 620,6	10 678,0
Oplandsbusser	10,3	80,9	7,6	0,2	270,0	576,6
Bybusser	271,6	952,7	79,7	3,8	2 773,9	5 648,3
Pendlingsruter	1,7	5,9	0,8	0,0	29,6	56,2
Lokalruter	21,5	195,4	29,8	0,8	1 195,7	2 084,2
Servicebusser	0,1	0,2	0,6	0,0	17,3	36,9
Skoleruter	0,0	0,4	0,1	0,0	3,6	6,5
Telebusser	1,1	11,6	2,1	0,1	88,0	126,0
3. Amt						
Hovedstadsregionen	245,8	955,5	84,2	3,5	3 014,8	6 057,0
Vestsjællands Amt	15,5	147,2	18,1	0,5	807,5	1 311,0
Storstrøms Amt	8,5	123,5	15,0	0,4	655,1	1 070,0
Bornholms Amt	2,0	30,3	2,5	0,1	113,7	168,2
Fyns Amt ¹	28,4	261,6	22,7	0,7	983,0	1 349,7
Sønderjyllands Amt	10,3	118,3	12,5	0,3	586,0	901,5
Ribe Amt	8,9	73,8	11,2	0,3	456,6	788,2
Vejle Amt	21,6	193,2	23,2	0,7	1 021,5	1 601,0
Ringkøbing Amt ¹	6,1	55,6	9,8	0,3	449,6	656,3
Århus Amt ¹	70,9	494,0	37,7	1,3	1 532,4	3 134,2
Viborg Amt	9,3	85,8	11,0	0,3	496,3	769,8
Nordjyllands Amt	29,0	250,1	30,4	0,9	1 359,8	2 216,0

¹ Lokal kørsel kun for de større kommuner.

Kilde: COWI.

TRANSLATION – Columns, 1: Passengers. 2: Passenger-km. 3: Bus-km. 4: Bus hours. 5: Seat-km. 6: Passenger capacity-km. - Rows, 1: Total. 2: Bus type. Express buses. Regional services. Environs services. City buses. Commuting services. Local services. Service buses. School buses. Tele buses. 3: County. Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county.

4.3. Persontransport med tog

4.3.1. Udviklingen i persontransport med tog

Persontransport-arbejdet med tog steget med 5 pct.

Persontransportarbejdet med tog steg i perioden 1990 til 1999 fra 5.051 mio. personkm til 5.318 mio. personkm, svarende til en stigning på 5 pct.

Stigningen skyldes hovedsageligt en stigning i persontransportarbejdet med fjern-tog. De øvrige tog har enten haft en stagnation i persontransportarbejdet eller et direkte fald. De internationale tog havde således et persontransportarbejde på 157 mio. personkm i 1999, et fald på knap 43 pct. i forhold til 1990.

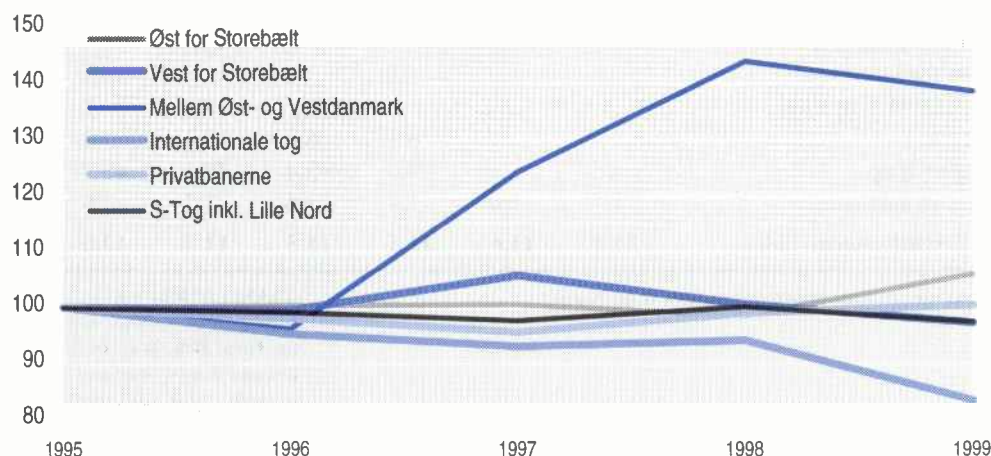
Persontransport-arbejdet med fjerntog steget med 42 pct.

Persontransportarbejdet med fjerntog er steget fra 1,5 mia. personkm i 1992 til 2,1 mia. personkm i 1998. Stigningen har hovedsageligt fundet sted efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt. Fra 1996 til 1997 steg persontransportarbejdet med fjerntog således med 20 pct. Stigningen fortsatte i 1998, med en stigning på 18 pct. fra 1997 til 1998.

Figur 4.3.1.

Personkm med tog

Indeks, 1995=100



Udviklingen i antallet af passagerer mellem amterne fra 1993 til 1999 viser tydeligt, hvor stigningen i persontransporten med bane har fundet sted. Der er en generel stigning i antallet af passagerer mellem de sjællandske amter og amterne vest for Storebælt, men det er mellem Fyns Amt og de sjællandske amter den største stigning har fundet sted. Antallet af passagerer mellem Fyns Amt og Hovedstadsregionen er næsten fordoblet mellem 1993 og 1999, det samme gør sig gældende mellem Fyns Amt og Storstrøms Amt. Mellem Fyns Amt og Vestsjællands Amt har der været en stigning i antallet af passagerer på 71 pct.

De rejserelationer, hvor der er flest passagerer, er rejser internt i amtet. Undtagelser er rejser mellem hovedstadsregionen og de sjællandske amter og Fyns Amt, hvor der er en stor pendlertrafik.

Tabel 4.3.1.

Persontransport med tog. 1990-1999

Passenger transport by train. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	— mio. personkm —									
1. Med tog i alt	5 051	4 913	4 974	4 939	5 052	4 888	4 821	5 173	5 365	5 318
2. DSB i alt	4 851	4 711	4 772	4 737	4 847	4 684	4 621	4 978	5 163	5 113
S-tog ¹	1 244	1 243	1 211	1 212	1 224	1 213	1 203	1 185	1 215	1 183
Fjern- og regionaltog i alt	...	...	3 334	3 303	3 416	3 283	3 239	3 618	3 771	3 773
Øst for Storebælt	...	...	...	...	...	1 235	1 240	1 242	1 218	1 309
Vest for Storebælt	...	...	...	...	...	911	906	963	916	887
Mellem Øst og Vest	...	...	...	...	...	1 137	1 093	1 413	1 637	1 577
Fjerntog	...	...	1 501	1 528	1 585	1 569	1 509	1 809	2 134	...
Regionaltog	...	...	1 833	1 775	1 831	1 810	1 824	1 818	1 842	...
Internationale tog	274	260	227	222	207	188	179	175	177	157
3. Privatbanerne i alt	200	202	202	202	205	204	200	195	202	205
	— mio. passagerer —									
4. Med tog i alt	156,8	156,3	154,4	157,3	159,0	157,3	155,7	155,6	160,7	161,0
5. DSB i alt	145,4	144,7	142,9	145,8	147,3	145,3	144,2	144,2	149,0	149,3
S-tog ¹	96,4	96,3	94,9	94,2	94,8	93,5	93,0	91,9	94,6	91,9
Fjern- og regionaltog i alt	...	...	50,9	50,2	51,2	51	50	51	54	57
Øst for Storebælt	...	...	...	...	...	30,8	30,7	30,7	31,6	34,7
Vest for Storebælt	...	...	...	...	...	15,4	14,9	14,6	15,3	15,5
Mellem Øst og Vest	...	...	...	...	...	4,7	4,5	6,0	6,7	6,5
Fjerntog	...	...	6,3	6,8	7,1	7,1	6,9	8,3	8,9	...
Regionaltog	...	...	44,6	43,4	44,1	43,7	43,4	43,2	44,6	...
Internationale tog	1,7	1,6	1,4	1,4	1,3	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8
6. Privatbanerne i alt	11,4	11,6	11,5	11,5	11,7	12,0	11,5	11,4	11,7	11,7

¹ Inkl. strækningen Hillerød-Helsingør (Lille Nord).

TRANSLATION – Rows, 1 and 4: By train, total. 2 and 5: DSB, total. Metropolitan S-trains. Long distance and regional trains, total. East of the Great Belt. West of the Great Belt. Between East and West. Long distance trains. Regional trains. International trains. 3 and 6: Private railways, total. Mio. personkm = million passenger kilometres. Mio. passagerer = million passengers.

Tabel 4.3.2.

Togrejser mellem amter. 1993 og 1999

Train trips between counties. 1993 and 1999

	Hoved- stads- regi- onen	Vest- sjæl- lands Amt	Stor- strøms Amt	Fyns Amt	Sønder- jyl- lands Amt	Ribe Amt	Vejle Amt	Ring- købing Amt	Århus Amt	Viborg Amt	Nord- jyl- lands Amt
	1.000 passagerer										
1993											
Hovedstadsregionen	105 520	4 125	2 105	1 097	197	213	469	210	576	107	269 114 888
Vestsjællands Amt		960	225	266	22	24	55	23	126	13	36
Storstrøms Amt			1 174	32	7	8	16	7	24	4	13
Fyns Amt				1 423	68	94	498	70	284	31	108
Sønderjyllands Amt					137	82	147	22	95	9	36
Ribe Amt						1 413	342	153	83	8	18
Vejle Amt							861	154	718	24	101
Ringkøbing Amt								1 385	487	170	29
Århus Amt									2 149	341	657
Viborg Amt										366	29
Nordjyllands Amt											1 406
1999											
Hovedstadsregionen	116 523	5 310	2 681	2 079	434	343	764	327	999	165	410 125 235
Vestsjællands Amt		1 103	564	454	44	36	77	34	85	13	54
Storstrøms Amt			851	63	18	13	23	14	34	7	30
Fyns Amt				1 625	134	119	484	80	343	30	117
Sønderjyllands Amt					269	127	187	36	152	15	60
Ribe Amt						1 348	407	149	118	10	35
Vejle Amt							1 121	170	932	22	121
Ringkøbing Amt								1 355	535	158	29
Århus Amt									1 956	387	827
Viborg Amt										585	33
Nordjyllands Amt											1 675

Anm. Ekskl. privatbanerne.

TRANSLATION – Hovedstadsregionen = metropolitan region. Amt = county. 1.000 passagerer = 1,000 passengers.

Tabel 4.3.3.

Passagerer og persontransportarbejde på de enkelte privatbaner. 1997-1999

Passengers and passenger transport performance of the private railways. 1997-1999

	Passagerer			Transportarbejde		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
	1	2	3	4	5	6
	1.000			mio. personkm		
1. Privatbanerne i alt	11 364	11 573	11 301	195	202	200
Helsingør-Hornbæk-						
Gilleleje Banen	1 067	1 074	1 107	12	12	13
Gribskovbanen	1 805	1 792	1 760	30	30	27
Hillerød-Frederiksværk-						
Hundested Jernbane	1 723	1 714	1 692	38	38	37
Lyngby-Nærum Jernbane	1 258	1 214	1 161	8	7	7
Odsherreds Jernbane	1 061	1 084	1 104	22	22	23
Høng-Tølløse Jernbane	504	548	565	8	9	10
Østbanen	807	837	833	15	16	16
Løllandsbanen	792	841	946	22	24	26
Skagensbanen	431	537	457	13	16	13
Hjørring Privatbaner	514	508	502	7	7	7
Lemvigbanen	168	170	167	4	4	4
Hads-Ning Herreders						
Jernbane	1 010	1 006	742	13	13	13
Vestbanen	222	248	265	4	4	4

TRANSLATION – Columns, 1-3: Passengers. 4-6: Transport performance. - Rows, 1: Private railways, total.

4.4. Persontransport med færge

4.4.1. Udviklingen i passagertransport med 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., dvs. ca. 5 pct. højere end i 1990.

Fald fra 1997 pga. Storebæltsbroen

Som følge af åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt i maj 1997 faldt antal indenlandske passagerer til 20 mio. i 1997, og nedlæggelsen af Storebæltsruterne efter åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt i juni 1998 reducerede yderligere antallet af passagerer til 13 mio. i 1998 og godt 10 mio. i 1999.

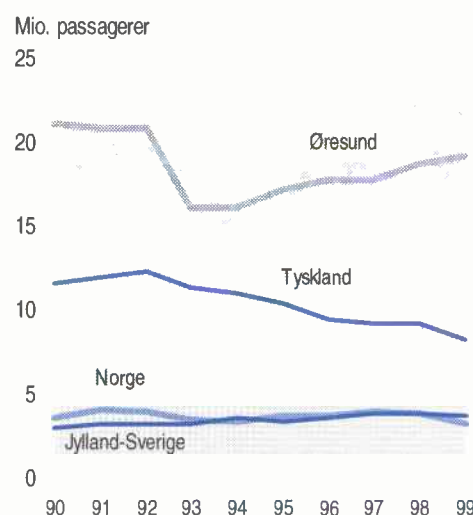
Færre øst-vest passagerer på de resterende ruter

I 1999 rejste 3,2 mio. færgepassagerer på de resterende 4 ruter mellem Øst- og Vestdanmark: Kalundborg-Århus (0,3 mio.), Sjællands Odde-Ebeltoft (1,5 mio.), Sjællands Odde- Århus (0,9 mio.) og Tårs-Spødsbjerg (0,5 mio.).

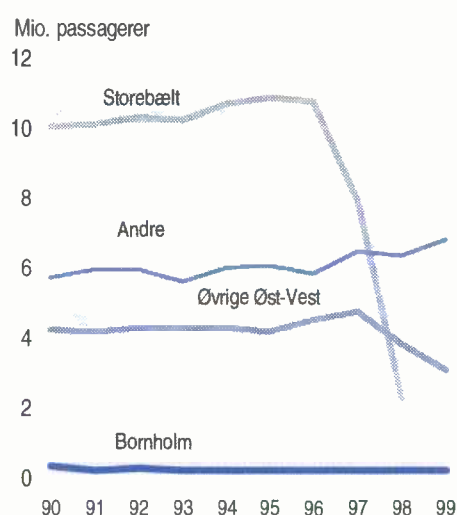
I 1996 var der til sammenligning 15,5 mio. passagerer på ruterne mellem Øst- og Vestdanmark.

Figur 4.4.1.

Færgefart. Udenrigs. 1990-99



Færgefart. Indenrigs. 1990-99



Det samlede indenlandske persontransport med passagerskibe og færger er for 1999 opgjort til 266 mio. personkm mod 588 mio. i 1990.

Stor vækst i overførte personbiler fra 1990 til 1997

Fra 1990 til 1997 har der været jævn stigning i antallet af overførte personbiler. I 1997 blev der overført 6,1 mio. personbiler mod 5,1 mio. i 1990. På Storebælts-overfarterne steg antal overførte personbiler med 0,3 mio. til 2,6 mio. i 1997, og på de øvrige ruter mellem Øst- og Vestdanmark var der en fremgang på 0,4 mio. til 1,7 mio. i 1997.

Men efter Storebæltsbroens åbning faldt antallet af overførte personbiler til 3,1 mio. i 1999, heraf 1,2 mio. på ruterne mellem Øst- og Vestdanmark. Til sammenligning kørte der 6,1 mio. personbiler over Storebæltsbroen i 1999.

2 pct. cyklister

De cykelrejsende udgjorde i 1999 gennemsnitligt knap 2 pct. af færgepassagererne. På en række ruter i det fynske øhav og på Bornholmsruten var andelen af cyklister dog væsentligt højere.

Udlandsruter

Udlandsruterne domineres af trafikken over Øresund og af trafikken mellem Danmark og Tyskland, som i 1999 omfattede hhv. 54 og 23 pct. af skibspassagererne. Målt i personkm bliver andelene dog kun hhv. 10 og 12 pct., idet de længere ruter så får større vægt. Til gengæld tegnede ruterne til Norge sig så for i alt 52 pct. af persontransportarbejdet.

Fra 1995 igen flere rejsende over Øresund

På Øresundsruoterne har der været en lille forøgelse i passagerantallet frem til 1992, men efter den svenske devaluering i 1993 faldt det overførte antal personer kraftigt, navnlig som følge af færre 1-dagsrejsende fra Sverige. Fra 1995 er passagerantallet steget støt igen, og det lå i 1999 på 19,5 mio. passagerer, kun 8 pct. lavere end i 1992.

Fald i antal passagerer på Tysklandsruterne siden 1993

På Tysklandsruterne har der derimod været fald i persontrafikken og i antal overførte personbiler siden 1993. I 1999 blev der overført 8,4 mio. passagerer og 1,4 mio. personbiler mod 12,6 mio. personer og 1,7 mio. biler i 1992.

4.4.2. Kilder

Statistikken baseres på månedlige indberetninger fra færgeelskaberne om overførte passagerer og køretøjer på de enkelte ruter. En del små færges og mindre skibe, der gør tjeneste i kortere overfarter og hovedsageligt beforder passagerer og gods til småer mv., er ikke omfattet af statistikken.

4.4.3. Definitioner

Passagerskibe og færges omfatter skibe til befording af mindst 12 passagerer.

Tabel 4.4.1.

Passager- og færgefart mellem danske havne. 1990, 1995 og 1999

Passenger and ferry services between Danish seaports. 1990, 1995 and 1999

		I alt	Store Bælt	Øvrige Øst- Vest ruter	Bornholms- ruter	Øvrige ruter
		1	2	3	4	5
		1.000				
1. Passagerer	1990	20 788,6	10 187,8	4 329,8	437,0	5 834,0
	1995	21 754,1	10 957,9	4 291,0	357,5	6 147,7
	1999	10 476,7	-	3 207,2	369,6	6 900,0
2. Personbiler	1990	5 085,6	2 322,6	1 340,5	44,1	1 378,4
	1995	5 741,6	2 670,0	1 437,4	45,2	1 589,0
	1999	3 093,3	-	1 190,5	48,8	1 854,0
3. Busser	1990	53,3	15,5	21,4	0,1	16,3
	1995	60,6	19,2	26,0	0,1	15,2
	1999	25,6	-	12,7	0,1	12,9
4. Lastvogne uden anhænger	1990	294,5	138,7	59,0	4,6	92,2
	1995	206,0	85,6	46,2	2,9	71,3
	1999	99,6	-	21,0	3,2	75,4
5. Lastvogne med anhænger	1990	192,3	99,7	71,8	2,8	18,0
	1995	209,7	110,8	67,5	1,4	30,0
	1999	62,7	-	32,6	1,9	28,2
6. Sættevogne med forvogn	1990	181,4	117,6	53,7	-	10,1
	1995	230,0	145,1	77,2	-	7,7
	1999	76,7	-	65,9	-	10,8
7. Sættevogne uden forvogn	1990	93,7	14,3	69,5	9,8	0,1
	1995	140,6	32,5	98,0	10,0	0,0
	1999	81,5	-	67,6	12,0	1,9
8. Campingvogne	1990	63,4	30,0	17,6	0,8	15,0
	1995	75,7	31,0	23,7	0,6	20,3
	1999	31,6	-	10,3	0,6	20,8
9. Motorcykler, knallerter	1990	41,2	2,5	13,6	0,5	24,6
	1995	58,0	4,5	14,8	1,0	37,8
	1999	44,5	-	13,1	1,1	30,3
10. Cykler (april-september)	1990	189,4	4,9	24,1	27,4	133,0
	1995	199,3	18,1	14,8	20,1	146,3
11. Cykler (hele året)	1999	184,6	-	6,9	14,9	162,7

TRANSLATION – Columns, 1: Total. 2: Great Belt. 3: Other east-west routes. 4: Routes to Bornholm. 5: Other routes. - Rows, 1: Passengers. 2: Private cars. 3: Buses. 4: Lorries without trailer. 5: Lorries with trailer.

6: Semi-trailers with tractors. 7: Semi-trailers without tractors. 8: Caravans. 9: Motorcycles, mopeds. 10: Bicycles (April-September). 11: Bicycles (all year). 1.000 = 1,000.

Tabel 4.4.2. Passager- og færgefart mellem danske og udenlandske havne. 1990, 1995 og 1999

Passenger and ferry services between Danish and foreign seaports. 1990, 1995 and 1999

		I alt	Øresund	Bornholm-Sverige	Jylland-Sverige	Norge	Tyskland	Polen	UK
		1	2	3	4	5	6	7	8
		1.000							
1. Passagerer	1990	41 393,5	21 353,6	892,8	3 817,2	3 190,2	11 732,7	84,1	312,3
	1995	36 663,6	17 423,7	712,3	3 940,2	3 599,5	10 647,3	80,8	242,9
	1999	36 329,3	19 460,6	726,8	3 421,5	3 974,9	8 439,3	119,8	186,4
2. Personbiler	1990	4 675,7	1 870,8	118,2	598,0	409,3	1 628,1	9,9	39,3
	1995	4 402,0	1 720,3	100,3	686,3	447,5	1 402,2	9,0	31,9
	1999	5 353,1	2 621,9	133,1	638,9	529,9	1 390,1	13,1	26,0
3. Busser	1990	157,7	77,5	2,7	10,9	13,6	52,3	0,2	0,5
	1995	155,5	69,3	1,7	11,6	16,8	55,3	0,3	0,4
	1999	141,6	60,2	1,3	11,7	13,1	54,7	0,4	0,2
4. Lastvogne uden anhænger	1990	169,5	51,1	1,9	11,6	81,7	22,2	-	1,0
	1995	152,0	36,1	2,2	9,7	76,3	27,5	0,0	0,3
	1999	188,3	60,3	2,2	7,0	96,6	22,3	0,0	-
5. Lastvogne med anhænger	1990	311,4	135,2	1,7	82,9	12,4	78,8	-	0,4
	1995	268,8	123,8	1,1	58,1	12,7	73,0	-	0,0
	1999	226,7	124,7	1,2	35,2	6,0	55,7	3,9	-
6. Sættevogne med forvogn	1990	302,5	101,4	-	61,9	9,8	123,8	3,1	2,5
	1995	455,8	161,3	-	86,7	15,5	187,9	4,2	0,2
	1999	651,8	283,4	-	120,3	11,5	236,7	-	-
7. Sættevogne uden forvogn	1990	41,4	2,1	-	8,6	8,2	7,5	2,1	12,9
	1995	59,3	0,1	1,3	13,0	14,5	1,5	3,7	25,2
	1999	41,4	-	2,7	18,3	15,7	1,0	3,7	-
8. Campingvogne	1990	315,9	123,1	5,2	51,1	25,6	110,9	-	-
	1995	220,8	29,5	1,5	55,5	39,4	94,7	0,0	0,2
	1999	169,8	44,9	2,5	37,6	43,0	41,6	0,0	0,1
9. Motorcykler, knallerter	1990	73,6	30,6	2,0	8,0	1,6	31,3	0,1	-
	1995	70,4	27,1	2,0	9,2	2,4	28,4	0,0	1,2
	1999	81,7	39,3	2,0	10,6	2,7	26,2	0,0	0,9
10. Cykler (april-september)	1990	72,4	13,0	12,6	9,2	2,4	35,2	-	-
	1995	92,6	2,1	7,6	30,2	6,2	45,3	0,3	0,9
11. Cykler (hele året)	1999	57,8	0,2	6,6	17,5	4,4	26,8	1,8	0,4

TRANSLATION - Columns, 1: Total. 2: The Sound. 3: Bornholm-Sweden. 4: Jutland-Sweden. 5: Norway. 6: Germany. 7: Poland. 8: United Kingdom. - Rows, 1: Passengers. 2: Private cars. 3: Buses. 4: Lorries without

trailer. 5: Lorries with trailer. 6: Semi-trailers with tractors. 7: Semi-trailers without tractors. 8: Caravans. 9: Motorcycles, mopeds. 10: Bicycles (April-September). 11: Bicycles (all year). 1.000 = 1,000.

Tabel 4.4.3.

Personkm med passagerskibe/færger. 1990-1999

Passenger transport performance of passenger ships/ferries. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	mio. personkm									
1. Indenlandske i alt	588	561	574	565	572	574	604	541	386	266
Storebælt	228	228	231	231	240	243	240	168	47	-
Øvrige Øst-Vest ruter	229	215	218	217	212	210	247	253	218	139
Bornholmsruter	80	66	69	64	64	66	63	63	66	68
Øvrige ruter	51	52	55	53	55	55	54	57	55	59
2. Udenlandske i alt	1 956	2 069	2 095	1 949	2 115	2 053	2 048	2 124	2 146	2 011
Øresund	202	215	240	182	187	196	198	211	215	207
Bornholm-Sverige	62	68	64	54	54	50	48	49	56	51
Jylland-Sverige	372	416	407	364	350	383	385	406	386	326
Norge	741	830	843	829	1 001	944	997	1 050	1 074	1 052
Tyskland	365	334	350	334	329	311	272	267	272	233
Polen	20	23	22	19	19	19	19	22	23	27
UK	194	183	169	167	175	151	130	119	119	115

TRANSLATION – Rows, 1: Domestic, total. Great Belt. Other east-west routes. Routes to Bornholm. Other routes. 2: International, total. The Sound. Bornholm-Sweden. Jutland-Sweden. Norway. Germany. Poland. United Kingdom. Mio. personkm = million passenger kilometres.

4.5. Persontransport med fly

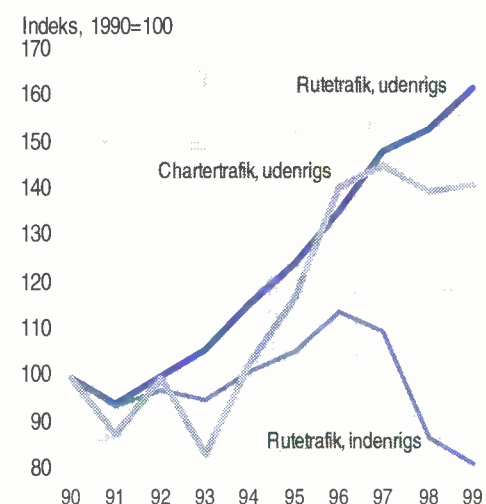
4.5.1. Passagertrafikken på danske lufthavne

Kraftigt stigende antal flypassagerer

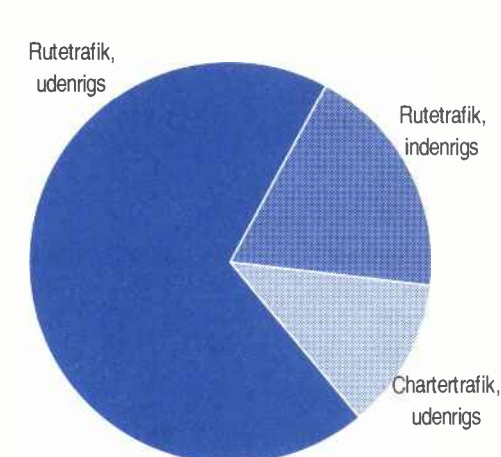
I 1990 førte Golfkrigen til en midlertidig tilbagegang i antal afrejsende passagerer fra de danske lufthavne, men i 1993 var trafikken igen stort set på samme niveau som i 1989, og i 1997 nåede trafikken et foreløbigt højdepunkt med næsten 11 mio. afrejsende passagerer. Herefter faldt passagerantallet lidt, især som følge af færre indenrigspassagerer efter åbningen af Storebæltsforbindelsen. I 1999 lå antal afrejsende passagerer på 10,6 mio., 35 pct. højere end i 1990.

Figur 4.5.1.

Afrejsende passagerer. 1990-99



Afrejsende passagerer. 1999



Flere med fly til udlandet

Antal afrejsende rutepassagerer fra Danmark til udlandet steg med 62 pct. fra 1990 til 1999, og antallet af charterpassagerer øgedes med 41 pct. Det øgede udbud af turistiklassesæder i rute-fly synes således ikke at have begrænset den stigende tendens for charterpassagererne.

Storebæltsbroen gav færre passagerer med indenrigs-fly

Antallet af passagerer mellem de danske lufthavne har været svagt stigende frem til 1996, men herefter er der sket et markant fald som en konsekvens af åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. I 1999 lå antallet af afrejsende indenrigspassagerer med rute-fly således 28 pct. lavere end i 1996. Der har været nedgang i passagererne på de fleste ruter mellem København og provinsen. Kun Aalborg Lufthavn og Bornholm Lufthavn har fastholdt sine passagerantal. For Odense Lufthavn har broen ført til lukning.

Transportarbejde

For den indenlandske trafik er transportarbejdet opgjort til 398 personkm mod 541 mio. i 1996 og 476 mio. i 1990.

4.5.2. Kilder

Statens Luftfartsvæsen

Statistikken over lufttrafikken på lufthavnene er opgjort af Statens Luftfartsvæsen på grundlag af lufthavnenes månedlige indberetninger.

4.5.3. Definitioner og afgrænsninger

Lufthavn

Statistikken omfatter kun betjente lufthavne, som hovedsagelig anvendes til rute- eller charterbeflyvning.

Afrejsende passagerer

Lufthavnens passagerer er opgjort som afrejsende passagerer for at undgå dobbelttællinger af indenrigstrafikken. De afrejsende passagerer inkluderer omstigende (transfer-) og gennemgående (transit-) passagerer.

Tabel 4.5.1.**Passagerer på betjente lufthavne. 1990 og 1999**

Passengers at manned airports. 1990 and 1999

	København	Bil-lund	Århus	Aalborg	Karup	Odense	Esbjerg	Bornholm	Sønderborg	Vojens	Øvrige	I alt
	1.000											
1990												
1. Passagerer i alt	6 246	469	354	252	162	100	100	92	43	36	29	7 882
2. Indenrigs i alt	1 278	165	290	246	161	99	73	89	42	36	25	2 503
Rutetrafik	1 235	141	284	246	160	96	72	88	42	36	18	2 416
Chartertrafik	42	23	5	0	0	0	0	1	0	-	0	72
Anden trafik	1	1	1	0	0	3	0	0	0	0	7	14
3. Udenrigs i alt	4 967	304	64	5	1	2	28	3	1	0	4	5 380
Rutetrafik	4 384	46	44	4	0	0	3	2	1	-	1	4 484
Chartertrafik	580	257	19	1	0	0	24	1	0	0	0	883
Anden trafik	4	2	1	1	1	2	1	0	0	0	3	12
1999												
4. Passagerer i alt	8 617	930	299	366	146	3	68	114	49	7	36	10 635
5. Indenrigs i alt	1 050	134	231	315	145	2	30	111	47	7	27	2 098
Rutetrafik	1 012	84	228	315	145	-	28	109	46	7	5	1 978
Chartertrafik	36	50	1	1	0	-	0	0	0	-	0	89
Anden trafik	2	0	2	0	0	2	2	2	0	0	22	32
6. Udenrigs i alt	7 567	797	68	51	1	1	39	3	3	0	9	8 537
Rutetrafik	6 861	332	46	24	0	-	9	0	1	-	-	7 272
Chartertrafik	702	463	21	27	1	0	29	1	1	0	-	1 247
Anden trafik	3	1	1	0	0	1	1	1	1	0	9	18

TRANSLATION – Rows, 1 and 4: Passengers, total. 2 and 5: Domestic, total. Scheduled traffic. Charter traffic. Other. 3 and 6: International, total. Scheduled traffic. Charter traffic. Other. 1.000 = 1,000.

Tabel 4.5.2.

Afrejsende indenrigspassagerer. 1990-1999

Departing domestic passengers. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 passagerer									
1. Rutetrafik i alt	2 416	2 275	2 356	2 306	2 456	2 553	2 764	2 653	2 108	1 978
København	1 235	1 157	1 194	1 174	1 247	1 301	1 405	1 338	1 081	1 012
Billund	141	131	129	127	135	142	150	142	93	84
Århus	284	277	284	278	298	310	336	311	247	228
Aalborg	246	232	254	244	257	267	301	306	299	315
Karup	160	154	162	154	168	178	199	194	162	145
Odense	96	91	90	86	87	86	85	62	12	-
Esbjerg	72	73	69	64	64	63	65	59	34	28
Bornholm	88	75	79	84	91	95	99	108	95	109
Sønderborg	42	38	41	40	44	49	55	58	47	46
Vojens	36	39	53	49	58	54	53	61	33	7
Øvrige	18	10	4	7	7	8	16	14	6	5
2. Chartertrafik i alt	72	85	77	91	107	136	120	128	78	89
København	42	43	40	40	46	65	60	72	36	36
Billund	23	37	33	48	57	66	54	49	40	50
Århus	5	4	2	1	1	1	2	2	0	1
Aalborg	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1
Karup	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Odense	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Esbjerg	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0
Bornholm	1	0	0	0	1	1	2	1	1	0
Sønderborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vojens	-	0	0	0	0	0	-	0	0	-
Øvrige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TRANSLATION – Rows, 1: Scheduled traffic, total. 2: Charter traffic, total. Øvrige = other. 1.000 passagerer = 1,000 passengers.

Tabel 4.5.3.

Afrejsende udenrigspassagerer. 1990-1999

Departing international passengers. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 passagerer									
1. Rutetrafik i alt	4 484	4 236	4 508	4 763	5 199	5 586	6 078	6 667	6 865	7 272
København	4 384	4 128	4 365	4 585	4 984	5 330	5 763	6 249	6 442	6 861
Billund	46	72	99	131	160	196	244	327	340	332
Århus	44	26	34	38	45	47	50	53	40	46
Aalborg	4	4	3	3	3	5	6	21	23	24
Karup	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0
Odense	0	0	0	0	-	1	8	9	11	-
Esbjerg	3	4	5	4	4	4	4	5	7	9
Bornholm	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0
Sønderborg	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Vojens	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-
Øvrige	1	0	0	0	0	0	0	-	0	-
2. Chartertrafik i alt	883	778	883	740	910	1 036	1 244	1 287	1 236	1 247
København	580	538	613	472	580	614	690	691	693	702
Billund	257	196	224	223	288	367	452	487	467	463
Århus	19	13	14	14	14	24	40	37	19	21
Aalborg	1	1	0	1	1	3	15	31	25	27
Karup	0	0	0	0	1	1	14	3	1	1
Odense	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
Esbjerg	24	29	30	28	23	25	31	33	28	29
Bornholm	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Sønderborg	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1
Vojens	0	-	0	0	0	0	0	1	0	0
Øvrige	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-

TRANSLATION – Rows, 1: Scheduled traffic, total. 2: Charter traffic, total. Øvrige = other. 1.000 passagerer = 1,000 passengers.

Gods- transport

5.0. Godstransport i alt

Indenlandsk godstransport

Lastbil mest brugt ved indenlandsk transport

Lastbilen er det dominerende transportmiddel i den indenlandske godstransport. I 1999 blev der pålæsset 233 mio. ton gods i Danmark, når der ses bort fra transport med varebiler og små lastbiler under 6 ton. 86 pct. af godset blev pålæsset en lastbil eller et lastvognstog. Da den indenlandske godstransport med skib og jernbane som oftest også indebærer mindst en tilslutningstransport med lastbil, vil en fordeling baseret på godsmængderne overvurdere transporten med lastbil, men ses i stedet på en opgørelse af transportarbejdet fås næsten samme mønster.

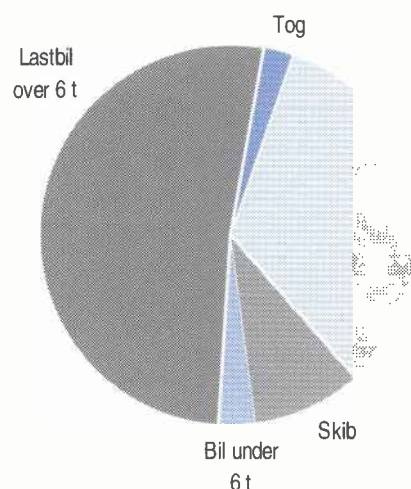
I 1999 blev godt halvdelen af transportarbejdet overvejende udført med lastbil. Fraregnes transport i rørledninger, dækkede lastbilerne godt $\frac{3}{4}$ af det samlede transportarbejde i 1999, jf. figur 5.0.1.

Øget indenlandsk transportarbejde pga. mere transport i rørledninger

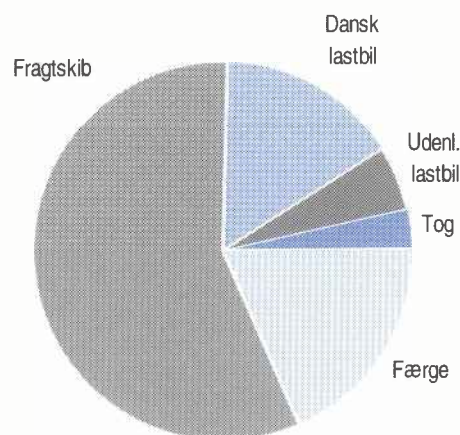
Fra 1990 til 1999 er transportarbejde ved transport mellem danske på- og aflæsningssteder steget med 5 mia. tonkm til knap 20 mia. tonkm i 1999. Stigningen skyldes overvejende en markant vækst i transporten af olie og naturgas i rørledninger, som i 1999 udgjorde omkring en tredjedel af det indenlandske transportarbejde.

Figur 5.0.1.

Nationalt transportarbejde. 1999
Tonkm



International godstransport. 1999
Ton



International godstransport

20 pct. mere gods siden 1990

Godsmængderne i transport mellem Danmark og udlandet er øget med 20 pct. fra 1990 til 1999. Vækstraten har været lidt højere for lastbiltransport end for skibstransport.

Skib dominerer ved transport over grænsen

Søtransport er den dominerende transportmåde ved godstransport mellem Danmark og udlandet. I 1999 blev der fragtet 97 mio. ton gods mellem Danmark og udlandet. Heraf var 75 pct. med færge eller fragtskib og resten stort set med lastbil, jf. figur 5.0.1. Transport med lastbil mellem Danmark og udlandet foregik for det meste med dansk lastbil, som i 1999 havde en markedsandel på 71 pct., stort set det samme som i 1990.

5.1. Godstransport med bil

5.1.1. Udviklingen i godstransporten

Godstransport med dansk lastbil i alt

Vare- og lastbiler dækker 7/8 af godstransporten i Danmark ...

Godstransport med bil er den altdominerende transportform i den indenlandske godstransport. I 1999 transporteredes 88 pct. af godsmængden med bil, og vare- og lastbiler udførte ca. 85 pct. af transportarbejdet.

... og en fjerdedel af transporten til og fra udlandet

Ved international kørsel dækker lastbiltransporten derimod kun knap en fjerdedel af de im- og eksportererede godsmængder. Godt 70 pct. af lastbilgodset transporterades med dansk bil.

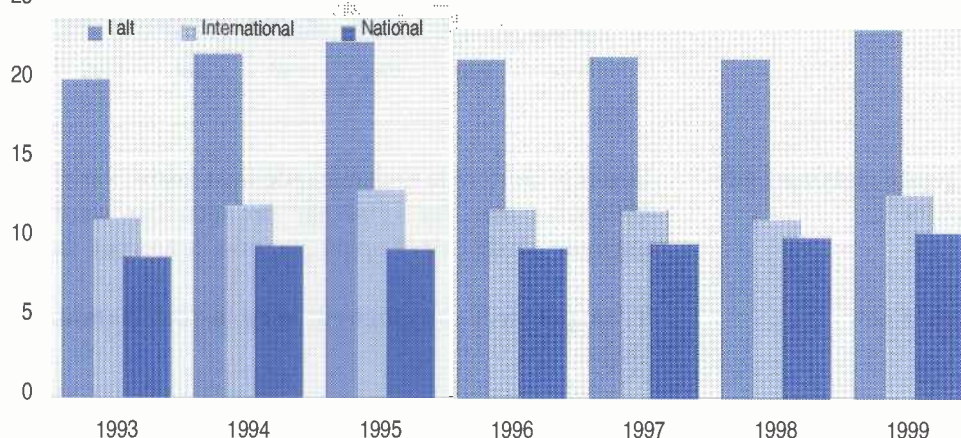
Stigende transportarbejde

Transportarbejdet har været stigende frem til 1995, hvorefter udviklingen vendte som følge af fald i den internationale godstransport. I 1999 øgedes transportarbejdet igen som følge af en markant stigning i den internationale godstransport. I 1999 blev der i alt udført transportarbejde med danske lastbiler på 23,2 mia. tonkm. Det er det hidtil højeste målte niveau. Transportarbejdet i 1999 ligger 3,2 mia. tonkm eller 16 pct. højere end i 1993, hvor transportarbejde ved international kørsel blev opgjort for første gang.

Figur 5.1.1.

Godstransportarbejde med lastbil. 1993-1999

Mia. tonkm
25



Lidt over halvdelen af transportarbejdet udføres ved international kørsel, jf. figur 5.1.1. I 1999 var andelen 55 pct.

I 1999 udførtes omkring en femtedel af den national kørsel ved firmakørsel. I international kørsel derimod var så godt som al transport vognmandskørsel.

216 mio. ton gods

De transportererede godsmængder har været svagt stigende fra 1993 frem til 1998. I 1999 steg godsmængden betydeligt som følge af mere national kørsel med byggematerialer o.l. Der blev i alt transporteret 216 mio. ton gods i 1999, 14 pct. mere end i 1993. Hovedparten var i national transport. Kun 8 pct. af det pålæssede gods kørte i international kørsel mellem Danmark og udlandet eller mellem udenlandske på- og aflæsningssteder.

2,4 mia. kørte km

Der har ligeledes været vækst i de danske lastbilers trafikarbejde. I 1999 kørte lastbilerne i alt 2,4 mia. km, 9 pct. mere end i 1993. Heraf foregik 37 pct. ved international kørsel.

National godstransport

Transportarbejdet er øget siden 1996 ...

Transportarbejdet ved national kørsel med danske lastbiler over 6 ton totalvægt har med enkelte udsving stort set været stigende i de sidste år. Navnlig siden 1996 har der været stor vækst. Transportarbejdet lå i 1999 på 10,4 mia. tonkm, 11 pct. højere end i 1990.

... pga. mere vognmandskørsel

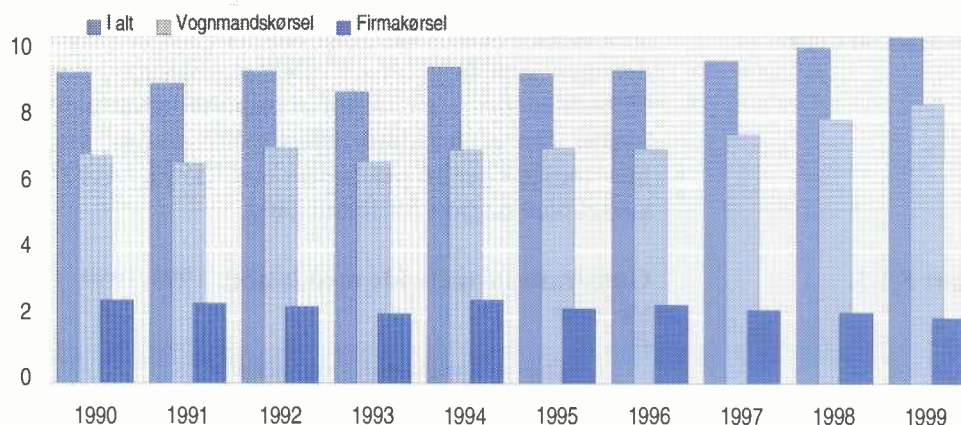
Fremgangen skyldes mere vognmandskørsel. I 1999 blev der udført 23 pct. mere transportarbejde med vognmandsbiler end i 1990, mens der ved firmakørsel var et fald på 20 pct. I 1999 foregik 81 pct. af lastbilernes transportarbejde ved vognmandskørsel mod kun 73 pct. i 1990.

Figur 5.1.2.

Godstransportarbejde med lastbil. National kørsel. 1990-1999

Mia. tonkm

12



Stigende godsmængde fra 1997 ...

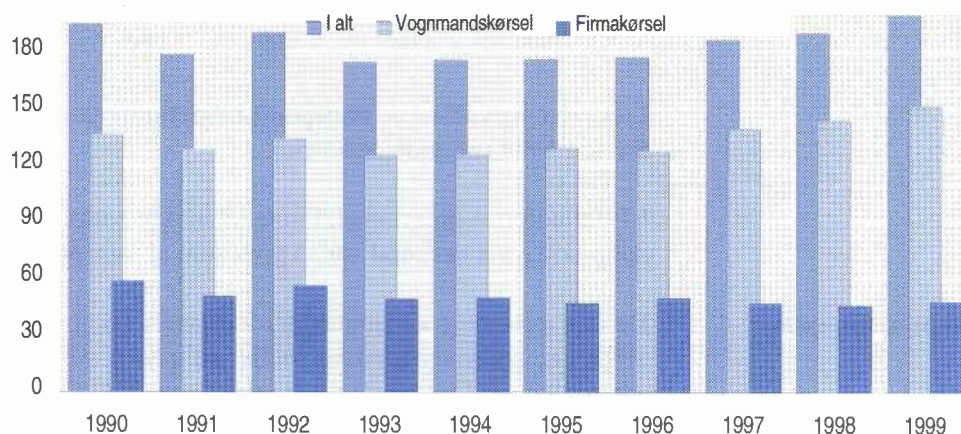
Den transporterede godsmængde med lastbil var stort set faldende i begyndelsen af 1990'erne, men fra 1994 har der igen har været vækst, og den samlede godsmængde nåede i 1999 op på 200 mio. ton, 3 pct. mere end i 1990.

Figur 5.1.3.

Transporteret godsmængde med lastbil. National kørsel. 1990-1999

Mio. ton

210



... især ved vognmandskørsel

Firmakørslen har stort set været svagt vigende i 1990'erne. Fremgangen har således fundet sted inden for vognmandskørslen, som i 1999 tegnede sig for 76 pct. af godsmængden mod 70 pct. i 1990.

Mindre transport af grus, sand, cement, jord og sten mv.

At der ikke har været samme udvikling for transportarbejdet som for den transporterede godsmængde skyldes bl.a., at der frem til 1996 har været stigende godsmængder af grus, sand, cement, jord og sten mv. som følge af afmatningen inden for bygge- og anlægsvirksomhed. Transport af disse materialer foregår typisk over forholdsvis korte afstande. Fra 1997 har der igen været øget transport af byggematerialer. I 1999 udgjorde sten, sand, grus, jord, cement mv. 39 pct. af den samlede godsmængde med lastbil mod 37 pct. i 1990.

Mere kørsel med maskiner, bearbejdede varer og stykgods

Til gengæld har der været mere transport af maskiner, bearbejdede varer og stykgods, som fra 1990 til 1999 er øget med 24 pct. Væksten er stort set udelukkende sket inden for vognmandskørsel. I 1999 udgjorde denne varegruppe 21 pct. af den samlede fragtmængde.

Lidt mindre transport af med næringsmidler i 1999

For næringsmidler har godsmængden stort set været uændret i 1990'erne, bortset fra et fald i 1999, men vognmandskørslen er gået frem på firmakørselens bekostning. I 1999 blev 69 pct. af næringsmidlerne kørt med vognmandsbiler, mod 48 pct. i 1990. Af den samlede godsmængde udgjorde næringsmidler 12 pct. i 1999 mod 14 pct. i 1990.

Uændret kørsel med landbrugsprodukter, foder og gødning

De transporterede mængder af landbrugsprodukter er faldet svagt i perioden, bl.a. som følge af mindre kørsel med sukkerroer. Derimod har der været mere transport af foder og gødning. I 1999 dækkede landbrugsprodukter, foder og gødning 21 pct. af den samlede godsmængde mod 22 pct. i 1990.

Farligt gods

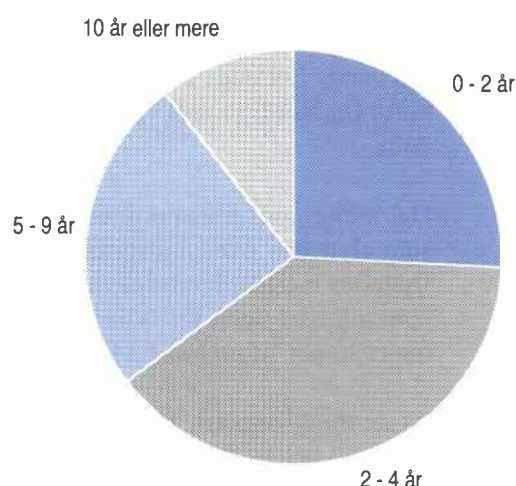
Fra 1999 indsamles der oplysninger og kørsel med farligt gods. I 1999 var der farligt gods med på 4 pct. af turene. Der blev i alt pålæsset 9 mio. ton farligt gods svarende til lidt over 4 pct. af den samlede godsmængde. Da det farlige gods gennemsnitligt blev flyttet over længere afstande, havde det dog en lidt større andel af transportarbejdet, nemlig 6 pct.

Bilens alder

65 pct. af transportarbejdet udførtes med lastbiler eller trækere, som var under 5 år gamle. 10 pct. af transportarbejdet foregik med biler, der var 10 år eller ældre.

Figur 5.1.4.

Godstransportarbejde ved national kørsel efter bilens alder. 1999



13 pct. af godset var i container/veksellad

I 1999 var 13 pct. af godset lastet i container eller veksellad. Disse lasttyper stod for 10 pct. af det samlede transportarbejde.

Markant fald i antal ture, navnlig i tomture

Faldet i antal kørte ture er fortsat gennem 1990'erne. I 1999 blev der tilbagelagt 22 mio. ture med lastbiler med en totalvægt over 6 ton mod 28 mio. i 1990. Nedgan-

gen har især været markant for tomturene, der er gået tilbage fra 8 mio. i 1990 til 5 mio. i 1999. Således var 76 pct. af turene med læs i 1999 mod 72 pct. i 1990.

Flere ture med vogntog	En større del af turene sker nu med vogntog. Mens 64 pct. af turene var med solo-vogn i 1990, var andelen faldet til 47 pct. i 1999.
Flere længere ture	Turene er blevet længere. 53 pct. af turene var i 1999 på mindst 50 km., mod 39 pct. i 1990. Den gennemsnitlige turlængde er øget gennem 1990'erne fra 50 km i 1990 til 68 km i 1999. Samtidig er den gennemsnitlige transportlængde pr. ton gods vokset. I 1999 var den på 52 km mod 48 km pr. ton i 1990. Denne udvikling skyldes anvendelse af større køretøjer, øget specialisering og centralisering af produktionen med længere distributionsafstande til følge.
Moderat stigning i trafikarbejdet, men ...	Faldet i antal ture har dog ikke medført et fald i trafikarbejdet. Det samlede antal kørte km har været moderat stigende i perioden som følge af den øgede turlængde. I 1999 blev der kørt 1,5 mia. km med lastbiler over 6 ton totalvægt mod 1,4 mia. km i 1990. 85 pct. af de kørte km var med læs i 1999 mod 80 pct. i 1990.
... stor vækst for vognmandskørsel, og fald for firmakørsel	Specielt for vognmandskørsel har der været en markant stigning i antal kørte km. Fra 1990 til 1999 steg trafikarbejdet i vognmandskørsel med 27 pct., mens der i samme periode var et fald i de kørte km i firmakørsel på 21 pct.
Faldende kapacitetsudnyttelse	Faldet i den samlede kapacitetsudnyttelse ved kørsel med som uden læs er fortsat i 1990'erne, overvejende som følge af at lastbilerne er blevet større. Således var der en kapacitetsudnyttelse på 40 pct. i 1999 (uden korrektion for volumengods) mod 42 pct. i 1990. Der er nogenlunde samme kapacitetsudnyttelse for firmabiler og vognmandsbiler. Til trods for at udnyttelsen afhænger både af tomkørselsandelen og af forholdet mellem last og lasteevne ved kørsel med læs, er der tale om nogenlunde samme kapacitetsudnyttelse for de forskellige vognarter. For solovognene er der en lidt bedre udnyttelse af de større lastbiler over 18.000 kg totalvægt. For længere ture, specielt ture på 100 km og derover, er kapacitetsudnyttelsen noget bedre end ved de korte ture. I 1999 pålæssedes 18 pct. af godset i Hovedstadsregionen, 12 pct. lastedes på Sjælland, Lolland, Falster, Møn og Bornholm, 8 pct. på Fyn. 18 pct. af godset kørte fra Nordjyllands eller Viborg Amt, og 25 pct. pålæssedes i Vejle eller Århus Amt.
Det meste gods flyttes lokalt	Det meste gods transporterendes inden for samme amt, og hovedparten af det gods, som flyttedes over amtsgrænsen, gik til et naboamt. Kun en lille mængde gods flyttedes mellem landsdelene. I 1999 blev kun 6 pct. af det pålæssede gods i Jylland aflæsset uden for Jylland. For Sjælland mv. drejer det sig om 4 pct. af godset, mens 30 pct. af godset fra Fyn blev kørt til Jylland eller Sjælland mv.
3 pct. af godset over Storebælt el. Kattegat	Af de transporterede godsmængder passerede kun 3 pct. Storebælt eller Kattegat i 1999. 60 pct. af godset kørte fra vest mod øst.
Varebiler og små lastbiler	For varebiler og lastbiler under 6 ton totalvægt skønnes der at have været en markant stigning. Vurderingen baseres på den store vækst i bestanden af varebiler og små lastbiler. I 1999 skønnes transportarbejdet at udgøre 0,6 mia. tonkm svarende til 5 pct. af det samlede indenlandske transportarbejde med bil.

International godstransport

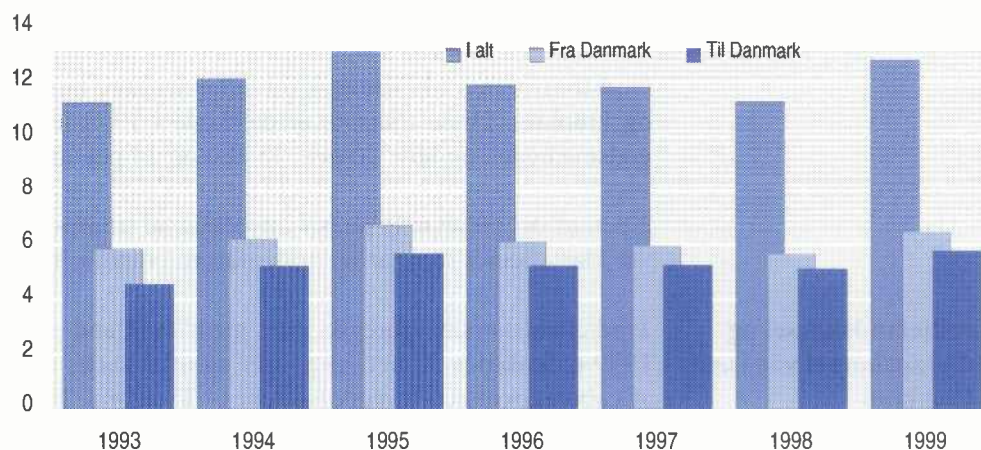
Transportarbejdet steg frem til 1995 og igen fra 1999

Transportarbejdet ved international vejgodstransport med danske lastbiler mellem Danmark og udlandet har været støt stigende frem til 1995. Fra 1996 til 1998 faldt transportarbejdet, men steg igen i 1999, hvor det nåede op på næsten 13 mia. tonkm, 14 pct. mere end i 1998, men lidt lavere end det hidtil højst målte niveau i 1995, jf. figur 5.1.5.

Figur 5.1.5.

Godstransportarbejde med lastbil. International kørsel

Mia. tonkm



Der har været nogenlunde samme udvikling for kørsel til som fra Danmark. I 1999 vedrørte 51 pct. af transportarbejdet kørsel fra Danmark til udlandet og 45 pct. kørsel fra udlandet til Danmark. Tredjelandskørsel dækkede lidt over 3 pct. og cabotagekørsel 1 pct. af transportarbejdet ved international kørsel med danske lastbiler.

Stort set kun vognmandskørsel

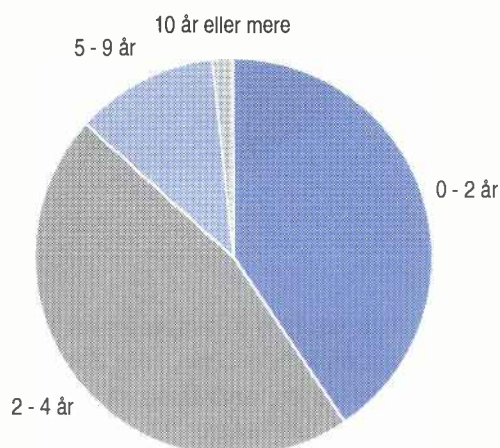
Så godt som hele transportarbejdet ved international godskørsel foregik ved vognmandskørsel. Firmakørsels andel var som i de tidligere år kun på 1 pct.

16,3 mio. ton gods i 1999

Den transporterede godsmængde ved international kørsel har stort set haft samme forløb som transportarbejdet. I 1999 blev der fragtet 16,3 mio. ton gods ved international kørsel med danske lastbiler. Eksportkørslen dækkede 51 pct. af godsmængden og importkørslen omfattede 44 pct. Resten bestod af gods i tredjelandskørsel, 3 pct., og gods i cabotagekørsel, 2 pct.

Figur 5.1.6.

Godstransportarbejde ved international kørsel efter bilens alder. 1999



Overvejende med sættevognstog

Godset blev så godt som udelukkende kørt med vogntog. I 1999 blev 77 pct. fragtet med sættevognstog og resten stort set med påhængsvogntog. Regnet efter transportarbejdet stod sættevognstogene for 79 pct. af transporten.

Alder

87 pct. af transportarbejdet udførtes med lastbiler eller trækere, som var under 5 år gamle og 59 pct. med biler, der var under 3 år gamle. Kun 1 pct. af transportarbejdet udførtes af lastbiler eller trækere, der var 10 år eller ældre.

Især gods til og fra Tyskland, Sverige og Frankrig

Godstransporten fra Danmark til udlandet gik hovedsagelig til Tyskland, Sverige og Frankrig. Disse transporter dækkede i 1999 hhv. 49 pct., 20 pct. og 7 pct. af godsmængden og hhv. 33 pct., 13 pct. og 13 pct. af transportarbejdet.

Godstransporten til Danmark fra udlandet kom hovedsagelig fra Tyskland, Sverige og Frankrig. Disse transporter dækkede i 1999 hhv. 42 pct., 25 pct. og 7 pct. af godsmængden og hhv. 30 pct., 15 pct. og 14 pct. af transportarbejdet.

2 pct. af det pålæssede gods i international transport mellem Danmark og udlandet var klassificeret som farligt gods, såsom brandfarlige, flydende stoffer.

Tredjelandskørsel og cabotagekørsel var især i Tyskland

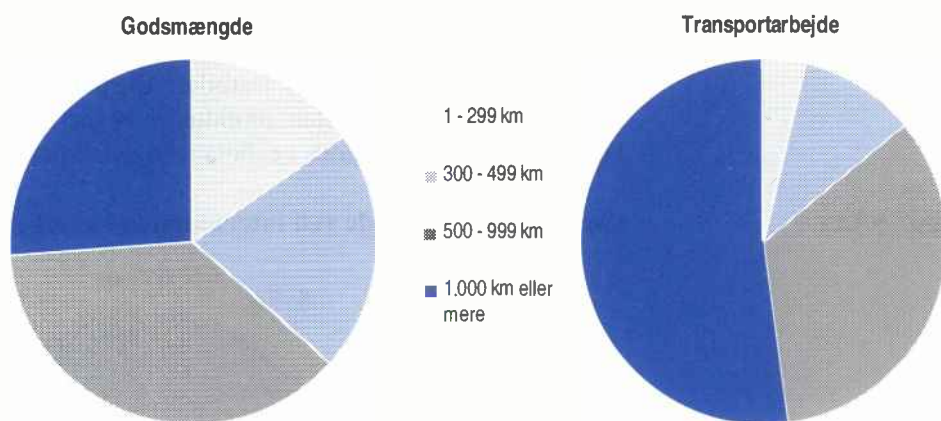
Tredjelandskørslen foregik især med Tyskland som på- eller aflæsningsland. I 1999 pålæssedes 30 pct. af godset og aflæssedes 33 pct. i Tyskland. Hovedparten af cabotagekørslen foregik ligeledes i Tyskland. I 1999 pålæssedes 58 pct. af godset i Tyskland og 30 pct. i Sverige.

13 pct. af godset var i container/veksellad

13 pct. af godset var lastet i containere/veksellad. Kørsel med containere/veksellad dækkede i 1999 8 pct. af det samlede transportarbejde.

Kørselsdistance

Fra 1999 opgøres turlængder ved international kørsel. I 1999 kørte 16 pct. af godset på ture under 300 km, og 26 pct. var på ture på 1000 km eller mere. 53 pct. af transportarbejdet foregik på ture, som var 1000 km eller mere og 33 pct. lå på ture mellem 500 og 1000 km, jf. figur 5.1.7.

Figur 5.1.7.**Godsmængde og transportarbejde med lastbil efter turlængde. 1999****Kapacitetsudnyttelse på 65 pct.**

Udnyttelsen af køretøjernes kapacitet ved international kørsel har i 1990'erne ligget omkring 65 pct., når der korrigeres for kørsel med volumengods. Ca. 10 pct. af kørslen er tomkørsel, så ses der alene på kørsel med læs bliver kapacitetsudnyttelsen lidt højere, 72 pct. i 1999. Sættevognstogene havde gennemgående en lidt bedre kapacitetsudnyttelse end påhængsvogntogene, 67 pct. mod 61 pct. i 1999, når der korrigeres for volumengods.

0,9 mia. kørte km

Lastbilernes kørte 0,9 mia. km ved international godstransport inklusive strækninger i Danmark på ture til og fra udlandet. Omkring 90 pct. af trafikarbejdet var ved kørsel med læs.

Dansk markedsandel på 71 pct.

På grundlag af opgørelser over udenlandske lastbilers godstransport til og fra Danmark er danske lastbilers markedsandel beregnet til 71 pct. af godsmængden i 1998 mod 72 pct. i 1990. Andelen var lidt højere for udførselen, 77 pct., end for indførselen, 65 pct.

5.1.2. Kilder**Statistik iht. EU-direktiv**

Før 1980 er lastbiltransporter kun blevet belyst ved enkeltstående undersøgelser inden for vognmandserhvervet i 1953 og 1968. Men efter Danmarks indtræden i EF er der fra 2. halvår af 1979 sket en systematisk indsamling af oplysninger om vejgodstransporter iht. Rådets direktiv. Til belysning af den indenlandske godstransport med danske lastbiler gennemfører Danmarks Statistik således en kvartalsvis stikprøveundersøgelse. Der udvælges 3.500 lastbiler, som har en totalvægt på over 6 ton samt sættevognstrækkere med en totalvægt på over 3 ton. Bestanden af lastbiler kendes fra Centralregistret for Motorkøretøjer.

Indenlandsk lastbiltransport

Stikprøven udvælges inden for grupper af lastbiler afgrænset efter størrelse (5 klasser), virksomhedens beliggenhed (i eller uden for Hovedstadsregionen) og kørselsarten (firma- eller vognmandskørsel). Fordelingen af stikprøven på grupperne foretages proportionalt med fordelingen af lastbilernes samlede vægt. Dette medfører en overrepræsentation af de større køretøjer og derved en bedre dækning af transportarbejdet. Stikprøven fordeles over tiden, således at alle uger bliver ligeligt repræsenteret.

For hver lastbil i stikprøven indsamles oplysninger om bilens transportaktiviteter i en enkelt uge i kvartalet. De indsamlede oplysninger opregnes for hver lastbilgruppe med anvendelse af forholdet mellem det samlede antal lastbiluger og stikprøvens antal lastbiluger som opregningsfaktor.

International lastbiltransport

Oplysninger om danske lastbilers godstransport over dansk grænse indsamles indtil 1992 via udenrigshandelsstatistikken. Fra 1993 baseres statistikken på stikprøveundersøgelser blandt de ca. 1.600 firmaer, som har jævnlig udlandskørsel med egne eller leasede køretøjer.

Listen over firmaer med udlandskørsel er opstillet ud fra diverse informationer, bl.a. om medlemskab af organisationer inden for international kørsel, oplysninger fra Færdselsstyrelsen om licenser til EU-kørsel samt indberetninger til statistikken over den nationale godstransport i de tilfælde, hvor firmaerne oplyser, at de udtrukne køretøjer har været anvendt til transport i udlandet i rapporteringsugen.

Firmaer med udlandskørsel inddeles i 24 grupper (strata) efter antal køretøjer (3 klasser), beliggenhed (4 regioner) og 2 kørselsarter. Hvert kvartal udtrækkes en stikprøve på ca. 700 firmaer. Alle store firmaer indgår i stikprøven hvert kvartal. De mellemstore firmaer er gennemsnitligt med hvert andet kvartal, og små firmaer 1 gang om året. Stikprøven fordeles jævnt over kvartalet, så alle uger bliver repræsenteret.

Varebilers og små lastbilers gods-transportarbejde

Godstransportarbejdet for vare- og lastbiler mellem 2 og 6 ton totalvægt er baseret på en stikprøveundersøgelse af køretøjernes årskørsel, udnyttelsesgrad og lasteevne i 1983 og i 1992. Vejdirektoratet har udarbejdet skøn for de øvrige år, bl.a. baserer på bestanden af de pågældende køretøjer.

5.1.3. Definitioner og afgrænsninger

Vejgodstransport	Som vejgodstransport regnes enhver flytning af gods med bil, hvis kørslen helt eller delvis sker ad offentlig vej.
Trafikformer	Der skelnes mellem følgende trafikformer for danske biler: – National kørsel, som er kørsel mellem på- og aflæsningssteder, der begge ligger i Danmark. – International kørsel, der er kørsel mellem Danmark og et udland, dvs. at enten på- eller aflæsningen foregår i udlandet. Hvis en dansk lastbil udfører transport mellem 2 udlande, er der tale om tredjelandskørsel. Foregår transporten med dansk bil inden for samme udland, foreligger der cabotagekørsel. For udenlandske bilers godskørsel i Danmark kan der tilsvarende skelnes mellem international kørsel, hvis transporter sker mellem Danmark og et udland og cabotagekørsel, hvis transporten har foregået i Danmark. Frem til 1990 har udenlandske køretøjer ikke haft adgang til at udføre indenlandsk transport i Danmark og omvendt. Endelig kan de udenlandske lastbiler udføre transitkørsel gennem Danmark.
Transporttyper	Der opgøres transporter på 2 transporttyper: – Vognmandskørsel, der er transport af gods for fremmed regning, dvs. transport af gods, der tilhører andre end bilens indehaver. – Firmakørsel, der er transport af gods for egen regning, dvs. transport af gods, som tilhører transportøren selv. Der anvendes følgende definitioner vedrørende køretøjet:
Lastbil	Lastbiler er køretøjer, der anvendes til godstransport, og som har totalvægt på mere end 6 ton for solovogne og mere end 3 ton for trækere.
Totalvægt	Totalvægten angiver køretøjets maksimalt tilladte totalvægt.
Lasteevne	Lasteevnen angiver den højest tilladte godsvægt, som må medtages på køretøjet. Hvis der anvendes forskellige påhængsvogne eller sættevogne i tællingsperioden regnes med den mest benyttede kombination.
Bilens alder	Lastbilens alder er opgjort på kørselstidspunktet på grundlag af bilregistrets oplysninger om lastbilens/trækkerens første registreringsdato.
Turtyper	En tur defineres som en kørsel mellem første pålæsningssted og sidste aflæsningssted, hvor køretøjet aflæsses helt. Tomture er kørsel uden læs fra sidste aflæsningssted til næste pålæsningssted. Der sondres mellem følgende turtyper: – Tur med et enkelt læs – Tur med flere læs. Anvendes kun ved international kørsel. Hvis pålæsning eller aflæsning er foretaget flere steder inden for samme region, er læssene typisk behandlet som ét læs med en transportafstand som svarer til gennemsnittet for dellæssene – Rundtur, distributionskørsel o.l., hvor der pålæsses eller aflæsses flere steder undervejs. En rundtur regnes som en enkelt tur. Rundture opgøres kun ved national kørsel – Tomtur.

Godsmængde	Godsmængde angiver vægten af et pålæsset vareparti inklusive emballage og vægt af evt. container eller veksellad. Transport af tomme containere/veksellad regnes som godstransport.
Farligt gods	Farligt gods er klassificeret iht. ADR-konventionen.
Volumengods	Volumengods er gods, som har et sådant omfang (lette varer) eller på anden måde en sådan karakter, at køretøjets lasteevne ikke kan udnyttes fuldt ud.
Transportarbejde	Transportarbejdet er et udtryk for transportaktivitet, der tager hensyn til såvel godsmængde som turens længde. Transportarbejdet beregnes som produktet af varepartiets vægt og den afstand, som godset er flyttet. Det måles i ton × kilometer (tonkm). I forbindelse med rundture beregnes godsmængden som det halve af varepartiets største vægt under hele rundturen.
Kapacitetsudnyttelse	Kapacitetsudnyttelsen beregnes som forholdet mellem det samlede transportarbejde og det transportarbejde, som ville være udført, hvis lastbilerne på alle ture havde kørt fuldt læsset. Der er endvidere beregnet en korrigeret kapacitetsudnyttelse under hensyntagen til, at en del af godset er volumengods. Volumengods har ved denne korrektion fået tildelt en vægt, der er 3 gange den faktiske godsvægt. Som en alternativ kapacitetsudnyttelse er forholdet mellem godsmængden og køretøjets lasteevne opgjort. Dette mål tilgodeser gods på rundture.
Trafikarbejde (kørte km)	Trafikarbejdet opgøres som lastbilens eller vogntogets tilbagelagte distance. Transport af køretøjet med færge eller biltog medregnes ikke.

Tabel 5.1.1. Nationalt transporteret godsmængde med lastbiler over 6 ton. 1990-1999.
National road transport of goods by Danish lorries over 6 tonnes. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	mio. ton									
1. I alt	194,5	178,5	190,1	174,6	175,6	176,0	177,1	186,3	190,4	200,0
2. Solovogne	82,0	75,2	77,1	69,6	72,0	69,6	60,8	61,3	66,0	71,5
6.000-18.000 kg totalvægt	6,6	5,4	5,0	5,1	3,3	5,2	3,6	3,7	3,0	2,8
12.000-18.000 kg totalvægt	28,8	26,6	28,0	21,4	23,5	22,7	16,7	15,3	16,9	17,3
18.000 kg totalvægt og over	46,5	43,1	44,2	43,2	45,2	41,8	40,5	42,2	46,2	51,4
3. Påhængsvogntog	74,0	61,5	76,1	63,1	60,5	66,2	69,7	73,0	74,4	65,6
4. Sættevogntog	38,5	41,8	37,0	42,0	43,2	40,2	46,5	52,1	50,0	62,9
Heraf:										
5. Vognmandskørsel i alt	135,9	128,2	134,1	125,4	125,7	128,9	127,4	139,3	144,3	151,9
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	17,9	16,0	17,5	14,7	15,9	15,5	15,4	16,7	17,3	15,8
Sukkerroer	4,5	2,0	2,5	2,1	2,6	2,5	3,0	2,5	1,3	1,7
Næringsmidler	13,1	16,4	17,0	17,6	17,4	15,6	16,5	19,1	19,9	16,0
Foder	6,9	6,7	9,0	7,7	7,1	8,9	7,3	8,2	6,5	7,2
Fast mineralsk brændsel	1,4	1,7	2,3	1,0	0,6	1,5	1,6	0,2	0,3	0,6
Olieprodukter	3,2	2,7	2,4	2,2	3,6	3,9	2,6	2,5	3,6	2,1
Malm og metalskrot	0,8	1,3	1,3	0,7	1,3	1,2	1,1	1,9	1,0	1,5
Metallurgiske produkter	1,6	1,5	1,4	1,0	0,9	1,3	2,2	2,4	2,6	1,9
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	55,6	49,5	47,7	44,3	46,1	44,4	42,6	50,9	56,6	63,5
Gødningstoffer	3,1	2,0	3,1	2,1	2,7	1,9	1,7	1,3	1,8	5,3
Kemiske produkter	6,1	6,0	7,0	5,5	4,7	7,3	6,7	6,4	6,2	6,9
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	21,6	22,2	23,0	26,4	22,7	24,9	26,8	27,0	27,1	29,2
6. Firmakørsel i alt	58,5	50,4	56,0	49,2	50,0	47,0	49,7	47,0	46,1	48,1
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	5,9	6,5	6,6	4,4	4,2	4,9	4,4	5,2	4,5	4,4
Sukkerroer	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-
Næringsmidler	14,1	13,2	14,6	14,0	13,7	11,8	11,1	10,5	9,4	7,5
Foder	4,6	5,5	6,0	6,7	6,2	6,4	6,3	6,7	8,0	6,4
Fast mineralsk brændsel	0,4	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,7
Olieprodukter	5,6	3,0	6,5	5,0	4,9	3,9	4,9	4,7	4,5	4,6
Malm og metalskrot	0,6	0,4	0,8	0,4	1,0	1,0	0,8	0,5	0,3	0,4
Metallurgiske produkter	1,1	0,6	0,5	0,6	0,9	1,0	0,6	1,0	0,5	0,7
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	17,0	12,4	12,7	10,3	10,2	9,6	9,6	11,3	10,6	13,7
Gødningstoffer	0,4	0,3	0,4	1,0	1,0	0,8	1,2	0,6	1,3	1,1
Kemiske produkter	1,6	2,2	2,1	1,5	1,3	1,8	4,1	1,2	0,9	1,3
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	7,4	6,2	5,7	5,4	6,4	5,9	6,6	5,2	6,1	7,4

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Lorries without trailers, by gross vehicle weight. 3: Trailers. 4: Semi-trailers. Of which: 5: Transport for hire or reward, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and

miscellaneous articles. 6: Transport on own account, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and miscellaneous articles.

Tabel 5.1.2.

Nationalt transportarbejde med vare- og lastbiler. 1990-1999

National transport performance by goods road vehicles. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	— mio. tonkm —									
1. I alt	9 772	9 437	9 808	9 178	9 950	9 783	9 935	10 263	10 697	11 043
2. Varebiler 2.000-2.999 kg totalvægt	179	182	186	191	188	179	167	154	152	155
3. Lastbiler 3.000-5.999 kg totalvægt	241	228	215	206	231	280	337	398	437	463
4. Lastbiler over 6 ton i alt	9 352	9 028	9 407	8 781	9 531	9 325	9 432	9 712	10 108	10 426
5. Solovogne	2 669	2 638	2 651	2 348	2 676	2 776	2 395	2 205	2 465	2 685
6.000-12.000 kg totalvægt	226	271	208	185	176	229	185	160	152	137
12.000-18.000 kg totalvægt	1 128	1 099	1 024	833	976	1 001	747	726	791	888
18.000 kg totalvægt og over	1 315	1 267	1 419	1 329	1 524	1 547	1 463	1 319	1 522	1 660
6. Påhængsvogntog	4 025	3 554	4 200	3 604	3 730	3 617	3 729	3 810	4 057	3 644
7. Sættevogntog	2 658	2 835	2 556	2 828	3 125	2 932	3 309	3 697	3 586	4 096
Heraf:										
8. Vognmandskørsel i alt	6 863	6 625	7 104	6 675	7 028	7 077	7 063	7 508	7 967	8 440
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	976	945	1 058	850	983	884	909	897	969	1 017
Sukkerroer	178	74	116	99	66	63	105	78	54	49
Næringsmidler	1 216	1 270	1 412	1 543	1 450	1 426	1 475	1 536	1 779	1 617
Foder	448	411	615	542	518	577	504	486	544	555
Fast mineralsk brændsel	38	49	68	53	25	55	28	19	12	24
Olieprodukter	183	202	151	171	216	255	174	203	256	125
Malm og metalskrot	37	96	90	34	37	65	54	76	44	103
Metallurgiske produkter	97	122	117	76	82	102	172	176	197	143
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	1 704	1 393	1 368	1 226	1 409	1 300	1 318	1 755	1 850	1 985
Gødningstoffer	144	121	162	83	208	131	96	82	112	171
Kemiske produkter	290	272	348	237	249	330	352	327	272	439
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	1 551	1 670	1 596	1 761	1 784	1 889	1 877	1 871	1 878	2 211
9. Firmakørsel i alt	2 489	2 402	2 305	2 105	2 504	2 249	2 369	2 204	2 141	1 986
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	281	293	261	169	225	215	204	253	183	228
Sukkerroer	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Næringsmidler	697	682	625	633	750	607	706	616	489	355
Foder	226	273	259	336	276	335	322	347	424	350
Fast mineralsk brændsel	10	11	2	0	5	0	1	2	1	1
Olieprodukter	303	193	293	369	355	264	345	304	295	292
Malm og metalskrot	29	13	32	12	34	38	28	18	10	10
Metallurgiske produkter	61	53	36	34	54	51	43	52	31	53
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	444	425	352	214	329	299	252	240	261	299
Gødningstoffer	22	15	18	17	14	31	20	8	26	13
Kemiske produkter	60	95	111	56	61	56	70	85	52	46
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	357	349	314	264	402	352	377	280	367	339

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Delivery and sales vans. 3: Lorries. 4: Lorries over 6 tonnes, total. 5: Lorries without trailers, by gross vehicle weight. 6: Trailers. 7: Semi-trailers. Of which: 8: Transport for hire or reward, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc.

Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and miscellaneous articles. 9: Transport on own account, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and miscellaneous articles.

Tabel 5.1.3.

National godstransport. Antal ture med lastbiler over 6 ton. 1990-1999

National transport of goods. Journeys by lorries over 6 tonnes. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 ture									
1. I alt	27 531	24 105	25 221	23 196	19 976	20 003	19 520	19 712	21 108	22 084
Turlængde indtil 15 km	8 678	6 652	6 951	6 468	4 754	4 225	4 063	4 278	4 969	5 028
15-49 km	10 534	8 979	9 470	8 512	7 054	7 521	7 104	6 922	7 508	8 017
50-99 km	4 374	4 394	4 628	4 221	4 030	3 874	3 838	4 060	4 054	4 171
Over 99 km	3 946	4 083	4 172	3 996	4 139	4 382	4 516	4 452	4 577	4 869
2. Vognmandskørsel i alt	16 812	15 611	15 860	14 725	13 091	13 068	13 131	13 663	14 369	15 345
Med læs	11 377	10 880	11 012	10 499	9 540	9 717	9 768	10 040	10 376	11 414
Uden læs	5 435	4 730	4 849	4 226	3 551	3 351	3 363	3 624	3 993	3 931
3. Firmakørsel i alt	10 719	8 495	9 360	8 472	6 885	6 935	6 390	6 049	6 739	6 740
Med læs	8 322	6 556	7 434	6 647	5 594	5 665	5 232	4 937	5 473	5 331
Uden læs	2 397	1 938	1 926	1 825	1 291	1 270	1 158	1 112	1 266	1 408
4. Solovogne i alt	17 624	15 409	15 742	14 122	12 207	12 002	10 477	10 238	11 894	12 441
6.000-12.000 kg totalvægt	3 656	2 585	2 521	2 341	1 490	1 795	1 572	1 540	1 655	1 410
12.000-18.000 kg totalvægt	7 434	6 629	7 064	5 770	5 203	4 836	3 763	3 565	4 050	4 250
18.000 kg totalvægt og over	6 535	6 195	6 156	6 011	5 515	5 371	5 142	5 133	6 190	6 781
5. Vognmandskørsel	8 582	8 473	7 935	6 956	6 538	6 214	5 939	5 612	6 539	6 816
Turlængde indtil 15 km	3 354	3 136	2 502	2 314	2 004	1 504	1 496	1 618	2 169	1 720
15-49 km	3 238	2 928	3 078	2 642	2 422	2 531	2 409	2 024	2 198	2 628
50-99 km	1 116	1 271	1 275	1 051	1 049	1 045	981	925	1 011	1 113
Over 99 km	874	1 138	1 080	949	1 063	1 135	1 054	1 045	1 161	1 356
6. Firmakørsel	9 044	6 936	7 807	7 166	5 670	5 788	4 538	4 626	5 356	5 625
Turlængde indtil 15 km	3 309	1 727	2 636	2 172	1 524	1 484	896	983	1 310	1 732
15-49 km	3 434	2 997	2 908	2 833	2 098	2 200	1 725	1 784	2 154	1 944
50-99 km	1 255	1 241	1 167	1 213	1 077	955	899	973	902	927
Over 99 km	1 046	971	1 096	948	971	1 150	1 018	886	990	1 022
7. Vogntog i alt	9 907	8 697	9 479	9 075	7 769	8 000	9 044	9 474	9 213	9 643
Påhængsvogntog	6 659	5 452	6 435	5 795	4 527	4 999	5 317	5 572	5 335	5 042
Sættevogntog	3 248	3 245	3 044	3 280	3 241	3 001	3 726	3 902	3 878	4 601
8. Vognmandskørsel	8 230	7 139	7 925	7 769	6 553	6 853	7 192	8 051	7 830	8 529
Turlængde indtil 15 km	1 710	1 553	1 482	1 651	1 105	1 124	1 158	1 450	1 270	1 374
15-49 km	3 193	2 478	2 930	2 664	2 166	2 416	2 440	2 704	2 678	3 099
50-99 km	1 656	1 514	1 844	1 696	1 568	1 486	1 600	1 829	1 836	1 868
Over 99 km	1 671	1 594	1 669	1 758	1 714	1 827	1 994	2 068	2 046	2 187
9. Firmakørsel	1 676	1 560	1 554	1 306	1 216	1 147	1 852	1 423	1 384	1 115
Turlængde indtil 15 km	305	236	331	331	121	114	513	227	220	202
15-49 km	669	576	554	373	367	374	530	410	478	346
50-99 km	347	368	342	261	336	388	358	333	306	264
Over 99 km	355	380	327	341	391	271	451	453	380	304

TRANSLATION – Rows, 1: Total. Journey distance. 2: Transport for hire or reward, total. With load. Without load. 3: Transport on own account, total. With load. Without load. 4: Lorries without trailers, by gross vehicle

weight. 5 and 8. Transport for hire or reward. Journey distance. 6 and 9: Transport on own account. Journey distance. 7: Lorries with trailers. Trailers. Semi-trailers. 1.000 ture = 1,000 journeys.

Tabel 5.1.4.

National trafikarbejde med lastbiler over 6 ton. 1990-1999

National traffic performance by lorries over 6 tonnes. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	— mio. km —									
1. I alt	1 367	1 361	1 377	1 303	1 289	1 345	1 362	1 365	1 421	1 495
Turlængde indtil 15 km	66	51	51	49	39	32	30	33	39	39
15-49 km	293	254	269	241	202	218	205	198	212	227
50-99 km	301	309	320	291	279	276	268	286	284	294
Over 99 km	710	747	739	722	770	818	859	847	886	935
2. Vognmandskørsel i alt	870	898	911	877	866	906	927	961	999	1 104
Med læs	681	722	728	711	719	761	778	803	829	927
Uden læs	190	175	183	166	147	145	149	158	170	177
3. Firmakørsel i alt	497	463	468	427	424	438	435	404	422	392
Med læs	419	393	403	363	374	389	386	358	366	338
Uden læs	78	71	64	64	50	50	49	46	56	53
4. Solovogne i alt	731	769	752	670	668	720	657	621	685	741
6.000-12.000 kg totalvægt	151	164	146	120	103	127	116	106	107	102
12.000-18.000 kg totalvægt	358	373	360	311	319	328	272	270	281	322
18.000 kg totalvægt og over	223	231	246	238	247	265	268	245	297	317
5. Vognmandskørsel	345	414	385	335	353	372	349	342	370	437
Turlængde indtil 15 km	25	23	18	18	17	11	11	12	16	13
15-49 km	85	80	84	72	68	72	67	56	61	73
50-99 km	76	91	86	71	72	74	68	65	70	78
Over 99 km	159	220	197	173	196	215	202	207	222	273
6. Firmakørsel	387	355	368	335	316	348	308	279	315	304
Turlængde indtil 15 km	25	14	19	17	12	12	7	8	11	11
15-49 km	96	84	84	79	59	63	49	50	58	56
50-99 km	85	86	82	82	73	67	63	67	61	65
Over 99 km	181	171	183	157	172	206	189	154	185	172
7. Vogntog i alt	637	593	626	634	621	625	705	744	736	754
Påhængsvogn	390	339	387	375	338	350	379	377	378	337
Sættevogn	247	254	239	259	283	275	326	367	358	417
8. Vognmandskørsel	527	484	526	542	513	534	579	619	629	667
Turlængde indtil 15 km	13	12	12	12	9	9	9	11	11	12
15-49 km	92	73	84	78	64	72	74	79	79	89
50-99 km	115	106	128	119	110	107	112	129	130	133
Over 99 km	307	292	302	332	329	347	384	400	409	433
9. Firmakørsel	110	109	100	92	108	91	127	125	106	87
Turlængde indtil 15 km	3	2	2	2	1	1	3	2	1	2
15-49 km	20	17	17	12	11	11	15	13	13	10
50-99 km	25	26	24	19	23	28	25	24	22	19
Over 99 km	63	64	57	60	73	51	84	87	69	57

TRANSLATION – Rows, 1: Total. Journey distance. 2: Transport for hire or reward, total. With load. Without load. 3: Transport on own account, total. With load. Without load. 4: Lorries without trailers, by gross vehicle

weight. 5 and 8. Transport for hire or reward. Journey distance. 6 and 9: Transport on own account. Journey distance. 7: Lorries with trailers. Trailers. Semi-trailers. Mio. km = million kilometres.

Tabel 5.1.5.

Godstransport med lastbiler over 6 ton efter amt. 1990 og 1999

National road transport of goods by lorries over 6 tonnes by county. 1990 and 1999

Fra	Til Hoved- stads- region	Vest- sjæl- land	Stor- strøm	Born- holm	Fyn	Søn- der- jylland	Ribe	Vejle	Ring- købing	Århus	Viborg	Nord- jylland	I alt
1.000 ton													
1990 i alt	35 529	14 048	9 907	2 446	16 973	14 035	9 690	21 108	11 488	27 197	10 710	21 321	194 454
Hovedstadsregion	30 421	3 106	2 084	18	325	317	173	309	278	221	196	99	37 547
Vestsjælland	2 711	9 677	983	0	169	16	30	85	15	148	61	27	13 922
Storstrøm	1 394	866	6 631	0	4	12	76	31	44	57	13	0	9 127
Bornholm	10	0	0	2 419	0	0	0	13	0	0	0	0	2 443
Fyn	140	70	22	0	13 867	258	296	1 515	262	622	145	100	17 296
Sønderjylland	159	90	17	0	442	10 616	953	1 481	249	393	68	459	14 927
Ribe	47	32	18	0	321	618	6 045	1 407	793	336	108	389	10 114
Vejle	207	123	40	9	992	1 116	1 053	13 186	553	1 540	304	532	19 655
Ringkøbing	172	20	12	0	143	294	424	957	7 931	627	634	369	11 582
Århus	66	35	75	0	451	462	286	1 332	400	19 826	1 268	1 521	25 723
Viborg	115	16	26	0	107	84	109	379	684	1 753	6 810	1 454	11 536
Nordjylland	87	15	0	0	152	242	245	413	280	1 674	1 102	16 373	20 583
1999 i alt	36 571	11 421	10 396	2 781	15 225	11 248	9 251	24 400	17 330	25 269	9 849	26 250	199 992
Hovedstadsregion	30 211	2 775	1 196	0	399	257	256	742	169	291	70	91	36 457
Vestsjælland	2 700	7 020	1 582	13	362	120	50	120	22	102	30	26	12 147
Storstrøm	2 197	1 034	7 260	0	36	14	9	53	67	182	19	27	10 898
Bornholm	51	14	28	2 764	0	0	0	24	0	0	0	0	2 881
Fyn	346	138	93	0	10 696	559	310	2 254	211	706	68	201	15 580
Sønderjylland	107	73	44	0	516	7 489	725	1 185	463	688	216	287	11 793
Ribe	37	71	77	0	385	1 081	5 076	978	930	315	185	210	9 346
Vejle	375	137	23	0	1 922	594	950	13 898	629	1 635	400	694	21 258
Ringkøbing	78	14	31	0	154	315	777	1 413	12 427	1 161	769	514	17 652
Århus	337	102	56	0	499	421	611	2 399	877	17 350	1 495	1 097	25 246
Viborg	48	36	0	0	101	144	227	637	1 006	1 450	5 323	1 079	10 053
Nordjylland	86	5	5	4	155	254	261	696	528	1 388	1 275	22 024	26 681

TRANSLATION – Hovedstadsregion = metropolitan region. Til = to.
 Fra = from. I alt = total. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.1.6.

Kapacitetsudnyttelse ved national kørsel med lastbiler over 6 ton. 1990-1999

Capacity utilisation by lorries over 6 tonnes. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	pct.									
1. Kørsel i alt	42	42	42	40	42	41	38	37	38	40
Turlængde indtil 15 km	36	36	32	31	33	33	29	33	31	32
15-49 km	38	38	36	34	35	36	34	33	33	35
50-99 km	40	41	40	39	39	38	37	35	37	38
Over 99 km	45	44	45	42	45	43	40	39	40	42
2. Vognmandskørsel i alt	42	41	42	39	42	40	38	37	39	40
3. Firmakørsel i alt	42	42	42	40	43	41	39	38	37	37
4. Solovogne i alt	44	42	42	41	44	43	39	38	37	36
6.000-12.000 kg totalvægt	37	39	36	36	41	43	39	34	33	30
12.000-18.000 kg totalvægt	43	41	39	37	41	40	36	35	36	35
18.000 kg totalvægt og over	47	44	45	44	47	45	41	40	38	38
5. Vognmandskørsel	45	41	41	41	44	44	39	38	37	37
Turlængde indtil 15 km	42	38	34	36	37	36	33	40	34	34
15-49 km	39	38	37	34	38	38	35	36	32	32
50-99 km	42	40	40	38	40	42	38	37	36	35
Over 99 km	50	43	45	45	49	47	42	39	39	39
6. Firmakørsel	43	43	42	40	44	42	39	38	38	36
Turlængde indtil 15 km	38	40	37	35	37	34	34	37	31	35
15-49 km	40	41	37	40	38	40	36	35	34	34
50-99 km	43	42	41	42	43	41	38	38	36	36
Over 99 km	45	44	45	40	47	44	41	38	40	36
7. Vogntog i alt	41	42	42	39	42	40	38	37	39	41
Påhængsvogntog	41	41	42	38	41	39	37	37	39	38
Sættevogntog	41	42	41	41	42	41	38	38	38	43
8. Vognmandskørsel	41	42	42	39	41	40	38	37	39	41
Turlængde indtil 15 km	31	33	29	27	29	30	27	29	30	30
15-49 km	37	36	34	33	34	36	33	32	32	37
50-99 km	39	40	39	38	38	36	36	34	38	39
Over 99 km	44	44	46	42	45	42	40	40	41	43
9. Firmakørsel	41	42	41	40	42	40	38	38	36	40
Turlængde indtil 15 km	33	29	30	27	30	29	29	31	33	33
15-49 km	38	36	38	32	34	32	33	34	36	38
50-99 km	42	44	86	37	43	40	38	38	34	35
Over 99 km	42	43	43	43	44	42	40	39	37	42
10. Kørsel med læs i alt	55	53	53	50	52	50	47	46	47	48
Vognmandskørsel	56	53	54	50	52	50	47	46	48	49
Firmakørsel	52	53	50	49	51	48	46	44	44	43
Solovogne	53	49	49	47	51	49	45	43	43	41
Påhængsvogntog									49	49
Sættevogntog	55	55	55	51	52	50	47	47	48	53

TRANSLATION – Rows, 1: Transport, total. Journey distance. 2: Transport for hire or reward, total. 3: Transport on own account, total. 4: Lorries without trailers, by gross vehicle weight. 5 and 8: Transport for hire or reward. Journey distance. 6 and 9: Transport on own account.

Journey distance. 7: Lorries with trailers. Trailers. Semi-trailers. 10: Transport with load, total. Transport for hire or reward. Transport on own account. Lorries without trailers. Trailers. Semi-trailers. Pct. = per cent.

Tabel 5.1.7. International godstransport med danske lastbiler efter godsarter. 1993-1999

International goods transport by Danish lorries by commodity categories. 1993-1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 ton						
1. I alt	14 577	16 300	17 413	16 107	15 749	13 818	16 306
2. Til Danmark i alt	5 732	6 680	7 055	6 813	6 809	6 192	7 182
Landbrugsprodukter							
ekskl. roer	1111	1425	1344	1230	1308	1136	1 250
Sukkerroer	2	3	9	0	0	0	1
Næringsmidler	801	765	821	878	872	994	1 032
Foder	190	152	183	152	132	139	149
Fast mineralsk brændsel	22	29	12	8	0	9	10
Olieprodukter	28	36	22	45	38	11	26
Malm og metalskrot	92	81	121	103	83	92	87
Metallurgiske produkter	226	319	370	438	376	301	373
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	252	316	305	343	250	299	371
Gødningstoffer	47	49	34	35	39	27	25
Kemiske produkter	644	657	774	691	781	573	535
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	2318	2847	3061	2891	2932	2610	3 322
3. Fra Danmark i alt	7 677	8 704	9 415	8 474	8 028	6 949	8 364
Landbrugsprodukter							
ekskl. roer	763	843	699	714	647	632	770
Sukkerroer	1	4	0	0	0	1	0
Næringsmidler	2245	2381	2594	2250	2277	1973	2 130
Foder	207	213	136	193	112	112	123
Fast mineralsk brændsel	7	7	23	43	33	4	0
Olieprodukter	23	17	15	39	38	16	23
Malm og metalskrot	121	145	158	163	145	164	150
Metallurgiske produkter	204	276	298	268	341	276	294
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	1303	1786	1886	1322	944	642	1 027
Gødningstoffer	28	29	39	19	43	35	11
Kemiske produkter	431	395	502	579	585	507	460
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	2345	2608	3066	2885	2861	2587	3 375
4. Tredjelandskørsel	635	571	523	483	463	434	476
5. Cabotagekørsel	533	345	420	337	449	244	284

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: To Denmark, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and miscellaneous articles. 3: From

Denmark, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and miscellaneous articles. 4: Third-country transport. 5: Cabotage. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.1.8.

**Internationalt godstransportarbejde med danske lastbiler efter godsarter.
1993-1999**

International goods transport performance by Danish lorries by commodity categories. 1993-1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	mio. tonkm						
1. I alt	11 232	12 121	13 092	11 889	11 806	11 264	12 814
2. Til Danmark i alt	4 571	5 229	5 687	5 237	5 261	5 128	5 793
Landbrugsprodukter							
ekskl. roer	982	1137	1214	1096	1078	1003	1 058
Sukkerroer	1	2	5	0	0	0	1
Næringsmidler	760	739	772	807	776	952	994
Foder	102	108	105	81	80	81	77
Fast mineralisk brændsel	17	28	8	6	0	6	10
Olieprodukter	15	19	16	31	32	10	22
Malm og metalskrot	59	43	65	57	38	56	55
Metallurgiske produkter	171	220	259	299	264	219	246
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	139	155	183	193	152	181	205
Gødningstoffer	28	13	11	20	19	19	8
Kemiske produkter	438	464	525	450	529	413	361
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	1860	2301	2528	2197	2292	2190	2 755
3. Fra Danmark i alt	5 853	6 202	6 736	6 107	5 963	5 668	6 484
Landbrugsprodukter							
ekskl. roer	672	556	537	567	486	476	584
Sukkerroer	1	3	0	0	0	1	0
Næringsmidler	2177	2233	2428	2043	2046	1999	2 002
Foder	137	126	108	155	90	85	83
Fast mineralisk brændsel	4	1	3	4	4	2	0
Olieprodukter	18	10	14	28	27	14	21
Malm og metalskrot	60	94	72	76	69	89	68
Metallurgiske produkter	136	162	187	172	203	188	201
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	559	643	609	513	401	293	431
Gødningstoffer	16	17	26	13	21	21	4
Kemiske produkter	285	264	326	377	407	340	308
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	1789	2095	2424	2156	2206	2162	2 781
4. Tredjelandskørsel	659	603	543	444	478	390	436
5. Cabotagekørsel	149	87	126	101	105	78	102

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: To Denmark, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and miscellaneous articles. 3: From

Denmark, total. Agricultural products, excluding beets. Sugar beets. Food. Feeding stuffs. Solid mineral fuels. Petroleum products. Ores and metal waste. Metallurgical products. Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. Fertilizers. Chemicals. Machinery, manufactured articles and miscellaneous articles. 4: Third-country transport. 5: Cabotage.

Tabel 5.1.9.

Internationalt godstransport med danske lastbiler til Danmark. 1993-1999

International goods transport to Denmark by Danish lorries. 1993-1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1.000 ton							
1. I alt	5 732	6 680	7 055	6 813	6 809	6 192	7 182
2. Heraf EU-lande	5 401	6 170	6 595	6 419	6 420	5 713	6 701
Sverige	1 105	1 621	1 644	1 830	1 735	1 543	1 760
Norge	164	301	282	252	242	342	358
Finland	58	35	53	61	56	74	64
Tyskland	2 683	2 686	2 809	2 677	2 782	2 313	3 026
UK	40	40	48	54	61	80	40
Holland	402	426	547	385	439	350	386
Belgien	248	319	278	271	255	234	213
Schweiz	43	56	38	46	49	43	47
Østrig	41	36	37	34	55	62	78
Frankrig	418	501	561	587	533	512	534
Spanien	123	136	185	131	149	157	178
Portugal	26	42	36	17	13	3	9
Italien	240	304	374	346	321	359	391
Grækenland	4	2	2	1	5	13	8
Polen	75	98	79	54	67	52	34
Andre lande	62	78	82	68	46	55	56
mio. tonkm							
3. I alt	4 571	5 229	5 687	5 237	5 261	5 128	5 792
4. Heraf EU-lande	4 228	4 764	5 262	4 920	4 913	4 655	5 360
Sverige	517	748	742	820	817	682	876
Norge	104	196	171	137	152	249	248
Finland	60	39	56	62	56	78	61
Tyskland	1 497	1 472	1 564	1 476	1 504	1 348	1 737
UK	53	54	60	66	77	105	56
Holland	336	340	453	311	347	308	317
Belgien	235	307	270	252	236	226	202
Schweiz	53	68	46	57	60	56	59
Østrig	57	49	47	46	76	84	104
Frankrig	580	708	793	849	761	732	799
Spanien	336	349	466	338	396	396	455
Portugal	76	119	106	51	40	7	22
Italien	462	548	676	621	571	635	698
Grækenland	5	6	8	3	17	41	19
Polen	85	103	81	56	71	63	37
Andre lande	115	123	147	92	81	118	103

TRANSLATION – Rows, 1 and 3: Total. 2 and 4: Of which EU member states. Sweden. Norway. Finland. Germany. United Kingdom. Netherlands. Belgium. Switzerland. Austria. France. Spain. Portugal. Italy. Greece. Poland. Other countries. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.1.10.

Internationalt godstransport med danske lastbiler fra Danmark. 1993-1999

International goods transport from Denmark by Danish lorries. 1993-1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1.000 ton							
1. I alt	7 677	8 704	9 415	8 474	8 028	6 949	8 364
2. Heraf EU-lande	7 099	8 034	8 762	7 902	7 406	6 292	7 618
Sverige	1 068	1 409	1 426	1 550	1 399	1 330	1 675
Norge	273	371	412	368	396	457	516
Finland	48	38	76	81	58	71	76
Tyskland	4 373	4 879	5 391	4 510	4 176	3 178	4 022
UK	89	75	72	81	99	123	105
Holland	335	296	344	338	317	263	305
Belgien	140	161	175	120	115	168	138
Schweiz	119	94	90	92	91	74	98
Østrig	33	69	68	79	65	77	112
Frankrig	502	561	615	652	618	500	569
Spanien	144	172	181	119	129	147	186
Portugal	29	48	37	37	21	7	16
Italien	298	298	349	320	369	402	395
Grækenland	27	3	21	8	24	18	10
Polen	91	100	54	51	65	63	56
Andre lande	109	129	103	69	84	72	86
mio. tonkm							
3. I alt	5 853	6 202	6 736	6 107	5 963	5 668	6 484
4. Heraf EU-lande	5 229	5 528	6 101	5 585	5 345	5 013	5 807
Sverige	475	623	622	660	614	583	826
Norge	181	263	267	245	285	326	353
Finland	44	37	84	75	55	80	72
Tyskland	2 311	2 307	2 586	2 283	2 090	1 731	2 118
UK	116	92	96	96	129	167	145
Holland	276	252	282	285	259	245	243
Belgien	136	152	183	113	103	163	132
Schweiz	153	123	115	122	115	97	125
Østrig	46	103	103	110	90	111	165
Frankrig	708	788	876	949	865	725	840
Spanien	375	426	448	300	321	379	444
Portugal	86	141	110	105	66	21	46
Italien	563	572	646	582	673	750	742
Grækenland	78	7	60	19	63	47	25
Polen	99	112	67	52	71	82	66
Andre lande	204	205	192	110	164	160	143

TRANSLATION – Rows, 1 and 3: Total. 2 and 4: Of which EU member states. Sweden. Norway. Finland. Germany. United Kingdom. Netherlands. Belgium. Switzerland. Austria. France. Spain. Portugal. Italy. Greece. Poland. Other countries. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.1.11.

**International godstransport med danske lastbiler efter kapacitetsudnyttelse.
1993-1999**

International goods transport by Danish lorries, by capacity utilisation. 1993-1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	pct.						
1. I alt							
Ved al kørsel	54,1	56,4	56,4	56,0	56,4	58,5	58,1
Korrigeret for volumengods	63,0	65,2	64,5	66,5	65,3	66,5	65,4
Ved kørsel med læs	62,7	64,0	64,5	63,2	63,4	65,2	63,6
Korrigeret for volumengods	73,1	74,0	73,8	75,0	73,4	74,0	71,6
2. Solovogn							
Ved al kørsel	48,5	53,3	56,8	41,6	45,4	52,2	67,0
Korrigeret for volumengods	59,9	60,2	66,6	56,2	55,1	61,0	78,2
Ved kørsel med læs	62,7	63,3	68,7	51,1	54,7	61,3	71,5
Korrigeret for volumengods	77,4	71,5	80,6	69,2	66,3	71,7	83,4
3. Påhængsvogntog							
Ved al kørsel	46,5	47,3	47,8	47,2	46,7	45,4	48,3
Korrigeret for volumengods	59,9	60,0	59,6	63,1	60,2	58,5	60,9
Ved kørsel med læs	54,1	53,6	54,1	52,8	52,6	51,2	53,3
Korrigeret for volumengods	69,8	68,0	67,5	70,6	67,8	66,0	67,3
4. Sættevognstog							
Ved al kørsel	58,4	62,0	60,5	60,1	60,3	64,0	61,3
Korrigeret for volumengods	64,8	68,4	66,8	68,1	67,5	69,9	66,9
Ved kørsel med læs	67,5	70,3	69,6	68,0	67,7	70,9	67,0
Korrigeret for volumengods	74,9	77,7	76,8	77,1	75,7	77,3	73,0

TRANSLATION – Rows, 1: Total. Total transport. Adjusted for voluminous goods. Transport with load. Adjusted for voluminous goods. 2: Trucks without trailer. Total transport. Adjusted for voluminous goods. Transport with load. Adjusted for voluminous goods. 3: Trailers. Total

transport. Adjusted for voluminous goods. Transport with load. Adjusted for voluminous goods. 4: Semi-trailers. Total transport. Adjusted for voluminous goods. Transport with load. Adjusted for voluminous goods. Pct. = per cent.

Tabel 5.1.12.

Transport mellem Danmark og udlandet efter bilens nationalitet. 1998

Transport between Denmark and other countries by nationality of the lorry. 1998

	I alt 1	Fra Danmark 2	Til Danmark 3	I alt 4	Fra Danmark 5	Til Danmark 6
	1.000 ton			mio. tonkm		
1. I alt med udenlandsk bil	5 403	2 111	3 292	4 217	1 673	2 544
Belgien	163	49	114	136	40	96
Finland	186	126	60	120	65	55
Frankrig	289	181	108	268	95	173
Holland	830	111	719	899	332	567
Italien	14	11	3	25	21	4
Luxembourg	15	4	11	1	-	1
Norge	310	120	190	217	84	133
Polen	442	183	259	479	204	275
Portugal	21	7	14	63	21	42
Spanien	122	61	61	311	152	159
Sverige	335	141	194	124	52	72
Tjekkiet	249	92	157	250	78	172
Tyskland	2 189	915	1 274	1 049	388	661
UK	37	16	21	47	20	27
Ungarn	33	17	16	63	32	31
Østrig	93	33	60	18	7	11
Andre lande	75	44	31	147	82	65
2. Dansk lastbil	13 141	6 949	6 192	10 796	5 668	5 128
	pct.					
3. Dansk andel	71	77	65	72	77	67

TRANSLATION – Columns, 1 and 4: Total. 2 and 5: From Denmark. 3 and 6: To Denmark. - Rows, 1: By foreign lorry, total. Belgium. Finland. France. Netherlands. Italy. Luxembourg. Norway. Poland. Portugal.

Spain. Sweden. Czech Republic. Germany. United Kingdom. Hungary. Austria. Other countries. 2: By Danish lorry. 3: Danish share. Ton = tonnes. Pct. = per cent.

5.2. Godstransport med tog

5.2.1. Struktur og udvikling

**8,4 mio. ton gods
fragtes med bane**

Der blev i 1990 fragtet i alt 8 mio. ton gods med tog i Danmark ekskl. Privatbanerne, i 1999 var dette tal faldet til 7,5 mio. ton, et fald på 7,4 pct. Faldet i den samlede godstransport med bane, skyldes hovedsageligt et fald i mængden af transitgods på 20 pct. I samme periode er transportarbejdet steget 2 pct. fra 1,8 mio. tonkm i 1990 til 1,9 mio. tonkm i 1999.

**8 pct. fald i nationale
godstransport på bane**

Den nationale godstransport med tog er faldt med 8 pct. i perioden fra 1990 til 1999 og var i 1999 på 2,3 mio. ton. 1997 var det år i perioden 1990-1999, hvor den national godstransport med tog toppede med 2,7 mio. ton gods.

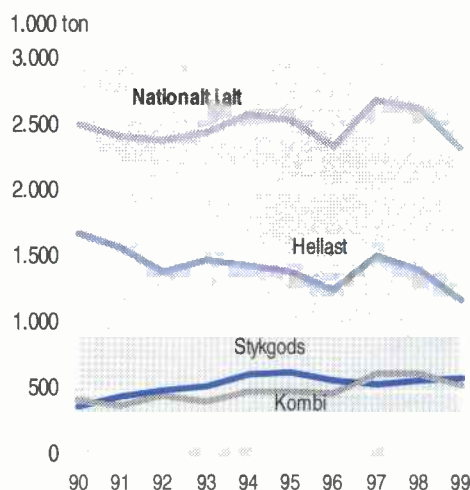
Hellast udgør 42 pct.

Hellast udgør den største del af den nationale godstransport på bane. I 1999 udgjorde hellast 52 pct. af den samlede godsmængde. Stykgods og kombigods udgjorde hver ca. 24 pct.

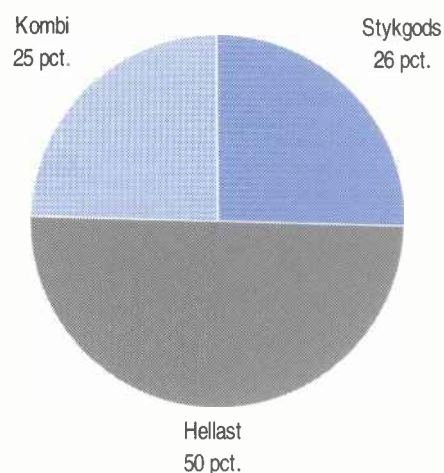
Transporten med hellast er dog faldet med 43 pct. fra 1990 til 1999, og var således i 1999 på 1,2 mio. ton mod 2,1 mio. ton i 1990. Transporten med stykgods er i samme periode steget med. 44 pct.

Figur 5.2.1.

Godsmængde nationalt med tog



Nationalt godstransportarbejde, 1999



Det nationale godstransportarbejde er i perioden 1990 til 1999 faldet fra 663 mio. tonkm til 477 mio. tonkm, svarende til 28 pct. Det er transport af hellast og kombigods, som er faldet i perioden, transport af stykgods er steget fra 92 mio. tonkm til 122 mio. tonkm. en stigning på 33 pct.

**Jern, stykgods og
bearbejdede varer
udgør 34 pct.**

Kul og kemiske produkter er med 31 pct. den største varegruppe i den nationale godstransport med bane. Næringsmidler og foder har ligeledes en betydelig andel med 30 pct. Grus, sand, cement, jord og sten udgør kun 5 pct. af den nationale godstransport med bane og er dermed den varegruppe der fragtes mindst af på bane. Der sker ikke væsentlige ændringer i den procentvise fordeling ved at opgøre godstransporten i tonkm i stedet for ton.

Nedenfor betragtes godstransporten mellem de forskellige amter. De største mængder af gods med bane fragtes fra Ribe Amt til Hovedstadsregionen, hvor der fragtes 128.000 ton gods. Derefter følger fra Vejle Amt til Hovedstadsregionen

hvor der fragtes 124.000 ton og fra Ribe til Ringkøbing Amt hvor der fragtes 116.000 ton.

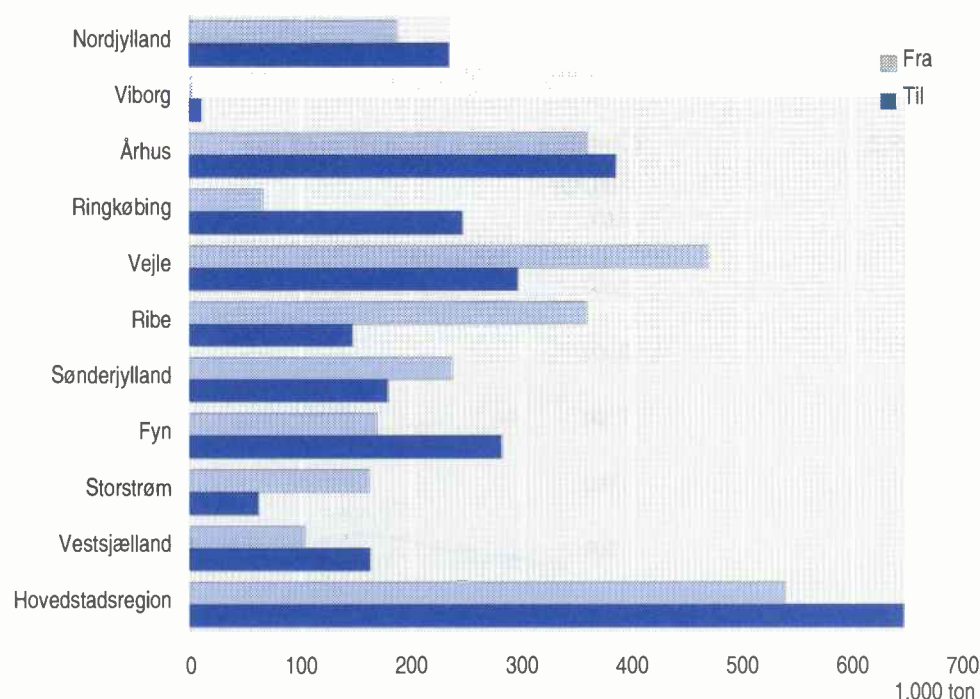
Hovedstadsregionen var med 480.000 ton den største afsender af gods med bane i 1999. Den største andel blev sendt til Århus Amt, som modtog 103.000 ton gods fra Hovedstadsregionen i 1999. Ribe og Nordjyllands Amter var også store aftager af gods fra Hovedstadsregionen med hhv. 89.000 ton og 74.000 ton.

Hovedstadsregionen modtog 597.000 ton gods med bane i 1999 og var dermed også den største modtager af gods med bane. De største mængder var afsendt fra Ribe og Vejle Amter, hhv. 128.000 ton og 124.000 ton.

Viborg Amt er det amt, der har den mindste godstransport med tog. Der blev ikke i 1999 afsendt gods fra Viborg Amt med bane og der blev modtaget 13.000 ton gods i Viborg Amt. Det kan hænge sammen med, at togdriften ikke er så veludbygget til Viborg Amt, og det derfor er nemmere og hurtigere at sende godset med lastbil.

Figur 5.2.2.

Godstransport med tog mellem amter. 1999



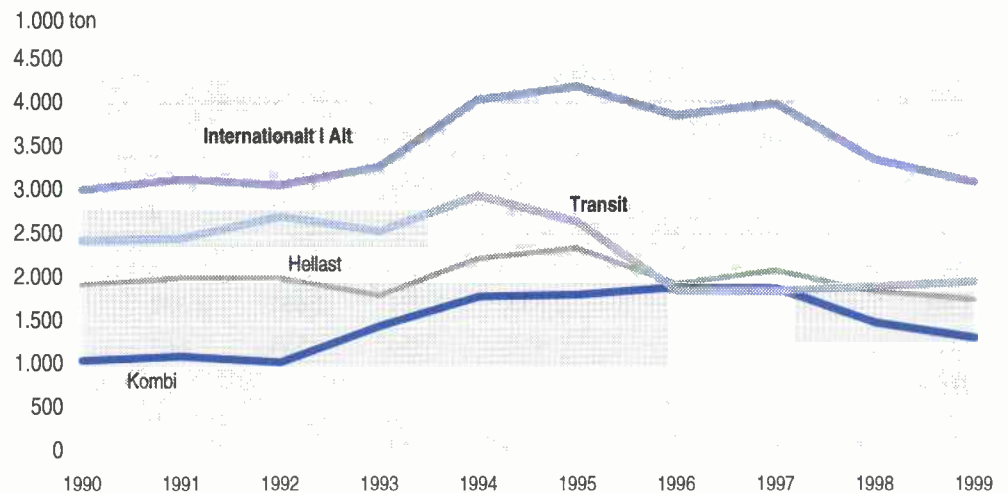
Internationale godstransport er steget med 12 pct.

Den internationale godstransport er steget med 3 pct. fra 1990 til 1999. I 1999 blev der således fragtet 3,1 mio. ton internationalt gods. 1999 var det år i perioden med undtagelse af 1990, hvor der blev fragtet den mindste mængde international gods på bane.

Den helt dominerende varegruppe som transporteres på bane fra Danmark er jern, stykgods og bearbejdede varer, som udgør 71 pct. af den samlede godstransport på bane fra Danmark.

Til Danmark er jern, stykgods og bearbejdede varer ligeledes den dominerende varegruppe med 53 pct. af den samlede godsmængde på bane. Træ og landbrugsprodukter er også en væsentlig varegruppe i transporten til Danmark med en andel på 30 pct.

Figur 5.2.3.

Godsmængde internationalt med tog**5.2.2. Kilder og metode****National og international transport**

Statistikken over transport af gods med jernbane omfatter alene transporter på det danske jernbanelnet. Der skelnes mellem:

- national transport, hvor både på- og aflæsning af gods foregår i Danmark
- international transport, hvor enten på- eller aflæsning af gods sker i udlandet
- transitkørsel, hvor godset passerer gennem Danmark, men både på- eller aflæsning sker uden for Danmark

Transportarbejde

Transportarbejdet er et mål for transportaktiviteten.

Tonkm

For gods defineres det som produktet af varepartiets vægt og den tilbagelagte distance med tog i Danmark. Godstransportarbejdet opgøres i tonkm. 1 tonkm er det arbejde, der udføres, når 1 ton flyttes 1 km.

Godstyper

Godset kan opdeles i tre typer:

- kombigods, der afgrænses som banegods i containere, veksellad, lastbiler, påhængsvogne eller sættevogne
- høllast, der er øvrige forsendelser, hvortil en hel godsvogn eller et helt tog er reserveret
- stykgods, der omfatter alle andre, som oftest mindre forsendelser.

Gods med privatbanerne vil i stort omfang komme fra en transport med DSB's tog eller blive videreført med et DSB-tog. Derfor er den samlede godsmængde med banetransport sat lig DSB's godstransport, mens det samlede transportarbejde er summen af DSB's og privatbanernes transportarbejde.

Kilder

Opgørelserne baserer sig overvejende på indberetninger fra DSB og Privatbanernes Fællesrepræsentation.

Tabel 5.2.1.

National godstransport og transportarbejde med tog efter godsarter. 1990 og 1997-1999

National goods transport and transport performance by train by commodity categories. 1990 and 1997-1999

	Transporteret gods				Godstransportarbejde			
	1990	1997	1998	1999	1990	1997	1998	1999
	1	2	3	4	5	6	7	8
	1.000 ton				mio. tonkm			
1. I alt	2 535	2 721	2 657	2 332	663	608	609	477
2. Stykgods	390	556	584	563	92	124	133	122
3. Hellast								
Korn	16	6	0	0	6	2	0	0
Grøntsager, frugt	10	11	7	0	2	2	1	0
Levende dyr	0	-	-	-	0	-	-	-
Træ og kork	124	85	84	80	42	28	30	29
Tekstilvarer	2	0	0	0	1	0	0	0
Næringsmidler og foder	645	271	299	283	179	54	60	62
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	2	0	1	1	1	0	0	0
Stenkul, brunkul, koks, tørv	167	155	158	126	23	56	58	47
Råpetroleum, skiferolie rå	-	0	-	-	-	0	-	-
Brændstoffer, flydende	39	30	24	9	7	8	7	2
Jernmalm, jernskrot	27	6	3	1	9	2	0	0
Ikke jernholdige mineraler	0	0	1	0	0	0	0	0
Jern og stål	7	31	41	19	2	7	8	4
Cement, kalk, andre byggematr.	40	26	28	12	13	3	5	2
Sand, grus, ler, mineraler	69	127	92	40	11	12	11	4
Gødningsstoffer	183	86	57	51	47	21	14	12
Kulkemiske produkter	0	-	0	0	0	-	0	0
Kemiske produkter	165	82	72	58	38	17	16	12
Råstof til fremst. af pap og papir	37	126	124	107	9	15	15	13
Køretøjer af enhver art, maskiner	34	67	94	15	9	17	16	4
Metalvarer	19	4	4	3	6	1	1	1
Glas- og lervarer	37	7	1	0	12	2	0	0
Læder, tekstiler, beklædning	58	13	13	7	16	3	3	1
Blandet gods	464	396	330	406	141	103	88	108
4. Kombigods	442¹	636	640	550	...¹	134	141	118

¹ Er inkl. i fordelingen af varearterne.

TRANSLATION – Columns, 1-4: Goods transported. 5-8: Goods transport performance. - Rows, 1: total. 2: Small packages. 3: Full trainload and full wagon load. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Hard coal, lignite, coke, peat. Crude

petroleum, crude shale oil. Liquid fuels. Iron ore, iron waste. Non-ferrous minerals. Iron and steel. Cement, lime, manufactured building materials. Sand, gravel, clay, minerals. Fertilizers. Coal chemicals. Chemicals. Paper pulp and waste paper. Transport equipment, machinery. Metals. Glassware and ceramic products. Leather, textiles, clothing. Miscellaneous articles. 4: Intermodal transport. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.2.2. Godstransport mellem amter. 1999
Rail goods transport between counties. 1999

Fra	Til Hoved- stads- regi- onen	Vest- sjæl- lands Amt	Stor- strøms Amt	Fyns Amt	Sønder- jyl- lands Amt	Ribe Amt	Vejle Amt	Ring- købing Amt	Århus Amt	Viborg Amt	Nord- jyl- lands Amt
1.000 ton											
1999											
Hovedstadsregionen	36	26	0	55	5	89	47	42	103	3	74
Vestsjællands Amt	41	1	0	10	0	4	17	9	17	0	11
Storstrøms Amt	1	2	0	109	0	1	2	0	0	1	1
Fyns Amt	58	16	7	1	0	9	17	9	20	0	16
Sønderjyllands Amt	18	1	2	2	6	15	59	0	37	-	1
Ribe Amt	128	2	2	6	24	0	1	116	1	-	38
Vejle Amt	124	25	2	21	75	3	13	18	32	9	62
Ringkøbing Amt	41	9	0	7	0	0	9	0	21	0	0
Århus Amt	73	53	8	16	9	2	48	2	55	0	68
Viborg Amt	0	0	-	1	-	0	0	-	0	0	-
Nordjyllands Amt	77	13	1	12	2	37	18	0	45	0	0
1.000 tonkm											
1999											
Hovedstadsregionen	1 180	1 729	48	8 902	1 768	24 949	10 354	13 545	35 309	1 409	34 134
Vestsjællands Amt	4 764	55	8	1 080	0	1 530	2 713	2 491	5 261	0	4 382
Storstrøms Amt	138	332	0	13 445	114	418	549	88	131	499	646
Fyns Amt	9 224	1 756	926	0	24	1 026	1 082	1 830	3 377	13	4 803
Sønderjyllands Amt	5 852	537	550	415	0	2 442	5 984	27	7 780	-	247
Ribe Amt	35 621	643	612	679	3 725	0	51	41 750	323	-	11 096
Vejle Amt	29 772	4 301	314	1 543	7 407	262	191	2 677	4 052	2 026	15 823
Ringkøbing Amt	12 980	2 690	48	1 386	18	34	1 278	39	4 347	5	60
Århus Amt	24 818	16 568	2 980	2 887	1 676	293	5 857	627	116	0	9 963
Viborg Amt	14	1	-	341	-	0	6	-	0	0	-
Nordjyllands Amt	35 686	5 527	561	3 867	722	11 148	4 792	60	8 903	0	1

Anm. Ekskl. privatbanerne.

TRANSLATION – Hovedstadsregion = metropolitan region. Til = to. Fra = from. I alt = total. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.2.3.

Godstransport og transportarbejde på de enkelte privatbaner. 1997-1999

Goods transport and transport performance by the private railways. 1997-1999

	Transporteret gods			Godstransportarbejde		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
	1	2	3	4	5	6
	1.000 ton			1.000 tonkm		
1. Privatbanerne i alt	311	238	320	9 028	7 408	10 775
Helsingør-Hornbæk-						
Gilleleje Banen	0	0	0	1	1	0
Gribskovbanen	2	1	-	23	13	-
Hillerød-Frederiksværk-						
Hundested Jernbane	202	132	189	5 204	3 379	4 946
Lyngby-Nærum Jernbane	-	-	-	-	-	-
Odsherreds Jernbane	3	4	-	114	94	-
Høng-Tølløse Jernbane	1	16	15	23	626	685
Østbanen	1	2	-	36	54	-
Løllandsbanen	14	11	3	297	376	107
Skagensbanen	40	38	35	1 570	1 494	1 402
Hjørring Privatbaner	3	0	8	57	12	153
Lemvigbanen	25	20	52	1 231	1 021	3 081
Hads-Ning Herreders						
Jernbane	-	-	-	-	-	-
Vestbanen	21	15	18	473	338	401

TRANSLATION – Columns, 1-3: Goods transported. 4-6: Goods transport performance. - Rows, 1: Private railways, total. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.2.4.

International godstransport med tog og transportarbejde fra Danmark efter godsarter. 1990 og 1997-1999

International rail goods transport from Denmark and transport performance by commodity categories. 1990 and 1997-1999

	Transporteret gods				Godstransportarbejde			
	1990	1997	1998	1999	1990	1997	1998	1999
	1	2	3	4	5	6	7	8
	1.000 ton				mio. tonkm			
1. I alt	1 173	1 512	1 231	1 195	226	293	278	278
Korn	0	0	0	-	0	0	0	-
Grøntsager, frugt	0	0	1	-	0	0	0	-
Levende dyr	0	-	-	-	0	-	-	-
Træ og kork	76	16	22	25	20	4	6	8
Tekstilvarer	13	1	0	0	2	0	0	0
Næringsmidler og foder	288	16	21	29	44	4	4	6
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	2	-	0	-	1	-	0	-
Stenkul, brunkul, koks, tørv	0	1	1	1	0	0	0	0
Råpetroleum, skiferolie rå	-	-	0	-	-	-	0	-
Brændstoffer, flydende	0	-	-	0	0	-	-	0
Jernmalm, jernskrot	36	63	60	30	8	16	14	6
Ikke jernholdige mineraler	0	0	0	0	0	0	0	0
Jern og stål	111	202	146	230	20	55	47	72
Cement, kalk, andre byggematr.	23	40	33	27	7	10	7	6
Sand, grus, ler, mineraler	11	1	1	1	3	0	0	0
Gødningsskud	85	7	5	3	16	1	1	1
Kulkemiske produkter	4	1	5	8	1	0	1	1
Kemiske produkter	33	2	1	2	6	1	0	0
Råstof til fremst. af pap og papir	136	37	34	40	29	6	8	5
Køretøjer af enhver art, maskiner	51	26	21	17	11	5	4	4
Metalvarer	7	29	15	5	2	5	3	1
Glas- og lervarer	2	0	-	1	0	0	-	0
Læder, tekstiler, beklædning	71	21	31	41	14	7	11	15
Blandet gods	224	1	1	9	43	0	0	2
2. Kombigods	...¹	1 048	832	726	...¹	179	172	149

¹ Er inkl. i fordelingen af varearterne.

TRANSLATION - Columns, 1-4: Goods transported. 5-8: Goods transport performance. - Rows, 1: Total. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Hard coal, lignite, coke, peat. Crude petroleum, crude shale oil. Liquid fuels. Iron ore, iron waste. Non-

ferrous minerals. Iron and steel. Cement, lime, manufactured building materials. Sand, gravel, clay, minerals. Fertilizers. Coal chemicals. Chemicals. Paper pulp and waste paper. Transport equipment, machinery. Metals. Glassware and ceramic products. Leather, textiles, clothing. Miscellaneous articles. 2: Intermodal transport. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.2.5.

International godstransport med tog og transportarbejde til Danmark efter godsarter. 1990 og 1997-1999

International rail goods transport to Denmark and transport performance by commodity categories. 1990 and 1997-1999

	Transporteret gods				Godstransportarbejde			
	1990	1997	1998	1999	1990	1997	1998	1999
	1	2	3	4	5	6	7	8
	1.000 ton				mio. tonkm			
1. I alt	1 869	2 514	2 161	1 930	363	543	513	441
Korn	4	1	1	2	1	0	0	0
Grøntsager, frugt	23	11	6	1	5	3	2	0
Levende dyr	0	-	-	-	0	-	-	-
Træ og kork	144	559	428	385	38	177	150	134
Tekstilvarer	11	1	0	0	2	0	0	0
Næringsmidler og foder	120	29	29	36	23	5	5	7
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	1	1	0	0	0	0	0	0
Stenkul, brunkul, koks, tørv	1	0	0	0	0	0	0	0
Råpetroleum, skiferolie rå	-	1	0	-	-	0	0	-
Brændstoffer, flydende	7	1	0	0	2	0	0	0
Jernmalm, jernskrot	6	3	1	1	1	1	0	0
Ikke jernholdige mineraler	1	2	3	1	0	0	1	0
Jern og stål	436	408	429	341	81	71	73	55
Cement, kalk, andre byggematr.	14	16	12	13	2	1	2	1
Sand, grus, ler, mineraler	80	59	61	55	12	12	13	12
Gødningsstoffer	82	22	9	6	11	3	2	1
Kulkemiske produkter	10	1	11	0	2	0	2	0
Kemiske produkter	121	102	86	83	23	28	24	21
Råstof til fremst. af pap og papir	41	14	19	27	11	4	5	6
Køretøjer af enhver art, maskiner	125	181	171	142	20	38	42	35
Metalvarer	12	3	1	15	3	0	0	2
Glas- og lervarer	14	0	0	0	3	0	0	0
Læder, tekstiler, beklædning	268	201	176	178	68	43	37	36
Blandet gods	349	26	21	11	57	7	6	3
2. Kombigods	...¹	872	696	632	...¹	149	148	127

¹ Er inkl. i fordelingen af varearterne.

TRANSLATION – Columns, 1-4: Goods transported. 5-8: Goods transport performance. – Rows, 1: Total. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Hard coal, lignite, coke, peat.

Crude petroleum, crude shale oil. Liquid fuels. Iron ore, iron waste. Non-ferrous minerals. Iron and steel. Cement, lime, manufactured building materials. Sand, gravel, clay, minerals. Fertilizers. Coal chemicals. Chemicals. Paper pulp and waste paper. Transport equipment, machinery. Metals. Glassware and ceramic products. Leather, textiles, clothing. Miscellaneous articles. 2: Intermodal transport. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.2.6.

International transitgodstransport med tog. 1990-1999

International transport of goods in transit by train. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 ton									
1. Transit i alt	2 470	2 497	2 742	2 576	2 984	2 683	1 891	1 887	1 941	1 996
Nord-Syd	1 554	1 610	1 758	...	...	...	...	1 183	1 140	1 214
Syd-Nord	916	887	985	...	...	...	...	705	801	782
	mio. tonkm									
2. Transit i alt	583	589	647	617	714	647	455	539	657	676
Nord-Syd	367	380	415	...	...	...	...	335	386	411
Syd-Nord	216	209	233	...	...	...	...	204	271	265

Anm. Kun transportarbejde i Danmark.

TRANSLATION – Rows, 1 and 2: Goods in transit, total. North-south. South-north. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

5.3. Skibstransport

5.3.1. Struktur og udvikling i skibstransporten

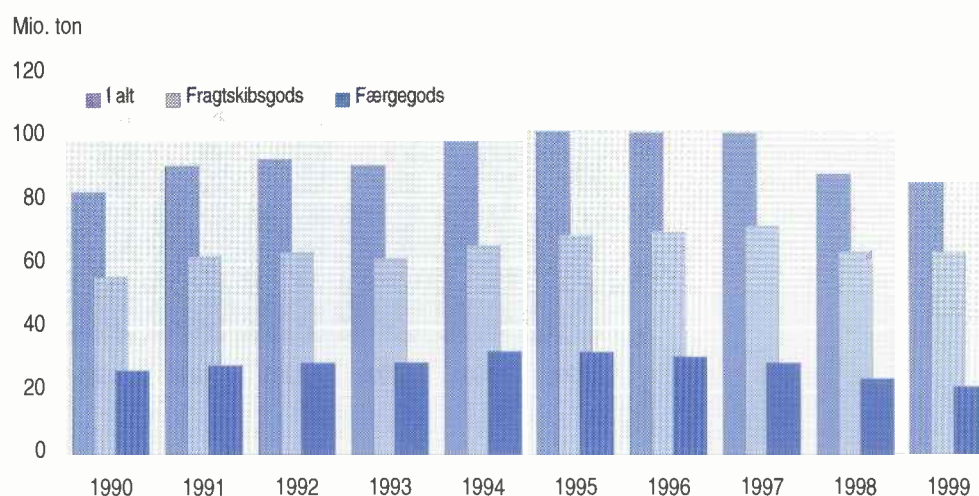
Godstransport over danske havne

Storebæltsbroen gav mindre færgegods

Godstransporten over de danske havne steg fra 1990 til 1994 med 19 pct., hvorefter den lå stabilt omkring 100 mio. ton frem til 1997. I 1998 gik fragtmængden med skib markant tilbage med næsten 13 mio. ton, og i 1999 faldt den yderligere med 3 mio. ton. Tilbagegangen skyldes dels åbningen af jernbaneforbindelsen over Storebælt i maj 1997 og vejforbindelsen i juni 1998, dels et markant fald i kulimporten fra 1998. I 1999 blev der i alt losset og ladet 85 mio. ton gods over danske havne.

Figur 5.3.1.

Godstransport over danske havne. 1990-1999



85 pct. til og fra udenlandske havne

I 1999 omfattede fragtskibsgodset 75 pct. af skibsgodset mod 68 pct. i 1990. Størsteparten af godset, 85 pct. i 1999, blev fragtet mellem danske og udenlandske havne.

Indenlandsk godstransport med skib

Mindre gods pga. Storebæltsforbindelsen

Den indenlandske godstransport med skib er fra 1990 til 1996 øget fra 21 mio. ton til 24 mio. ton i 1997. Nedlæggelsen af jernbanefærgeruten Korsør-Nyborg i maj 1997 og bilfærgeruterne over Storebælt i juni 1998 medførte et fald i færgetransporten mellem Øst- og Vestdanmark. Desuden har lukningen af Gulfræffinaderiet ved Skælskør i 1998 og mindre transport af kul fra Enstedværkets Havn fra 1998 ført til mindre godsmængder i den indenlandske skibstransport i slutningen af 1990'erne.

Mindre kultransport fra 1998

Fald på 38 pct. i forhold til 1990

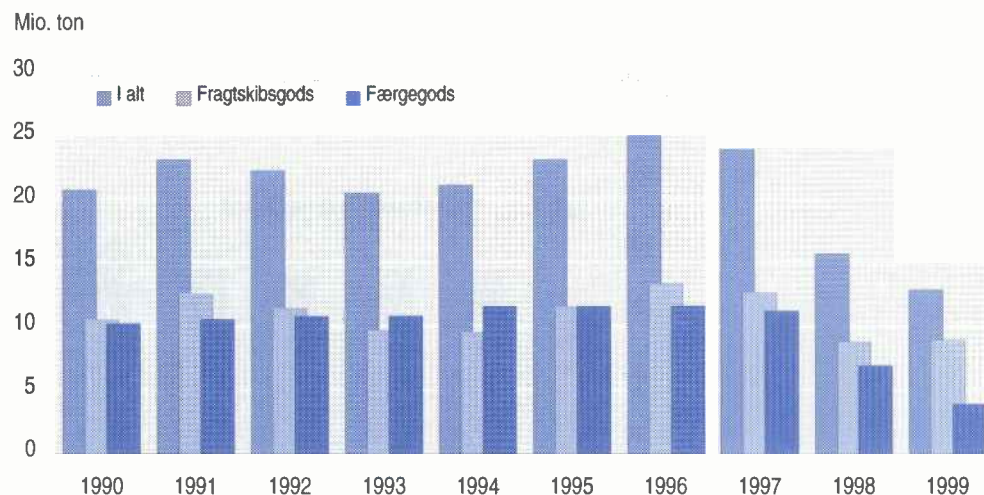
I 1999 lå den indenlandske skibstransport på 13 mio. ton. Det er knap 8 mio. ton lavere end i 1990, svarende til et fald på 38 pct.

Mindre indenlandsk gods i tankfart

I 1999 blev der fragtet 2,7 mio. ton med tankskib mellem danske havne. Det er 0,5 mio. ton eller 15 pct. mindre end i 1990. Nedgangen skyldes bl.a. lukningen af Gulfræffineriet i 1998. Tankskibstransporterne gik især til og fra raffinaderierne i Vestsjællands Amt og Vejle Amt samt til Århus Amt, Nordjyllands Amt og Københavns Amt og Kommune.

Mindre transport af kul fra 1998

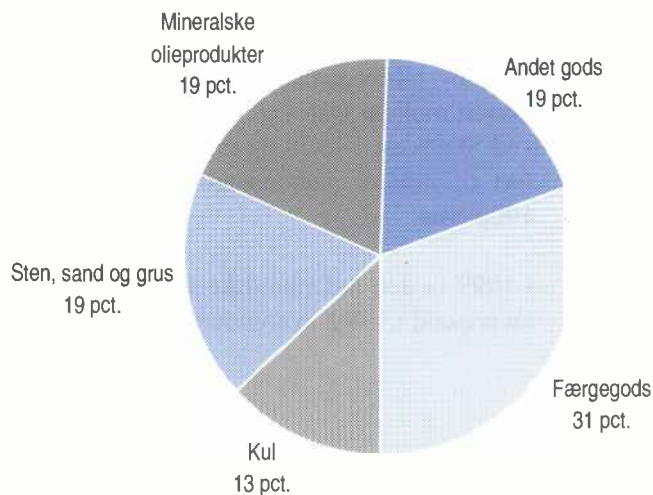
Den indenlandsk transport med tørlastskibe omfattede 6,3 mio. ton gods i 1999 mod 7,4 mio. ton i 1990. Nedgangen skyldes især mindre udskibninger af kul fra 1998. En stor del af transporten gik fra Sønderjyllands Amt til Århus Amt og Fyns Amt og var især kul fra Enstedværkets Havn.

Figur 5.3.2.**Indenlandsk godstransport over danske havne, 1990-1999****En femtedel er sten, sand og grus fra havbunden**

Sten, sand og grus, som fortrinsvis er opfisket fra havbunden, udgør en stor del af den indenlandske transport med tørlastskibe. I 1990'erne har den udlossede mængde af sten, sand og grus ligget på knap 2 mio. ton, svarende til 9 pct. af det udlossede indenlandske gods i 1990 og 19 pct. i 1999.

Mere end halvdelen med dansk skib

For de 13 større havne blev 57 pct. af det udlossede og 41 pct. af det indladede gods i indenlandsk fragtskibsfart transporteret med danske skibe i 1999.

Figur 5.3.3.**Indenlandsk skibsgods efter vareart, 1999**

Skibstransporter til og fra udlandet

Stigende godsmængder frem til 1995, men fald fra 1998

Godsmængden i søtransport mellem Danmark og udlandet har været stigende fra 62 mio. ton i 1990 til 78 mio. ton i 1995. Fra 1998 indtrådte et fald, dels pga. reduceret kulimport, dels som følge af åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

17 pct. mere gods end i 1990

I 1999 blev der fragtet 73 mio. ton gods mellem Danmark og udlandet. Det er 10 mio. ton eller 17 pct. mere end i 1990, men 5 mio. ton eller 6 pct. mindre end i 1997.

24 pct. var med færge

24 pct. af skibsgodset skib mellem Danmark og udlandet blev transporteret med færge i 1999. Fra 1990 til 1995 har der været stigende godsmængder ved færgetransport mellem Danmark og udlandet, bl.a. pga. øget transitgods med jernbane til og fra Sverige, men fra juni 1997 faldt godsmængden, fordi jernbanetransporten over Rødby-Puttgarden blev omlagt, så den nu går over Storebælt og Padborg. I 1999 blev der fragtet 18 mio. ton gods med færge. Det er 7 pct. mere end i 1990, men 15 pct. mindre end i 1995.

Mindre færgegods over Rødby-Puttgarden

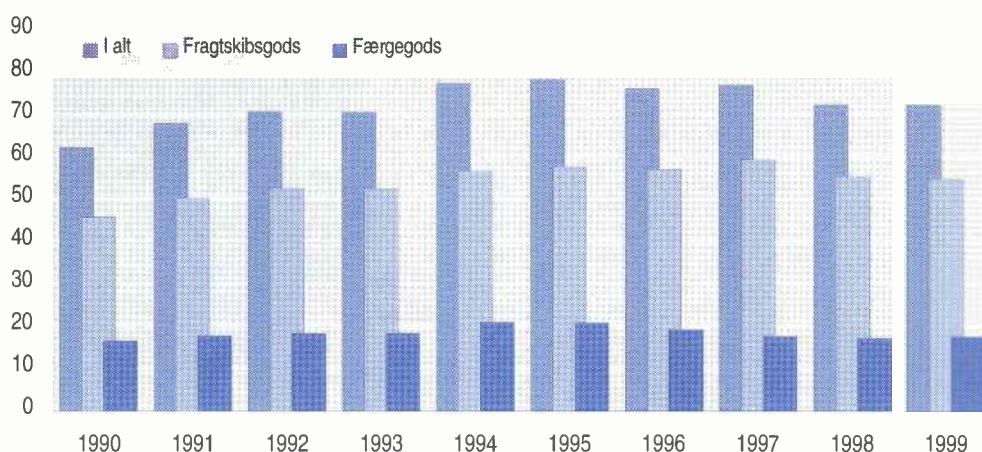
61 pct. var mellem Danmark og Sverige

I 1999 fragtedes 61 pct. af færgegods mellem Danmark og Sverige og 28 pct. mellem Danmark og Tyskland. 55 pct. af færgegods fra udlandet blev udlosset i Danmark; 45 pct. afskibedes til udlandet.

Figur 5.3.4.

Godstransport mellem danske og udenlandske havne. 1990-1999

Mio. ton



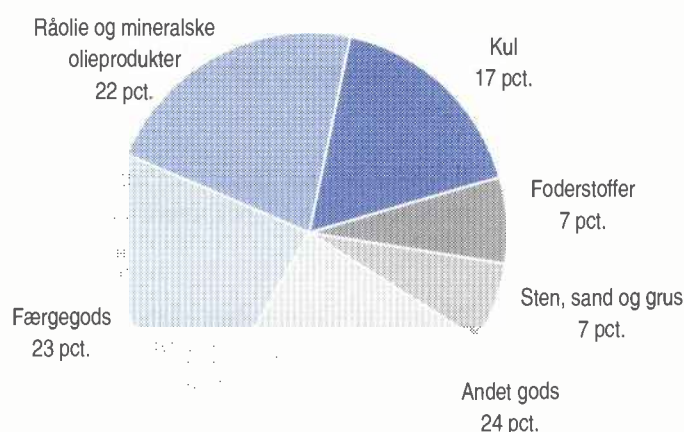
Mindre fragtskibsgods fra 1998

Fragtskibsgodset har stort set været stigende fra 1990 og frem til 1997, hvor godsmængden lå på 72 mio. ton, 16 mio. ton eller 28 pct. mere end i 1990. Fra 1998 faldt fragtskibsgodset, især pga. mindre kulimport.

I 1999 var 23 pct. af det udlosede gods fra udlandet færgegods, 17 pct. var kul, 13 pct. mineralske olieprodukter, 9 pct. råolie, 7 pct. foderstoffer og 7 pct. sten, sand og grus, jf. figur 5.3.5.

Figur 5.3.5.

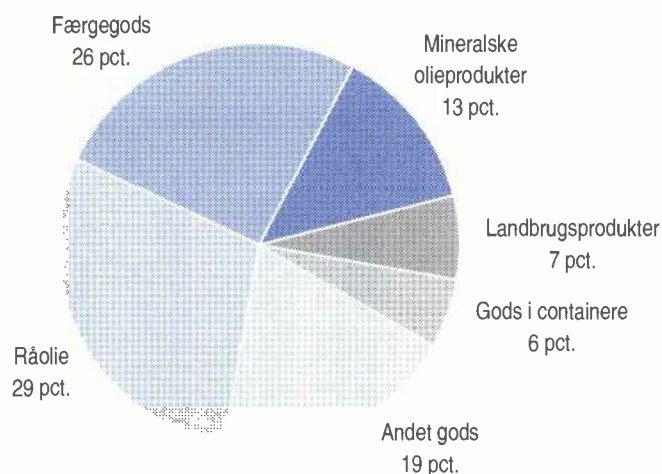
Udlosset skibsgods fra udlandet efter vareart. 1999



Af det indladede gods til udlandet var 43 pct. råolie og mineralske olieprodukter, 26 pct. færgegods, 7 pct. landbrugsprodukter, og 5 pct. kalk, cement, gips mv., jf. figur 5.3.6.

Figur 5.3.6.

Indladet skibsgods til udlandet efter vareart. 1999



For færgegods og for ca. 75 pct. af fragtskibsgodset mellem Danmark og udlandet kan godsomsætningen fra 1997 fordeles efter modtager- og afsendelseslande. I 1999 kom det udlossede gods fra udlandet især fra Sverige, (19 pct.), Norge (16 pct.), Mellem- og Sydamerika (9 pct.) og Tyskland (9 pct.). Det indladede gods til udlandet gik især til Sverige (25 pct.), Tyskland (12 pct.) og Finland (9 pct.).

13 pct. med dansk skib

For 13 større havne, som i 1999 dækkede 79 pct. af havnenes fragtskibsgods til og fra udlandet, kan de danske fragtskibes andel af godsomsætningen opgøres. Kun 13 pct. af fragtskibsgodset mellem de større danske havne og udlandet blev transporteret med danske skibe. Af det udlossede fragtskibsgods fra udlandet kom 17 pct. med danske skibe, og af det indladede fragtskibsgods til udlandet transporterendes 7 pct. med danske skibe.

Havnenes godsomsætning

97 mio. ton lossedes eller lastedes i danske havne

I 1999 udgjorde havnenes samlede godsomsætning 97 mio. ton. Det er 5 mio. ton mindre end i 1990. Havnenes godsomsætning er noget større end godstransporten,

fordi godset i de indenlandske transporter medregnes 2 gange, nemlig hhv. som udlosset og indladet gods i de respektive havne.

64 pct. styrtegods (bulk)

I 1999 var 26 pct. af godsomsætningen i havnene færgegods, 32 pct. var flydende bulk, 32 pct. var fast bulk og 10 pct. stykgods, heraf godt halvdelen i containere eller ro-ro-enheder med fragtskibe.

4 pct. containergods

4 pct. af fragtskibsgodset var i containere. Langt den største del af containergodset, 94 pct. i 1999, blev udlosset eller indladet over Århus Havn, Københavns Havn eller Aalborg Havn.

Ekspederede 0,3 mio. containere i større danske havne ...

I 13 trafikhavne med en årlig godsomsætning på mindst 1 mio. ton fra fragtskibe blev der i 1999 udlosset 142.000 containere, svarende til 233.000 TEU, og indladet 150.000 containere, svarende til 248.000 TEU. 64 pct. af containerne havde en længde på 40 fod. De øvrige var så godt som alle på 20 fod. Af de ekspederede containere var 31 pct. tomme og 69 pct. lastede.

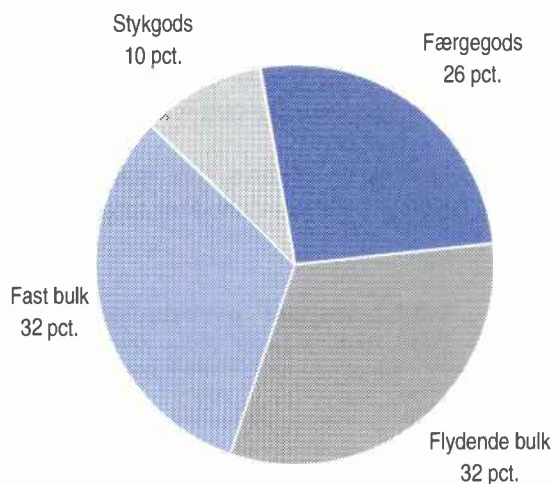
... to tredjedele var lastede

Århus Havn største containerhavn

Målt i TEU havde der i 1999 lastet og losset 480.000 containere i de større danske havne. Det er 21 pct. mere end i 1997, hvor statistikken påbegyndtes. Århus Havn havde 59 pct. af containeromsætningen og Københavns Havn 27 pct.

Figur 5.3.7.

Havnenes godsomsætning efter lasttype. 1999



Ekspederede 133.000 ro-ro-enheder ...

3 pct. af fragtskibsgodset var ro-ro-gods i løstrailere eller på lastbiler. Ro-ro-godset blev hovedsagelig udlosset eller indladet over 5 af de større havne. I 1999 blev der i alt ekspederet 133.000 ro-ro-enheder, overvejende løstrailere, over de større danske havne. Hovedparten af ro-ro-enhederne, 68 pct. i 1999, blev fragtet over Esbjerg Havn.

... især over Esbjerg Havn

5.3.2. Kilder

Årlig og månedlig havnestatistik

Statistikken over fragtskibsfarten bygger på trafikhavnenes indberetninger til Danmarks Statistik om indladet og udlosset skibsgods i inden- og udenrigsfart. For den indenlandske godstrafik er udlosnings- og indskibningsstedet opgjort på amts-niveau. For større trafikhavne med en årlig godsomsætning på 1 mio. ton eller mere (13 havne i 1999) indberetter havnene månedligt detaljerede oplysninger om skib og gods for hvert enkelt skibsanløb.

Månedlig statistik over færgefarten

Færgefarten belyses ud fra månedlige indberetninger fra færgeselskaberne om overførte godsmængder på de enkelte ruter. Godset opdeles på bane-, lastbil- og

andet gods. Da færge­se­ls­ka­ber­nes priser for overførsel af biler efterhånden i stort omfang beregnes på grundlag af lastbilernes længde og derfor er uafhængig af vægten af lastbilgodset, er lastbilgodset ofte opgjort ud fra oplysninger om antal overførte køretøjer og særundersøgelser af den gennemsnitlige godsmængde pr. lastbil.

5.3.3. Afgrænsning og definitioner

Søtransport med skib omfatter enhver transport med skib, der helt eller delvis foregår til søs. Transport, som delvis går ad indre vandveje, medregnes således.

Passagerskibe og færger omfatter skibe til befordring af mindst 12 passagerer. Ro-ro-fragtfærger til befordring af containere og løstrailere mv. medtages under fragtskibe.

Fragtskibe omfatter lastskibe, herunder godsfærger, der ikke er indrettet til passagertransport af mere end 12 personer.

Container er en transportenhed, der kan fyldes og tømmes, er holdbar i udførelsen og konstrueret således, at den letter omladning til andet transportmiddel. Som containere medregnes kun enheder med en længde på mindst 20 fod.

TEU er et mål for antal containere omregnet til enheder à en længde på 20 fod.

Ro-ro-enhed er et køretøj til godstransport, fx en lastbil eller en løstrailer (påhængsvogn eller sættevogn).

Godsvægt opgøres som godsets bruttovægt inkl. emballage, men ekskl. containere eller ro-ro-enhedens taravægt.

Tabel 5.3.1. Godstransport¹ over danske havne. 1990-1999
Goods traffic at Danish ports. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 ton									
1. Godsomsætning i alt	82 780	90 848	92 926	91 083	98 545	101 486	101 127	101 001	88 170	85 356
2. Fragtskibe	56 102	62 620	63 915	62 009	66 096	69 102	70 294	72 028	64 029	63 824
Fra og til udlandet i alt	45 614	50 110	52 510	52 354	56 567	57 597	56 977	59 351	55 234	54 902
Udlosset gods	30 018	32 664	34 010	33 056	35 885	37 314	37 124	38 291	33 997	31 952
Indladet gods	15 596	17 446	18 500	19 297	20 682	20 284	19 854	21 060	21 237	22 949
Udlosset gods fra indland	10 488	12 510	11 406	9 655	9 529	11 505	13 317	12 677	8 795	8 923
Heraf opfiskning af sten, sand og grus	1 822	1 625	1 616	1 518	1 884	1 759	1 697	1 450	1 639	1 888
Indladet gods til indland	9 728	11 654	9 672	8 464	8 600	10 780	12 880	12 431	9 889	7 940
3. Færger	26 678	28 228	29 011	29 075	32 449	32 384	30 833	28 973	24 141	21 532
Fra og til udlandet i alt	16 497	17 704	18 242	18 283	20 907	20 836	19 258	17 733	17 234	17 615
Udlosset gods	...	...	...	...	...	...	...	9 806	9 454	9 637
Indladet gods	...	...	...	...	...	...	...	7 927	7 780	7 978
Indenlandsk gods	10 182	10 524	10 769	10 791	11 542	11 547	11 575	11 240	6 907	3 917

¹ Indladet fisk er ikke medregnet. I 1999 var der i alt 1,3 mio. ton indladet fisk.

TRANSLATION – Rows, 1: Throughput of goods, total. 2: Cargo ships. To and from Denmark, total. Goods unloaded. Goods loaded. Domestic goods unloaded. Of which fishing of boulders, sand and gravel. Domestic goods loaded. 3: Ferries. To and from Denmark, total. Goods unloaded. Goods loaded. Domestic goods. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.3.2.

Godsomsætning på danske havne efter ud- og indskibningsland. 1997-1999

Throughput of goods in Danish seaports by country of loading/unloading. 1997-1999

	1997		1998		1999	
	Udlosset fra 1	Indladet til 2	Udlosset fra 3	Indladet til 4	Udlosset fra 5	Indladet til 6
	1.000 ton					
1. Udland i alt	48 097	28 987	43 451	29 017	41 590	30 927
Frankrig	51	471	182	537	158	1 045
Belgien	133	35	103	431	108	67
Holland	749	1 505	756	3 068	863	2 567
Tyskland	4 322	4 701	3 991	3 656	3 629	3 632
Italien	228	315	75	297	43	114
UK	1 354	2 814	1 359	2 158	1 288	2 600
Grækenland	130	122	54	2	19	47
Portugal	49	106	48	278	43	225
Spanien	292	157	306	146	297	96
Sverige	8 284	7 984	7 808	7 098	7 994	7 806
Finland	797	1 365	800	2 796	715	2 674
Island	74	113	62	110	77	235
Færøerne	15	56	28	80	36	67
Norge	6 477	2 310	7 386	2 154	6 820	2 111
Rusland	488	77	772	57	1 060	26
Polen	3 217	494	2 367	251	2 170	329
De Baltiske Lande	1 208	650	1 319	457	1 069	307
Europa i øvrigt	19	200	14	106	89	139
Nordafrika	199	87	183	48	145	46
Vestafrika	17	73	36	160	10	111
Afrika i øvrigt	3 940	61	2 593	3	1 486	13
USA	921	682	1 455	726	733	1 139
Canada	275	1	103	0	153	5
Grønland	85	184	73	197	77	214
Mellem- og Sydamerika	5 049	50	3 420	59	3 694	23
Nær- og Mellemøsten	208	227	334	120	64	145
Asien i øvrigt	356	258	184	481	312	555
Australien mv.	1 307	1	376	-	444	330
Uoplyst ¹	7 851	3 889	7 262	3 542	7 992	4 259
2. Indland i alt	23 917	23 672	15 702	16 796	12 840	11 857
Københavns Amt og Kommune	328	1 789	344	2 690	376	1 355
Frederiksborg Amt	95	81	95	101	92	113
Roskilde Amt	4	77	9	127	51	68
Vestsjællands Amt	6 603	6 295	4 724	3 358	3 110	1 832
Storstrøms Amt	597	410	512	377	552	340
Bornholms Amt	198	232	160	259	155	275
Fyns Amt	3 492	5 437	1 628	2 316	378	1 315
Sønderjyllands Amt	4 997	279	1 788	224	1 437	253
Ribe Amt	115	340	164	733	128	832
Vejle Amt	2 149	1 230	1 093	553	1 101	460
Ringkøbing Amt	62	123	66	161	60	175
Århus Amt	2 378	4 855	2 045	3 846	2 087	3 124
Viborg Amt	277	283	319	335	325	341
Nordjyllands Amt	1 172	2 189	1 117	1 694	1 099	1 366
Danske sømråder	1 450	53	1 639	23	1 888	6

¹ Fragtskibsgods til og fra udlandet over havne hvor den årlige godsomsætning for fragtskibe er under 1 mio. ton.

TRANSLATION – Columns, 1, 3 and 5: Unloaded from. 2, 4 and 6: Loaded to. – Rows, 1: Abroad, total. France, Belgium, Netherlands, Germany, Italy, United Kingdom, Greece, Portugal, Spain, Sweden,

Finland, Iceland, Faroe Islands, Norway, Russia, Poland, The Baltic States, Other Europe, North Africa, West Africa, Other Africa, United States, Canada, Greenland, Central and South America, Near and Middle East, Other Asia, Australia etc. Not stated. 2: Domestic, total. Kommune = municipality. Amt = county. Danske sømråder = Danish sea floor. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.3.3. Godstransport med skib mellem amter. 1999

Goods transported by ship between counties. 1999

Fra	Til Københavns Amt og Kommune	Frederiks- borg Amt	Roskilde Amt	Vest- sjællands Amt	Stor- strøms Amt	Born- holms Amt	Fyns Amt
1.000 ton							
1. I alt 1999	1 402,6	179,2	133,9	1 851,4	859,2	531,6	1 461,8
2. Heraf tankfart	318,6	6,6	23,8	376,5	124,3	77,0	45,9
3. Heraf færgefart	109,4	5,3	-	1 323,4	141,4	105,1	268,6
Københavns Amt og Kommune	128,2	-	15,2	11,3	10,4	106,1	6,3
Frederiksborg Amt	3,2	-	-	12,5	-	19,5	12,4
Roskilde Amt	21,0	-	-	-	-	-	-
Vestsjællands Amt	246,7	12,0	54,1	333,6	69,1	73,2	62,7
Storstrøms Amt	12,0	-	-	4,7	33,6	15,4	141,7
Bornholms Amt	109,9	5,3	-	1,1	18,3	-	-
Fyns Amt	7,6	19,6	-	1,5	110,5	-	156,8
Sønderjyllands Amt	1,5	4,1	-	-	-	-	827,6
Ribe Amt	-	15,3	-	-	-	-	-
Vejle Amt	100,2	13,7	7,8	78,9	47,1	22,7	1,3
Ringkøbing Amt	1,0	5,4	-	-	-	-	-
Århus Amt	133,9	23,6	-	1 311,6	67,4	22,7	35,8
Viborg Amt	1,9	12,4	-	-	-	-	3,9
Nordjyllands Amt	435,4	54,9	0,0	43,2	2,4	19,5	102,3
Danske søområder (opfiskning af sten, sand og grus)	200,2	13,0	56,8	53,0	500,3	252,5	110,9
mio. tonkm							
1. I alt 1999	239,1	39,5	14,6	195,5	66,4	73,6	218,9
2. Heraf tankfart	•	•	•	•	•	•	•
3. Heraf færgefart	•	•	•	•	•	•	•
Københavns Amt og Kommune	1,3	-	0,8	2,2	1,8	19,1	1,5
Frederiksborg Amt	0,3	-	-	1,8	-	5,4	2,2
Roskilde Amt	1,0	-	-	-	-	-	-
Vestsjællands Amt	48,1	1,7	11,5	10,0	9,7	20,6	5,8
Storstrøms Amt	2,1	-	-	0,7	2,9	3,5	27,6
Bornholms Amt	19,8	1,5	-	0,3	4,1	-	-
Fyns Amt	1,8	3,4	-	0,1	21,5	-	5,6
Sønderjyllands Amt	0,5	1,1	-	-	-	-	144,8
Ribe Amt	-	9,4	-	-	-	-	-
Vejle Amt	25,9	2,6	2,3	9,2	10,2	8,3	0,1
Ringkøbing Amt	0,4	1,7	-	-	-	-	-
Århus Amt	27,4	3,3	-	161,3	15,4	8,6	4,4
Viborg Amt	0,7	3,8	-	-	-	-	1,4
Nordjyllands Amt	109,7	10,9	0,0	9,8	0,8	8,2	25,4
Danske søområder (opfiskning af sten, sand og grus)	...	...	...	...	...	...	...

TRANSLATION – Rows, 1 and 4: Total, 1999. 2 and 5: Of which by tankers. 3 and 6: Of which by ferries. Kommune = municipality. Amt = county. Danske søområder (opfiskning af sten, sand og grus) = Danish sea floor (fishing of boulders, sand and gravel). 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.3.4.

Godsomsætning over danske havne efter vareart, 1997-1999

Throughput of goods in Danish seaports by commodity categories, 1997-1999

	1997				1998				1999			
	Udlosset fra		Indladet til		Udlosset fra		Indladet til		Udlosset fra		Indladet til	
	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	1.000 ton											
1. I alt	48 097	23 917	28 987	23 672	43 451	15 702	29 017	16 796	41 590	12 840	30 927	11 857
Flydende gas	29	-	112	1	31	1	64	1	41	4	86	3
Råolie	3 889	1 361	6 953	1 611	4 258	244	8 240	210	3 664	129	9 022	81
Mineralske olieprodukter	4 595	2 196	3 786	3 108	5 411	2 268	3 284	3 516	5 371	2 429	4 155	3 245
Kemikalier, flydende bulk	313	6	28	62	337	7	52	35	283	4	54	23
Flydende bulk i øvrigt	2 359	146	227	109	1 920	102	246	133	2 043	108	268	157
Malme og metalaffald	485	268	429	196	372	274	290	210	318	238	358	180
Kul	13 531	5 191	180	5 112	7 789	2 147	304	2 477	7 212	1 682	203	1 564
Landbrugsprodukter	367	99	1 884	101	724	119	1 936	119	505	311	2 028	313
Foderstoffer	2 464	110	482	77	2 610	136	429	103	2 832	200	397	145
Kemikalier, fast bulk	213	13	15	3	248	7	16	12	200	4	44	12
Gødningsstoffer	1 007	30	329	34	819	78	186	84	933	57	279	61
Sten, sand og grus	2 993	1 862	845	368	3 141	2 076	766	388	2 750	2 396	734	179
Kalk, cement, gips mv.	1 073	930	1 881	1 071	970	970	1 658	1 183	947	990	1 614	1 122
Fast bulk i øvrigt	335	237	92	112	374	80	58	101	380	11	85	75
Gods i containere	1 050	12	1 487	19	1 208	22	1 545	42	1 254	83	1 715	94
Uindregistrerede motorkøretøjer	80	-	24	-	88	0	5	0	97	2	5	2
Færgegods	9 806	11 240	7 927	11 240	9 454	6 907	7 780	6 907	9 637	3 917	7 978	3 917
Ro-ro-gods i øvrigt	808	1	1 042	10	801	2	1 007	4	945	56	1 212	57
Træ	531	5	162	6	539	10	107	10	587	11	113	8
Jern- og stålprodukter	1 350	63	386	125	1 052	63	353	104	979	44	332	106
Stykgods i øvrigt	820	148	717	309	1 305	188	689	1 154	613	164	245	514

TRANSLATION – Columns, 1-2, 5-6, 9 and 10: Unloaded from. 3-4, 7-8, 11 and 12: Loaded to. 1, 3, 5, 7, 9 and 11: Abroad. 2, 4, 6, 8, 10 and 12: Domestic. - Rows, 1: Total. Liquid gas. Crude oil. Mineral oil products. Liquid chemicals. Other liquid bulk. Ores and metal waste. Coal.

Agricultural products. Feeding stuffs. Solid chemicals. Fertilizers. Boulders, sand and gravel. Lime, cement, plaster etc. Other solid bulk. Goods in containers. Unregistered vehicles. Ferry goods. Goods in ro-ro units. Wood. Iron and steel products. Other mixed cargo. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Tabel 5.3.5.

Danske skibes andel af godsomsætningen på større danske havne. 1999

Danish ships' share of throughput of goods in major Danish seaports. 1999

	I alt				Heraf med dansk skib			
	Udlosset fra		Indladet til		Udlosset fra		Indladet til	
	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland
	1	2	3	4	5	6	7	8
	1.000 ton				pct.			
1. I alt 1999	24 161	6 042	19 198	7 057	17	57	7	41
Flydende gas	41	3	86	3	9	100	22	100
Råolie	3 664	126	9 022	81	3	-	-	-
Mineralske olieprodukter	4 586	1 784	3 663	3 154	1	5	2	12
Kemikalier, flydende bulk	182	3	54	23	10	4	1	37
Flydende bulk i øvrigt	1 724	26	163	117	3	14	30	24
Malme og metalaffald	7	83	207	72	-	72	2	68
Kul	5 692	1 279	199	1 551	55	100	90	84
Landbrugsprodukter	363	165	753	31	4	17	1	8
Foderstoffer	2 366	136	151	94	2	38	12	27
Kemikalier, fast bulk	68	1	32	12	1	41	2	38
Gødningsstoffer	346	7	276	59	8	52	3	52
Sten, sand og grus	1 214	1 323	297	101	2	89	6	52
Kalk, cement, gips mv.	576	785	1 266	1 052	5	86	24	88
Fast bulk i øvrigt	224	2	29	2	2	9	6	69
Gods i containere	1 197	83	1 713	94	9	1	11	0
Uindregistrerede motorkøretøjer	94	2	5	2	6	-	17	-
Ro-ro-gods i øvrigt	817	55	1 091	54	45	5	48	7
Træ	184	1	20	3	6	100	2	1
Jern- og stålprodukter	394	18	59	57	19	93	10	99
Stykgods i øvrigt	422	158	113	494	3	44	14	10

TRANSLATION – Columns, 1-4: Total. 5-8: Of which Danish ship. 1-2, 5 and 6: Unloaded from. 3-4, 7 and 8: Loaded to. 1, 3, 5 and 7: Abroad. 2, 4, 6 and 8: Domestic. - Rows, 1: Total. Liquid gas. Crude oil. Mineral oil products. Liquid chemicals. Other liquid bulk. Ores and metal waste.

Coal. Agricultural products. Feeding stuffs. Solid chemicals. Fertilizers. Boulders, sand and gravel. Lime, cement, plaster etc. Other solid bulk. Goods in containers. Unregistered vehicles. Ferry goods. Goods in ro-ro units. Wood. Iron and steel products. Other mixed cargo. 1.000 ton = 1,000 tonnes. Pct. = per cent.

Tabel 5.3.6.

Omsætning af containere og ro-ro-gods på større danske havne. 1997-1999

Handling of goods in containers and ro-ro units in major Danish seaports. 1997-1999

	1997			1998			1999		
	I alt 1	Udlosset 2	Indladet 3	I alt 4	Udlosset 5	Indladet 6	I alt 7	Udlosset 8	Indladet 9
	1.000								
1. Containere	242,3	114,8	127,5	270,8	129,4	141,3	292,2	142,2	150,0
20' containere	104,3	51,6	52,7	110,8	56,3	54,6	104,2	51,7	52,5
Containere > 20' og < 40'	0,3	0,1	0,2	1,6	0,9	0,7	0,0	0,0	-
40' containere	137,0	62,6	74,4	157,1	71,6	85,5	187,6	90,3	97,3
Containere > 40'	0,6	0,4	0,1	1,2	0,7	0,5	0,4	0,2	0,2
2. Lastede	162,9	66,3	96,5	180,7	76,9	103,7	201,6	83,3	118,4
3. Tomme	79,4	48,5	30,9	90,1	52,5	37,6	90,6	58,9	31,6
	1.000 TEU								
4. Containere i TEU-enheder	380,2	178,0	202,1	430,2	202,3	227,9	480,3	232,7	247,5
	1.000								
5. Ro-ro-enheder	133,7	71,3	62,4	119,5	52,9	66,6	133,2	57,5	75,7
	1.000 ton								
6. Gods i containere	2 472,6	992,6	1 480,1	2 726,9	1 160,1	1 566,8	3 087,0	1 279,8	1 807,1
7. Ro-ro-gods i øvrigt	1 860,7	808,7	1 052,1	1 810,2	801,4	1 008,7	2 017,5	872,1	1 145,4

TRANSLATION – Columns, 1, 4 and 7: Total. 2, 5 and 8: Unloaded. 3, 6 and 9: Loaded. - Rows, 1: Containers. 20' containers. Containers > 20' and < 40'. 40' containers. Containers > 40'. 2: Loaded. 3: Empty. 4: Containers in TEU-units. 5: Ro-ro units. 6: Goods in containers. Other ro-ro goods. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

5.4. Godstransport med fly

Godstransport med fly er fra 1990 til 1999 steget med 30 pct. I 1999 blev der ekspederet 121.000 ton luftfragt inkl. post i de danske lufthavne. 89 pct. heraf var forsendelser mellem Danmark og udlandet. Luftfragten til og fra udlandet udgør omkring 1 promille af den samlede transporterede godsmængde mellem Danmark og udlandet

88 pct. af godset ekspederedes i Københavns Lufthavn. Det bemærkes, at en del af luftfragten fra især København de facto transporteres med lastbil.

Tabel 5.4.1.

Godsomsætning på betjente danske lufthavne, 1990-1999

Throughput of goods at manned Danish airports, 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	ton									
1. Godsomsætning i alt	93 599	115 064	93 370	105 395	117 582	129 100	128 900	133 100	119 400	121 388
Indenrigs i alt	31 019	34 931	30 893	36 062	40 633	40 100	33 800	24 800	20 500	13 499
Udenrigs i alt	62 580	80 133	62 477	69 333	76 949	89 000	95 100	108 300	98 900	107 889

Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

TRANSLATION – Rows, 1: Throughput, total. Domestic. International.
Ton = tonnes.

5.5. Rørtransport

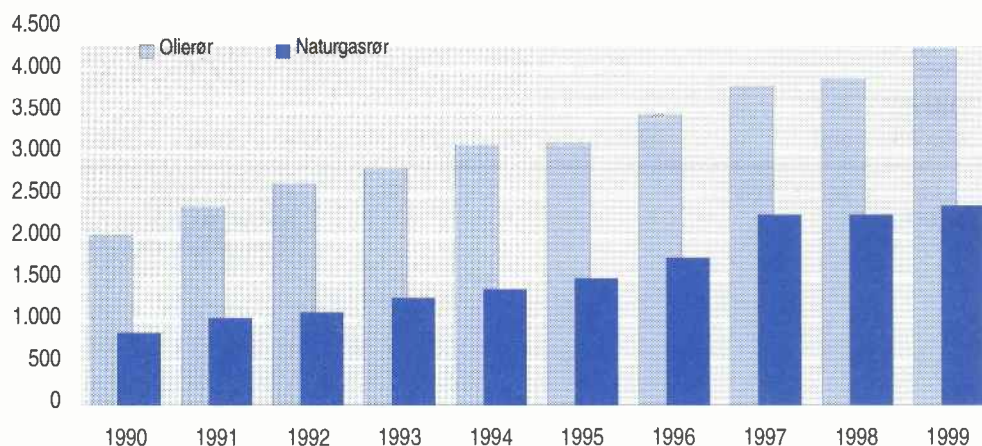
5.5.1. Struktur og udvikling

Rørtransporten har været markant stigende gennem 1990'erne. I 1999 blev der i alt ledt 18,4 mio. ton råolie og naturgas gennem det danske rørledningsnet mod 8,3 mio. ton i 1990. Både for olie- og gastransporten har der været tale om mere end en fordobling af omfanget. Rørtransportens andel af det samlede indenlandske transportarbejde var i 1999 på 33 pct. mod kun 19 pct. i 1990.

Figur 5.5.1.

Transport af olie og naturgas i rørledning. 1990-1999

Mio. tonkm



Kilde: DONG.

I 1999 blev der i alt ført 12,9 mio. ton råolie og medfølgende vand (ca. 2 pct.) fra Nordsøen til Fredericia. Det er 6,8 mio. ton mere end i 1990.

Med en transportafstand på 330 km fås et transportarbejde i olierørnettet på 4,25 mia. tonkm i 1999.

DONG sendte i alt 5,5 mio. ton naturgas igennem transmissionsnettet i 1999, 3,3 mio. ton mere end i 1990. Det beregnede transportarbejde skønnes at være på 2,4 mia. tonkm.

5.5.2. Kilde

Indberetninger fra DONG

Tabel 5.5.1. Transport i rørledninger. 1990-1999

Transport by pipeline. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1.000 ton									
1. Rørtransport i alt	8 326	9 847	10 822	11 659	12 785	13 202	14 820	16 848	17 144	18 391
2. Naturgasrør										
Transmissionssystem	2 198	2 686	2 847	3 136	3 388	3 733	4 345	5 337	5 336	5 500
3. Olierør										
Råolie inkl. vand	6 128	7 161	7 975	8 523	9 397	9 469	10 475	11 511	11 808	12 891
	mio. tonkm									
4. Rørtransport i alt	2 884	3 400	3 733	4 086	4 477	4 634	5 207	6 063	6 160	6 626
5. Naturgasrør										
Transmissionssystem	862	1 037	1 101	1 273	1 376	1 509	1 751	2 264	2 263	2 372
6. Olierør										
Råolie inkl. vand	2 022	2 363	2 632	2 813	3 101	3 125	3 457	3 799	3 897	4 254

Anm. 1 mio. m³ gas = 810 ton gas.

Kilde: DONG.

TRANSLATION – Rows, 1 and 4: Pipeline transport, total. 2 and 5: Natural gas pipelines. Transmission system. 3 and 6: Oil pipelines. Crude oil incl. water. 1.000 ton = 1,000 tonnes.

Priser og afgifter

6.0. Priser og afgifter

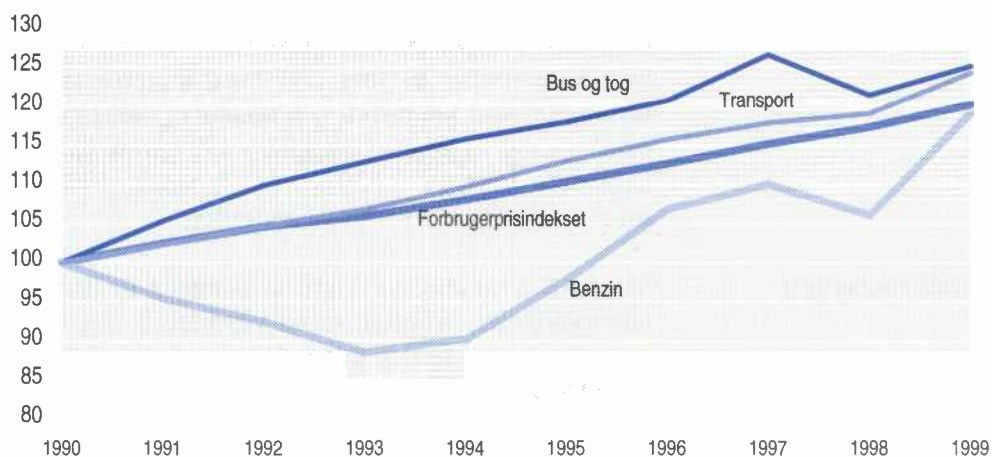
Reel prisstigning for bus og tog transport

Fra 1990 til 1999 er forbrugerpriserne under ét steget med 20 pct., mens priserne på transport er steget lidt mere, nemlig 24 pct. Der har navnlig været stor stigning for bus- og togtransport, og trods statstilskud til nedsættelse af prisen i 1997 er billetpriserne for bus- og togydelser øget mere end forbrugerpriserne i almindelighed fra 1990 til 1999. Benzinprisen faldt frem til 1993 som følge af lavere råoliepriser, men er efterfølgende steget betydeligt. I 1999 var benzinprisen 19 pct. højere end i 1990.

Figur 6.1.1.

Forbrugerpriser

Indeks, 1990=100



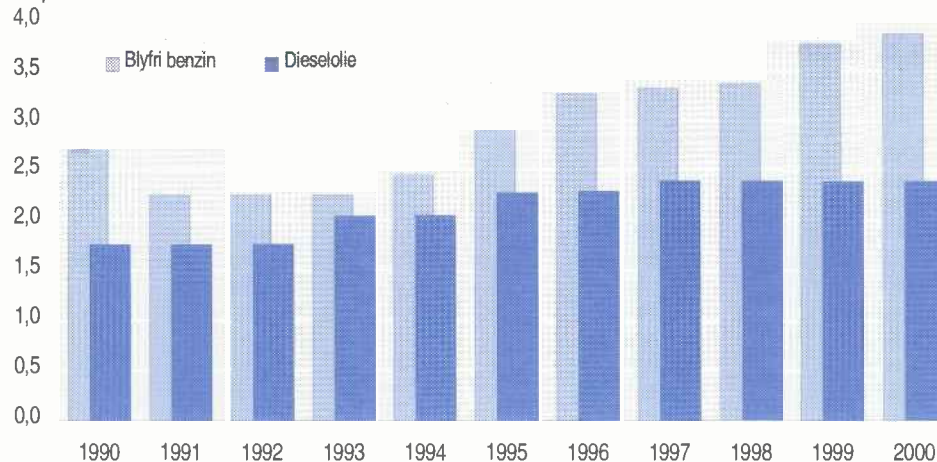
Et væsentligt element i diesel og benzinpriserne er råolieprisen. Importeret råolie faldt fra 1990 til 1995 med 26 pct. Herefter er prisen igen steget, så den i 1999 var på næsten samme niveau som i 1990.

En anden betydelig del af benzinprisen er benzinafgiften. Fra 1. januar 1990 til 1. januar 2000 er afgiften på blyfri benzin steget med 43 pct. til kr. 3,87 pr. liter pr. 1. januar 2000. For dieselolie er afgiften steget 36 pct. til kr. 2,39 pr. 1. januar 2000, jf. figur 6.1.2.

Figur 6.1.2.

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

Kr. pr. l



Registreringsafgift for biler

For personbiler betales der afgift ved første registrering af bilen i Centralregistret for Motorkøretøjer. Afgiften er en progressiv værdiskat, som beregnes som en procentdel af detailprisen eksklusive afgifter, men inklusive moms. Beregningen foretages for 2 intervaller. I laveste interval svares 105 pct. i afgift. I højeste inter-

val betales 180 pct. i afgift. Grænsen mellem de 2 intervaller var i 1999 på 50.800 kr., 2,5 gange højere end i 1990, hvor skalaknækket var på 19.750 kr. Da nettoprisindekset for anskaffelse af køretøjer er steget med 16 pct. fra 1990 til 1999, er der følgelig sket en mindre lempelse af registreringsafgiften.

Vægtafgift for biler

For personbiler, der er indregistreret før 30. juni 1997, betales der en halvårlig vægtafgift, som afhænger af bilens egenvægt. Satserne har været uændret i perioden 1990-1997. Fra 1998 reguleres satserne årligt i takt med den generelle lønudvikling. Endvidere forhøjes afgifterne med 1,5 procentpoint om året. For biler på 801-1.100 kg egenvægt er vægtafgiften 1.300 kr. pr. halvår pr. 1. januar 2000 mod 1.130 kr. pr. 1. januar 1990.

Grøn ejeravgift

For at tilskynde bilkøberne til at anskaffe energiøkonomiske biler og dermed reducere forureninger fra nye personbiler erstattedes vægtafgiften for biler, som er nyregistreret efter 30. juni 1997, med en afgift, der varierer med bilens brændstofforbrug pr. kørt kilometer, den såkaldte grønne ejeravgift. For en bil, der som gennemsnittet af nyregistrerede biler i 1997 kørte knap 13 km pr. liter benzin, var den halvårslige afgift på 1.530 kr. pr. 1. januar 1999. Afgiften reguleres årligt efter samme principper som for vægtafgiften.

Forsikringsafgift

Siden 1975 betales der afgift af præmien til den lovpligtige ansvarsforsikring af motorkøretøjer. Afgiften er en værdiafgift, der derfor automatisk reguleres med prisstigninger. Afgiften udgør 50 pct. af præmiesummen før tillæg af afgiften. For lastbiler og varebiler er afgiften dog 25 pct. af præmiesummen. For knallerter betales 230 kr. årligt (1999).

Tilsvarende betales en værdiafgift på forsikringer af lystfartøjer. Afgiften udgør 1 pct. årligt af forsikringssummen.

Flypassagerafgift

Fra 1977 til 1. september 1991 opkrævedes en afgift pr. charterpassager, som påbegyndte en charterrejse i dansk lufthavn. Afgiften var i 1990 på 300 kr. ved flyvninger til europæiske lande og til visse lande i Afrika og Mellemøsten og 400 kr. ved flyvning til andre destinationer. Afgiften afløstes i september 1991 af en passagerafgift på 65 kr. pr. passager, der fra dansk lufthavn flyver til udlandet. Den 1. januar 1998 udvidedes afgiften til at dække alle afrejsende passagerer. Samtidig øgedes afgiften til 75 kr. pr. passager.

Afgiftprovenu: 6 pct. af skatter og afgifter

Det samlede provenu af afgifterne på transportmidler og transport, der er steget med 82 pct. fra 1990 til 1999, lå i 1999 på 35 mia. kr. svarende til 6 pct. af det samlede skatte- og afgiftsprovenu.

Tabel 6.1.1. Forbrugerprisindeks. 1990-1999
Consumer price index. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
— indeks, 1980=100 —										
1. Samlet forbrugerprisindeks	177,4	181,7	185,5	187,8	191,6	195,6	199,7	204,1	207,9	213,0
2. Transport i alt	177	181	185	189	194	200	205	208	211	220
3. Bus og tog	253	266	278	285	293	298	305	320	307	316
4. Taxikørsel	196	196	196	199	207	225	233	236	237	243
5. Flytransport	201	224	232	236	255	269	263	267	269	275
National	218	229	239	245	249	253	262	266	304	307
International	197	226	231	234	257	272	263	268	261	267
6. Skibstransport	209	214	230	237	241	241	246	242	239	242
National	205	212	229	237	243	252	266	283	266	262
International	220	218	232	237	237	227	220	214	220	229
7. Benzin	129	123	119	114	116	126	137	141	136	153
8. Anskaffelse af køretøj	164	166	168	172	175	177	177	177	181	186
9. Materialer og reparation	220	232	244	253	262	269	277	281	293	306

TRANSLATION – Rows, 1: Consumer price index, total. 2: Transport, total. 3: Bus and train transport. 4: Taxis. 5: Air transport. Domestic. International. 6: Sea transport. Domestic. International. 7: Petrol. 8: Vehicle purchases. 9: Maintenance of vehicle.

Tabel 6.1.2. Afgifter på transportmidler. 1990-1999
Taxes and duties on means of transport. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
— årets priser, mio. kr. —										
1. Afgiftsprovenu i alt	19 184	19 638	19 517	19 276	25 336	28 008	30 011	31 967	34 745	34 960
Vægtafgift	4 363	4 549	4 210	4 224	4 267	4 404	4 918	5 172	5 431	6 461
Registreringsafgift af biler	7 917	8 353	8 485	8 322	13 708	14 885	15 419	16 530	18 526	16 631
Benzinafgift	5 637	5 506	5 719	5 626	6 200	7 479	8 250	8 606	8 921	9 911
Ansvarsforsikringsafgift	923	896	853	855	891	947	1 099	1 314	1 347	1 425
Lystfartøjsforsikringsafgift	57	57	57	55	55	57	59	62	63	66
Registreringsafgift af større lystfartøjer	4	4	4	4	4	4	5	3	3	3
Flypassagerafgift	283	273	189	190	211	232	261	280	454	463

TRANSLATION – Rows, 1: Revenue from taxes. Weight excise duty. Registration taxes on cars. Petrol taxes. Third party insurance duty. Yacht insurance duty. Registration taxes on yachts. Flight passenger taxes. Årets priser, mio. kr. = current prices, DKKm.

Trafik- uheld

7.1. Færdselsuheld på vej

7.1.1. Udviklingen i antal uheld og implicerede færdselselementer

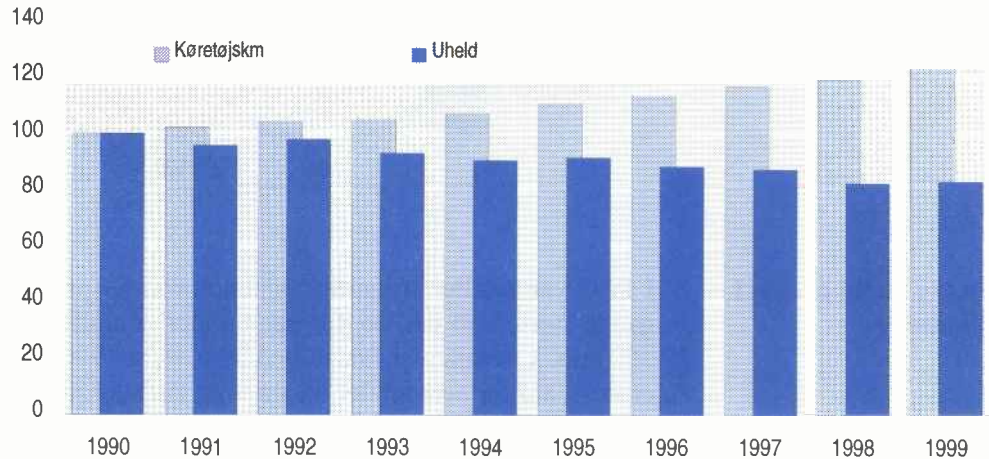
Stort fald i antal uheld fra 1990 til 1999

Antallet af færdselsuheld med personskaade i 1999 var 17 pct. lavere end i 1990. Antallet af færdselsuheld er faldet fra 9.155 i 1990 til 7.605 i 1999.

Figur 7.1.1.

Udviklingen i antal uheld og trafikarbejde

Indeks, 1990=100



Flest uheld på fredage

De fleste færdselsuheld forekommer mellem kl. 14-18 og de færreste i tidsrummet fra kl. 02-06. Fordelt på ugedage finder de fleste uheld sted om fredagen, mens der indtræffer relativt få uheld på søndage. I tiårsperioden forekom der i gennemsnit flest uheld i perioden fra maj til november og færrest i perioden januar til marts.

Stort fald i antal uheld i byzone

Knap to tredjedele af samtlige uheld i perioden 1990-1999 fandt sted i byzone. Fra 1990 til 1999 er antallet af uheld i byzone faldet med 22 pct., mens der kun har været et fald på 7 pct. i antallet af uheld uden for byzone. Uheld i vejkryds og på lige vej udgjorde henholdsvis 45 pct. og 38 pct. af samtlige færdselsuheld i perioden.

Størst fald i antal implicerede motorcykler

Antallet af implicerede køretøjer og fodgængere i uheld faldt fra 18.260 i 1990 til 15.185 i 1999, svarende til et fald på 17 pct. Det største fald er sket for motorcykler, nemlig et fald på 37 pct., hvis man ser bort fra registreringspligtig knallert. Der har ligeledes været et stort fald blandt knallerter, cykler og fodgængere på henholdsvis 32 pct., 30 pct. og 29 pct. Faldet er mindst for personbiler, varebiler og små lastbiler under 3.500 kg, mens der har været en stigning i antallet af implicerede busser.

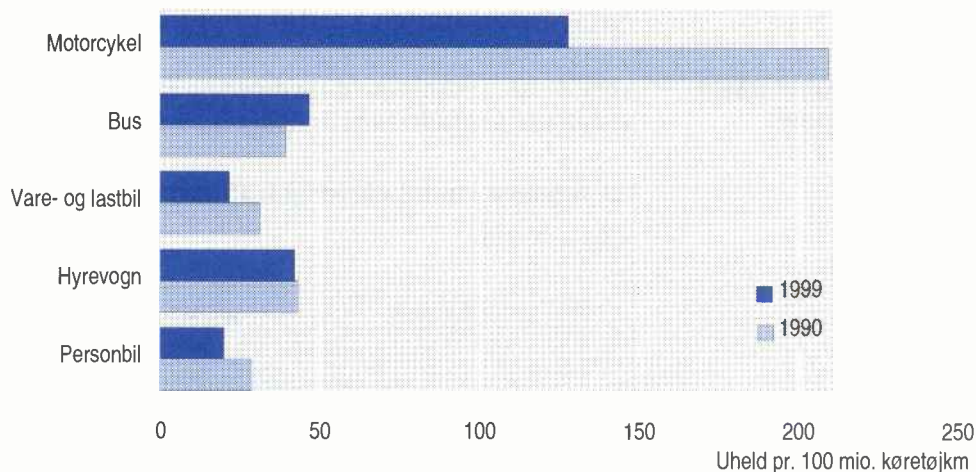
Uheld med lastbil alvorligst for modparten

Uheld med lastbil er alvorligst for modparten. I 1999 var lastbilerne impliceret i 7 pct. af uheldene. 86 personer blev dræbt i lastbiluheld, heraf var 83 modpart til lastbil. Det svarer til 16 pct. af alle trafikdræbte i 1999. I 1990 var 21 pct. af de trafikdræbte modpart til lastbil.

Fodgængere er den mest udsatte gruppe i trafikken. I 1999 var fodgængere implicerede i 12 pct. af uheldene. 16 pct. af de dræbte og 9 pct. af de tilskadekomne var fodgængere. 89 pct. af de tilskadekomne og så godt som alle dræbte i uheld med fodgængere var fodgængere.

Figur 7.1.2.

Udviklingen i antal impliceret køretøj pr. 100 mio. køretøjkm



Færre uheld pr. kørt kilometer

I 1999 var antallet af implicerede motorcykler pr. 100 mio. køretøjkm mere end 6 gange større end det var for personbiler. Antallet af implicerede motorcykler pr. 100 mio. køretøjkm er faldet med 39 pct. fra 1990 til 1999. Der har ligeledes været et stort fald for personbiler og vare- og lastbiler på henholdsvis 30 og 31 pct., mens antallet af uheld med bus er steget med 19 pct.

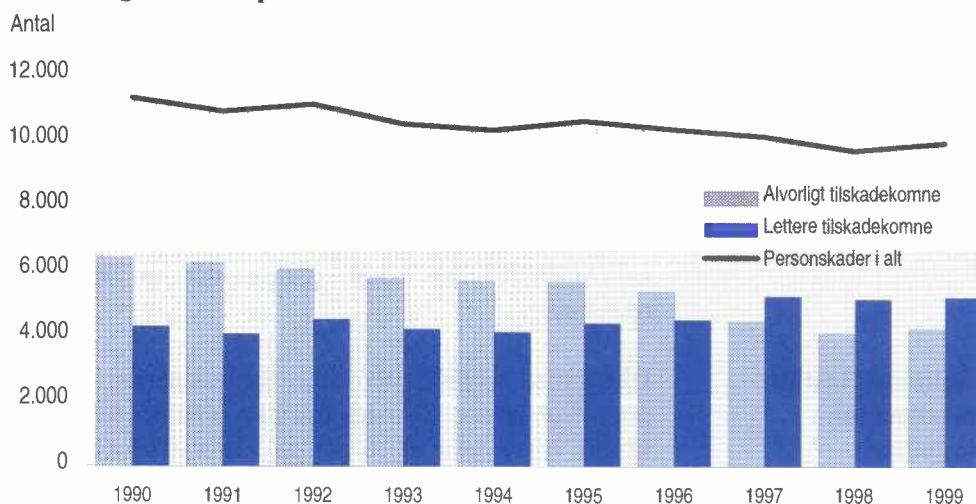
7.1.2. Udviklingen i antallet af personskader

Fald i antal tilskadekomne og dræbte

Antallet af trafikdræbte er faldet 19 pct. fra 634 i 1990 til 513 i 1999. I samme periode er antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne tilsammen faldet fra 10.653 tilskadekomne til 9.393, hvilket svarer til et fald på 12 pct. Der er et brud i den relative fordeling af lettere og alvorligt tilskadekomne fra 1997, på grund af en ny definition af skadestype.

Figur 7.1.3.

Udviklingen i antal personskader



Stigning i personskader blandt de 18-44 årige ...

Udviklingen i antal personskader pr. 100.000 indbyggere varierer stærkt mellem aldersgrupperne. Der har været en stigning på 6 pct. i antallet af personskader blandt de 35-44 årige fra 1991 til 1999. Der har samtidig været en stigning på 2 pct. blandt de 18-19 årige og på 4 pct. blandt de 20-34 årige, mens der for de øvrige aldersgrupper har været et fald.

... stort fald blandt børn under 15 år og ældre over 64 år

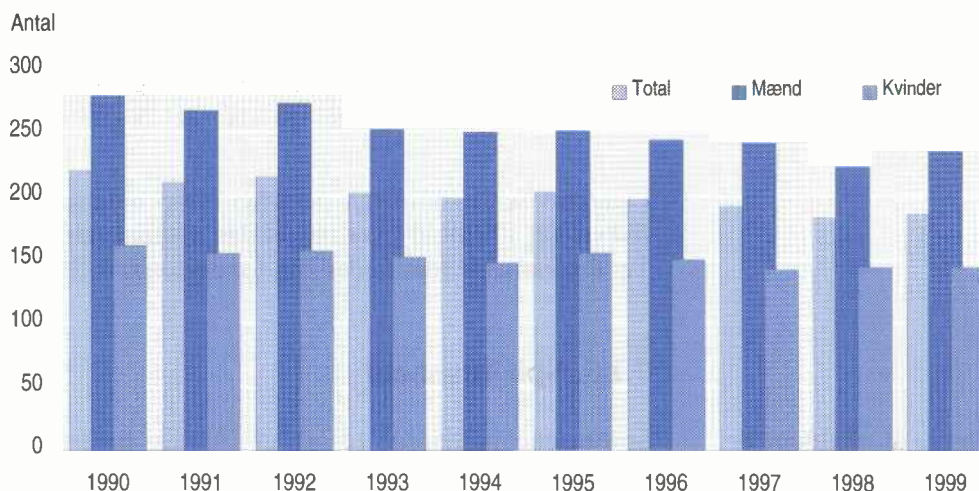
Der er indtruffet en betydelig reduktion i antal personskader pr. 100.000 indbyggere blandt børn under 15 år og ældre over 64 år. For børn i alderen 0-6 år er der sket et fald på 10 pct. For børn på 7-14 år var faldet 40 pct., mens der kun har været et fald på 3 pct. for de 15-17-årige. I aldersgruppen 65 år og derover har der været et fald på 27 pct.

Næsten 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 1990 var der 267 personskader pr. 100.000 mandlige indbyggere mod 235 i 1999, hvilket svarer til et fald på 12 pct. For kvindernes vedkommende er den tilsvarende nedgang på 10 pct. fra 155 til 139.

Figur 7.1.4.

Udviklingen i antal personskader pr. 100.000 indbyggere efter køn



Fald i antal personskader for knallertkørere og cyklister

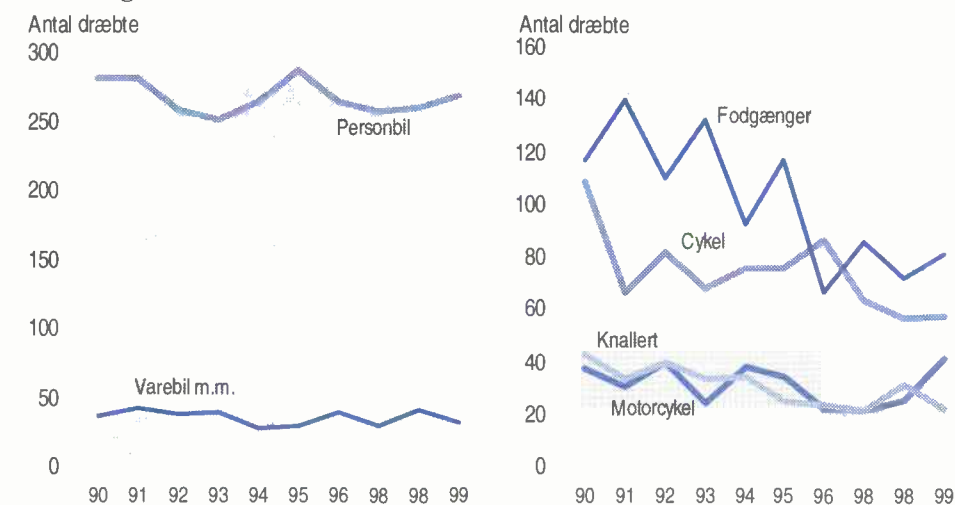
I 1999 var antallet af personskader for knallertkørere, cyklister og fodgængere henholdsvis 32 pct., 29 pct. og 29 pct. lavere end 1990. Antallet af personskader blandt bilister er steget med 1 pct., og blandt motorcyklister har der været en stigning på 12 pct., inklusiv registreringspligtig knallert.

Halvering i antallet af dræbte cyklister og fodgængere

Fra 1990 til 1999 er antallet af dræbte knallertkørere og cyklister næsten halveret, med et fald på henholdsvis 45 pct. og 46 pct. Der har også været et stort fald i antallet af dræbte fodgængere på 31 pct. Der er et mindre fald i antallet af dræbte bilister på 5 pct., fra 284 i 1990 til 271 i 1999.

Figur 7.1.5.

Udviklingen i antal dræbte efter arten af færdselselementer

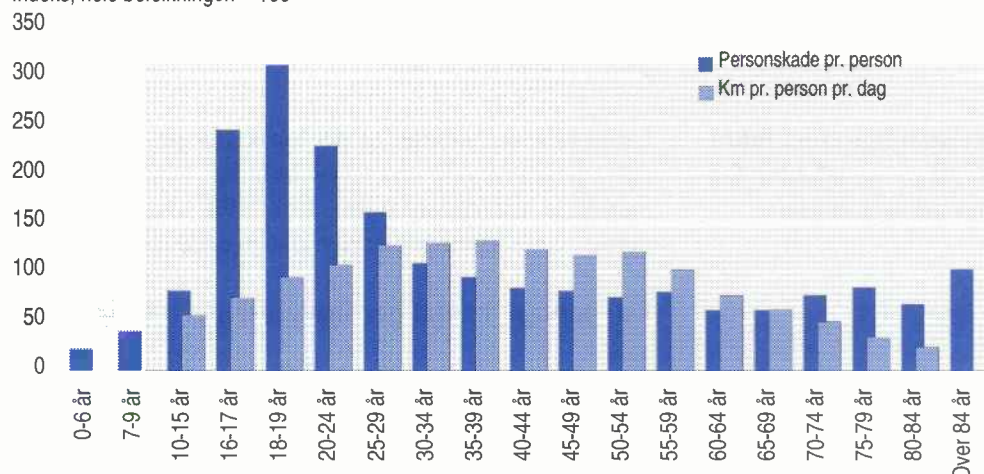


Anm. Varebil mm. inkluderer også lastbil, bus og traktor.

Figur 1.7.6.

Vægtet fordeling af personskader pr. 100.000 indbyggere og km. pr. person pr. dag efter alder

Indeks, hele befolkningen = 100



Figuren viser, hvor mange personer i hver aldersgruppe der kommer til skade i trafikken, set i forhold hvor meget den pågældende aldersgruppe færdes i trafikken. Tal for trafikarbejdet findes kun for personer mellem 10 og 84 år.

7.1.3. Spiritusuheld

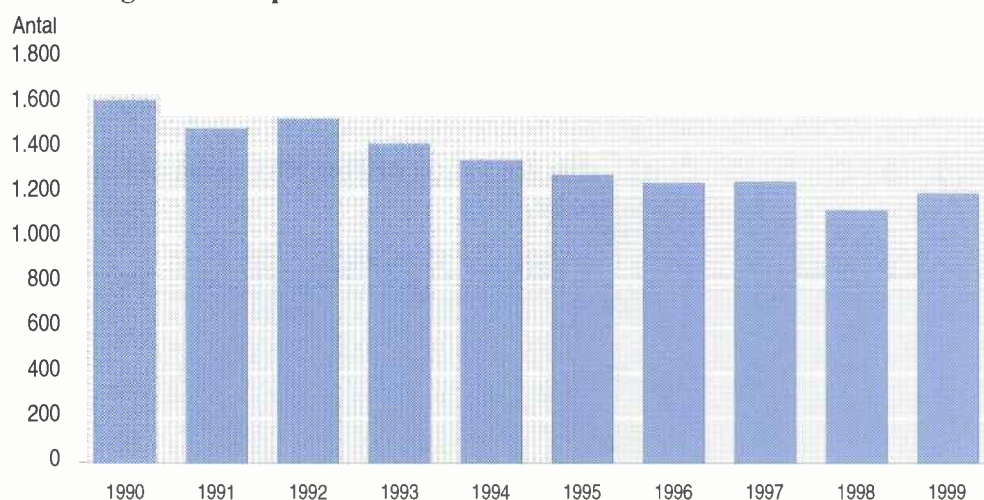
Færre af uheldene er spiritusuheld

Spiritusuheld udgjorde 16 pct. af samtlige færdselsuheld med personskade i 1999 mod 18 pct. i 1990. Der har været et generelt fald i antallet af spiritusuheld fra 1990 til 1998 på 30 pct., men det stiger igen i 1999 med 7 pct. i forhold til 1998.

Antallet af uheld med spirituspåvirkede førere af personbil udgjorde i 1990 15 pct. af samtlige personbiluheld mod 11 pct. i 1999. I 1999 udgjorde spiritusuheld 16 pct. af samtlige motorcykeluheld og 27 pct. af knallertuheldene.

Figur 7.1.7.

Udviklingen i antal spiritusuheld



Fald i antallet af personskader ved spiritusuheld

Antallet af personskader ved spiritusuheld er faldet fra 2.057 i 1990 til 1.556 i 1999, svarende til et fald på 24 pct., og antallet af personskader blandt spirituspåvirkede førere og fodgængere faldt med 25 pct. Faldet i antallet af personskader i spiritusuheld var størst for cyklister med et fald på 59 pct. Antallet af personskader blandt motorcyklister var kun faldet med 14 pct., mens der blandt personbiler,

varebilkørere og knallertkørere var et fald på henholdsvis 22 pct., 23 pct. og 24 pct.

Antallet af dræbte i spiritusuheld faldt med 10 pct. fra 154 i 1990 til 138 i 1999. I 1990 var 68 pct. af de dræbte i spiritusuheld selv spirituspåvirkede førere eller fodgængere, mens det gjaldt for 73 pct. i 1999. I 1999 var stort set alle tilskadekomne og dræbte cyklister og fodgængere i spiritusuheld selv spirituspåvirkede - men det skal ses i lyset af, at de fleste spiritusuheld sker i weekenden fra fredag til søndag samt i aften- og nattetimerne.

7.1.4. Mørketal

45.531 personskader ved færdselsuheld 1996

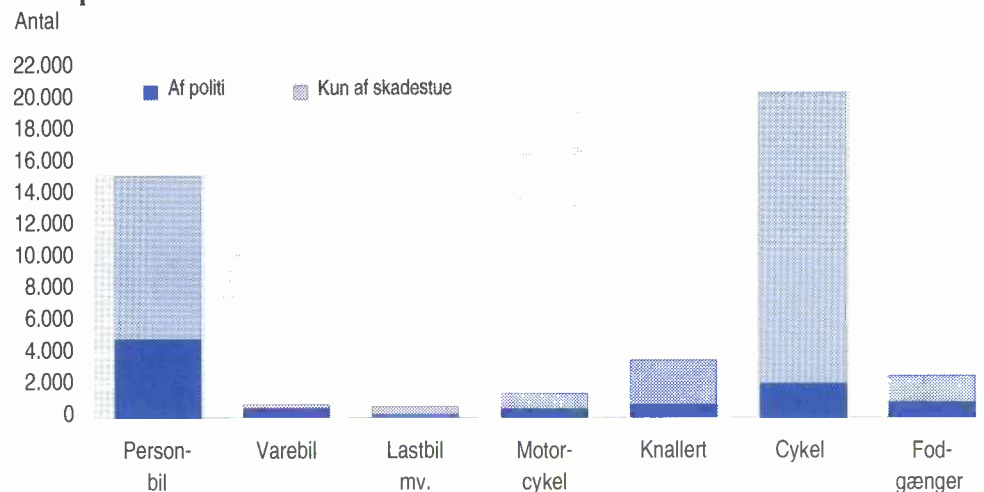
Det har længe været kendt, at den officielle færdselsuheldsstatistik, der bygger på politiets indberetninger, kun dækker en begrænset del af det totale antal af personskader ved færdselsuheld. En ny undersøgelse som belyser personskader i trafikken på landsplan gennem skadestureregistreringer og politirapporter vedrørende 1996 viser bl.a., at den løbende færdselsuheldsstatistik, som alene er baseret på politirapporter, kun dækker knap en fjerdedel af de 45.531 personskader som tilsammen blev registreret af politiet og skadestuerne i 1996. Der var således et mørketal på 35.242 personskader.

18.231 personskader blandt cyklister er ikke kendt af politiet

Undersøgelsen viser endvidere, at mørketallet var størst for cyklister, idet 18.231 personskader blandt cyklister ikke kom til politiets kendskab. Det svarer til 89 pct. af alle personskader blandt cyklister. For bilister var der et mørketal på 10.271 personskader, svarende til 67 pct. af alle personskader blandt bilister.

Figur 7.1.8.

Personskader indberettet af politiet og skadestuerne. Fordeling efter transportform. 1996



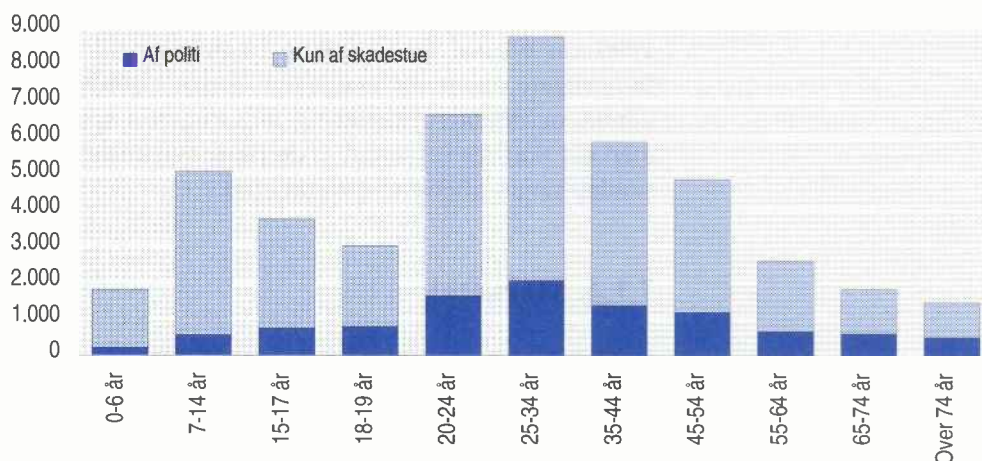
Størst mørketal for de yngste

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 6.077 personskader, hvilket svarer til, at 89 pct. af personskaderne i denne aldersgruppe ikke kom til politiets kendskab. 66 pct. af de 3.260 personskader blandt ældre over 64 år blev ikke rapporteret til politiet.

Figur 7.1.9.

Personskader indberettet af politiet og skadestuerne. Fordeling efter alder.**1996**

Antal

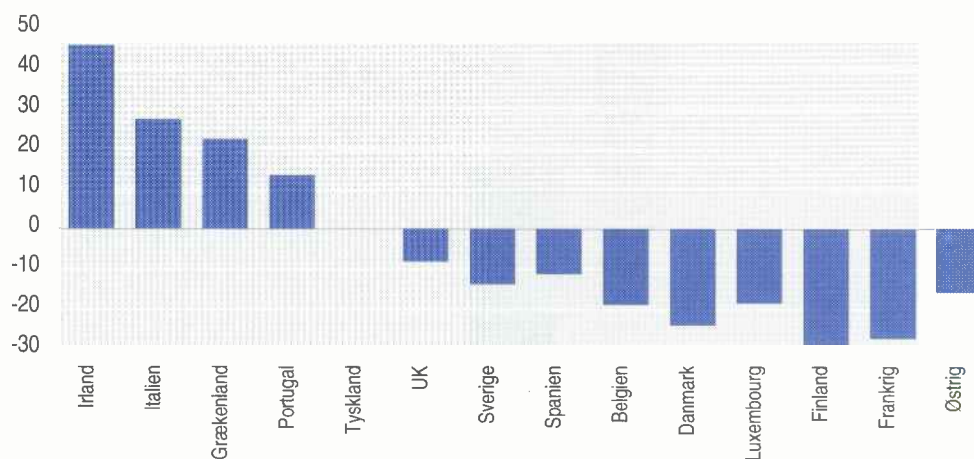
**Ingen ændring i antallet af ulykker i Tyskland****7.1.5. Udviklingen af færdselsulykker og personskader i EU-landene**

I Danmark, Frankrig og Finland har der været et stort fald i antallet af færdselsulykker fra 1989 til 1998, på henholdsvis 24 pct., 27 pct. og 29 pct. Den største stigning i antallet af ulykker er sket i Irland, med en stigning på 41 pct., mens der har været en stigning på henholdsvis 22 pct. og 27 pct. i Grækenland og Italien. Kun i Tyskland er der ingen udvikling i antallet af ulykker.

Figur 7.1.10.

Udviklingen i antal ulykker i EU-landene 1989-1998

Pct.



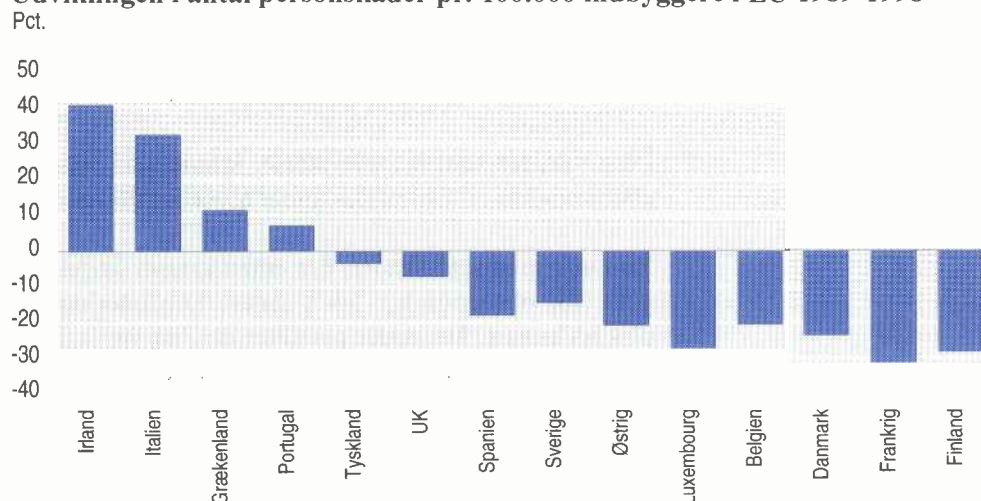
Kilde: ECE.

Flere personskader i Grækenland, Italien, Irland og Portugal

Udviklingen i antal personskader pr. 100.000 indbyggere fra 1989 til 1998 i de enkelte EU-lande viser, at der har været en stor stigning i Italien og Irland på henholdsvis 33 pct. og 36 pct., mens der har været en stigning på 12 pct. i Grækenland og 7 pct. i Portugal. I de øvrige EU-lande har der været en positiv udvikling, svingende fra et fald på 3 pct. i Tyskland til 31 pct. i Frankrig.

Figur 7.1.11.

Udviklingen i antal personskader pr. 100.000 indbyggere i EU 1989-1998



Kilde: ECE.

7.1.6. Kilde

Færdselsuhedsstatistikregister

Danmarks Statistiks færdselsuhedsstatistikregister bygger på politiets indberetninger om færdselsuheld med personskade.

7.1.7. Definition og afgrænsning

Færdselsuheld

Et færdselsuheld defineres som et uheld, der er sket på en offentligt tilgængelig gade, vej, plads eller lignende, når uheldet står i forbindelse med den trafikale benyttelse af de nævnte områder, og mindst én af de implicerede parter har været kørende. Det vil sige, at fx togulykker, bortset fra uheld i jernbaneoverskæringer, og uheld, hvor der kun har været fodgængere impliceret, ikke er omfattet.

Oplysningerne om færdselsuheld er inddelt i 3 hovedgrupper: Uheldsoplysninger, elementoplysninger og personoplysninger.

Uheldsoplysning

Uheldsoplysninger vedrører uheldet som helhed, fx uheldssted og -tidspunkt, vejr- og lysforhold og lignende samt uheldssituation, der tilsigter at give en objektiv karakteristik af situationen umiddelbart før uheldet og inden eventuelle afværge-manøvrer er foretaget.

Elementoplysning

Elementoplysningerne vedrører de enkelte enheder, der er impliceret i færdselsuheldet. Det kan enten være færdselselementer (køretøjer eller fodgængere) eller en forhindring på eller uden for kørebanen.

Personoplysning

Personoplysningerne anføres for alle implicerede førere og fodgængere samt for tilskadekomne passagerer. Foruden beskrivelse af personskaden drejer det sig om oplysninger om alder og køn, om der var tale om spirituspåvirkning eller sygdom, om der blev benyttet sikkerhedssele eller styrthjelm, og for førere af motorkøretøjer, om de havde kørekort og i givet fald alder for første kørekort.

Personskade

Personskade er defineret som en tilstand, der normalt kræver lægebehandling. Personskader omfatter både trafikdræbte og tilskadekomne i færdselsuheld.

Dræbte

Som dræbte medregnes i færdselsuhedsstatistikken alle dødsfald, der er en følge af færdselsuheld, og som indtræffer indtil 30 dage efter uheldet.

Tilskadekomne

Som tilskadekomne medregnes alle øvrige personer, der er kommet til skade ved færdselsuheld. Småskader, der ikke kræver lægebehandling medregnes ikke. Ved hjælp af oplysninger om skadetyper deles de tilskadekomne op i alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne.

Personskader som hjernerystelse, kraniebrud, læsioner på brystkasse, på rygsøjle eller knoglebrud henregnes under alvorligt tilskadekomne.

Personer med små skader, der enten kræver lægebehandling eller hospitalsindlæggelse for observationer uden senere konstatering af skade, betragtes som lettere tilskadekomne. Herunder personer der har været indlagt til observation for hjernerystelse, og hvor det konstateres, at der ikke var tale om en hjernerystelse.

Spiritusuheld og spirituspåvirket

Spiritusuheld er alle uheld, hvor mindst én af de implicerede førere eller fodgængere har været spirituspåvirkede. En person anses som spirituspåvirket, enten når denne har en promille der overstiger 0,5, eller når politiet skønner at vedkommende er påvirket, uden at der er udtaget spiritusprøve. Definitionen er ændret fra og med 1997 i forhold til tidligere år, hvor personer med en promille på 0,5 også blev medregnet. I marts 1998 blev den lovlige promillegrænse nedsat fra 0,8 til 0,5 promille. Det har givet betydning, at der er flere med en promille i intervallet 0,5 til 0,8, der er blevet prøvet end før.

Færdselsuheldsstatistikens dækningsgrad

Færdselsuheldsstatistiksystemet er begrænset til kun at omfatte uheld, der kommer til politiets kendskab, og hvorom der optages rapport. Der skal altid optages rapport om personskadeuheld, mens det ikke gælder materielskadeuheld af begrænset omfang, og hvor der ikke er sket en sådan tilsidesættelse af færdsels-loven, at der skal rejses sigtelse.

Jo alvorligere konsekvenserne af et uheld er, des større er sandsynligheden for, at politiet får kendskab til uheldet. Det vil sige, at en større andel af personskadeuheldene indberettes end af materielskadeuheldene og praktisk taget alle uheld med dræbte indgår i statistikken.

Forskellige undersøgelser, bl.a. fra Ulykkes Analyse Gruppen ved Odense Universitetshospital, viser at dækningsgraden varierer efter hvor alvorlige personskader der er tale om. Således viser en opgørelse baseret på skadestue-registreringer om Færdselsuheld på Fyn i 1997, at politiet fik kendskab til 28 pct. af de alvorligt tilskadekomne og kun 8 pct. af de lettere tilskadekomne. Udover skadernes betydning har transportmidlet også betydning for, om et uheld med personskade kommer til politiets kendskab. Således kommer uheld alene med cykler ikke så hyppigt til politiets kendskab som uheld med biler, se endvidere afsnit 7.1.2.

Tabel 7.1.1. Antal uheld og personskader. 1990-1999
Road accidents and traffic casualties. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Antal uheld med personskade i alt	9 155	8 757	8 965	8 513	8 279	8 373	8 080	8 004	7 556	7 605
2. Antal indberettede materielskadeuheld¹ i alt	11 781	10 976	11 180	11 459	10 911	11 015	10 718	9 952	9 081	9 143
3. Antal personskader i alt	11 287	10 871	11 091	10 489	10 303	10 573	10 324	10 106	9 674	9 907
Dræbte	634	606	577	559	546	582	514	489	499	514
Alvorligt tilskadekomne	6 396	6 231	6 031	5 735	5 661	5 624	5 339	4 424	4 071	4 217
Lettere tilskadekomne	4 257	4 034	4 483	4 195	4 096	4 367	4 471	5 193	5 104	5 176

¹ Ekskl. uheld med personskade.

TRANSLATION – Rows, 1: Road traffic accidents causing casualties, total. 2: Number of reported accidents causing material damage only, total. 3: Casualties, total. Killed. Seriously injured. Slightly injured.

Tabel 7.1.2. Antal uheld efter klokkeslæt, ugedag og måned. 1990-1999
Road accidents by hour of day, weekday and month. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Uheld i alt	9 155	8 757	8 965	8 513	8 279	8 373	8 080	8 004	7 556	7 605
2. Klokkeslæt										
00-02	323	302	315	291	356	272	274	304	272	290
02-04	210	188	216	240	210	194	224	204	178	208
04-06	205	189	187	193	195	197	171	208	196	179
06-08	762	749	794	744	704	749	760	768	687	692
08-10	691	704	686	655	678	691	700	641	617	649
10-12	835	844	807	804	782	768	747	743	686	671
12-14	998	963	968	919	841	907	889	905	820	843
14-16	1 422	1 394	1 365	1 399	1 353	1 354	1 270	1 264	1 246	1 155
16-18	1 568	1 380	1 571	1 350	1 311	1 370	1 268	1 251	1 180	1 199
18-20	994	923	943	896	846	851	781	739	776	742
20-22	591	568	563	516	511	534	507	517	505	520
22-00	516	519	494	466	470	466	469	448	377	448
3. Ugedag										
Mandag	1 334	1 289	1 257	1 161	1 250	1 161	1 262	1 116	1 083	1 064
Tirsdag	1 275	1 230	1 218	1 226	1 182	1 172	1 085	1 102	1 074	1 133
Onsdag	1 309	1 187	1 345	1 214	1 216	1 240	1 106	1 216	1 162	1 078
Torsdag	1 396	1 373	1 457	1 271	1 193	1 323	1 227	1 153	1 145	1 135
Fredag	1 671	1 662	1 582	1 585	1 462	1 494	1 525	1 424	1 313	1 317
Lørdag	1 275	1 124	1 212	1 173	1 119	1 119	1 061	1 115	968	1 071
Søndag	894	892	894	882	857	864	814	878	811	807
4. Måned										
Januar	676	710	668	589	643	600	495	618	641	560
Februar	651	469	557	558	462	554	510	532	555	527
Marts	718	554	639	600	562	635	551	555	568	566
April	738	686	645	674	583	611	602	589	572	599
Maj	862	772	827	811	769	758	635	680	650	631
Juni	822	764	783	795	746	747	709	721	626	657
Juli	695	799	789	720	825	747	720	686	588	640
August	867	882	805	809	810	854	854	842	689	733
September	756	809	774	745	726	772	780	721	636	724
Oktober	816	747	811	795	691	757	712	756	766	663
November	819	799	900	653	732	743	862	666	638	678
December	735	766	767	764	730	595	650	638	627	627

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

TRANSLATION – Rows, 1: Road accidents, total. 2: Hour of day. 3: Weekday. 4: Month.

Tabel 7.1.3.

Antal uheld efter forholdene på uheldsstedet. 1990-1999

Road accidents by circumstances at scene of accident. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Uheld i alt	9 155	8 757	8 965	8 513	8 279	8 373	8 080	8 004	7 556	7 605
I byzone	5 863	5 503	5 631	5 205	5 097	5 140	4 921	4 839	4 457	4 549
Udenfor by zone	3 292	3 254	3 334	3 308	3 182	3 233	3 159	3 165	3 099	3 056
2. Randbebyggelse										
Forretningsgade	997	886	896	852	815	823	775	725	656	642
Industrikvarter	421	374	409	346	361	355	370	376	312	342
Beboelseskvarter, etageejendomme	1 750	1 713	1 830	1 646	1 657	1 641	1 539	1 488	1 500	1 584
Villakvarter og anden lav bebyggelse	1 784	1 661	1 620	1 517	1 442	1 433	1 364	1 382	1 200	1 217
Facadeløs randbebyggelse	508	442	484	492	474	502	459	476	439	353
Ingen eller spredt randbebyggelse	3 638	3 613	3 654	3 570	3 470	3 556	3 517	3 508	3 402	3 403
3. Vejudformning										
4-benet kryds	2 103	1 991	2 041	1 884	1 893	1 900	1 774	1 775	1 692	1 669
3-benet kryds	1 761	1 671	1 844	1 604	1 628	1 655	1 641	1 608	1 530	1 510
Kryds i øvrigt	219	197	215	235	233	213	201	224	189	176
Ud-/indkørsel	333	336	312	331	292	332	367	334	381	315
På bro	22	27	18	23	16	13	23	29	21	19
Kurve	960	898	971	927	857	825	775	823	755	820
Lige vej	3 580	3 438	3 373	3 317	3 164	3 218	3 097	3 015	2 824	2 928
Anden vejudformning	174	196	191	190	188	207	187	176	147	152
4. Føre										
Tørt	6 096	5 852	5 658	5 400	5 377	5 534	5 405	5 494	4 510	4 822
Vådt	2 698	2 468	2 936	2 583	2 407	2 205	2 079	2 079	2 479	2 249
Glat	333	402	344	503	457	590	554	393	514	484
5. Sigtforhold										
Sigtbart	8 501	8 122	8 313	7 854	7 645	7 737	7 424	7 417	6 946	7 052
Nedsat sigtbarhed	514	509	504	537	508	487	550	502	520	485
6. Lysforhold										
Dagslys	6 166	5 891	5 900	5 745	5 529	5 743	5 468	5 427	5 028	5 082
Tusmørke	473	436	479	433	419	417	416	391	375	356
Mørke	2 508	2 419	2 574	2 321	2 309	2 190	2 166	2 168	2 143	2 152
7. Vejrforhold										
Ingen nedbør	7 551	7 344	7 409	6 942	6 752	6 954	6 753	6 755	6 054	6 205
Regn	1 350	1 058	1 314	1 170	1 113	885	740	842	1 053	1 053
Tåge	117	177	103	121	88	131	183	182	128	109
Sne, slud, hagl	82	130	82	216	224	245	265	110	221	157
8. Vejbelysning										
Findes ikke	2 948	2 919	2 940	2 900	2 817	2 865	2 805	2 774	2 686	2 689
Tændt	1 803	1 675	1 827	1 568	1 594	1 495	1 456	1 457	1 428	1 384
Findes, men ikke tændt	4 295	4 068	4 067	3 889	3 692	3 800	3 616	3 626	3 305	3 382

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

TRANSLATION – Rows, 1: Accidents, total. In urban zone. Outside urban zone. 2: Roadside buildings. Shopping street. Industrial area. Residential area, high-rise buildings. Residential or other area with low-rise buildings. Roadside buildings with no road frontage. Few roadside

buildings or none at all. 3: Description of road. Crossroads. T-junction, Y-junction, etc. Other junction. Road entrance or exit. On a bridge. Curve. Straight road. Other. 4: Road surface condition. Dry. Wet. Slippery. 5: Visibility. Good visibility. Poor visibility. 6: Light conditions. Daylight. Twilight. Darkness. 7: Weather conditions. Dry weather. Rain. Fog. Snow, sleet, hail. 8: Street lights. No street light. Street lights lit. Street lights unlit.

Tabel 7.1.4. Antal uheld efter hastighedsbegrænsningerne på uheldsstedet. 1990-1999
Road accidents by speed limits at scene of accident. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Uheld i alt	9 155	8 757	8 965	8 513	8 279	8 373	8 080	8 004	7 556	7 605
20 km/t og derunder	8	9	11	10	6	12	12	13	14	19
25-50 km/t	4 781	4 470	4 540	4 284	4 168	4 193	4 020	3 917	3 593	3 706
60 km/t	710	698	806	652	649	671	652	685	619	635
70 km/t	484	454	440	391	394	387	377	376	380	342
80 km/t	2 969	2 885	2 936	2 931	2 796	2 829	2 700	2 717	2 640	2 521
90 km/t	36	48	33	40	41	39	50	40	35	29
100 km/t/110 km/t	128	159	41	167	183	217	243	230	230	257
Antal skolevejsuheld	247	232	208	208	195	212	174	155	112	118
Antal uheld i forb. med vejarb.	134	120	118	131	138	130	132	110	101	127

Anm. Fra 1993 er hastighedsbegrænsning på motorveje ændret fra 100 km/t til 110 km/t.

TRANSLATION – Rows, 1: Accidents, total. Estimated speed. Accidents on the way to or from school. Accidents in connection with road works. Km/t = km/h.

Tabel 7.1.5. Antal implicerede elementer i uheld. 1990-1999
Road accidents by type of traffic unit involved. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Implicerede elementer i alt	18 260	17 524	17 857	16 892	16 608	16 912	16 340	16 114	15 114	15 185
2. Personbiler i alt	8 221	7 942	8 093	7 788	7 651	7 997	7 958	7 794	7 459	7 448
Almindelig personbil	7 988	7 716	7 864	7 579	7 429	7 753	7 734	7 549	7 245	7 242
Hyrevogn	203	201	200	186	191	209	191	217	198	183
Køretøj under udrykning ¹	30	25	29	23	31	35	33	28	16	23
3. Vare- og lastbiler indtil 3.500 kg i alt	1 379	1 410	1 376	1 371	1 319	1 268	1 279	1 324	1 226	1 162
Indtil 2.000 kg	533	509	466	465	460	433	421	389	404	417
2.001-3.500 kg	846	901	910	906	859	835	858	935	822	745
4. Lastbiler over 3.500 kg i alt	739	687	648	640	584	653	622	649	578	556
Sololastbil	513	499	489	462	397	455	456	465	408	352
Lastbil med anhænger	140	120	70	64	106	133	98	113	92	104
Sættevognstog	82	67	86	109	77	60	66	70	75	98
Køretøj under udrykning	4	1	3	5	4	5	2	1	3	1
5. Busser i alt	190	193	193	206	210	255	269	247	199	268
Rutebus	127	130	136	137	130	176	193	165	133	184
Andre busser	63	63	57	69	80	79	76	82	66	84
6. Traktor	143	156	127	142	129	131	114	119	124	128
Heraf med anhænger, markredskab	48	56	42	53	47	47	35	32	45	49
7. Motorcykel	616	533	529	469	514	508	552	619	670	705
Heraf med registreringspligtig knallert	.	.	.	.	.	17	102	221	300	317
8. Knallert	1 269	1 198	1 267	1 032	1 063	986	888	780	823	865
Heraf med ulovlige ændringer	285	240	258	199	210	175	165	148	130	102
9. Cykel	2 968	2 718	3 004	2 744	2 714	2 648	2 481	2 355	2 033	2 067
10. Fodgænger	1 391	1 356	1 306	1 234	1 156	1 222	1 040	1 064	1 020	988
11. Ryttere og hestevogne	10	18	16	7	14	6	10	10	5	12
12. Uoplyst køretøj	11	19	13	10	14	18	9	27	57	50
13. Forhindringer	1 323	1 294	1 285	1 249	1 240	1 220	1 118	1 129	920	936

¹ Med en totalvægt på under 3.500 kg.

TRANSLATION – Rows, 1: Traffic units involved, total. 2: Private cars, total. Ordinary private cars. Taxis. Ambulances giving emergency signal. 3: Goods motor vehicles with a gross vehicle weight of not more than 3,500 kg, total. 4: Lorries of more than 3,500 kg, total. Lorries without

trailer. Lorries with trailer. Semi-trailers. Ambulances giving emergency signal. 5: Buses, total. Scheduled bus service. Other bus service. 6: Tractors. Of which with trailer, etc. 7: Motorcycles. Of which moped with max. speed of 45 km/h. 8: Mopeds. Of which with mechanical changes. 9: Bicycles. 10: Pedestrians. 11: Horse riders and horse-drawn carriages. 12: Not stated. 13: Obstacles.

Tabel 7.1.6.

Antal uheld efter arten af færdselselement. 1990-1999

Road accidents by traffic unit involved. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Antal uheld i alt	9 155	8 757	8 965	8 513	8 279	8 373	8 080	8 004	7 556	7 605
2. Uheld med impliceret										
Personbil	6 502	6 206	6 383	6 125	5 934	6 154	6 004	5 963	5 576	5 638
Varebil	1 323	1 347	1 301	1 313	1 261	1 207	1 220	1 250	1 165	1 099
Lastbil	696	657	615	615	561	624	587	620	552	534
Bus	190	191	193	203	209	251	264	246	193	264
Traktor	143	156	125	141	128	130	113	119	122	128
Motorcykel	607	524	524	466	508	499	542	617	662	691
Knallert	1 243	1 173	1 234	1 009	1 044	961	866	767	812	840
Cykel	2 733	2 543	2 769	2 558	2 517	2 467	2 296	2 215	1 910	1 914
Fodgænger	1 323	1 301	1 253	1 187	1 110	1 159	995	1 003	968	941

TRANSLATION – Rows, 1: Road accidents, total. 2: Total accidents involving: Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. Moped. Bicycle. Pedestrian.

Tabel 7.1.7.

Antal personskader efter arten af færdselselement. 1990-1999

Traffic casualties by type of traffic unit involved. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Antal personskader i alt	11 287	10 871	11 091	10 489	10 303	10 573	10 324	10 106	9 674	9 907
I personbil	4 843	4 666	4 692	4 619	4 509	4 930	4 981	4 830	4 742	4 875
I varebil	533	596	596	580	551	489	577	548	525	498
I lastbil	88	75	97	82	71	93	94	91	80	94
I bus	45	95	61	111	63	79	72	97	74	76
I traktor	40	42	30	35	39	23	28	36	22	43
På motorcykel	626	548	546	483	536	512	547	631	651	703
På knallert	1 169	1 113	1 159	937	987	884	817	702	757	789
På cykel	2 615	2 419	2 666	2 457	2 423	2 404	2 237	2 153	1 839	1 867
Fodgænger	1 305	1 300	1 227	1 179	1 104	1 151	962	1 009	965	928
Andet ¹	23	17	16	6	19	5	9	9	5	20
2. Heraf dræbte i alt	634	606	577	559	546	582	514	489	499	514
I personbil	284	284	261	254	267	290	266	259	263	271
I varebil	27	36	31	32	24	21	33	27	36	27
I lastbil	6	5	6	2	2	7	6	2	4	3
I bus	1	1	-	5	1	2	3	1	1	1
I traktor	5	3	3	3	4	2	-	2	3	3
På motorcykel	39	32	41	26	40	36	24	23	27	43
På knallert	44	35	41	35	36	27	25	23	33	24
På cykel	110	68	83	69	77	77	88	65	58	59
Fodgænger	118	141	111	133	94	118	68	87	73	82
Andet ¹	-	1	-	-	1	-	1	-	1	1

¹ Ryttere og hestevogne samt uoplyst køretøj.

TRANSLATION – Rows, 1: Casualties, total. By type of vehicle used: Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. Moped. Bicycle. Pedestrian. Other. 2: Of whom killed, total. By type of vehicle used: Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. Moped. Bicycle. Pedestrian. Other.

Tabel 7.1.8. Antal uheld efter trafikantgrupper. 1990 og 1999
Road accidents by type of traffic unit involved. 1990 and 1999

	Antal trafikantgrupper impliceret			I alt
	1	2	Over 2	
	1	2	3	4
1990 i alt	2 054	6 567	534	9 155
1. Personbiler i alt	1 088	4 937	477	6 502
Heraf: Hyrevogn	14	164	21	199
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	2	26	2	30
2. Vare- og lastbiler indtil 3.500 kg i alt	163	1 008	152	1 323
Indtil 2.000 kg	66	396	55	517
2.001-3.500 kg	97	624	101	822
3. Lastbiler over 3.500 kg i alt	22	580	94	696
Lastbil med anhænger	3	114	20	137
Sættevognstog	5	62	13	80
Sololastbil	14	408	72	494
Heraf: Køretøj under udrykning	-	4	-	4
4. Busser i alt	8	164	18	190
Rutebus	2	112	13	127
Andre busser	6	52	5	63
5. Traktor	16	117	10	143
6. Motorcykel	172	400	35	607
7. Knallert	279	934	30	1 243
8. Cykel	304	2 327	102	2 733
9. Fodgænger	•	1 233	90	1 323
10. Ryttere og hestevogne	2	6	2	10
1999 i alt	1 708	5 344	549	7 605
11. Personbiler i alt	1 018	4 126	494	5 638
Heraf: Hyrevogn	16	140	23	179
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	4	13	3	20
12. Vare- og lastbiler indtil 3.500 kg i alt	136	808	155	1 099
Indtil 2.000 kg	54	285	63	402
2.001-3.500 kg	82	529	100	711
13. Lastbiler over 3.500 kg i alt	30	427	77	534
Lastbil med anhænger	6	83	13	102
Sættevognstog	9	71	17	97
Sololastbil	15	274	50	339
Heraf: Køretøj under udrykning	-	1	-	1
14. Busser i alt	8	224	32	264
Rutebus	2	165	17	184
Andre busser	6	59	15	80
15. Traktor	6	82	6	94
16. Motorcykel	184	471	36	691
Heraf: Registreringspligtig knallert	93	212	10	315
17. Knallert	195	620	24	840
18. Cykel	117	1 709	88	1 914
19. Fodgænger	7	858	76	941
20. Ryttere og hestevogne	4	8	-	12

¹ Med en totalvægt på under 3.500 kg.

TRANSLATION – Columns, 1-3: Traffic units involved. 4: Total. - Rows, 1 and 11: Private cars, total. Of which taxis. Of which cars giving emergency signal. 2 and 12: Goods motor vehicles with a gross vehicle weight of not more than 3,500 kg total. 3 and 13: Lorries with a gross

vehicle weight of more than 3,500 kg, total. Lorries with trailer. Semi-trailers. Lorries without trailer. Of which cars giving emergency signal. 4 and 14: Buses, total. Scheduled bus service. Other bus service. 5 and 15: Tractors. 6: Motorcycles and 16: Motorcycles. Of which moped with max. speed of 45 km/h. 7 and 17: Mopeds. 8 and 18: Bicycles. 9 and 19: Pedestrians. 10 and 20: Horse riders and horse-drawn carriages.

Tabel 7.1.9.

Personskader efter arten af færdselselement. 1990 og 1999

Traffic casualties by type of traffic unit involved. 1990 and 1999

	Dræbte		Alv. tilsk.komne		Lett. tilsk.komne		I alt	
	I element	Udenfor element	I element	Udenfor element	I element	Udenfor element	I element	Udenfor element
	1	2	3	4	5	6	7	8
1990								
1. Personbiler i alt	284	166	2 512	2 069	2 047	1 247	4 843	3 482
Heraf: Hyrevogn	3	4	33	123	26	58	62	185
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	3	2	7	16	7	11	17	29
2. Vare- og lastbiler indtil 3.500 kg i alt	27	66	274	647	232	413	533	1 126
Indtil 2.000 kg	10	25	128	232	105	144	243	401
2.001-3.500 kg	17	41	146	425	127	278	290	744
3. Lastbiler over 3.500 kg i alt	6	134	40	424	42	269	88	827
Lastbil med anhænger	1	37	9	78	10	54	20	169
Sættevognstog	-	20	9	56	2	30	11	106
Sololastbil	5	85	22	303	30	190	57	578
Køretøj under udrykning	-	-	-	1	-	4	-	5
4. Busser i alt	1	23	21	109	23	58	45	190
Rutebus	-	15	17	74	16	36	33	125
Andre busser	1	8	4	35	7	22	12	65
5. Traktor	5	14	21	76	14	49	40	139
6. Motorcykel	39	4	405	56	182	35	626	95
7. Knallert	44	4	708	89	417	72	1 169	165
8. Cykel	110	4	1 527	145	978	78	2 615	227
9. Fodgænger	118	-	877	57	310	45	1 305	102
10. Ryttere og hestevogne	-	-	11	-	12	1	23	1
1999								
11. Personbiler i alt	271	115	1 816	1 280	2 788	1 400	4 875	2 795
Heraf: Hyrevogn	2	8	32	81	55	67	89	156
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	-	-	9	2	11	6	20	8
12. Vare- og lastbiler indtil 3.500 kg i alt	27	66	231	426	240	503	498	995
Indtil 2.000 kg	15	20	92	161	84	181	191	362
2.001-3.500 kg	12	49	139	274	156	331	307	654
13. Lastbiler over 3.500 kg i alt	3	83	30	257	61	276	94	616
Lastbil med anhænger	1	38	4	50	7	46	12	134
Sættevognstog	1	14	4	50	16	46	21	110
Sololastbil	1	32	22	158	38	184	61	374
Køretøj under udrykning	-	-	-	2	-	3	-	5
14. Busser i alt	1	24	31	119	44	110	76	253
Rutebus	1	13	17	85	29	80	47	178
Andre busser	-	11	14	34	15	30	29	75
15. Traktor	3	10	17	54	23	74	43	140
16. Motorcykel	43	6	408	34	252	44	703	84
Heraf: Registreringspligtig knallert	17	1	156	11	126	19	299	31
17. Knallert	24	2	407	55	358	71	789	127
18. Cykel	59	3	792	67	1 016	60	1 867	130
19. Fodgænger	82	3	477	49	369	58	928	110
20. Ryttere og hestevogne	1	-	5	-	14	3	20	3

¹ Med en totalvægt på under 3.500 kg.

TRANSLATION – Columns, 1-2: Killed. 3-4: Seriously injured. 5-6: Slightly injured. 7-8: Total. I element = In unit. Udenfor element = Outside unit. - Rows, 1 and 11: Private cars, total. Of which taxis. Of which cars giving emergency signal. 2 and 12: Goods motor vehicles with a gross vehicle weight of not more than 3,500 kg, total. 3 and 13: Lorries

with a gross vehicle weight of more than 3,500 kg, total. Lorries with trailer. Semi-trailers. Lorries without trailer. Of which cars giving emergency signal. 4 and 14: Buses, total. Scheduled bus service. Other bus service. 5 and 15: Tractors. 6: Motorcycles and 16: Motorcycles. Of which moped with max. speed of 45 km/h. 7 and 17: Mopeds. 8 and 18: Bicycles. 9 and 19: Pedestrians. 10 and 20: Horse riders and horse-drawn carriages.

**Tabel 7.1.10. Gennemsnitligt antal uheld og personskader efter de implicerede færdsels-
elementer. 1995-1999**
Average number of road accidents and traffic casualties, by group of traffic unit involved. 1995-1999

	Med kun 1	Modpart								I alt
	færdsels- element	Person- bil	Varebil	Lastbil	Bus	Motor- cykel	Knallert og cykel	Fod- gænger	Andet	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Antal uheld med										
Personbil	432,8	1 578	503,8	294,2	92,6	306,2	1 672,6	616,4	796,4	5 860,2
Varebil	64	503,8	58,2	74,2	20,4	52,8	294,2	105,6	135	1 244,2
Lastbil	14,2	294,2	74,2	25,4	10,8	18,4	135,2	34,8	46,8	639,8
Bus	1,8	92,6	20,4	10,8	3,4	9,6	54,8	61,2	10,2	263,6
Traktor	5,8	66,8	13,4	8	2	7,8	12,4	8,4	5	123,8
Motorcykel	92	306,2	52,8	18,4	9,6	8	35,2	24	76,4	530,6
Knallert	110,4	389,6	77,8	30,6	11,8	9	93,2	48,4	96,2	756,6
Cykel	116,6	1 283	216,4	104,6	43	26,2	226,2	129,2	84,8	2 113,4
Fodgænger	•	616,4	105,6	34,8	61,2	24	177,6	•	...	1 019,6
2. Antal personskader										
I personbil	602,6	2 574	563,6	375,2	97	22,8	24,2	22,2	1 050,8	4 730,2
I varebil	76,8	225,8	62,2	71,2	17,4	2,2	2,4	2,2	128,6	512
I lastbil	21	25,6	9,2	23,4	2,6	0	0	0,8	21	82,6
I bus	2,2	36,6	6,8	19,6	3,2	0	2	2,2	17,8	88,2
I traktor	9,2	10,2	3	5,6	0,6	0	0	0,2	2,8	22,4
På motorcykel	98	326	55,2	19	10,2	10,8	16	9,8	84	531
På knallert	113,2	397	78,2	31	11,6	7,4	50,6	16	98,4	690,2
På cykel	118,8	1 288,6	216,8	106,4	43	23,4	245,6	52,2	82,4	2 058,4
For fodgænger	•	638,6	113	36,6	61	23	138	•	...	1 010,2
3. Antal dræbte										
I personbil	32,2	99	34,4	49,2	7,2	1,8	1,4	0,6	75,8	269,4
I varebil	4,6	7,8	2,6	8,8	1,4	0	0	0	6,2	26,8
I lastbil	0,8	1,2	0,6	1,6	0,2	0	0	0,2	1,4	5,2
I bus	0	0,8	0,2	0,6	0	0	0	0	0,4	2
I traktor	0,2	0,4	0	1	0	0	0	0,2	0,8	2,4
På motorcykel	4	14,2	2,8	1,8	0,6	0,8	0,6	0,2	8,6	29,6
På knallert	3,4	12,8	2,8	2,8	0,8	0,4	1,6	0,2	2,8	24,2
På cykel	6,8	32,4	8,4	16	1,8	1	2,8	0,8	4	67,2
For fodgænger	•	55	13,8	7,8	5,8	1,6	2,8	•	...	86,8

Anm. Tabellen angiver alle kombinationer mellem de implicerede færdselselementer i et uheld. Summen af kombinationerne vil derfor være højere end totalen.

TRANSLATION – Columns, 1: Accidents with only 1 group of traffic unit involved. 2-9: Counterpart. 2: Private car. 3: Van. 4: Lorry. 5: Bus. 6:

Motorcycle. 7: Moped and bicycle. 8: Pedestrian. 9: Other. 10: Total. - Rows, 1: Accidents with group of traffic unit involved. Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. Moped. Bicycle. Pedestrian. 2: Casualties involving: Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. Moped. Bicycle. Pedestrian. 3: Killed by vehicle used: Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. Moped. Bicycle. Pedestrian.

Tabel 7.1.11.

Personskader efter alder og køn. 1991-1999

Traffic casualties by age and sex. 1991-1999

	Personskader					Heraf dræbte				
	1991	1993	1995	1997	1999	1991	1993	1995	1997	1999
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	pr. 100 000 indbyggere									
1. I alt	211	202	203	192	186	12	11	11	9	10
0- 6 år	49	47	45	39	44	4	2	2	2	3
7-14 år	156	134	146	114	93	6	5	4	3	4
15-17 år	434	402	418	401	422	16	14	14	9	13
18-19 år	603	614	682	623	616	23	25	39	28	28
20-24 år	424	413	436	429	442	17	13	20	18	17
25-34 år	247	246	252	245	256	10	10	9	10	11
35-44 år	169	178	166	182	179	8	9	8	8	7
45-54 år	162	150	149	146	138	11	8	7	5	7
55-64 år	150	137	143	126	125	10	9	10	7	7
65-69 år	146	137	131	134	106	13	15	15	14	12
Over 70 år	177	178	159	146	130	23	24	22	18	16
2. Mænd i alt	267	252	251	242	235	17	16	15	14	14
0- 6 år	51	51	47	46	56	5	3	1	3	5
7-14 år	171	152	156	127	103	8	4	6	4	6
15-17 år	564	528	529	494	520	23	24	22	14	17
18-19 år	809	824	955	907	837	34	39	65	49	48
20-24 år	588	549	591	596	585	29	21	30	29	28
25-34 år	320	323	319	323	329	16	15	13	15	17
35-44 år	208	211	193	218	228	12	12	11	11	11
45-54 år	190	164	168	164	164	17	11	10	7	10
55-64 år	164	154	155	137	134	14	14	12	11	9
65-69 år	167	138	139	127	131	15	19	17	18	18
Over 70 år	227	232	194	187	158	34	37	26	30	23
3. Kvinder i alt	155	152	155	142	139	7	6	8	5	5
0- 6 år	45	42	42	32	32	3	2	3	1	2
7-14 år	138	114	135	100	83	4	5	3	2	2
15-17 år	291	269	300	306	319	9	3	5	3	9
18-19 år	385	391	396	326	386	12	10	12	6	7
20-24 år	249	267	275	257	295	5	5	8	6	6
25-34 år	169	162	181	162	180	4	4	5	4	5
35-44 år	127	142	139	143	129	3	4	5	4	4
45-54 år	132	135	129	129	111	5	4	4	3	3
55-64 år	136	120	130	116	116	5	4	8	3	6
65-69 år	127	136	123	141	84	12	11	13	10	6
Over 70 år	145	142	137	120	112	17	15	19	9	11

TRANSLATION – Columns, 1-5: Casualties. 6-10: Of which fatal. -

Rows, 1: Total. 2: Males, total. Age groups. 3: Females, total. Age groups.

Pr. 100.000 indbyggere = per 100,000 inhabitants.

Tabel 7.1.12.

Antal personskader i uheld med spirituspåvirket fører eller fodgænger impliceret. 1990 og 1999

Traffic casualties involving driver or pedestrian influenced by alcohol. 1990 and 1999

	Spirituspåvirket fører af						Spiritus- påvirket fod- gænger	I alt
	Person- bil	Varebil	Lastbil mv.	Motor- cykel	Knallert	Cykel		
	1	2	3	4	5	6	7	8
a. Gennemsnit 1990-1994	995	161	19	101	319	132	190	1 865
b. Gennemsnit 1995-1999	918	120	15	105	233	85	144	1 585
1. Spiritusuheld 1990 i alt	796	121	7	115	314	122	157	1 613
2. Personskader i alt	1 131	164	10	146	336	138	179	2 057
Dræbte	85	13	2	17	19	8	16	154
Alvorligt tilskadekomne	627	84	6	90	195	87	119	1 176
Lettare tilskadekomne	419	67	2	39	122	43	44	727
3. Personskader blandt spirituspåvirkede i alt	603	90	5	111	303	123	173	1 367
Dræbte	52	6	-	12	17	8	16	105
Alvorligt tilskadekomne	332	42	4	71	180	80	114	796
Lettare tilskadekomne	219	42	1	28	106	35	43	466
4. Personskader blandt øvrige implicerede i alt	528	74	5	35	33	15	6	690
Dræbte	33	7	2	5	2	-	-	49
Alvorligt tilskadekomne	295	42	2	19	15	7	5	380
Lettare tilskadekomne	200	25	1	11	16	8	1	261
5. Spiritusuheld 1999 i alt	614	83	7	111	229	55	128	1 202
6. Personskader i alt	880	126	11	126	255	57	144	1 556
Dræbte	85	9	-	13	15	3	19	138
Alvorligt tilskadekomne	339	54	5	59	119	24	71	658
Lettare tilskadekomne	456	63	6	54	121	30	54	761
7. Personskader blandt spirituspåvirkede i alt	471	59	3	108	223	55	142	1 023
Dræbte	54	5	-	12	13	3	19	101
Alvorligt tilskadekomne	189	26	2	50	107	22	69	455
Lettare tilskadekomne	228	28	1	46	103	30	54	467
8. Personskader blandt øvrige implicerede i alt	409	67	8	18	32	2	2	533
Dræbte	31	4	-	1	2	-	-	37
Alvorligt tilskadekomne	150	28	3	9	12	2	2	203
Lettare tilskadekomne	228	35	5	8	18	-	-	293

Anm. Da der forekommer færdselsuheld med mere end én spirituspåvirket (med mindst 0,5 promille, fra 1997 med over 0,5 promille) fører/fodgænger impliceret, vil uheldet og personskaderne i forbindelse hermed være anført i 2 eller flere kolonner under de transportmidler, som de spirituspåvirkede benyttede. Derfor vil summen af kolonnerne være større end totalen.

TRANSLATION – Columns, 1-6: Of which driver influenced by alcohol.

1: Private car. 2: Van. 3: Lorry, etc. 4: Motorcycle. 5: Moped. 6: Bicycle. 7: Pedestrian influenced by alcohol. 8: Total. - Rows, a: Average 1990-1994. b: Average 1995-1999. 1: Alcohol accidents 1990, total. 2 and 6: Casualties, total. Killed. Seriously injured. Slightly injured. 3 and 7: Casualties among persons influenced by alcohol, total. Killed. Seriously injured. Slightly injured. 4 and 8: Casualties among other persons involved, total. Killed. Seriously injured. Slightly injured. 5: Alcohol accidents, 1999, total.

Tabel 7.1.13.

Antal uheld og personskader efter amter. 1990-1999

Road accidents and traffic casualties, by county. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Antal uheld i alt	9 155	8 757	8 965	8 513	8 279	8 373	8 080	8 004	7 556	7 605
Københavns Amt ¹	1 873	1 760	1 862	1 747	1 696	1 677	1 621	1 677	1 485	1 646
Frederiksborg Amt	519	496	453	449	457	445	461	462	427	412
Roskilde Amt	311	274	294	276	280	261	288	243	235	252
Vestsjællands Amt	486	441	460	471	422	412	386	391	366	363
Storstrøms Amt	460	401	431	433	396	397	397	383	375	347
Bornholms Amt	88	87	72	77	76	98	75	77	61	59
Fyns Amt	853	789	950	854	782	813	766	676	668	7576
Sønderjyllands Amt	586	549	495	502	488	514	517	487	445	405
Ribe Amt	439	398	413	354	372	435	370	377	335	338
Vejle Amt	610	608	620	545	532	544	551	581	581	530
Ringkøbing Amt	497	488	500	508	510	493	499	486	478	474
Århus Amt	1 049	1 096	1 015	997	968	931	954	908	855	789
Viborg Amt	423	437	438	402	421	448	354	378	396	344
Nordjyllands Amt	961	933	962	898	879	905	841	878	849	889
2. Antal dræbte i alt	634	606	577	559	546	582	514	489	499	514
Københavns Amt ¹	66	65	66	70	59	63	59	57	35	68
Frederiksborg Amt	44	28	31	27	31	28	31	23	31	29
Roskilde Amt	24	23	23	19	17	28	20	19	12	20
Vestsjællands Amt	43	35	52	50	36	39	43	38	43	27
Storstrøms Amt	39	36	30	39	23	36	28	24	32	31
Bornholms Amt	3	10	4	2	3	7	5	6	3	2
Fyns Amt	57	54	43	39	58	55	40	48	34	37
Sønderjyllands Amt	49	59	37	44	48	45	36	22	48	36
Ribe Amt	34	26	44	21	23	28	24	22	30	31
Vejle Amt	47	45	38	45	31	43	41	41	48	47
Ringkøbing Amt	41	48	34	39	47	20	41	43	32	37
Århus Amt	71	72	54	77	65	83	69	61	59	60
Viborg Amt	34	33	47	31	38	47	22	24	35	26
Nordjyllands Amt	82	72	74	56	67	60	55	61	57	63
3. Antal tilskadekomne i alt	10 653	10 265	10 514	9 930	9 757	9 991	9 810	9 617	9 175	9 393
Københavns Amt ¹	1 977	1 867	2 007	1 857	1 788	1 802	1 790	1 836	1 686	1 866
Frederiksborg Amt	603	601	549	544	557	542	598	597	546	507
Roskilde Amt	360	327	348	315	329	314	339	277	290	309
Vestsjællands Amt	584	534	548	555	517	503	480	464	464	459
Storstrøms Amt	550	480	510	541	478	487	493	485	461	418
Bornholms Amt	102	89	88	88	85	109	97	85	71	71
Fyns Amt	983	920	1 102	956	911	920	902	780	798	926
Sønderjyllands Amt	729	653	594	604	586	633	640	655	525	498
Ribe Amt	540	460	474	420	461	555	479	441	414	447
Vejle Amt	728	723	713	642	650	660	679	732	688	716
Ringkøbing Amt	604	618	645	689	635	694	673	621	632	633
Århus Amt	1 225	1 312	1 204	1 155	1 171	1 113	1 159	1 090	1 073	948
Viborg Amt	520	544	564	489	535	555	442	469	495	438
Nordjyllands Amt	1 148	1 137	1 168	1 342	1 054	1 104	1 039	1 085	1 032	1 157

¹ Inkl. Københavns og Frederiksberg kommuner.

TRANSLATION – Rows, 1: Accidents, total. 2: Fatal casualties, total. 3: Casualties, total. Amt = county.

Tabel 7.1.14.

Personskader kun indberettet af skadestuerne. Efter uheld med eller uden modpart, alder og tilskadekomnes transportform. 1996

Casualties reported by emergency rooms. Distributed by accidents with or without counterpart, age and means of transport. 1996

	Til fods	Cykel	Knallert	Motor- cykel el. scooter	Person- bil	Vare- bil	Lastbil, bus, mv.	Anden trans- port- form	Ikke speci- ficeret trans- port- form	I alt	Pct.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Uheld uden modpart											
0- 6 år	10	975	5	2	82	2	10	14	1	1 101	6
7-14 år	19	2 884	36	11	70	0	12	62	14	3 108	16
15-17 år	19	1 162	545	16	114	2	7	21	4	1 890	10
18-19 år	6	519	179	82	321	7	7	17	3	1 141	6
20-24 år	22	1 353	217	186	619	25	34	23	4	2 483	13
25-34 år	37	1 936	303	178	622	16	38	31	8	3 169	16
35-44 år	39	1 531	294	106	305	14	35	16	6	2 346	12
45-54 år	56	1 315	214	47	195	16	34	15	2	1 894	10
55-64 år	32	749	91	23	110	4	25	10	1	1 045	5
65-74 år	38	494	49	1	65	3	29	6	0	685	4
Over 74 år	33	390	36	0	30	0	60	8	2	559	3
I alt	311	13 308	1 969	652	2 533	89	291	223	45	19 421	100
2. Uheld med modpart											
0- 6 år	91	131	0	6	244	3	2	2	5	484	3
7-14 år	167	908	15	2	249	0	16	14	13	1 384	9
15-17 år	95	512	276	7	186	2	8	8	12	1 106	7
18-19 år	66	273	75	39	569	8	10	7	14	1 061	7
20-24 år	156	778	86	101	1 301	26	28	13	36	2 525	16
25-34 år	189	908	123	100	2 068	56	40	18	39	3 541	22
35-44 år	158	525	99	33	1 239	21	30	17	32	2 154	14
45-54 år	130	488	74	23	979	17	32	13	14	1 770	11
55-64 år	97	217	51	7	461	5	18	7	15	878	6
65-74 år	84	113	18	6	283	1	6	6	5	522	3
Over 74 år	129	70	10	1	159	1	8	11	7	396	3
I alt	1 362	4 923	827	325	7 738	140	198	116	192	15 821	100
3. Alle uheld											
0- 6 år	101	1 106	5	8	326	5	12	16	6	1 585	4
7-14 år	186	3 792	51	13	319	0	28	76	27	4 492	13
15-17 år	114	1 674	821	23	300	4	15	29	16	2 996	9
18-19 år	72	792	254	121	890	15	17	24	17	2 202	6
20-24 år	178	2 131	303	287	1 920	51	62	36	40	5 008	14
25-34 år	226	2 844	426	278	2 690	72	78	49	47	6 710	19
35-44 år	197	2 056	393	139	1 544	35	65	33	38	4 500	13
45-54 år	186	1 803	288	70	1 174	33	66	28	16	3 664	10
55-64 år	129	966	142	30	571	9	43	17	16	1 923	5
65-74 år	122	607	67	7	348	4	35	12	5	1 207	3
Over 74 år	162	460	46	1	189	1	68	19	9	955	3
I alt	1 673	18 231	2 796	977	10 271	229	489	339	237	35 242	100
Pct.	5	52	8	3	29	1	1	1	1	100	

TRANSLATION – Columns, 1: On foot. 2: Bicycle. 3: Moped. 4: Motor-
cykel or scooter. 5: Private car. 6: Van. 7: Lorry, bus, etc. 8: Other

means of transport. 9: Unspecified means of transport. 10: Total. 11: Per
cent. - Rows, 1: Accidents without counterpart. 2: Accidents with
counterpart. 3: All accidents. År = years.

Tabel 7.1.15.

Personskader indberettet af politiet. Efter uheld med eller uden modpart, alder og tilskadekomnes transportform. 1996

Casualties reported by the police. Distributed by accidents with or without counterpart, age and means of transport. 1996

	Til fods	Cykel	Knal- lert	Motor- cykel el. scoo- ter	Person- bil	Vare- bil	Lastbil, bus mv.	Hest eller uop- lyst	I alt	Pct.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Uheld uden modpart										
0- 6 år	0	4	0	0	28	2	0	0	34	1
7-14 år	0	39	5	0	41	4	1	0	90	4
15-17 år	0	30	67	3	101	13	2	0	216	9
18-19 år	0	16	20	19	245	16	3	0	319	13
20-24 år	0	41	32	45	384	30	14	0	546	22
25-34 år	1	58	43	41	288	57	19	0	507	20
35-44 år	2	51	40	27	150	23	6	0	299	12
45-54 år	2	33	24	12	112	23	13	0	219	9
55-64 år	0	38	23	3	62	11	4	1	142	6
65-74 år	0	19	8	1	40	8	0	1	77	3
Over 74 år	1	14	5	0	24	1	3	0	48	2
I alt	6	343	267	151	1 475	188	65	2	2 497	100
2. Uheld med modpart										
0- 6 år	59	24	1	0	84	7	0	0	175	2
7-14 år	92	232	8	2	119	6	4	4	467	6
15-17 år	53	177	183	12	88	8	5	0	526	7
18-19 år	37	93	47	45	231	22	2	1	478	6
20-24 år	85	259	54	107	502	67	10	0	1 084	14
25-34 år	101	336	64	134	777	99	28	1	1 540	20
35-44 år	89	251	67	55	520	65	28	1	1 076	14
45-54 år	89	218	52	22	503	61	13	0	958	12
55-64 år	71	104	28	11	251	35	15	0	515	7
65-74 år	100	114	23	5	255	12	12	0	521	7
Over 74 år	177	81	22	0	155	6	11	0	452	6
I alt	953	1 889	549	393	3 485	388	128	7	7 792	100
3. Alle uheld										
0- 6 år	59	28	1	0	112	9	0	0	209	2
7-14 år	92	271	13	2	160	10	5	4	557	5
15-17 år	53	207	250	15	189	21	7	0	742	7
18-19 år	37	109	67	64	476	38	5	1	797	8
20-24 år	85	300	86	152	886	97	24	0	1 630	16
25-34 år	102	394	107	175	1 065	156	47	1	2 047	20
35-44 år	91	302	107	82	670	88	34	1	1 375	13
45-54 år	91	251	76	34	615	84	26	0	1 177	11
55-64 år	71	142	51	14	313	46	19	1	657	6
65-74 år	100	133	31	6	295	20	12	1	598	6
Over 74 år	178	95	27	0	179	7	14	0	500	5
I alt	959	2 232	816	544	4 960	576	193	9	10 289	100
Pct.	9	22	8	5	48	6	2	0	100	

TRANSLATION – Columns, 1: On foot. 2: Bicycle. 3: Moped. 4: Motor-cycle or scooter. 5: Private car. 6: Van. 7: Lorry, bus, etc. 8: Horse

or not stated. 9: Total. 10: Per cent. – Rows, 1: Accidents without counterpart. 2: Accidents with counterpart. 3: All accidents. År = years.

Tabel 7.1.16.

Færdselsuheld i EU. 1989 and 1998

Road traffic accidents in EU member states. 1989 and 1998

	1989			Personskader pr. 100.000 indbyggere	1998			Personskader pr. 100.000 indbyggere
	Uheld	Dræbte	Tilskade- komne		Uheld	Dræbte	Tilskade- komne	
	1	2	3		5	6	7	
Østrig	46 565	1 402	60 623	813	39 225	963	51 077	644
Belgien	62 982	1 993	86 676	893	51 167	1 500	70 760	709
Tyskland	377 366	9 779	490 434	638	377 257	7 792	497 319	616
Danmark	9 922	670	11 645	240	7 556	499	9 175	183
Spanien	109 804	7 188	169 411	456	97 570	5 957	141 377	374
Frankrig	170 590	10 528	235 999	438	124 387	8 437	168 535	301
Finland	9 682	734	12 042	258	6 902	400	9 097	185
England	267 958	5 554	347 649	617	246 410	3 581	335 033	573
Grækenland	20 299	1 699	28 914	304	24 836	2 226	33 417	339
Italien	160 828	6 410	216 329	393	204 615	5 857	293 842	521
Irland	5 831	460	8 803	264	8 496	458	12 773	358
Luxembourg	1 296	67	1 848	511	1 058	57	1 518	371
Holland	44 061	1 456	50 298	350	11 238	1 066	11 718	323
Portugal	43 499	2 375	61 519	642	49 319	1 865	66 603	688
Sverige	17 969	904	23 531	289	15 514	531	21 356	247

Kilde: ECE

Anm. Kilde til 1998 tal for Holland og Irland er OECD.

TRANSLATION – Columns, 1 and 5: Accidents. 2 and 6: Killed. 3 and 7: Injured. 4 and 8: Casualties per 100.000 inhabitants. - Rows, Austria. Belgium. Germany. Denmark. Spain. France. Finland. United Kingdom. Greece. Italy. Ireland. Luxembourg. Netherlands. Portugal. Sweden.

7.2. Trafikuheld ved jernbane-, fly- og skibstransport

7.2.1. Trafikuheld ved jernbanetransport

**Gennemsnitligt
13 dræbte om året**

DSB's og Privatbanernes statistik over personuheld i forbindelse med jernbanedrift viser, at der i perioden 1990-1999 gennemsnitligt har været 94 personer om året, som er kommet til skade, heraf 13 dræbte. 44 pct. af de personskadede var passagerer og 34 pct. var ansatte ved jernbanerne.

**0,4 dræbte passagerer
pr. mia. personkm**

For perioden 1990-99 er der gennemsnitligt 8,1 personskadede og 0,4 dræbte passagerer pr. mia. personkm. For vejtransporten var der i samme periode 8,1 dræbte pr. mia. køretøjskm.

7.2.2. Trafikuheld med danske fly

5 dræbte om året

I 1990-erne har der gennemsnitligt været 29 uheld om året med dansk registrerede fly. Langt de fleste uheld er sket med mindre fly under 5700 kg. Der har gennemsnitligt været 8 tilskadekomne om året ved flyuheld, heraf 5 dræbte.

7.2.3. Uheld til søs med danske skibe

11 omkomne om året

I perioden 1990-99 har Søfartsstyrelsen fået kendskab til gennemsnitligt 119 søulykker om året på danske handelsskibe og fiskerfartøjer, med gennemsnitligt 11 omkomne om året. Omkring halvdelen af ulykkerne og de omkomne var på fiskerfartøjer.

Kollisioner, påsejlinger og grundstødninger omfatter 64 pct., brande eller eksplosioner 15 pct. og havarier 14 pct. af ulykkestilfældene. Hovedparten af de omkomne kan henføres til kæntringsulykker.

7.2.4. Kilder og metode

Jernbaneuheld

Personskadestatistikken er alene baseret på DSBs og Privatbanernes oplysninger om uheld i forbindelse med togdriften. Selvmord indgår ikke i statistikken. Det bemærkes, at Privatbanernes uheldsopgørelser også indeholder arbejdsskadeulykker mv., der ikke direkte er relateret til togdrift.

Uheld med danske fly

Statistikken over uheld med danske fly udarbejdes af Statens Luftfartsvæsen.

Ulykker til søs

Statistikken over søulykker og forlis af danske skibe udarbejdes af Søfartsstyrelsen på grundlag af de oplysninger, som indsamles i forbindelse med sagsbehandlingen af ulykkerne.

Tabel 7.2.1.

Personskader ved jernbanedrift. 1990-1999

Railway casualties. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. DSB										
2. Passagerer i alt	10	24	24	30	41	89	42	25	2	3
Heraf dræbte	1	4	4	1	2	3	1	-	-	-
3. Ansatte ved banen i alt	12	15	21	19	11	27	14	9	8	3
Heraf dræbte	2	1	1	1	-	3	1	3	-	-
4. Andre i alt	35	18	17	14	15	22	15	17	12	7
Heraf dræbte	3	8	11	6	7	10	11	9	5	3
5. Privatbanerne										
6. Passagerer i alt	5	2	2	-	49	4	28	23	4	
Heraf dræbte	-	-	2	-	-	-	3	-	-	
7. Ansatte ved banerne i alt	12	10	10	13	12	29	73	3	-	
Heraf dræbte	-	-	-	-	-	-	-	2	-	
8. Andre i alt	1	1	2	5	4	6	3	5	5	
Heraf dræbte	1	1	1	2	2	3	2	2	5	

TRANSLATION – Rows, 1: DSB. 2 and 6: Passengers, total. Of which killed. 3 and 7: Staff, total. Of which killed. 4 and 8: Others, total. Of which killed. 5: Private railways.

Tabel 7.2.2.

Uheld med danske fly. 1990-1999

Accidents involving aircraft registered in Denmark. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Antal uheld	34	22	28	20	26	33	34	35	29	29
Med fly over 5.700 kg	1	1	-	-	1	-	1	-	-	1
Med fly under 5.700 kg	33	21	28	20	25	33	33	35	29	28
2. Antal dræbte	10	2	15	7	1	-	1	-	14	2
3. Med fly over 5.700 kg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Besætning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passagerer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Med fly under 5.700 kg	10	2	15	7	1	-	1	-	14	2
5. Antal tilskadekomne	-	-	3	3	6	5	-	2	5	1
6. Med fly over 5.700 kg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Besætning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passagerer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Med fly under 5.700 kg	-	-	3	3	6	5	-	2	5	1

TRANSLATION – Rows, 1: Accidents. Aircraft by weight. 2: Number of persons killed. 3 and 6: By aircraft over 5,700 kg. Crew. Passengers. Others. 4 and 7: By aircraft under 5,700 kg. 5: Number of injured persons.

Tabel 7.2.3. Søulykker og forlis af danske skibe. 1990-1999
Accidents at sea and losses of Danish ships. 1990-1999

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Antal ulykker i alt	125	123	128	141	118	115	135	116	107	84
Handelsskibe	50	63	59	79	65	66	67	63	76	51
Heraf færger	20	15	21	30	23	23	28	28	28	21
Fiskerfartøjer	75	60	69	62	53	49	68	53	31	33
2. Antal omkomne i alt	19	4	10	11	21	5	4	8	7	13
Handelsskibe	4	4	8	5	4	-	-	4	2	8
Fiskerfartøjer	15	-	2	6	17	5	4	4	5	5

Kilde: Søfartsstyrelsen.

TRANSLATION – Rows, 1: Number of accidents, total. Merchant ships. Of which ferries. Fishing vessels. 2: Number of persons killed. Merchant ships. Fishing vessels.

Tabel 7.2.4. Søulykker og forlis af danske skibe. Gennemsnitligt pr. år 1990-1999
Accidents at sea and losses of Danish ships. Annual average 1990-1999

	Handelsskibe			Fiskerfartøjer		I alt	
	Antal søulykker	Heraf færger	Antal omkomne	Antal søulykker	Antal omkomne	Antal søulykker	Antal omkomne
	1	2	3	4	5	6	7
1. Gnsntl. pr. år 1990-1999	64	24	4	55	6	119	11
Grundstødning	19	...	-	11	0	29	0
Kollision, påsejling	28	...	1	19	0	47	1
Kæntring	2	...	1	5	2	7	4
Maskinhavari	2	...	-	1	-	3	-
Andet havari	6	...	0	7	1	13	1
Brand, eksplosion	7	...	-	11	0	18	0
Lækage og vandfyldning	0	...	-	2	1	2	1
Forlis	3	...	1	12	1	14	2
Andet	7	...	•	1	•	8	•

Kilde: Søfartsstyrelsen.

TRANSLATION – Columns, 1-3: Merchant ships. 4-5: Fishing vessels. 6-7: Total. 1, 4 and 6: Number of accidents. 2: Of which ferries. 3, 5 and 7: Number of persons killed. - Rows, 1: Average per year. Grounding. Collision. Capsizing. Engine breakdown. Other damage. Fire, explosion. Leak. Shipwrecks. Other.

Energi og miljø

8.1. Energiforbruget på transportområdet

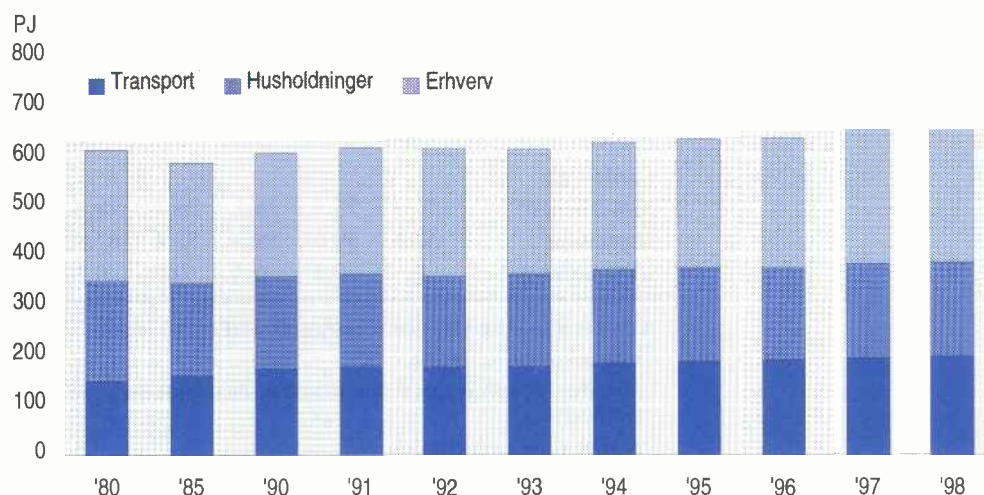
8.1.1. Energiforbrugets udvikling

Stigende andel

Sammenlignes transportens energiforbrug med energiforbruget i husholdninger og erhverv i perioden 1980 til 1998, viser det sig, at transportens andel har været stigende, jf. figur 8.1.1.

Figur 8.1.1.

Endeligt energiforbrug efter formål, klimakorrigeret



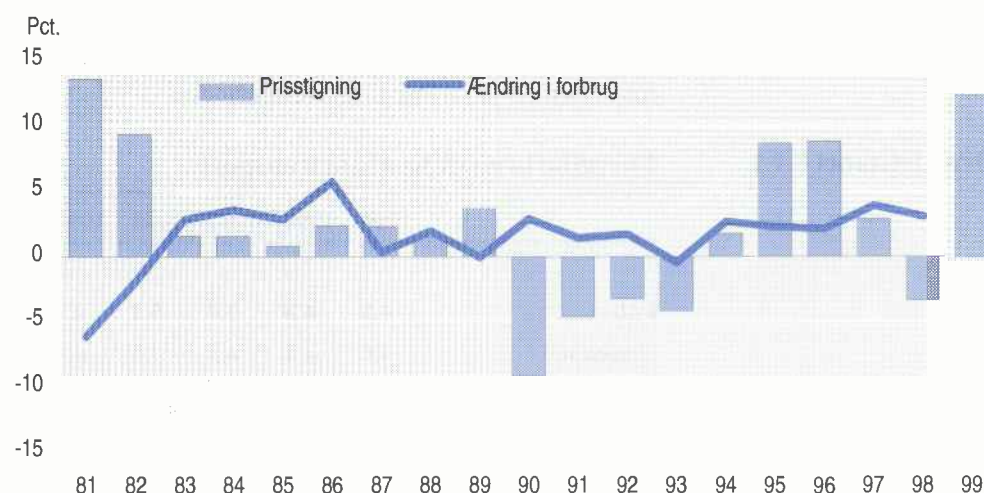
Kilde: Energistyrelsen.

Pris og forbrug

Figur 8.1.2. viser, at der ikke altid er en direkte sammenhæng mellem udviklingen i prisen på og forbruget af motorbenzin. De meget store prisstigninger i 1981 og 1982 medførte et fald i forbruget. Dette mønster gentog sig ikke i 1995 og 1996, hvor de økonomiske konjunkturer var meget gunstige.

Figur 8.1.2.

Pris og forbrug af motorbenzin



Anm. Der foreligger endnu ikke forbrugstal for 1999.

Kilde: Energistyrelsen og Danmarks Statistik.

Udviklingen i energiforbruget til vejtransport**Stigning i samlet forbrug**

Fra 1990 til 1999 steg det samlede forbrug af energi til vejtransport med 16 pct. Heraf trækker persontransporten den største andel, jf. oversigtstabel 8.1.1.

Oversigtstabel 8.1.1.**Energiforbrug til vejtransport**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	PJ									
I alt¹	135,4	136,3	136,1	136,6	142,1	144,9	148,2	151,3	153,8	157,2
Heraf til:										
Persontransport	83,9	83,9	84,1	84,6	87,3	90,0	92,9	95,7	97,1	98,8
Godstransport	50,3	51,3	50,8	50,8	53,6	53,6	54,0	54,3	55,5	57,0
Andet ²	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3
Fordelt på:										
Motorbenzin ³	75,3	75,3	76,2	76,9	78,8	81,3	83,1	85,4	87,1	88,4
Dieselolie ³	58,6	59,6	58,6	58,4	62,0	62,3	63,9	64,6	65,4	67,4
LPG (autogas)	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0

Anm. Forbrug er udtrykt i direkte energiindhold (PJ=10¹⁵ Joule).

¹ Inkl. petroleum og fuelolie.

² Motorbenzin, som bruges til haveredskaber, motorbåde osv., som hverken er person- eller godstransport, men fritidsforbrug.

³ Korrigeret for grænsehandel.

Kilde: Energistyrelsen.

Flere køretøjer

Der er ikke tale om en overraskende udvikling, når den ses i sammenhæng med stigningen i køretøjsbestanden, jf. afsnit 1.3.

Mere persontransport

Forbruget af energi til persontransport er steget med 18 pct. siden 1990, mens forbruget af energi til godstransport er steget med 13 pct., jf. oversigtstabel 8.1.1.

Udviklingen i energiforbruget til jernbanetransport**Forbruget**

Det fremgår af oversigtstabel 8.1.2. at jernbanetransportens indkøbte mængde dieselolie har ligget konstant op igennem 1990'erne, dog med et fald på 18 pct. fra 1997 til 1998. Faldet skyldes i høj grad at lagrene er nedbragt. Elforbruget har derimod haft en jævn stigning over perioden.

Oversigtstabel 8.1.2.**Energiforbrug til jernbanetransport**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	PJ									
I alt	4,8	4,8	5,0	5,2	4,9	5,0	5,0	5,0	4,5	4,7
Dieselolie	4,0	4,1	4,3	4,5	4,1	4,1	4,1	4,0	3,3	3,5
El	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,2	1,2

Kilde: Energistyrelsen.

Udviklingen i energiforbruget til lufttransport**Indenrigs- og udenrigsflyvning**

Opdelingen af energiforbruget på henholdsvis indenrigs- og udenrigsflyvning giver et billede af energiforbrugets fordeling, hvor udenrigsflyvning energimæssigt er helt dominerende. Indenrigsflyvningen er stigende frem til 1996, hvorefter der indtræder et fald. Det skyldes primært åbningen af Storebæltsbroen.

Udenrigsflyvningen stiger efter et fald i 1991 jævnt i hele perioden. Udenrigsfartens energiforbrug ligger 25 pct. højere i 1999 end i 1990.

Som det fremgår af oversigtstabel 8.1.3., er det stort set kun jetbrændstof (JP1), der anvendes i flytrafikken.

Oversigtstabel 8.1.3.

Energiforbrug til lufttransport

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	PJ									
I alt	27,5	25,4	26,2	25,7	28,0	28,7	30,2	30,9	32,8	34,3
Heraf til:										
Indenrigsfart ¹	2,6	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5	2,7	2,7	2,5	2,2
Udenrigsfart	24,9	23,0	23,8	23,3	25,6	26,3	27,6	28,2	30,3	32,1
Fordelt på:										
JP1	27,3	25,3	26,1	25,5	27,8	28,5	30,1	30,7	32,6	34,1
Andet ²	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2

¹ Ekskl. militærfl.

² Motorbenzin, flybenzin og petroleum m.m.

Kilde: Energistyrelsen.

Udviklingen i energiforbruget til indenrigs søtransport**Svingende forbrug**

Det fremgår af oversigtstabel 8.1.4., at energiforbruget til indenrigs søtransport svinger en del. Energiforbruget topper i 1996, hvorefter der indtræder et kraftigt fald i 1997 og 1998 som følge af åbningen af Storebæltsbroen.

Oversigtstabel 8.1.4.

Energiforbrug til indenrigs søtransport

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	PJ									
I alt	6,3	7,6	6,9	7,6	7,2	7,6	7,9	6,9	5,5	4,8
Dieselolie ¹	2,8	3,3	3,5	5,0	5,0	6,0	6,8	5,9	4,1	3,4
Fuelolie	3,6	4,3	3,4	2,7	2,2	1,6	1,2	1,0	1,3	1,4

¹ Fiskeri ikke inkl.

Kilde: Energistyrelsen.

De to helt dominerende brændstofarter er dieselolie og fuelolie. Dieselolien anvendes hovedsageligt i færgefarten og af de mindre fartøjer. Forbruget af dieselolie steg frem til 1996, hvorefter der skete et fald. Forbruget af fuelolie er faldet jævnt i perioden 1991 til 1997, hvorefter der indtrådte en lille stigning.

8.1.2. Hovedkilder**Energistyrelsen**

Opgørelserne af energiforbruget til de forskellige transportformer, bygger på oplysninger fra Energistyrelsen. Energistyrelsen laver sine opgørelser over transportens energiforbrug ved hjælp af salgsoplysninger fra forsyningsselskabernes kundekartoteker.

Forskellig afgrænsning

I forhold til de følgende afsnit om emissioner fra vejtransport, lufttransport og skibstransport er der visse forskelle i opgørelsesmetoden. Når Energistyrelsen opgiver energiforbruget til lufttransport er militærfl. ikke inkluderet i indenrigsfarten. Det er de til gengæld i afsnit 8.2.5 Lufttransport, som er baseret på tal fra

DMU. I oversigten over energiforbruget til indenrigs søtransport er fiskeri ikke inkluderet under diesel, men i afsnit 8.2.6 Skibstransport indgår fiskeri i opgørelserne.

8.1.3. Begreber, definitioner og metoder

Salgs- kontra forbrugsopgørelser

Forbrugsoplysningerne er baseret på oplysninger om olieselskabernes salg fordelt på forskellige anvendelsesområder. Tallene for energiforbruget vil derfor være behæftet med en vis usikkerhed, idet salg ikke umiddelbart kan ligestilles med forbrug, da der altid vil være en tidsmæssig forskydning mellem de to "begivenheder". Endvidere er fordelingen på sektorer usikker. Da salgskonsulenterne normalt har hver deres sektor, vil en salgskonsulents indberetning blive registreret i vedkommendes sektor, selv om salget måske reelt vedrører en anden sektor. Det må desuden antages, at en mindre del af det indberettede salg anvendes til andre ikke-transportmæssige formål, fx diesel- eller benzindrevne maskiner mv.

Forbrugstal i brændværdi

Forbrugstallene er for at kunne sammenligne forskellige enheder som hovedregel omregnet til brændværdi, dvs. den varme en enhed af den pågældende energiart vil afgive ved afbrænding. Grundenheden for brændværdi er Joule, og PJ er 10^{15} Joule. For hver energiart kan der opstilles en omregningskoefficient afhængig af dens brændværdi. De omregningskoefficienter, der anvendes, revideres årligt, således at de afspejler evt. kvalitetsændringer.

Vejtransport

Grænsehandlen

Da forbrugsoplysningerne skal udtrykke forbruget i Danmark, må der foretages korrektion for grænsehandlen.

Forskelle i afgiftsstrukturen på benzin- og dieselolieprodukter, især mellem Tyskland og Danmark, har ført til, at der er blevet "importeret" eller "eksporteret" betragtelige mængder brændstof mellem landene, som ikke fremgår af udenrigshandelsstatistikken.

"Off-road" udskilles ikke

Der er ikke i statistikken udskilt energiforbrug til "off-road", dvs. motorbrændstof til ikke-indregistrerede køretøjer eller maskiner fx entreprenørmaskiner. Det er umuligt at sondre mellem brændstofforbruget til indregistrerede og ikke-indregistrerede køretøjer/maskiner.

Beregningsmetode for opgørelse af person- og godstransport

Den gennemførte fordeling af vejtransporten på person- og godstransport er foretaget af Trafikministeriet.

Bortset fra personbilers benzinformbrug og lastbilers dieselforbrug, der begge beregnes som residualer, beregnes de enkelte køretøjers energiforbrug som et produkt af bestanden af det pågældende køretøj, skønnet gennemsnitlig årskørsel og specifikt forbrug.

Forbrugerprisindekset

Forbrugerprisindekset er opgjort på grundlag af de priser, forbrugerne betaler. Prisoplysningerne indhentes af Danmarks Statistik hos benzinselskaberne. Forskelle i benzinselskabernes priser indgår ved at veje de enkelte selskabers prisoplysninger efter omsætning.

Jernbanetransport**Ændret
opgørelsesmetode**

DSB har fra og med 1993 ændret sin opgørelsesmetode, idet der nu er opstillet registreringssystemer ved alle dieselolietankanlæg, hvilket gør det muligt fremover at opgøre det faktiske forbrug.

Lufttransport**Totalopgørelse**

Ved opgørelsen af energiforbruget til lufttransport er der tale om en totalopgørelse, dvs. den omfatter samtlige påfyldninger på dansk territorium.

**Indenrigs- og
udenrigsflyvning**

Fordelingen på henholdsvis indenrigs- og udenrigsflyvning afgøres ud fra person-kilometer på indenrigsflyvning.

Motorbenzin

Forbruget af motorbenzin i lufthavnene er opgjort som forbruget hos tankbiler, lastbiler, varebiler o.l. ved anvendelse i lufthavnsområderne.

Søtransport**Totalopgørelse**

Opgørelsen af energiforbruget til søtransport er også en totalopgørelse, dvs. den omfatter samtlige påfyldninger på dansk territorium. Fiskeri indgår ikke under skibstransport i energiopgørelsen.

8.2. Miljøpåvirkninger fra transporten

8.2.1. Generelt

Luftforurening fra transporten

Luftforureningen fra transporten opstår ved forbrændingen af fossile brændstoffer. Transporten yder et væsentligt bidrag til udslippet af CO, VOC, NO_x og partikler. Alle disse stoffer bidrager til den lokale luftforurening. NO_x og VOC bidrager desuden til regionale forureningsproblemer. En mindre del af udslippet fra transporten består af SO₂, der ligesom NO_x og VOC både har lokale og regionale skadevirkninger. Desuden sker der udslip af CO₂, CH₄ og NO₂, som bidrager til drivhuseffekten. Tidligere var der også en væsentlig bly-emission fra benzinbiler.

Oversigtstabel 8.2.1.

Forurenende stoffer fra trafikken og skadevirkninger på mennesker og miljø

Forurenende stof	Skadevirkning på mennesker	Skadevirkning på miljøet
NMVOC ¹ (Kulbrinter bortset fra metan)	Medvirker ved dannelsen af ozon, der kan påvirke lungefunktionen samt give hovedpine og irritation af øjnene. Nogle kulbrinter er endog kræftfremkaldende.	Medvirker ved dannelse af foto-kemiske oxidanter (især ozon), der kan give skader på plantevæksten.
NO _x (Kvælstofoxider)	NO ₂ øger risikoen for åndedræts-sygdomme. Bidrager til fotokemisk smog og dermed til øget risiko for lungesygdomme, nedsat åndedræts-funktion, irritation af øjne, næse og hals.	Giver sur nedbør som kan skade økosystemer på land og i vand. Medvirker sammen med NMVOC'er ved dannelse af ozon, der kan skade plantevæksten.
CO (Kulilte)	Kan påvirke hjerte- og karsystemet og forværre symptomer på hjerte- og karsygdomme.	
Partikler (herunder sod)	Kan være giftige eller være bærere af giftige eller kræftfremkaldende stoffer. Kan irritere åndedræts-systemet og lungevævet.	Tilsmudser bygninger og kultur-genstande i byområder. Kan ned-sætte sigtbarheden.
SO ₂ (Svovldioxid)	Forværrer åndedrætssygdomme hos fx astmatikere.	Giver sur nedbør som kan skade økosystemer på land og i vand. Nedbryder materialer.
CH ₄ (Metan)		Medvirker til den globale opvarm-ning (drivhuseffekten).
NO ₂ (Lattergas)		Medvirker til den globale opvarm-ning (drivhuseffekten)
CO ₂ (Kuldioxid)		Bidrager til stigningen i drivhus-effekten.

¹ NMVOC er flygtige kulbrinter og står for non-metan VOC.

Brændstofferne er baseret på olie

De brændstoffer, der anvendes som drivmidler til transport, er næsten alle baseret på olie. Olie indeholder en blanding af forskellige former for kulbrinter, men også svovlforbindelser. Indholdet af svovl varierer dog kraftigt med oliens oprindelses-sted. Når råolien destillerer, følger svovlforbindelserne som hovedregel de tunge fraktioner. Derfor er benzin stort set svovlfrit, mens de tunge olier har et højere svovlindhold end den oprindelige råolie. En væsentlig del af svovlet i dieselolie fjernes dog på raffinaderierne.

Udslip fra forbrændingsprocesser

I forbrændingsprocessen i transportmidlernes motorer, iltes brændstoffets indhold af kulstof til CO₂, men ved ufuldstændig forbrænding dannes CO. Der kan også ske emission af sod, som er uforbrændt kulstof. Kulbrinterne nedbrydes ikke nød-vendigvis fuldstændigt i forbrændingsprocessen og udledes derfor i mindre mæng-

der. NO_x dannes primært ud fra forbrændingsluftens indhold af kvælstof og ilt. Endelig sker der udslip af SO_2 , når svovlforbindelserne iltes.

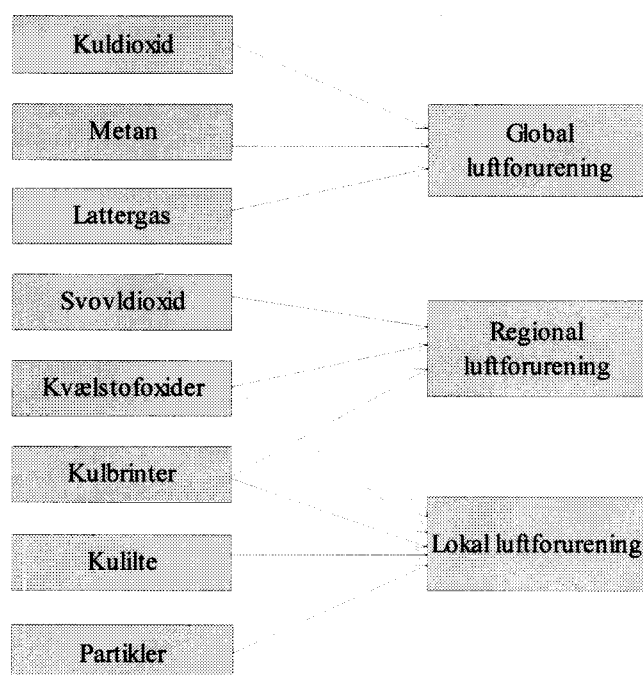
Luftforureningens forskellige dimensioner

Global luftforurening - drivhuseffekten

Tilstedeværelsen af de såkaldte drivhusgasser i atmosfæren absorberer en del af strålingen fra jorden og kan derved afstedkomme en global opvarmning. En langt overvejende del af drivhusgasserne forekommer naturligt. Den menneskeskabte del er imidlertid stigende, hvilket især skyldes den voksende afbrænding af fossile brændsler. Den globale gennemsnitstemperatur er steget ca. $0,5^\circ \text{C}$ i løbet af de sidste hundrede år, men det kan ikke udelukkes, at denne temperaturstigning skyldes naturlige variationer. Den væsentligste drivhusgas er CO_2 , som optræder ved enhver forbrændingsproces af fossile brændsler. Andre drivhusgasser er CH_4 , NO_2 og de ozonlagsnedbrydende CFC'er. Trafikkens bidrag til drivhuseffekten stammer næsten udelukkende fra udledning af CO_2 .

Figur 8.2.1.

Stoffernes bidrag til globale, regionale og lokale luftforureningsproblemer



Regional luftforurening

De luftforurenende stoffer kan spredes over større afstande og indgår dermed i den såkaldte grænseoverskridende luftforurening. Stofferne giver to typer af skadevirkninger. Dels direkte skader på afgrøder og træer, der optager for høje doser af stofferne, dels indirekte skader ved atmosfærisk aflejring. De indirekte skader omfatter forsureningsskader på bl.a. søer og vandløb samt dannelse af fotokemisk smog, som opstår ved reaktion mellem reaktive kulbrinter og NO_x . Vejtrafikken bidrager især til den regionale luftforurening med NO_x og kulbrinter. Skibstrafikken bidrager med en emission af SO_2 som følge af et højt svovlindhold i den anvendte fuelolie.

Lokal luftforurening

Den væsentligste kilde til lokal luftforurening er trafikken. Det drejer sig specielt om vejtrafikken, der er stærkt koncentreret i byområder, og hvis emission optræder i lav højde. Luftforureningskomponenterne består især af NO_x , CO og kulbrinter. Fra dieselbiler sker der desuden et væsentligt udslip af partikler. Den lokale luftforurening giver sundhedsskader samt skader på dyr og planter. Desuden sker der tilsmudsning af bygninger og nedbrydning af materialer.

Danmarks internationale forpligtelser på miljø og energiområdet

Danmarks internationale forpligtelser

Danmark har underskrevet en række internationale aftaler om nedbringelse af luftforureningen via en reduktion i emissionerne. Disse reduktionskrav berører energisektoren som helhed og dermed også transporten, der for flere stoffers vedkommende står for en stor del af den samlede emission.

ECE-protokollerne:

I ECE-regi (FN's Økonomiske Kommission for Europa) er der indgået aftale om fem protokoller af relevans for transportområdet, og som regulerer de underskriverende landes emissioner af henholdsvis svovl, kvælstofoxider og flygtige organiske forbindelser (VOC). Danmark har underskrevet alle fem aftaler.

Nationale handlingsplaner for energi og miljø

Energihandlingsplanen

I Danmark er den politiske målsætning for hele energiområdet formuleret i Energihandlingsplanen, Energi 2000 (Energiministeriet, 1990). En af målsætningerne i denne plan er, at den samlede CO₂-emission skal reduceres med 20 pct. i forhold til 1988-niveau inden 2005. Samtidig skal SO₂-emissionen reduceres med 60 pct. og NO_x-emissionen med 50 pct.

Nationale transporthandlingsplaner for energi og miljø

Transporthandlingsplanen

I Transporthandlingsplanen fra 1990 (Trafikministeriet, 1990) blev der formuleret en række politiske målsætninger på transportområdet. Der blev endvidere opstillet konkrete målsætninger for såvel trafikstøj som for emissionen af de mest forurenende stoffer fra trafikken.

Kulbrinter

For emissioner fra motorkøretøjer anvendes traditionelt betegnelsen kulbrinter (HC) i stedet for VOC. Den del af kulbrinte-emissionen, der ikke omfatter metan, er underlagt international regulering i VOC-protokollen. I den danske målsætning, som formuleret i Transporthandlingsplanen, skelnes der ikke mellem metan og ikke-metan VOC'er. Reguleringskravet gælder således for summen af de to stofgrupper med vidt forskellige miljømæssige effekter.

Trafik 2005

I december 1993 udkom Trafik 2005. Planen omfatter bl.a. en prognose for, hvordan transportens miljøbelastning vil udvikle sig under bestemte forudsætninger om den tekniske udvikling og væksten i trafikmængden. I Trafik 2005 skærpes målsætningen for trafikstøj, så målet er, at højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Revurdering af mål og midler

I 1999 er der på baggrund af den høje stigning i transportens CO₂-udslip igangsat en revurdering af mål og virkemidler til begrænsning af transportens CO₂-udslip. Processen består af tre trin. I starten af 1999 udsendte Trafikministeriet et debatoplæg om begrænsning af transportens CO₂-udslip, som lagde op til en debat mellem de relevante aktører i foråret 1999. Dernæst udgav Trafikministeriet et virkemiddelkatalog i marts 2000: "Begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip - Muligheder og virkemidler", som skal følges op af en egentlig handlingsplan til reduktion af transportens CO₂-udslip i efteråret 2000.

Kyoto-aftalen

Danmark har med underskrivelsen af Kyoto-protokollen i 1997 påtaget sig en del af ansvaret for, at det globale udslip af drivhusgasser begrænses. Fra dansk side er det tilkendegivet, at Danmarks bidrag vil udgøre en reduktion af udslippet af klimagasser med 21 pct. inden år 2008-2012. Forpligtelsen tager udgangspunkt i niveauet for udslip af klimagasser i 1990.

Kilder og metoder

Hovedkilde	Emissionsberegningerne i denne statistik er udført af Danmarks Miljøundersøgelser. Dette sker i den såkaldte COPERT-model, der er udviklet i et EU-samarbejde, og som er velegnet til at give gode muligheder for internationale sammenligninger.
COPERT-modellen	Der er inden for EU udført et stort arbejde med henblik på at standardisere emissionsberegninger for motorkøretøjer. Det er sket inden for CORINAIR-programmet, hvor der bl.a. er udviklet en speciel edb-baseret emissionsberegningsmodel for vejtrafik, COPERT. En svaghed i modellen er, at den i sine afgrænsninger af transportområdet ikke helt følger de danske målsætninger på området. Det gælder fx. off-road, fiskeri og militærfly. Derudover er der en række teknisk betingede forskelle, som der er redegjort for i hosstående faktaboks.
EU-normer	Til regulering af vejtrafikkens luftudslip er et komplet sæt af EU-direktiver blevet vedtaget, der pålægger automobilindustrien at overholde gradvist skrapere emissionsgrænseværdier (de såkaldte Euronormer) for nye personbiler, varebiler, lastbiler, busser og tohjulede køretøjer.
BILEMIS-modellen	Da der er tale om modelberegninger og ikke egentligt opmålte data, findes der alternative opgørelser. En af dem er BILEMIS, der er udviklet af Danmarks Tekniske Universitet. Styrken ved denne model er, at den er velegnet til fremskrivninger. En prognose for vejtrafikkens emissioner er beregnet med modellen for perioden 1980-2010, og er udført i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og DMU og udgivet i "Emissioner fra Vejtrafikken i Danmark 1980-2010, faglig rapport nr. 256. DMU nov. 1998. Emissionsfaktorer beregnet fremkommet ved dette arbejde udgør en del af grundlaget for Vejdirektoratets opgørelse og fremskrivning af den samlede transportsektors energiforbrug og emissioner.
Off-road	Off-road sektorens emissioner opgøres af Danmarks Miljøundersøgelser i en model der dækker fritidsfartøjer og arbejdsredskaber og -maskiner inden for landbrug, skovbrug, industri samt have- og hushold. Modellen indeholder specifikke oplysninger om antallet af maskiner, lastfaktorer, motorstørrelser, årlige driftstider taget fra Dansk Teknologisk Institut. Disse data er kombineret med emissionsfaktorer fra CORINAIR og Teknologisk Institutt, Oslo, til beregning af de samlede emissioner. Off-road sektoren indgår ikke i BILEMIS.

Emissionsberegningsmodellerne

Faktaboks

COPERT og BILEMIS modellerne

COPERT II modellen er en opdateret version af COPERT fra 1997. COPERT II modellen bruges til at beregne emissioner for kørsel med varm motor, de ekstra emissioner fra koldstart og fordampningsemissioner for enkeltår. I modellen inddeles køretøjsbestanden i underkategorier, der er karakteriseret ved samme gennemsnitlige emissionsfaktorer og energiforbrug.

For personbilerne gøres opdelingen efter alder, motorstørrelse og det benyttede brændstof. Varebilerne kategoriseres efter alder og drivmiddel, mens lastbilerne opdeles efter alder og motorstørrelse. Der er også alderskategorier for rute- og turistbusser i modellen samt kategorier for knallerter og motorcykler underinddelt efter alder og motorstørrelse.

Til beregning af de varme emissioner kombineres årskørsel og emissionsfaktorer for by-, landevejs- og motorvejskørsel i de enkelte køretøjskategorier. Koldstartsemissionerne for personbiler og varebiler beregnes ud fra forholdet mellem emissionerne ved kørsel med kold og varm motor. Kold/varm forholdet afhænger af udetemperaturen hver måned og sammenholdes med oplysninger om andelen af den samlede kørsel, der udføres med kold motor.

For benzinkøretøjer beregner COPERT II også fordampningsemissioner ud fra faktorer, der bl.a. afhænger af udetemperaturen og brændstoffets fordampningstryk (RVP). Emissionerne opstår under kørsel, når motoren netop er slukket (stopemissionen) og som åndingstab fra benzintanken pga. døgnets temperaturvariation. Til brug for beregning af fordampning under kørsel bruges den samlede kørsel. Stop emissionen beregnes ud fra antallet af ture, der findes ud fra den samlede kørsel og den gennemsnitlige turlængde. Til brug for beregning af åndingstabet benyttes de gennemsnitlige maksimum- og minimumdøgntemperaturer for årets måneder.

Resultaterne fra en prognose beregnet med BILEMIS-modellen benyttes af Vejdirektoratet til at fremskrive emissionerne fra vejtrafikken. Prognosen dækker køretøjskategorierne personbiler (benzin og diesel), varebiler (benzin og diesel), lastbiler (totalvægt under og over 16 ton) og rutebusser. Både emissioner fra varme motorer, de ekstra emissioner ved koldstart og emissionerne fra fordampning beregnes med BILEMIS. For at sikre konsistens i opgørelser skaleres prognosens resultater med COPERT II's beregningsresultater for året 1994.

Inden for hver køretøjskategori kræver BILEMIS som input nysalget af køretøjer, gennemsnitlige levetider, det årlige trafikarbejde og emissionsfaktorer for by- og landevejskørsel for nye køretøjer. Modellen indeholder funktioner for skrotning og fordeling af trafikarbejdet efter køretøjsalder og inkluderer også effekten af katalysatorslid (forværrelsesfaktorer) for benzinkøretøjer.

Emissionen af CO, NO_x, VOC og partikler afhænger af brændstofforbruget, men er også i meget væsentlig grad knyttet til kørselsbetingelserne, som fx hastighed. Udslippet af CO₂ og SO₂ er derimod tæt knyttet til brændstofforbruget. For SO₂ afhænger emissionen dog først og fremmest af brændslets svovlindhold. Emissionsberegningerne for CO₂ og SO₂ er således relativt simple at udføre, idet emissionerne kun afhænger af brændstofforbrug og for SO₂'s vedkommende svovlindholdet i brændslet. For de øvrige stoffer er beregningerne mere komplicerede, da emissionerne påvirkes af mange forskellige faktorer.

Kilde: DMU.

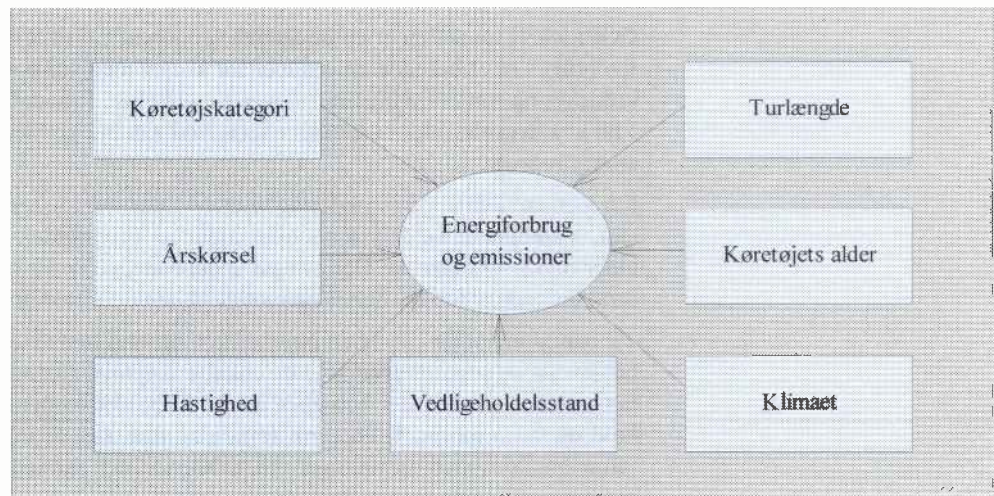
Emissionerne er beregnede størrelser

Det er ikke muligt af foretage en fuldstændig måling af forureningsudslippet fra transporten, da udslippet, især fra vejtrafikken, stammer fra utallige kilder. I stedet baseres opgørelsen på de såkaldte emissionsfaktorer, som udtrykker, hvor meget udslip der i gennemsnit opstår, når man udfører en bestemt aktivitet.

Principskitser for emissionsberegningerne

Figur 8.2.2.

Faktorer der påvirker emissionerne fra det enkelte køretøj



Skibe, fly og tog

Ved beregning af emissionerne fra skibe, fly og tog opereres der med emissionsfaktorer, som angiver udslippet pr. anvendt energienhed. Når disse emissionsfaktorer multipliceres med aktivitetens energiforbrug findes den samlede, beregnede emission af et bestemt stof.

Princippet i emissionsberegningerne for skibe, fly og tog

$$\boxed{\text{Udslip}} = \boxed{\text{Energiforbrug}} * \boxed{\text{Udslip pr. forbrugt energienhed}}$$

Vejtrafikken

Ved beregning af emissionerne fra vejtrafikken opereres der med mere detaljerede modeller, som tillader, at man tager højde for kørselsbetingelserne. Det grundlæggende princip i disse beregninger er, at man multiplicerer antal kørte kilometer under bestemte kørselsbetingelser med udslippet af forurenende stoffer under disse kørselsbetingelser.

Princippet i emissionsberegningerne for vejtrafikken

$$\boxed{\text{Udslip}} = \boxed{\text{Antal kørte kilometer}} * \boxed{\text{Udslip pr. kilometer}}$$

Usikkerhed på opgørelserne

Transportsektorens emissioner beregnes ud fra en række forudsætninger og er forbundet med væsentlig usikkerhed. For det første er der problemer med bestemmelse af energiforbruget og antal kørte kilometer for vejtrafikken. For det andet kan emissionsfaktorerne kun bestemmes med en vis nøjagtighed. Det betyder, at emissionsberegningerne må tages med betydelige forbehold. Når opgørelsesmetoden benyttes konsistent, gælder dog generelt, at usikkerheden mht. udviklingen i emissionen over tid er mindre end usikkerheden mht. emissionsniveauet.

CO₂-emissionen opgøres som det endelige bidrag

For alle stofferne med undtagelse af CO₂ beregnes det udslip, der opstår i umiddelbar tilknytning til transportarbejdet. I modsætning hertil beregnes CO₂-emissionen som det endelige bidrag til CO₂-indholdet i atmosfæren. De øvrige kulstofholdige forbindelser, der slippes ud ved forbrændingen, giver indirekte anledning til dannelse af CO₂, og denne effekt inddrages altså i beregningerne af CO₂-emissionen. Der fokuseres således ikke kun på det CO₂-udslip, der optræder umiddelbart i forbindelse med forbrændingsprocessen. Denne tilgang skyldes, at CO₂-emissionens skadevirkning er af global art, og at CO₂ har lang levetid i atmosfæren, hvorfor det

ikke betyder så meget, hvad det umiddelbare udslip er, men mere, hvor meget der alt i alt havner i atmosfæren.

8.2.2. Transportområdet som helhed

COPERT-baserede fordelinger

COPERT-modellen benyttes som nævnt i forbindelse med Danmarks internationale forpligtelser på energiområdet. En af modellens styrker er resultaternes høje detaljeringsgrad vedrørende udslip og energiforbrug fordelt på tværs af transportform og køretøjskategorier for de enkelte år. Nedenstående vises derfor fordelinger baseret på COPERT-opgørelser.

For alle stoffer undtagen SO₂ er vejtransporten langt den største bidragyder

Med undtagelse af SO₂ bidrager vejtransporten for samtlige stoffers vedkommende med langt den største del af transportens emission. For CO kommer 99 pct. af udslippet fra vejtransporten, mens det samme gælder for 97 pct. af VOC-udslippet.

Oversigtstabel 8.2.2.

Emissioner fra transport samt fiskeri, off-road og militærfly i 1998

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
	1 000 ton					
I alt	14 311,2	96,4	5,5	309,2	56,9	...
Vejtransport	11 204,0	76,5	2,0	305,7	55,2	4,0
Jernbane	247,0	2,3	0,1	0,3	0,2	0,1
Luftfart	2 451,0	10,1	0,2	2,2	1,2	...
Søtransport	409,2	7,4	3,2	1,0	0,3	0,4
	pct.					
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	...
Vejtransport	78,3	79,4	36,4	98,9	97,0	...
Jernbane	1,7	2,4	1,8	0,1	0,4	...
Luftfart	17,1	10,6	3,6	0,7	2,1	...
Søtransport	2,9	7,7	58,2	0,3	0,5	...

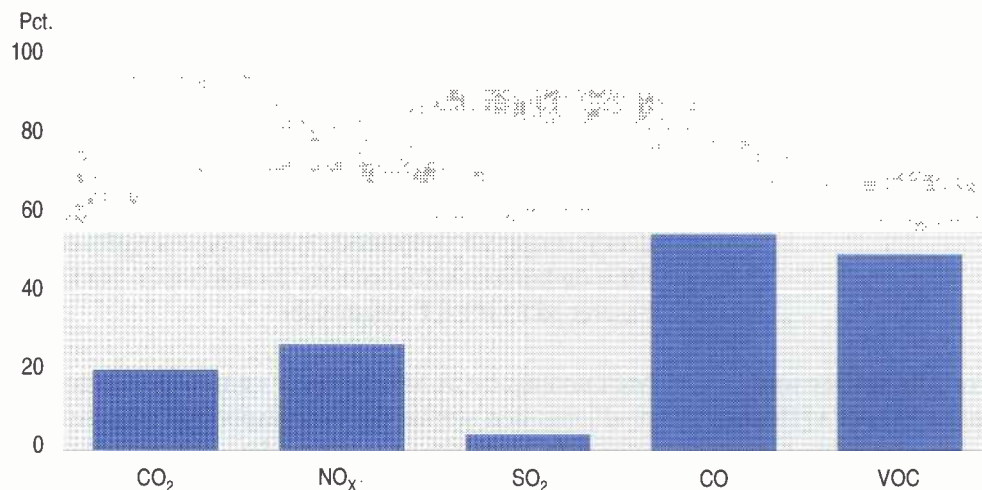
Anm. Emissioner fra vejtransporten omfatter ikke emissioner fra LPG-biler. For jernbanetransport er kun den dieseldrevne del inkluderet. For søtransporten inkluderes kun den del, der klassificeres som indenrigsfart, dvs. den del der kan tilskrives sejladsen mellem to danske havne. For luftfarten er emissioner for både indenrigs- og udenrigsflyvning inkluderet.

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Jernbanetransport

Fra jernbanetransport kommer der stort set intet udslip af CO og VOC. For luftfarten er der tale om en relativ høj emission af kulbrinter i forbindelse med start- og landingsoperationerne. Søtransporten er kendetegnet ved en meget høj SO₂-emission, der skyldes et stort indhold af svovl i den anvendte fuelolie. Også udslippet af NO_x er relativt højt.

Figur 8.2.3.

Transportens andel af samtlige emissioner relateret til energianvendelse 1998

Anm. Emissionerne fra transporten er relateret til de samlede emissioner fra energianvendelse uden korrektion for el-import.

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

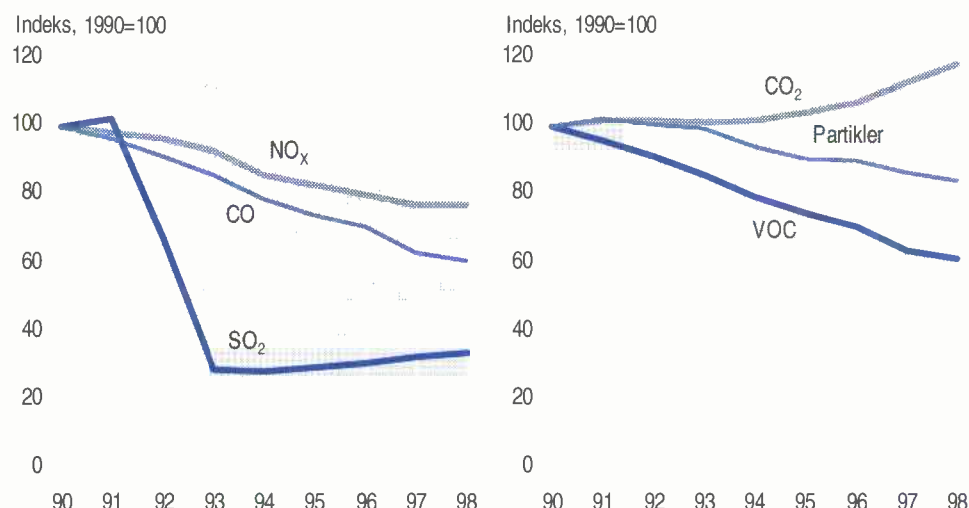
8.2.3. Vejtransport**Forurenende stoffer fra trafikken**

Vejtrafikken bidrager til mange miljøproblemer og er specielt i byer årsag til en væsentlig del af forureningen. Forureningen fra benzinbiler består især af NO_x, VOC og CO. Anvendelse af katalysator i nye benzinbiler fra 1990 har betydet en betydelig reduktion i udslippet af disse stoffer. Fra benzinbiler sker der næsten intet udslip af SO₂. For dieselbiler var udslippet af SO₂ tidligere en væsentlig forureningskilde. Med indførelse af miljødiesel er svovlindholdet og dermed SO₂-emissionen reduceret markant. Udslippet af sod og partikler stammer primært fra dieseldrevne køretøjer.

Emissioner fra vejtransporten**Katalysatorer siden 1990**

Fra og med 1990 skulle alle nye personbiler opfylde nye normer for udstødningsgassernes indhold af skadelige stoffer: NO_x, CO og VOC. Normerne opfyldes i benzindrevne biler ved installering af tre-vejs-katalysatorer. I sådanne katalysatorer omdannes VOC, CO og NO_x. VOC og CO oxideres til vand og CO₂, mens NO_x reduceres til frit kvælstof. Anvendelse af katalysatorer har betydet en væsentlig reduktion i forureningen med CO, VOC og NO_x fra den enkelte bil.

Figur 8.2.4.

Emissioner af CO, NO_x, SO₂, CO₂, VOC og partikler fra vejtrafikken

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Emissionen af de katalysatorafhængige stoffer

Vejtrafikens CO-udslip er faldet jævnt med omkring 40 pct. fra 1990 til 1998. For NO_x og VOC kan der også konstateres en faldende emission i perioden. NO_x er faldet mere end 20 pct., mens VOC er faldet med omkring 40 pct.

Emission af SO₂

Den mest markante udvikling er sket for udslippet af SO₂. I perioden 1990-1993 faldt SO₂-udslippet med omkring 70 pct. Dette skyldtes lovkravet om at anvende mere svovlfattig dieselolie. Efter 1993, hvor lovkravet reducerede udslippet markant, er der sket en let stigning på 16 pct. Niveaueet i 1998 er dog stadig næsten 70 pct. lavere end i 1990.

Partikler og CO₂

For partiklernes vedkommende er der også sket en reduktion i udslippet. I 1998 lå udslippet således 16 pct. lavere end i 1990. Emissionen af CO₂ har derimod været stigende gennem perioden, og lå i 1998 på ca. 19 pct. over niveauet i 1990. Denne udvikling er særlig problematisk, da udslippet af CO₂ fra vejtransporten udtrykt i mængdeenheder er den absolut største faktor.

Benzin-/dieseldrøjet

Størstedelen af CO- og VOC-emissionerne stammer fra benzindrevne personbiler og varebiler. I 1998 drejede det sig om henholdsvis 94 pct. og 56 pct. For NO_x stammede 51 pct. i 1998 fra de benzindrevne køretøjer. Partikel-udslippet er ubetydeligt for benzinbiler. Partikel-udslippet fra dieseldrevne person- og varebiler, der vejer mindre end 2 ton, udgjorde 7,5 pct. af partikel-udslippet i 1998, mens øvrige varebiler (2-3,5 ton) bidrog med 52,5 pct. Resten af partikel-udslippet, nemlig 40 pct., stammede fra lastbiler og busser.

Blyudslip

Der er sket en væsentlig reduktion i vejtrafikens udslip af bly til luften. Blyudslippet fra biler er således reduceret fra mere end 100 ton i 1990 til næsten ingenting i 1998. Reduktionen skyldes, at der ikke siden 1994 sælges blyholdig benzin i Danmark.

Trafikstøj

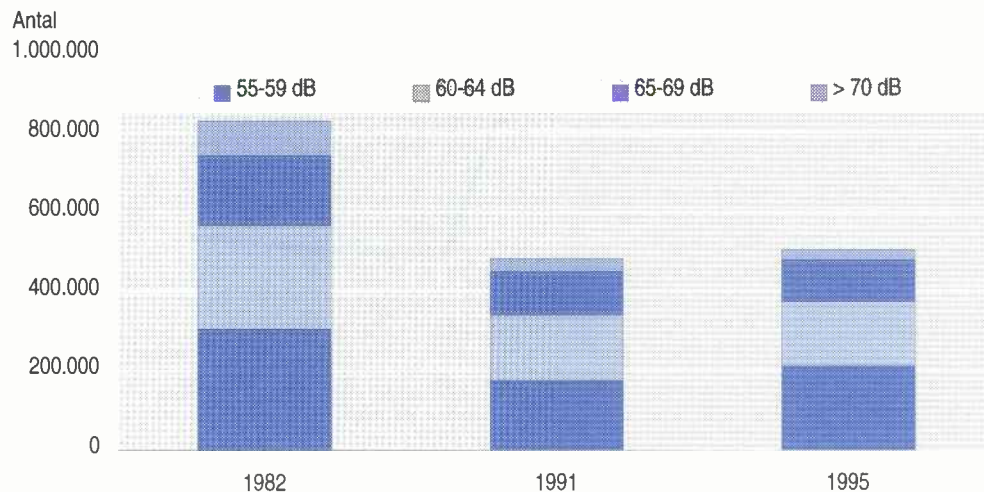
Støjens påvirkning af mennesket

Trafikstøj er sædvanligvis ikke så høj, at den giver høreskader, men trafikstøj har alligevel såvel korttids- og langtidsvirkninger på mennesket. Korttidsvirkningerne vil typisk være stress i form af kommunikationsforstyrrelser, irritabilitet, hovedpine, koncentrationsbesvær, øget puls og øget blodtryk. Langtidsvirkninger kan omfatte forhøjet blodtryk og psykiske lidelser. Følgerne af det forhøjede blodtryk

er en øget risiko for hjerte-kar-sygdomme. Støj på et lavere niveau forringer trivsel og livskvalitet for mange mennesker.

Figur 8.2.5.

Støjbelastede boliger i Danmark efter støjkategorier



Kilde: Kortlægning af Vejtrafikstøj i Danmark, Trafikministeriet, 1993 og Begrænsning af trafikstøj, Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet Miljøstyrelsen, 1998.

**Omkring 504.000
boliger belastet af støj
fra vejtrafikken**

Vejtrafik er langt den største kilde til trafikstøj. Det er især langs de overordnede veje i byerne, at støjbelastningen fra vejtrafikken mærkes. Støj fra vejtrafik stammer hovedsageligt fra motoren og kontakten mellem dæk og vejbane. Den nyeste opgørelse af vejtrafikstøjen fra 1995 viser, at omkring 504.000 boliger er belastet med støj, der overskrider 55 dB(A). Det er ca. 21.000 flere støjbelastede boliger end i 1991. Til gengæld var omkring 130.000 boliger 1995 belastet med et støjniveau på mindst 65 dB(A), hvilket er ca. 13.000 boliger færre end i 1991. Under alle omstændigheder skal tallene fortolkes med forsigtighed - både fordi de er usikre, men også fordi der er sket ændringer i datagrundlaget over årene. Forbedringerne kan bl.a. tilskrives facadeisolering, nedsættelse af hastighedsgrænser i byerne og etablering af omfartsveje og trafiksanering.

Tabel 8.2.1. Emissioner fra vejtransporten
Emissions from road transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
	1.000 ton					
1990	9 454,4	99,1	5,8	499,9	89,8	4,8
1991	9 626,4	97,7	5,9	481,5	86,3	4,9
1992	9 645,3	95,6	3,9	457,0	82,2	4,8
1993	9 600,7	92,0	1,7	430,4	77,5	4,8
1994	9 615,6	85,2	1,7	394,8	71,3	4,5
1995	9 856,4	82,1	1,7	372,3	67,2	4,4
1996	10 141,4	79,3	1,8	354,8	63,7	4,3
1997	10 663,1	76,3	1,9	317,3	57,5	4,2
1998	11 204,0	76,5	2,0	305,7	55,2	4,0
	indeks, 1990=100					
1990	100	100	100	100	100	100
1991	102	99	102	96	96	103
1992	102	96	68	91	92	101
1993	102	93	29	86	86	100
1994	102	86	29	79	79	94
1995	104	83	30	74	75	91
1996	107	80	31	71	71	90
1997	113	77	33	63	64	86
1998	119	77	34	61	61	84

Anm. Emissionerne fra LPG-biler er ikke inkluderet. Ved emissionsberegningerne er der korrigeret for grænsehandel.

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Tabel 8.2.2. Emissioner for forskellige køretøjskategorier 1998
Emissions for various types of motor vehicles 1998

		CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
		1.000 ton					
1. I alt		11 197,8	76,4	2,0	305,1	55,1	4,0
Motorcykler og knallerter	benzin	114,5	0,2	0,0	27,3	5,9	0,0
Motorbiler:							
Person- og varebiler (< 2 ton)	benzin	5 892,7	37,8	0,4	251,1	41,9	0,0
	diesel	415,8	1,2	0,1	1,3	0,3	0,3
Varebiler (2-3,5 ton)	benzin	218,8	1,3	0,0	10,7	1,6	0,0
	diesel	1 718,1	6,1	0,5	7,5	1,8	2,1
Lastbiler (3,5-7,5 ton)	diesel	58,8	0,4	0,0	0,4	0,2	0,0
Lastbiler (7,5-16,0 ton)	diesel	243,3	2,0	0,1	0,9	0,5	0,2
Lastbiler (16,0-32,0 ton)	diesel	824,7	8,0	0,3	2,0	1,0	0,5
Lastbiler (> 32,0 ton)	diesel	975,4	10,6	0,3	1,8	0,9	0,5
Rutebusser	diesel	408,3	5,2	0,1	1,4	0,4	0,2
Turistbusser	diesel	327,3	3,6	0,1	0,9	0,5	0,2
		pct.					
2. I alt		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Motorcykler og knallerter		1,0	0,2	0,4	8,9	10,7	-
Motorbiler		99,0	99,8	99,6	91,1	89,3	100,0

Anm. Emissionerne fra LPG-biler og benzindrevne lastbiler er ikke inkluderet.

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

TRANSLATION – Rows, 1: Total. Motorcycles and mopeds. Motor vehicles. Private cars and delivery and sales vans. Vans. Lorries, by size. Scheduled buses. Tourist coaches. 2: Total. Motorcycles and mopeds. Motor vehicles. Benzin = petrol.

8.2.4. Banetransport

Emissioner

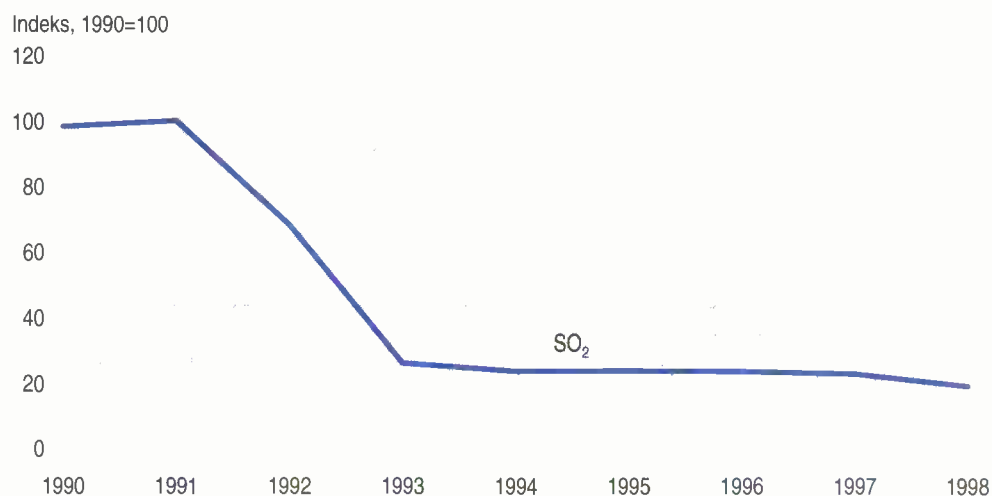
SO₂-emissionerne reduceret med 80 pct.

Siden 1990 er SO₂-emissionen fra banetransporten reduceret markant pga. faldende svovlindhold i dieselolien. Det kraftige fald indtrådte i årene 1992-1993, hvor reduktionskravet til svovlindholdet i dieselolien blev indført. Herefter er faldet moderat.

Emissionen af CO₂, NO_x, CO og VOC er også formindsket, om end i langt mindre målestok end SO₂. Reduktionen i emissionen af disse stoffer skete stort set i 1997-1998, og skyldtes, at dieselforbruget til banedrift var reduceret.

Figur 8.2.6.

Emission af SO₂ fra jernbanetrafikken



Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Indirekte emissioner som følge af el-forbrug

De anførte emissioner inkluderer ikke den indirekte emission, som jernbanetransporten giver anledning til gennem forbruget af el til elektriske tog. El-tog giver ingen lokal luftforurening omkring transportåren, men der opstår emissioner i forbindelse med el-produktionen.

Trafikstøj

7.700 boliger over 65 dB (A)

Banestyrelsen har siden 1986 løbende arbejdet på at reducere støjbelastningen langs hovedjernbanenettet. Af ca. 17.400 kortlagte støjbelastede boliger refterer ca. 7.700 boliger belastet med støj over 65 dB (A). 5.400 boliger ligger mellem 65-70 dB (A), mens 1.800 ligger mellem 70-75 dB (A) og ca. 500 ligger over 75 dB (A).

Siden 1986 har ca. 9.700 boliger således fået reduceret støjbelastningen efter opsætning af støjskærme suppleret med tilbud om lydisolering eller tilbud om lydisolering alene.

Metoder og datagrundlag

Emissioner fra el-drevne tog medtages ikke

En del af energiforbruget til togtransport stammer fra el. Emissionsberegningerne omfatter dog kun emissioner fra den dieseldrevne del af banetransporten. Den indirekte forurening fra el-værkerne medtages ikke i denne emissionsopgørelse.

Anvendte emissionsfaktorer

Som emissionsfaktorer anvendes de faktorer, der bruges i COPERT-modellen for lastbiler tungere end 32 ton og med motorer, der opfylder Euro 0 emissionsnormer.

DSB's emissionsundersøgelse

I 1994 har DSB foretaget en omfattende undersøgelse af togenes energiforbrug og emissioner fra tog. Emissionerne er beregnet på basis af den faktisk forbrugte energimængde, som nu kan registreres, og ikke den solgte mængde. Da der kan være tale om betydelige lagerbeholdninger, kan den brugte energimængde afvige væsentligt fra den solgte mængde. I DSB's undersøgelse er der desuden foretaget forsøg, der skal fastlægge størrelsen af emissionerne i forskellige driftssituationer for forskellige togtyper. Disse målinger er foretaget i samarbejde Dansk Teknologisk Institut. Målingerne har givet et mere præcist billede af, hvor store emissioner der egentlig stammer fra togdriften, men opgørelsen er dog stadig usikker, da man ikke har udført målinger på samtlige tog.

Resultatet af DSB's emissionsundersøgelse

I forhold til de emissionsfaktorer Danmarks Miljøundersøgelser har anvendt, viser DSB's undersøgelse, at udslippet af CO og VOC formodentlig er noget lavere end anslået af Danmarks Miljøundersøgelser, mens emissionen af NO_x til gengæld er højere, når man ser på gennemsnittet over samtlige togtyper. Det betyder, at emissionsberegningerne gengivet i tabel 8.2.3. må fortolkes med en vis forsigtighed. I DSB's undersøgelse er emissioner fra el-tog inddraget.

Trafikstøj

Statistikken over antal boliger belastet af togtrafikstøj er udarbejdet af Miljøstyrelsen.

Tabel 8.2.3.**Emissioner fra den dieseldrevne jernbanetransport**

Emissions from diesel-powered rail transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
	1.000 ton					
1990	296,7	2,8	0,4	0,4	0,2	0,1
1991	301,7	2,8	0,4	0,4	0,2	0,1
1992	319,2	3,0	0,3	0,4	0,2	0,1
1993	331,3	3,1	0,1	0,5	0,2	0,1
1994	300,3	2,8	0,1	0,4	0,2	0,1
1995	302,9	2,8	0,1	0,4	0,2	0,1
1996	300,6	2,8	0,1	0,4	0,2	0,1
1997	292,7	2,7	0,1	0,4	0,2	0,1
1998	247,0	2,3	0,1	0,3	0,2	0,1
	indeks, 1990 = 100					
1990	100	100	100	100	100	100
1991	102	102	102	102	102	102
1992	108	108	70	108	108	108
1993	112	112	28	112	112	112
1994	101	101	25	101	101	101
1995	102	102	26	102	102	102
1996	101	101	25	101	101	101
1997	99	99	25	99	99	99
1998	83	83	21	83	83	83

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

8.2.5. Lufttransport

Udviklingen i emissionen af CO₂ fra flytransporten følger udviklingen i energiforbruget. For de øvrige stoffer findes der ikke en tidsserie, der beskriver udviklingen tilstrækkelig godt. Derfor ses der kun på emissionerne for et enkelt år, nemlig 1998. En væsentlig del af udslippet af CO og kulbrinter stammer fra flyenes start- og landingsoperationer.

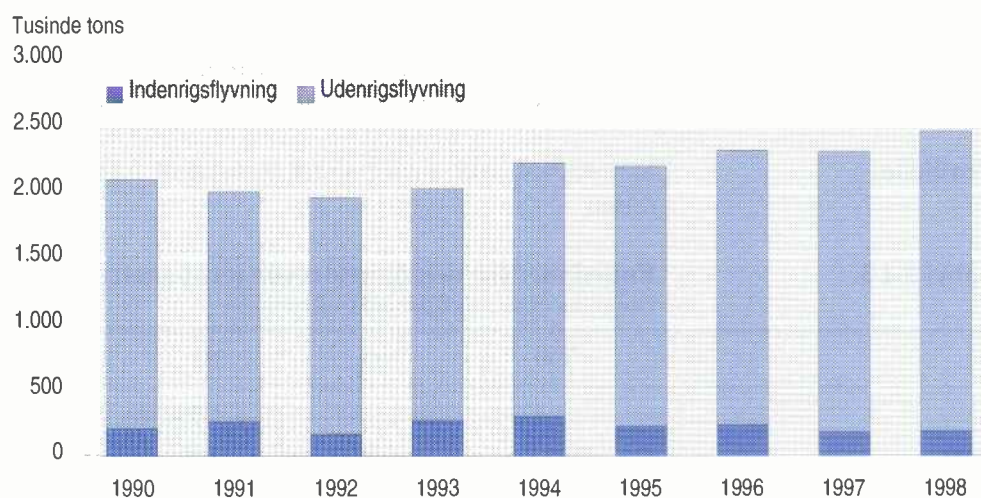
Emissioner fra flytransporten

CO₂-emissions-udviklingen

CO₂-emissionerne følger udviklingen i energiforbruget, der er afhængig af faktorer som bl.a. de økonomiske konjunkturer, der kan influere på rejselyst og behov. Omkring 18 pct. af CO₂-emissionerne stammer fra start- og landingsoperationer, jf. tabel 8.2.4.

Figur 8.2.7.

CO₂-emissioner fra indenrigs- og udenrigsflyvninger



Anm.: Indenrigsflyvning er inkl. militærfly.

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Den langt overvejende del af CO₂-emissionerne stammer fra udenrigstrafikken, jf. tabel 8.2.4. og figur 8.2.7. En del af disse emissioner finder sted i dansk luftrum.

Emissionen af de øvrige stoffer

For de øvrige stoffer kan der konstateres et relativt højt udslip af CO og VOC i forbindelse med flyenes starter og landinger. Udslippet af disse stoffer i mere end 1.000 m's højde er meget lavt, jf. tabel 8.2.5.

Trafikstøj

Flystøjbelastede boliger

28.000 boliger omkring Københavns Lufthavn var belastet af flytrafikstøj på 55 dB(A) eller derover i 1994. Der er tale om en mindre stigning i forhold til 1990. Især er stigningen sket for de store støjbelastninger.

Der eksisterer ikke tilsvarende opgørelser over de øvrige danske trafiklufthavne eller militære flyvepladser.

Oversigtstabel 8.2.3.

Støj fra flytrafik på Københavns Lufthavn i dB (A)

	55-59	60-64	65-69	70-74	Over 75	I alt
	antal boliger					
1990	20 016	6 682	572	158	39	27 467
1994	19 491	7 111	1 191	280	52	28 125

Kilde: Natur og Miljø 1999.

Metoder og datagrundlag**LTO-definition**

Emissioner og energiforbrug ved flyvning under 1.000 meters højde beregnes for en såkaldt Landing and Take Off (LTO) cyklus, der bruges ved miljøcertificering af flymotorer. LTO-cyklussen simulerer motorbelastningen ved landing, taxikørsel på lufthavnsområdet, ved start og ved stigning op til 1.000 meter. I hver situation måles brændstofflowet og emissioner pr. kg brændstof.

De totale LTO emissioner og energiforbrug opdeles i indenrigs- og udenrigstrafik og beregnes ud fra data om den mest anvendte motortype i en række basisflytyper og tiderne for de enkelte faser af LTO-cyklussen. Oplysningerne er bl.a. taget fra en VVM-undersøgelse i Københavns Lufthavn (1996).

Energiforbrug over 1.000 m's højde

Energiforbruget ved flyvning over 1.000 meters højde (cruise) findes som forskellen mellem det totale brændstofsalg og det beregnede energiforbrug for LTO hhv. for indenrigs- og udenrigs flytrafik. Emissionerne beregnes ved at kombinere energiforbruget med brændstofrelaterede emissionsfaktorer for cruise.

Danmarks ansvar

For SO₂, NO_x og HC er Danmark ansvarlig for samtlige emissioner, der stammer fra start og landing - defineret som alle emissioner, der finder sted under 1.000 meters højde.

CORINAIR

Danmarks Miljøundersøgelser opgør emissionerne fra lufttransporten i forbindelse med indberetning til CORINAIR. Der er foretaget detaljeret opgørelse siden 1990.

Støjbelastningen

Opgørelsen af støjbelastningen er foretaget af Miljøstyrelsen.

Tabel 8.2.4. CO₂-emissioner fra lufttransporten
CO₂-emissions from air transport

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	1.000 ton								
1. I alt	2 088	1 997	1 953	2 020	2 209	2 185	2 300	2 297	2 451
2. Indenrigsfart¹	210	261	164	268	298	226	235	181	186
Små fly	11	10	10	9	9	9	11	9	10
Små fly over 1.000 meter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Store fly	27	34	21	35	39	42	64	50	42
Store fly over 1.000 meter	172	217	134	223	249	175	160	121	134
3. Udenrigsfart	1 878	1 736	1 788	1 752	1 911	1 959	2 065	2 116	2 265
Små fly	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Små fly over 1.000 meter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Store fly	171	158	163	159	174	184	197	209	198
Store fly over 1.000 meter	1 707	1 578	1 625	1 592	1 736	1 775	1 867	1 906	2 066

¹ Inkl. militærfly

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Domestic flights. Small aircraft. Small aircraft above 1,000 metres. Large aircraft. Large aircraft above 1,000 metres. 3: International flights. Small aircraft. Small aircraft above 1,000 metres. Large aircraft. Large aircraft above 1,000 metres.

Tabel 8.2.5. Emissioner fra lufttransporten 1998
Emissions from air transport 1998

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC
	1.000 ton				
1. I alt	2 451	10,15	0,16	2,24	1,17
2. Indenrigsfart¹	186	0,66	0,01	1,10	0,19
Små fly	10	0,11	0,00	0,92	0,17
Store fly	42	0,14	0,00	0,12	0,01
Små fly over 1.000 meter	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Store fly over 1.000 meter	134	0,41	0,01	0,07	0,01
3. Udenrigsfart	2 265	9,49	0,14	1,14	0,98
Små fly	1	0,01	0,00	0,09	0,02
Store fly	198	0,81	0,01	0,49	0,09
Små fly over 1.000 meter	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Store fly over 1.000 meter	2 066	8,67	0,13	0,55	0,87

¹ Inkl. militærfly

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

TRANSLATION – Rows, 1: Total. 2: Domestic flights. Small aircraft. Small aircraft above 1,000 metres. Large aircraft. Large aircraft above 1,000 metres. 3: International flights. Small aircraft. Small aircraft above 1,000 metres. Large aircraft. Large aircraft above 1,000 metres.

8.2.6. Skibstransport - herunder fiskeri

SO₂-udslip i Søtransporten

Søtransporten bidrager især til emissionen af SO₂, hvilket skyldes et indhold af svovl i den fuelolie, der anvendes i skibene. I 1998 stammede således 58 pct. af transportens samlede SO₂-emissioner fra den nationale skibstransport. Som for al forbrænding er der dog også tale om emission af CO₂, NO_x, CO og flygtige kulbrinter. Skibstransportens bidrag til emissionen af CO og kulbrinter er dog yderst beskedent.

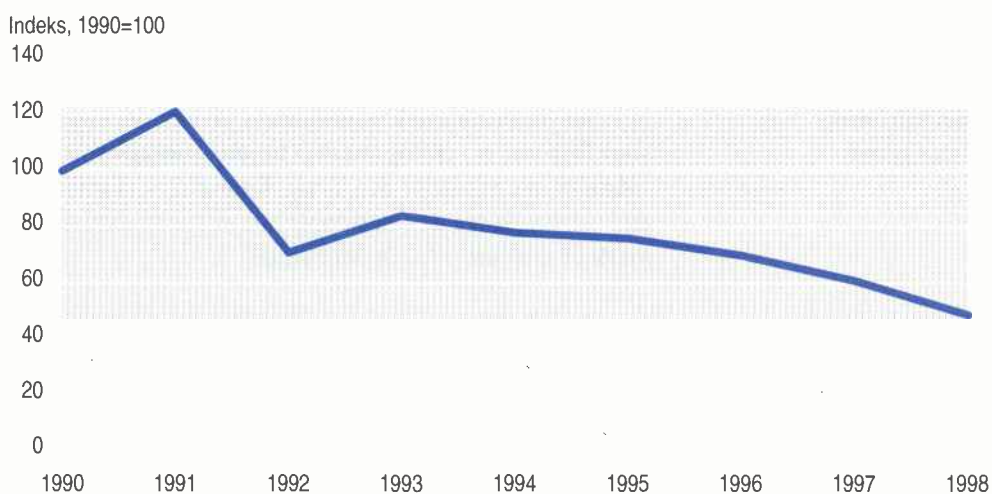
Emissioner fra søtransporten

National søtransport

I perioden 1990-1998 har emissionen af SO₂ fra den nationale søtransport udvist en faldende tendens, jf. også tabel 8.2.6.

Figur 8.2.8.

Emission af SO₂ fra den nationale skibstransport - herunder fiskeri

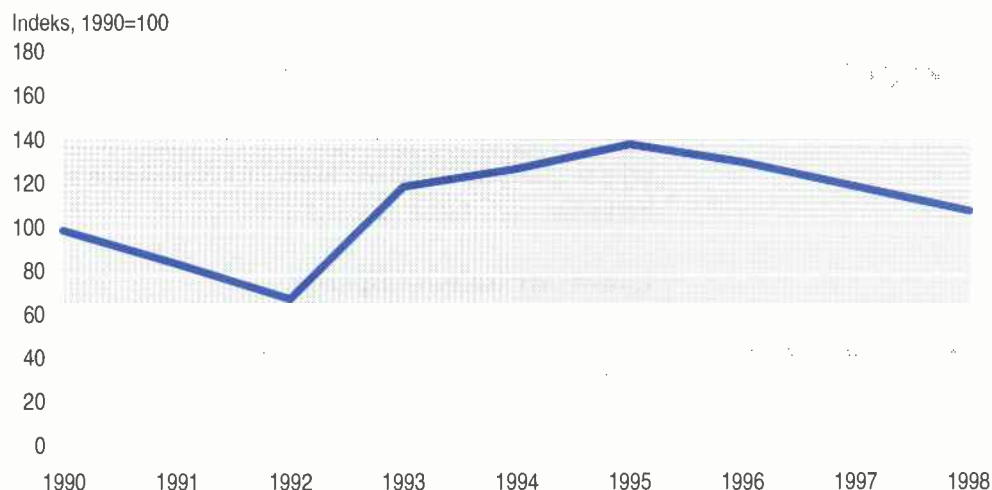


Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

SO₂-emissionen skiller sig ud

Indtil 1991 viste udslippet af SO₂ en stigning, hvilket skyldes, at en stigende andel af brændselsforbruget bestod af fuelolie, der har et større svovlindhold end dieselolie. Reduktionen i SO₂-udslippet i 1992 skyldes, at svovlindholdet i fuelolien blev halveret. Alt i alt betyder det, at emissionen af SO₂ i 1998 ligger 50 pct. under emissionen i 1990. Tabel 8.2.6. viser, at emissionen af de øvrige stoffer ligger ca. 20 pct. under 1990-niveau. Denne udvikling er dog først sat ind efter 1996.

Figur 8.2.9.

Emission af SO₂ fra Danmarks bidrag til den internationale skibstransport

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

International søtransport

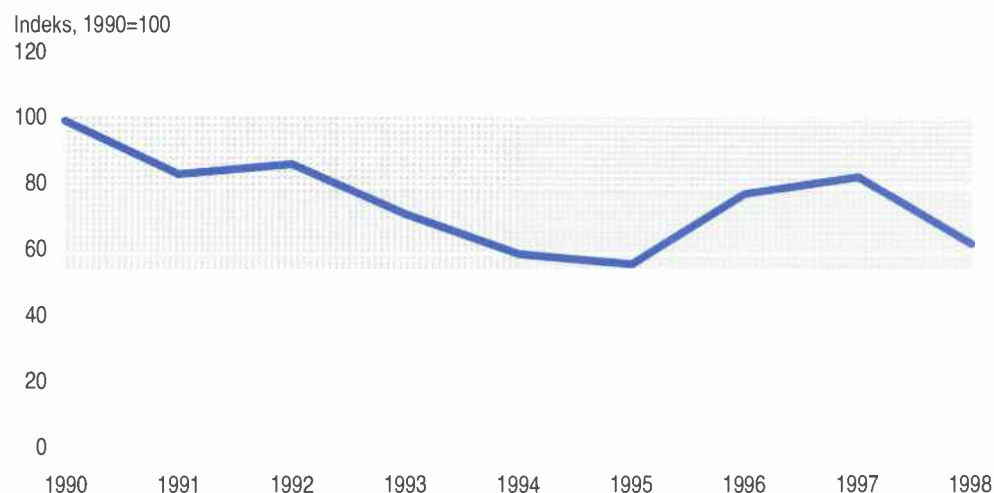
For den internationale søtransport er der derimod sket en stigning i emissionerne som følge af et, endog meget, højere energiforbrug, dog med en lille nedgang i de sidste 5 år., jf. tabel 8.2.7. og figur 8.2.9. Emissionerne ligger væsentligt højere end udslippet fra den nationale søtransport, dvs. den del af emissionerne, som Danmark er ansvarlig for at nedbringe.

Størstedelen af emissionerne stammer fra den internationale søtransport

Den del af skibstransporten, der rubriceres som international, står for langt størstedelen af den samlede mængde tanket brændstof til søtransport. I 1998 tankede den internationale del af skibstransporten således ca. 7 gange mere brændstof end den nationale søtransport. Langt den største del af emissionerne stammer derfor fra den internationale del af skibstransporten, jf. oversigtstabel 8.2.4.

For CO₂, NO_x og CO drejer det sig om ca. 80 pct. af de totale emissioner. Det afspejler den andel af energiforbruget, som den internationale skibstransport står for. For SO₂ og CO er den internationale skibstransports andel af emissionerne imidlertid væsentligt højere. For SO₂'s vedkommende skyldes det et højt svovlindhold i den del af fuelolien, der bruges til sejlads i internationalt farvand. CO-udslippet er relativt større pga. en mere ufuldstændig forbrænding.

Figur 8.2.10.

Emission af SO₂ fra fiskeri

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Oversigtstabel 8.2.4.

Emissioner fra fiskeri samt national og international søtransport 1998

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
	1.000 ton					
I alt	5 505,9	140,7	63,9	12,9	4,2	7,5
National søtransport	409,2	7,4	3,2	1,0	0,3	0,4
International søtransport	4 414,2	121,0	59,9	10,3	3,3	6,7
Fiskeri	682,5	12,3	0,9	1,7	0,5	0,4
	pct.					
I alt	100	100	100	100	100	100
National søtransport	7	5	5	7	7	5
International søtransport	80	86	94	80	80	90
Fiskeri	12	9	1	13	13	5

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Støj fra skibstransporten**Ingen statistik**

Eksterne støjgener er ikke noget væsentligt problem på søtransportområdet. Boliger tæt ved havne berøres dog af støj og rystelser i forbindelse med skibsanløb og -afgang. Der findes ingen samlet opgørelse over støj fra søtransporten.

Metoder og datagrundlag**National/international skibstransport**

Internationalt er man for skibes vedkommende blevet enige om at skelne mellem national og international luftforurening. Danmark er ansvarlig for at nedbringe emissionerne fra den del af søtransporten, der rubriceres under national søtransport eller indenrigsfart.

Afgrænsning af den nationale søtransport

De beregnede emissioner, der findes i tabel 8.2.6., angiver den del af emissionerne, som kan henføres til den nationale skibstransport. National søtransport er den del af søtransporten, der foregår mellem to danske havne. Det gælder uanset, hvilket flag skibet sejler under. I praksis tages der ved beregning af den nationale forurening fra skibe i Danmark udgangspunkt i det salg af brændstof, der er indberettet til Energistyrelsen som anvendt til indenrigsfart.

International skibstransport

Emissionerne fra den del af søtransporten, der rubriceres som international, findes i tabel 8.2.7. Til Danmarks bidrag til den internationale forurening fra skibstransport henregnes den emission, som stammer fra skibe, der tanker i dansk havn men med udenlandsk destination. Emissioner fra trafikken mellem to havne af forskellig nationalitet er ikke nationalt ansvar i nogen af landene.

Fiskeri

Det kan diskuteres, om fiskeri skal medregnes i emissioner fra transportsektoren. I indberetningerne til ECE og EU's CORINAIR-program regnes fiskeri med under transportområdet. Emissionstallene medtages dog her i tabel 8.2.8. De benyttede emissionsfaktorer svarer til anden søtransport med diesel.

De anvendte emissionsfaktorer

I Danmarks Miljøundersøgelser's beregninger tages der udgangspunkt i internationalt fastlagte emissionsfaktorer, der er beregnet af Lloyd's Register Engineering Services. De emissionsfaktorer, Danmarks Miljøundersøgelser anvender, svarer til 4-takts maskiner for national søtransport og fiskeri, mens der for den internationale søtransport benyttes emissionsfaktorerne for 2-takts maskiner.

Tabel 8.2.6. Emissioner fra national søtransport

Emissions from national sea transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
1.000 ton						
1990	483,7	8,7	6,6	1,1	0,4	0,6
1991	582,1	10,5	8,0	1,4	0,4	0,7
1992	525,8	9,5	4,7	1,2	0,4	0,6
1993	575,8	10,4	5,5	1,4	0,4	0,6
1994	540,6	9,8	5,1	1,3	0,4	0,5
1995	570,5	10,3	5,0	1,3	0,4	0,5
1996	591,1	10,6	4,6	1,4	0,4	0,4
1997	510,8	9,2	4,0	1,2	0,4	0,4
1998	409,2	7,4	3,2	1,0	0,3	0,4
indeks, 1990 = 100						
1990	100	100	100	100	100	100
1991	120	120	121	120	120	121
1992	109	109	71	109	109	102
1993	119	119	84	119	120	94
1994	112	112	78	112	112	83
1995	118	118	76	118	118	77
1996	122	122	70	122	122	72
1997	106	105	61	105	105	62
1998	85	84	49	84	84	58

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Tabel 8.2.7. Danmarks bidrag til emissioner fra international søtransport

Denmark's share of emissions from international sea transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
1.000 ton						
1990	3 095,1	85,4	55,1	7,3	2,4	6,3
1991	2 771,7	76,5	46,8	6,5	2,1	5,3
1992	2 895,4	79,8	38,0	6,8	2,2	5,0
1993	4 312,5	119,0	66,3	10,1	3,3	8,3
1994	4 841,8	133,5	70,3	11,4	3,7	9,0
1995	5 072,6	139,9	76,5	11,9	3,9	9,2
1996	4 820,2	132,0	71,9	11,2	3,6	8,4
1997	4 419,1	121,0	65,9	10,3	3,3	7,6
1998	4 414,2	121,0	59,9	10,3	3,3	6,7
indeks, 1990 = 100						
1990	100	100	100	100	100	100
1991	90	90	85	90	90	84
1992	94	94	69	94	94	79
1993	139	139	120	139	139	132
1994	156	156	128	156	156	142
1995	164	164	139	164	164	146
1996	156	155	131	155	155	133
1997	143	142	120	142	142	121
1998	143	142	109	142	142	107

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

Tabel 8.2.8. Emissioner fra fiskeri
Emissions from fishing

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	VOC	Partikler
	1.000 ton					
1990	798,8	14,4	1,4	2,0	0,7	0,5
1991	812,2	14,6	1,2	2,0	0,7	0,5
1992	825,2	14,9	1,2	2,0	0,7	0,5
1993	667,3	12,0	1,0	1,6	0,5	0,4
1994	653,5	11,8	0,8	1,6	0,5	0,4
1995	615,9	11,1	0,8	1,5	0,5	0,4
1996	667,2	12,0	1,1	1,6	0,5	0,4
1997	668,6	12,0	1,2	1,6	0,5	0,4
1998	682,5	12,3	0,9	1,7	0,5	0,4
	indeks, 1990 = 100					
1990	100	100	100	100	100	100
1991	102	102	84	102	102	98
1992	103	103	87	103	102	102
1993	84	84	72	83	82	82
1994	82	82	60	82	81	78
1995	77	77	57	78	77	73
1996	84	84	78	79	78	83
1997	84	84	83	82	81	84
1998	85	86	63	84	82	81

Kilde: DMU, foreløbig revision af de nationale emissionsopgørelser for transport, medio maj 2000.

8.2.7. Luftforureningen i byer

Kilder

Luften forurenes med en række stoffer fra forskellige kilder, hvoraf de væsentligste er trafik, rumopvarmning, industri samt kraftværkernes elproduktion. I byerne er luftens indhold af forurenende stoffer høj, fordi mennesker og mange aktiviteter er koncentreret i og omkring byerne. En del af de stoffer, som er i luften i byerne, kan være kræftfremkaldende. De kan give hjerte-kar sygdomme eller bevirke irritation af hals- og hudregionerne.

Gadeluftforurening

I byer kan man beskrive luftforureningen som hhv. bybaggrundsforurening og gadeforurening. Dette er typiske statusopgørelser i Miljøstatistikken. Bybaggrundsforureningen er den luftforurening, som måles over byens tage eller i parker og andre åbne områder. Gadeforureningen er derimod den luftforurening, som måles i gadeniveau, hvor trafikken er en væsentlig forureningskilde. Efterfølgende tal dækker kun gadeluftforureningen.

Luftforurening varierer over tid

Trafikbelastningen varierer i løbet af dagen, og luftforureningen i byerne har derfor en døgnrytme. For andre kilder varierer belastningen over året, hvilket fx gælder for rumopvarmning. Luftforureningen bestemmes også af meteorologiske forhold, og forureningen varierer over tid. Luftforureningen i byerne København, Aalborg og Odense måles for stofferne svovldioxid (SO_2), kvælstofdioxid (NO_2), bly (Pb) og partikler.

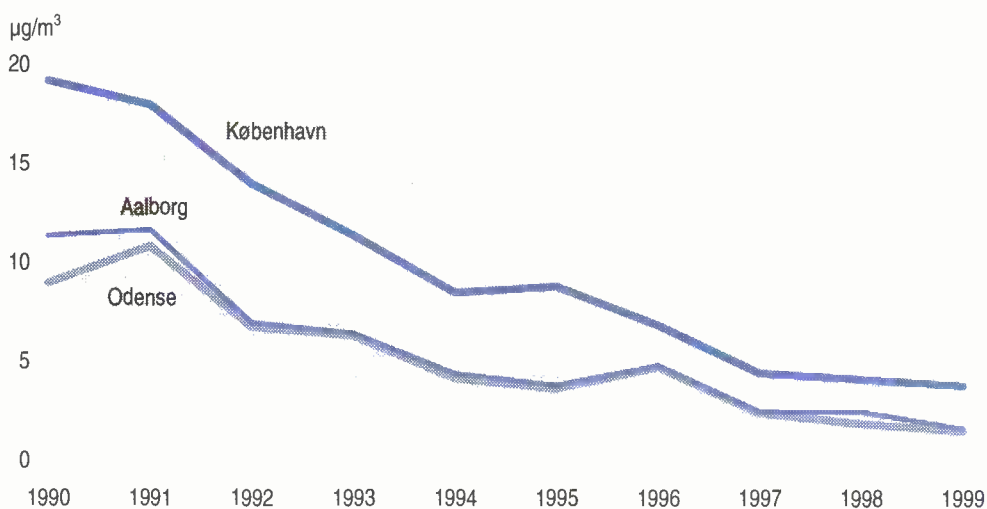
Svovldioxid

Der er sket et markant fald i luftens indhold af svovldioxid i København, Aalborg og Odense frem til 1997, hvorefter kurverne flader ud. Fra 1990 til 1999 er luftens indhold af svovldioxid faldet med 79 pct. i København, mens faldet er på 84 pct. i Aalborg og 81 pct. i Odense. Luftens indhold af svovldioxid er højest i København. I 1999 var gennemsnittet af svovldioxidkoncentrationen i København på $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mens gennemsnittet både i Aalborg og Odense var nede på $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Reduktionen i emissionen af svovldioxid skyldes bl.a., at der i 1986 skete en lov-mæssig begrænsning af svovlindholdet i fossilt brændsel. Siden er svovl stort set blevet fjernet fra diesel og let fyringsolie. Samtidig er der sket en overgang til rumopvarmning med naturgas og fjernvarme.

Figur 8.2.11.

Udvikling i koncentrationen af svovldioxid



Kilde: DMU.

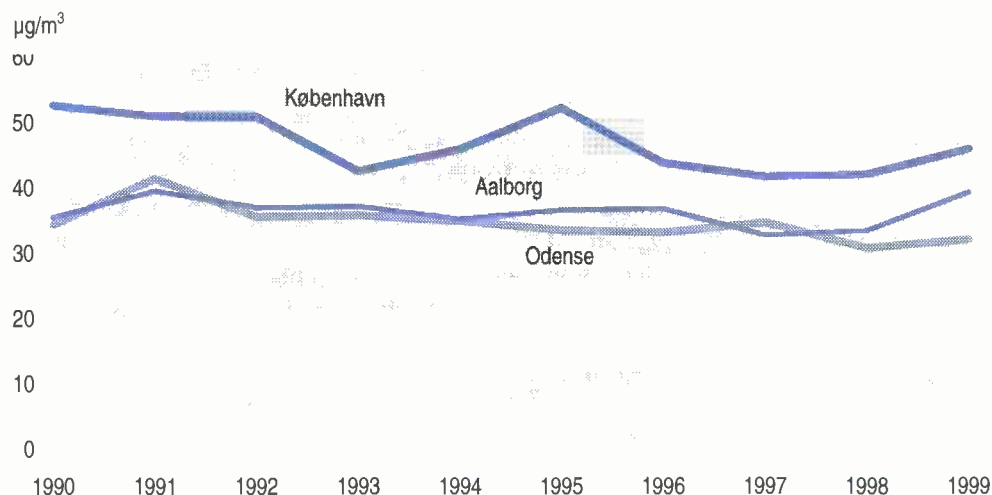
Variation over året

Luftens indhold af svovldioxid varierer over året. Koncentrationerne er generelt højere i vintermånederne, hvor fyringssæsonen sætter ind. Samtidig er spredningen af luftforureningen mindre om vinteren.

Kvælstofdioxid

Luftens indhold af kvælstofdioxid har haft en faldende tendens i København over perioden 1990 til 1999, og gennemsnitsværdien er faldet med 12 pct. over perioden. Niveauet for luftens indhold af kvælstofdioxid er stadig højere i København end i Aalborg og Odense, selv om koncentrationen i både Aalborg og Odense stort set har været uændret siden 1990. Gennemsnittet for luftens indhold af kvælstofdioxid er i 1999 på 47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i København, 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i Aalborg og 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i Odense.

Variationen fra år til år kan skyldes forskellige meteorologiske forhold eller ændringer i de lokale forhold. F.eks. var målingerne i København afbrudt fire sommer måneder i 1995 på grund af vejarbejde, hvilket førte til højere gennemsnit, fordi koncentrationen normalt er højere om vinteren.

Figur 8.2.12.**Udvikling i koncentrationen af kvælstofdioxid**

Kilde: DMU.

Variation over året

Luftens indhold af kvælstofdioxid varierer over året, og koncentrationen var i alle tre byer i 1999 størst i forårs- og efterårsmånederne. Kvælstofilte (NO), fra trafikens udstødning reagerer med ozon (O_3) og dannes til kvælstofdioxid (NO_2). Denne proces kræver bestemte meteorologiske forhold. Da koncentrationen af kvælstofilte i luften i byområderne generelt er højere end koncentrationen af ozon, bestemmes koncentrationen af kvælstofdioxid af koncentrationen af ozon.

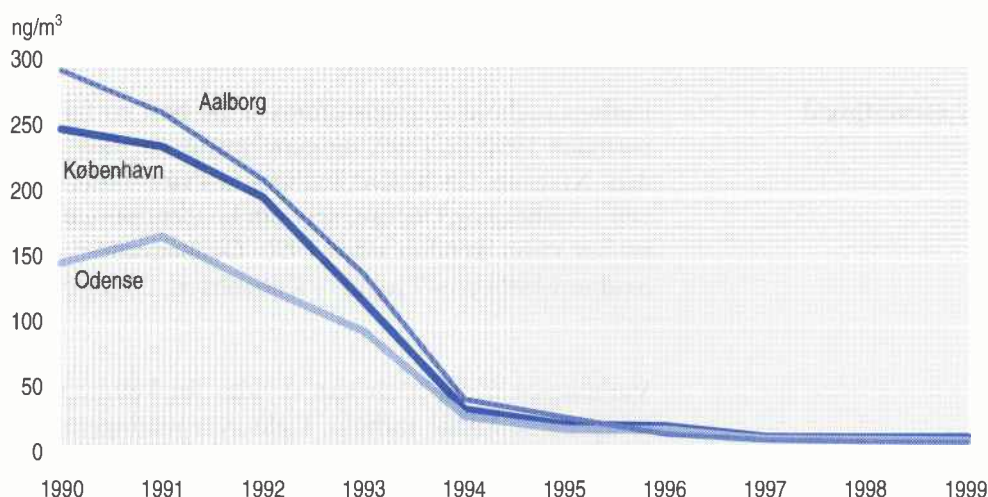
Bly

Luftens indhold af bly er faldet markant siden 1990 i både København, Aalborg og Odense. I København er luftens indhold af bly faldet med 94 pct., i Aalborg er indholdet faldet med 96 pct. og i Odense er faldet på 91 pct. I 1999 ligger gennemsnittet for luftens indhold af bly på omkring 14 ng/m^3 i alle tre byer.

Faldet fra 1990 til 1994 i indholdet af bly i luften skyldes et mindsket salg af blyholdig benzin. Efter 1994 sælges der ikke længere benzin tilsat bly i Danmark.

Figur 8.2.13.

Udvikling i koncentrationen af bly



Kilde: DMU.

Variation over året

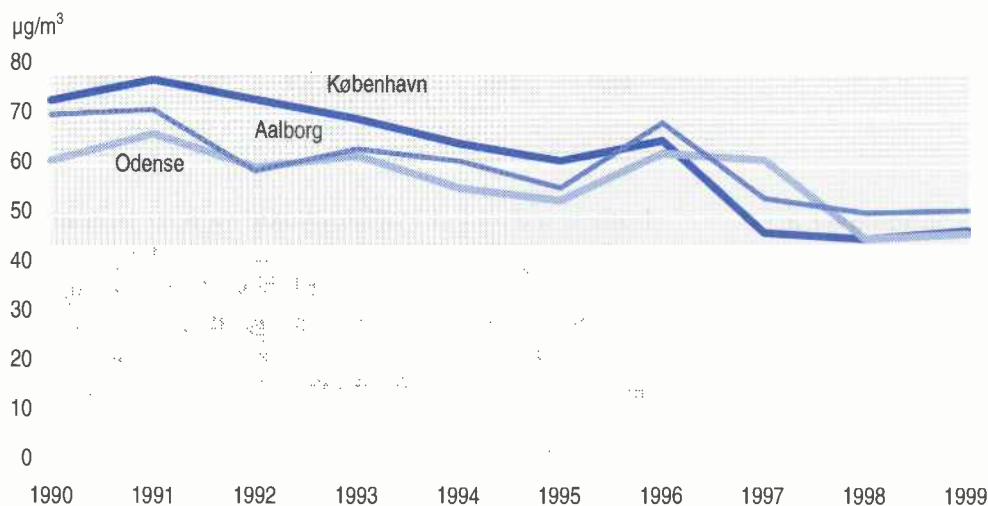
Luftens indhold af bly svinger i løbet af året. I 1999 var koncentrationen i alle tre byer lavest i juni, juli og august, mens den topper i december.

Partikler

Luftens indhold af partikler har været faldende fra 1990 til 1999 i København, Aalborg og Odense. For København har kurven siden 1991 haft et faldende forløb, med undtagelse af i 1996. For Aalborg og Odense har forløbet været mere svingende. Over perioden 1990 til 1998 er gennemsnittet for luftens indhold af partikler faldet med 36 pct. i København, 27. pct. i Aalborg og 24. pct. i Odense. Koncentrationen var i 1999 på 47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i København, 51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i Aalborg og Odense.

Figur 8.2.14.

Udvikling i koncentrationen af partikler



Kilde: DMU.

Variation over året

Partikler dannes ved de fleste forbrændingsprocesser. Vejtrafikken er en af de væsentligste kilder til partikulær forurening. Luftens indhold af partikler i de tre byer svinger meget i løbet af året. Koncentrationen af partikler i luften i måneden med den højeste middelværdi er ca. dobbelt så stor som koncentrationen af partikler i måneden med den lavest målte middelværdi.

Økonomi og beskæftigelse

9.0. Transportsektorens økonomiske og beskæftigelsesmæssige udvikling

Transportsektorens afgrænsning

Afgrænsning

I den økonomiske statistik omfatter transportsektoren salg af transportydelser og tjenesteydelser i forbindelse hermed. Statistikken omfatter transport af gods og personer for fremmed regning samt hjælpeaktiviteter i forbindelse med transporten. Firmakørsel for egen regning og den private, personlige transportaktivitet er således ikke medtaget.

De økonomiske informationer er derudover baseret på en branchemæssig afgrænsning, hvor kun enheder, der har deres hovedaktivitet inden for transportsektoren, dækkes. Det betyder ifølge Dansk Branchekode 1993 (DB93), at transportsektoren afgrænses til at dække virksomheder med hovedaktivitet inden for branchegrupperne 60-63.

For at analysere transportsektorens økonomi og struktur er det nødvendigt at opdele sektoren i branchegrupper, fordi branchegrupperne har forskellige betingelser og udvikling.

De 4 hovedkilder (regnskabsstatistik, nationalregnskabsstatistik, erhvervsbeskæftigelsen og statistik over nye virksomheder) som dette kapitel er baseret på, giver mulighed for informationer på forskelligt detaljeringsniveau, jf. oversigtstabel 9.0.1. Derudover er der i regnskabsstatistikken for private byerhverv visse brancher inden for transportsektoren, som ikke indgår i den offentliggjorte statistik. Dette gælder ligeledes for statistikken over nye virksomheder, hvor ikke-momspligtige aktiviteter som fx persontransport ikke indgår.

Omfattede brancher

Nedenfor er vist en oversigt, hvoraf det fremgår, hvilke brancher der indgår i kapitlet og hvilke brancher og branchegrupper, der anvendes i de forskellige kilder.

Oversigtstabel 9.0.1.**DB93 brancher og branchegrupper i de forskellige kilder**

	Regnskabs- statistik	Nationalregn- skabsstatistik	Erhvervsbe- skæftigelsen	Nye virksomheder
Landtransport				
60.10. Jernbaner	Minus	X	X	Minus
60.21. Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	Minus	X	X	Minus
60.22. Taxikørsel	(X)	(X)	X	Minus
60.23. Turistvognmænd mv.	(X)	(X)	X	Minus
60.24.10 + 60.30.				
Vognmandsvirksomhed og rørtransport	(X)	(X)	X	X
60.24.20 Flytteforretninger	(X)	(X)	X	X
Skibsfart				
61.10.10 Rederivirksomhed, fragtfart	(X)	(X)	X	X
61.10.20 + 61.20.00				
Færge- og passagerfart mv.	(X)	(X)	X	Minus
Lufttransport				
62.10. Ruteflyvning	Minus	(X)	X	Minus
62.20. Charterflyvning, taxifylvning mv.	Minus	(X)	X	Minus
Hjælpevirksomhed mv.				
63.1 Godsbehandling og oplagring	(X)	(X)	X	X
63.21. Anden hjælpevirksomhed i forbindelse med landtransport ¹	(X)	(X)	X	X
63.22. Anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart ²	(X)	(X)	X	X
63.23. Lufthavne mv.	(X)	(X)	X	X
63.30. Rejse- og turistbureauer mv.	(X)	(X)	X	X
63.40. Anden transportformidling ³	(X)	X	X	X

Anm. Minus = indgår ikke i statistikken. X = branchen indgår selvstændigt. (X) = indgår kun i branchegruppe.

¹ Omfatter aktiviteter i forbindelse med transport til lands af passagerer eller gods. Det indbefatter stationer og godsterminaler, parkerings- og garageanlæg samt drift af betalingsveje, -broer og -tunneler.

² Omfatter aktiviteter i forbindelse med transport til vands af passagerer og gods. Det indbefatter erhvervshavne, lystbådehavne, fyrvæsen og lodserier samt bugserings-, bjærgnings- og redningsvæsen.

³ Omfatter postbefordring og kureretjeneste.

9.1. Økonomiske udvikling

9.1.1. Udviklingen i transportsektoren ud fra nationalregnskabsvariabler

Transportsektorens bruttoværditilvækst i løbende priser var i 1999 på 59 mia. kr., hvilket svarer til 6 pct. af hele økonomiens og knap 9 pct. af servicesektorens bruttoværditilvækst.

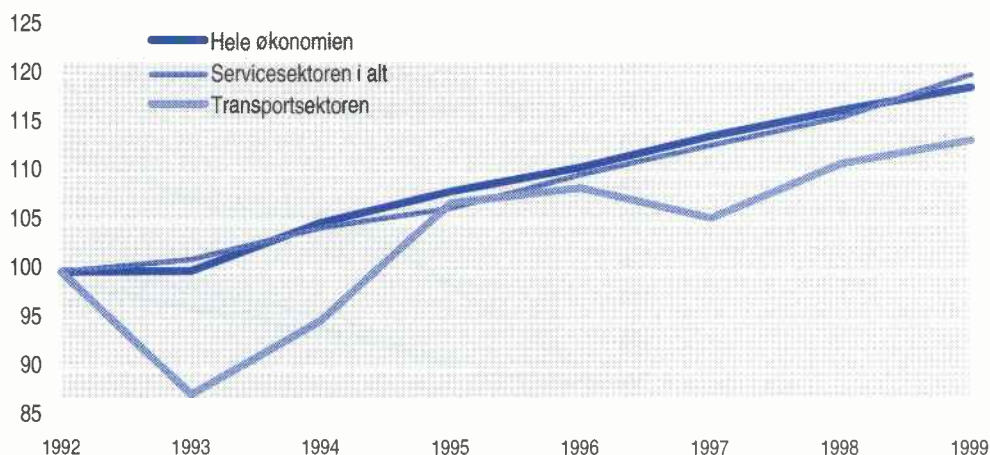
Stigning på 14 pct. i bruttoværditilvækst i perioden 1992 til 1998

I faste priser, korregeret for inflationspåvirkning er transportsektorens bruttoværditilvækst i 1999 på 53 mia. kr., hvilket er 14 pct. højere end i 1992. Transportsektorens betydning for hele økonomien og servicesektoren har været stabil i perioden 1992 til 1999. I hele perioden har transportsektorens andel af hele økonomiens bruttoværditilvækst i faste priser været på 6 pct. og 8 pct. af servicesektorens bruttoværditilvækst.

Figur 9.1.1.

Udviklingen i bruttoværditilvæksten i faste priser, 1992-1999

Indeks, 1992=100



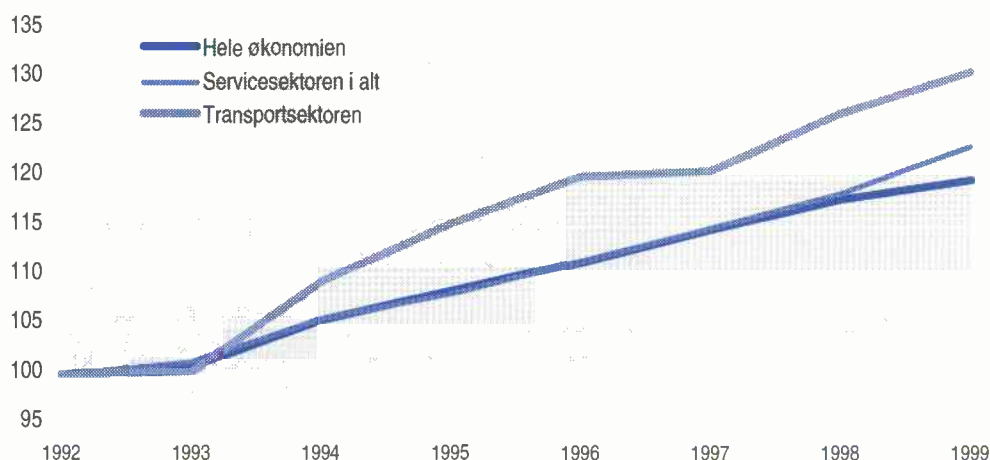
**Transportsektorens
produktionsværdi er på
147 mia. kr. i løbende
priser**

I løbende priser udgør transportsektorens samlede produktionsværdi knap 147 mia. kr. i 1999. Produktionsværdien i faste priser, der er et udtryk for sektorens samlede økonomiske aktivitet korrigeret for inflationspåvirkning, har for transportsektoren været stigende mellem 1992 og 1999 og udgør i 1999 ca. 137 mia. kr. i 1995-priser. Produktionsværdien er steget med 3 pct. i 1999 sammenlignet med året før og 31 pct. sammenlignet med 1992. Dette indebærer en gennemsnitlig årlig stigning på ca. 4 pct. Udviklingen har været stabil i perioden 1992 til 1999 med undtagelse af 1994, hvor produktionsværdien steg med mere end 9 pct.

Figur 9.1.2.

Udviklingen i produktionsværdien i faste priser, 1992-1999

Indeks, 1992=100



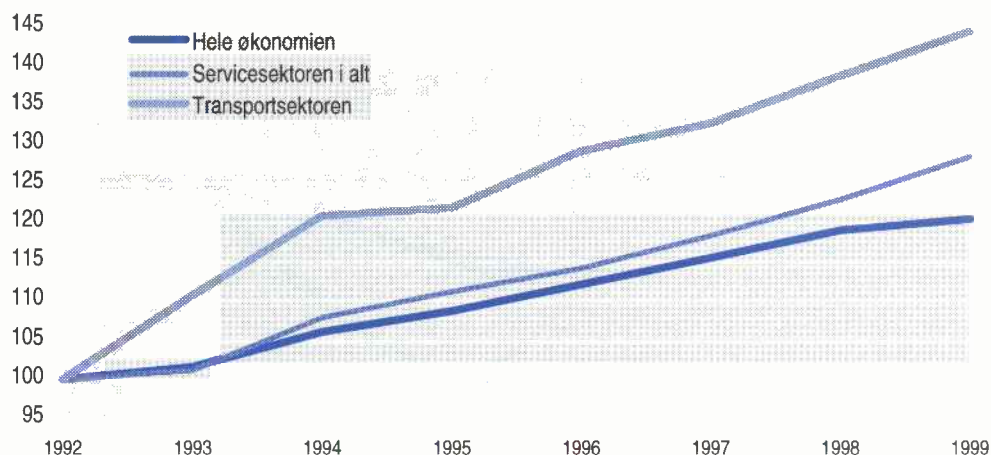
**44 pct. stigning i
transportsektorens
forbrug i produktionen**

Transportsektorens samlede forbrug, som er produktionen minus værditilvæksten, har været stigende mellem 1992 og 1999. I denne periode er forbruget i faste priser steget med 44 pct., fra 58 mia. kr. i 1992 til 84 mia. kr. i 1999. Til sammenligning steg forbruget i servicesektoren i samme periode med 28 pct. og i hele den danske økonomi steg forbruget med 21 pct. Særligt i årene 1993 og 1994 steg forbruget i transportsektoren kraftigt.

Figur 9.1.3.

Udviklingen i forbruget i produktionen i faste priser, 1992-1999

Indeks, 1992=100



Værditilvæksten opnået i transportsektoren anvendes til aflønning af ansatte, betaling af produktionsskatter (netto) samt går til bruttooverskud af produktion. Indkomster fra produktionen består af løn og overskud i virksomhederne.

**28 mia. kr. i
bruttooverskud i
transportsektoren**

Det samlede bruttooverskud af produktion for transportsektoren var i 1999 på ca. 28 mia. kr. i løbende priser. Transportsektoren har en pæn udvikling fra 1992, hvor bruttooverskuddet var på 19 mia. kr. i løbende priser.

Transportsektorens aflønning af ansatte i 1999 var ca. 33 mia. kr. i løbende priser. Udviklingen har været relativ konstant de seneste år. Til sammenligning var aflønning af ansatte i 1992 ca. 27 mia. kr. i løbende priser.

Nedenfor betragtes de forskellige branchegrupper under transport hver for sig.

Landtransport

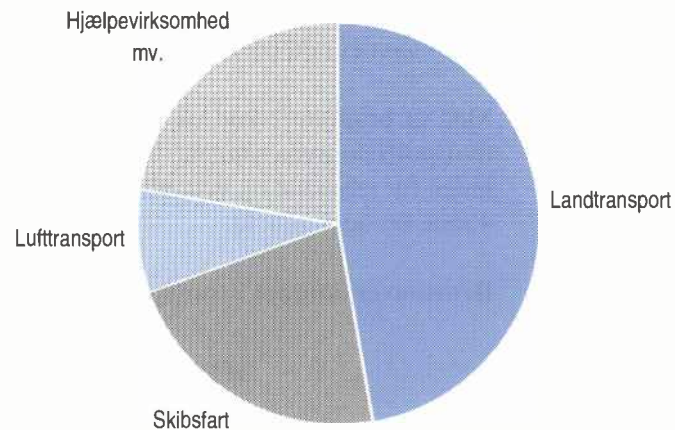
Bruttoværditilvæksten i løbende priser i landtransport var i 1996 på 24 mia. kr., hvilket er 12 pct. mere end i 1992, hvor den var på 22 mia. kr.

**Mindre fald i
bruttoværditilvæksten**

Landtransport har oplevet et lille fald i bruttoværditilvæksten i faste priser på 2 pct. fra 1992 til 1996, og var i 1996 på 23 mia. kr. opgjort i 1995 priser.

Landtransportens andel af transportsektorens bruttoværditilvækst opgjort i faste priser har i perioden 1992 til 1996 ligget mellem 45 pct. og 50 pct., højest i midten af perioden.

Figur 9.1.4.

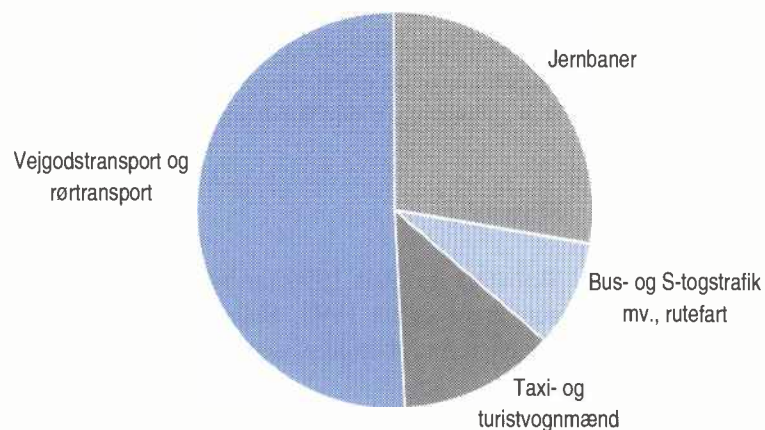
Bruttoværditilvæksten i transportsektoren. 1996

Med en andel på 51 pct. står vejgodstransport for den største del af landtransportens bruttoværditilvækst. Jernbane bidrager med mellem 25 pct. og 30 pct. af bruttoværditilvæksten i landtransport opgjort i faste priser i perioden 1992 til 1996.

Landtransport har en produktionsværdi i løbende priser på 47 mia. kr. i 1996, hvilket er 1 pct. mere end året før og 15 pct. mere end i 1992.

Landtransports andel af den samlede produktionsværdi i transportsektoren opgjort i faste priser er i perioden 1992 til 1996 faldet fra 41 pct. til 36 pct.

Figur 9.1.5.

Produktionsværdien i landtransport. 1996

Vejgodstransport bidrager med godt 50 pct. af landtransportens produktionsværdi, og er dermed den sektor inden for landtransport, der bidrager mest til produktionsværdien inden for landtransport.

12 pct. stigning i forbruget i forbindelse med produktion

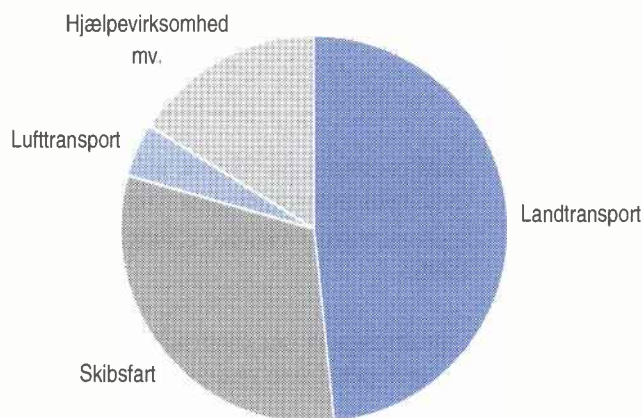
Samlet har landtransport haft en stigning i forbruget på 12 pct. fra 1992 til 1996 opgjort i faste priser, men denne stigning dækker over store udsving inden for de forskellige sektorer under landtransport. Bus- og S-togsdrift mv. har fra 1992 til 1996 haft en stigning i forbruget på 44 pct., mens taxi- og turistvognmænd har haft et fald i forbruget på 33 pct. i samme periode.

Landtransportens forbrug varierer meget

Stigningen i landtransportens samlede forbrug har ikke været jævnt fordelt over perioden. Der var i 1993 et fald i forbruget sammenlignet med året før, dette fald blev ophævet af en tilsvarende stigning fra 1993 til 1994. Fra 1995 til 1996 har der igen været et fald på 33 pct.

Landtransport bidrager med 50 pct. af bruttooverskuddet

Med et bruttooverskud på 11 mia. kr. bidrager landtransport med ca. 50 pct. af transportsektorens samlede bruttooverskud af produktion i 1996. Det er aktiviteter inden for jernbane og vejgodstransport, som bidrager med de største andele på hhv. 4 mia. kr. og 5 mia. kr.

Figur 9.1.6.**Bruttooverskuddet i transportsektoren. 1996****Bidrager med 50 pct. til aflønning af ansatte**

Landtransport bidrog med ca. 50 pct. af transportsektorens samlede aflønning af ansatte i 1996 opgjort i løbende priser, svarende til 15 mia. kr., hvilket er i overensstemmelse med, at landtransport også i 1996 havde den største del af beskæftigelsen inden for transportsektoren. Den største del af aflønning af ansatte inden for landtransport stammer fra vejgodstransport med 7 mia. kr., svarende til 47 pct. af den samlede aflønning af ansatte inden for landtransport og 23 pct. af den samlede aflønning inden for transportsektoren.

Skibsfart**30 pct. stigning i bruttoværditilvæksten**

Skibsfart havde i 1996 en bruttoværditilvækst på 11,4 mia. kr., hvilket er ca. 30 pct. mere end i 1992. Skibsfart udgjorde i perioden ca. 20 pct. af bruttoværditilvæksten i løbende priser i transportsektoren.

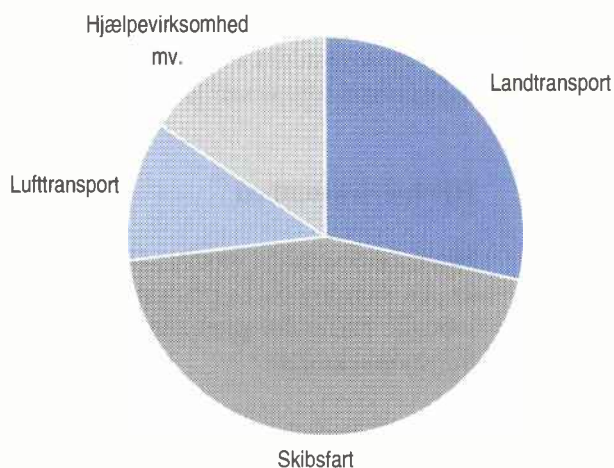
Skibsfarts bruttoværditilvækst i faste priser var i 1996 på 12 mia. kr., hvilket er 57 pct. højere end i 1992 og mere end dobbelt så stort som i 1993. Skibsfart bidrager med mellem 27 pct. og 31 pct. af transportsektorens bruttoværditilvækst i faste priser.

Skibsfart har oplevet en stigning i produktionsværdien i faste priser på 46 pct. fra 1992 til 1996, og havde i 1996 således en produktionsværdi på 45 mia. kr.

Stigning på 49 pct. i forbruget

Skibsfart havde i 1992 til 1996 en stigning i forbruget på 48 pct. Den største stigning fandt sted mellem 1992 og 1993, hvor forbruget steg med 17 pct. Mellem 1994 og 1995 var forbruget derimod stort set uændret. Skibsfart er den delsektor under transport, som i 1998 havde den største andel af transportsektorens samlede forbrug, med en andel på 44 pct.

Figur 9.1.7.

Forbrug i produktionen i transportsektoren. 1996

Bruttooverskuddet i skibsfart var i 1996 på 7 mia. kr., svarende til 31 pct. af transportsektorens samlede bruttooverskud. 4,6 mia. kr. går til aflønning af ansatte, hvilket betyder, at skibsfart bidrager med 15 pct. af transportsektorens aflønning af ansatte.

Lufttransport

Luftfart havde i 1996 en bruttoværditilvækst i løbende priser på 4,3 mia. kr., hvilket er 6 pct. højere end i 1992.

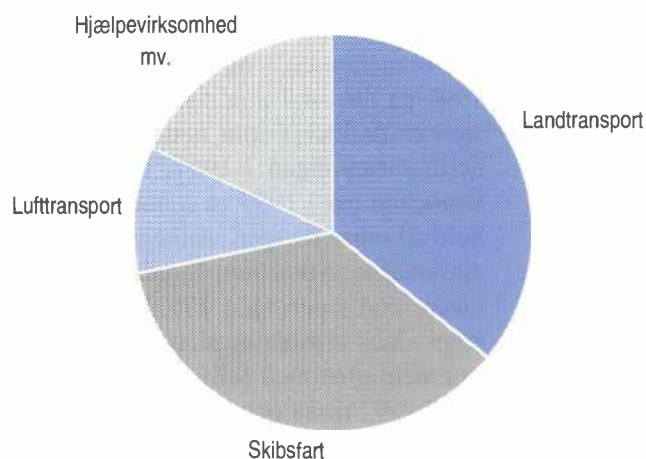
**Den laveste
bruttoværditilvækst
findes i luftfart**

Lufttransportens bruttoværditilvækst i faste priser var i 1996 på 4,4 mia. kr., og er den del af transportsektoren, som i perioden 1992 til 1996 har haft den laveste bruttoværditilvækst. Modsat de øvrige sektorer i transportsektoren har lufttransport oplevet et fald i bruttoværditilvæksten opgjort i faste priser. Faldet har været på 8 pct. sammenlignet med 1992.

**Laveste
produktionsværdi**

Lufttransport er den sektor, som bidrager med den mindste andel til transportsektorens produktionsværdi med 13 mia. kr. i 1996 i 1995-priser.

Figur 9.1.8.

Produktionsværdien i transportsektoren. 1996

Fra 1992 til 1996 har lufttransport oplevet en stigning i forbruget på 35 pct., hvor den største stigning fandt sted i begyndelsen af perioden, med 17 pct. fra 1992 til

1993 og mindst i slutningen af perioden. I 1996 var forbrug i produktionen i faste priser på 9 mia. kr.

Bruttooverskuddet i lufttransport var i 1996 på 0,9 mia. kr. og udgjorde 4 pct. af transportsektorens samlede bruttooverskud.

Hjælpevirksomhed

Hjælpevirksomheder har et bruttooverskud på 11 mia. kr.

Hjælpevirksomhed havde i 1996 en bruttoværditilvækst i løbende priser på 11 mia. kr., en stigning på 18 pct. sammenlignet med 1992. Bruttoværditilvæksten opgjort i løbende priser for hjælpevirksomhed udgør ca. 23 pct. af bruttoværditilvæksten i transportsektoren.

Hjælpevirksomhed har fra 1992 til 1996 oplevet en stigning i bruttoværditilvæksten i faste priser på 15 pct. og var således i 1996 på 11 mia. kr.

Fra 1992 til 1996 oplevede hjælpevirksomhed en stigning i produktionsværdien på 16 pct. opgjort i faste priser og var i 1996 på 23 mia. kr. Hjælpevirksomhed bidrog således i 1996 med 18 pct. af produktionsværdien i transportsektoren.

Inden for hjælpevirksomhed er forbruget fra 1992 til 1996 steget 28 pct. og var i 1996 på 12 mia. kr. opgjort i faste priser. Stigningen i forbruget har været størst efter 1994.

Bruttooverskuddet var i hjælpevirksomhed i 1996 på 4 mia. kr., 7 mia. kr. gik til aflønning af ansatte, svarende til 25 pct. af transportsektorens aflønning af ansatte.

9.1.2. Udviklingen i transportsektoren ud fra regnskabsvariable

Regnskabsstatistikken for byerhverv omfatter ikke brancherne jernbane, busdrift og lufttransport. Følgende brancher er inkluderet:

- Taxi- og turistvognmænd
- Vejgodstransport og rørtransport
- Skibsfart
- Hjælpevirksomhed mv.

Taxi- og turistvognmænd

For branchen taxi- og turistvognmænd var nettoomsætningen og værditilvæksten i 1997 på hhv. 4,7 mia. kr. og 4 mia. kr. ifølge regnskabsstatistikken. Værditilvæksten er defineret som nettoomsætningen minus vareforbrug og udgør 84 pct. af nettoomsætningen i 1997. Dette nøgletal har været stabilt i perioden fra 1992. Branchen har i 1997 et gennemsnitligt primært driftsresultat på knap 18 pct. i forhold til omsætningen. Anlægsaktiverne udgjorde i 1997 ca. 80 pct. af den samlede aktivmasse. Afkastningsgraden var i 1997 faldet til 30 pct., og er dermed betydelig lavere end i perioden 1992 til 1995, hvor der var et gennemsnit på godt 36 pct. Kapitalens omsætningshastighed var i 1997 på 1,7 pct., hvilket er et mindre fald sammenlignet med tidligere i perioden. Løn i pct. af omsætningen er steget fra 36 pct. i 1992 til 38 pct. i 1997.

Det bør bemærkes, at i enkeltmandsfirmaer er ejerens aflønning indeholdt i driftsresultatet. Da branchen har et stort antal enkeltmandsfirmaer påvirkes driftsresultatet og afkastningsgraden positivt i forhold til øvrige brancher.

Vejgodstransport og rørtransport

Branchegruppen vejgodstransport og rørtransport har i 1997 haft en nettoomsætning og værditilvækst på hhv. 26 mia. kr. og 19 mia. kr. ifølge regnskabsstatistikken. Værditilvæksten i procent af omsætningen var i 1997 ca. 72 pct., hvilket er et fald sammenlignet med tidligere i perioden. Det primære driftsresultat i forhold til omsætningen var i 1997 på 9 pct. Det er noget lavere end tidligere år. Anlægsaktiviteterne udgjorde i 1997 to tredjedele af den samlede aktivmasse. Branchens nøgletal viser en afkastningsgrad i 1997 på 15 pct., hvilket er et fald sammenlignet med perioden fra 1992. Løn i procent af nettoomsætningen har kun vist mindre udsving gennem perioden 1992 til 1997 og var således både i 1992 og 1997 på 27,6 pct. Løn i pct. af nettoomsætning har i perioden svinget mellem 26,1 og 27,6 pct., højest i 1993 og lavest i 1994.

Samme forhold som for taxi- og turistvognmænd gør sig gældende. Branchens resultat påvirkes af mange enkeltmandsvirksomheder.

Skibsfart

Regnskabsoplysninger for skibsfart viser en nettoomsætning og værditilvækst i 1997 på hhv. 43 mia. kr. og 31 mia. kr. Omsætningen er steget kraftigt siden 1992. Værditilvæksten i procent af omsætningen var i 1997 ca. 71. pct., og viser en faldende tendens. Branchen har i 1997 opnået et primært driftsresultat på 3,4 pct. i forhold til omsætningen, hvilket svarer til gennemsnittet for perioden 1992 til 1997. Anlægsaktiviteterne udgør i 1997 ca. to tredjedele af den samlede aktivmasse. Branchens nøgletal viser i 1997 en lav afkastningsgrad på ca. 5 pct., og kapitalens omsætningshastighed har i hele perioden fra 1992 til 1997 været ca. 1,0.

Hjælpevirksomhed mv.

For branchegruppen hjælpevirksomhed mv. er nettoomsætningen og værditilvæksten i 1997 hhv. 38 mia. kr. og 16 mia. kr. ifølge regnskabsstatistikken. Værditilvæksten i procent af omsætningen har i 1997 været ca. 43 pct., hvilket er et fald sammenlignet med perioden 1992 til 1996. I 1997 har hjælpevirksomheder opnået et primært driftsresultat på 4,5 pct. i forhold til omsætningen. Anlægsaktiviteterne udgjorde i 1997 knap 65 pct. af den samlede aktivmasse, hvilket er en stigning i forhold til perioden 1992 til 1996. Afkastningsgraden var i 1997 ca. 10 pct. og kapitalens omsætningshastighed har i perioden fra 1992 til 1997 været konstant på ca. 1,5. Løn i pct. af nettoomsætning har været faldende i perioden fra 1992 til 1997 fra 18 pct. i 1992 til 15 pct. i 1997.

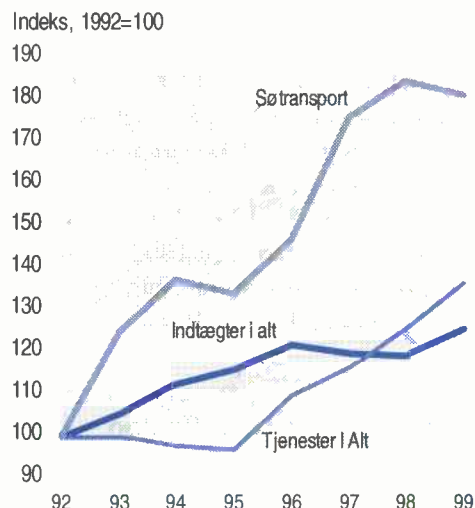
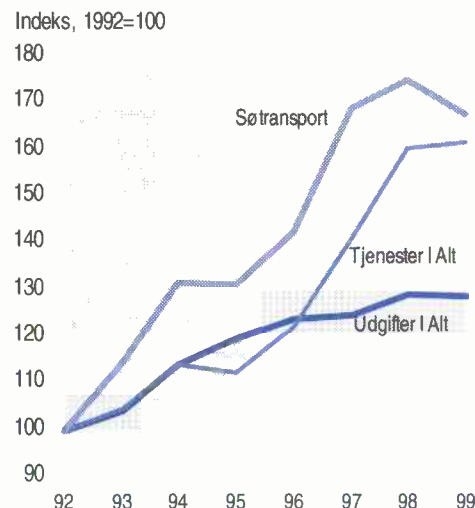
9.1.3. Valutaindtægter og-udgifter vedr. søtransport

De samlede indtægter i forbindelse med søtransport lå i 1999 på ca. 48 mia. kr. Udgifterne, som også omfatter godstransport til Danmark på udenlandske skibe, beløb sig til ca. 45 mia. kr. Indtægterne fra søtransport udgør 21 pct. af samtlige indtægter, mens udgifterne kun udgør 9 pct. af samtlige udgifter. Både indtægterne og udgifterne fra søtransport udgør omkring 43 pct. af de samlede indtægter og udgifter fra tjenester.

Nettoindtjeningen fra søtransport beløb sig til ca. 3 mia. kr., hvilket udgør 6 pct. af søtransportens samlede indtægter. Nettoindtjeningen totalt og for tjenester samlet udgør til sammenligning henholdsvis 3 pct. og 4 pct. af de totale indtægter og af indtægterne for tjenester samlet.

Indtægterne fra søtransport er fra 1992 til 1999 steget 81 pct., mens udgifterne kun er steget 67 pct. For de totale indtægter og udgifter, samt indtægter og udgifter fra tjenester forholder det sig omvendt. De totale indtægter er steget 25 pct. i perioden, mens udgifterne er steget lidt mere, nemlig 29 pct. Indtægterne fra tjenester er steget 36 pct. og udgifterne hele 61 pct.

Figur 9.1.9.

Indtægter på betalingsbalancen**Udgifter på betalingsbalancen****9.2. Virksomhedsstruktur**

**Ca. 13.500
arbejdssteder inden for
transportsektoren**

Ultimo november 1998 var der i hele økonomien ca. 287.000 arbejdssteder, som beskæftigede knap 3 mio. personer. 187.000 arbejdssteder var placeret inden for servicesektoren og 13.500 inden for transportsektoren. Disse arbejdssteder beskæftigede henholdsvis 2,2 mio. og 137.600 personer. Både antallet af arbejdssteder og beskæftigede inden for transportsektoren udgjorde ca. 5 pct. af hele økonomien og ca. 7 pct. af servicesektoren.

**Landtransport udgør
77 pct. af
arbejdsstederne**

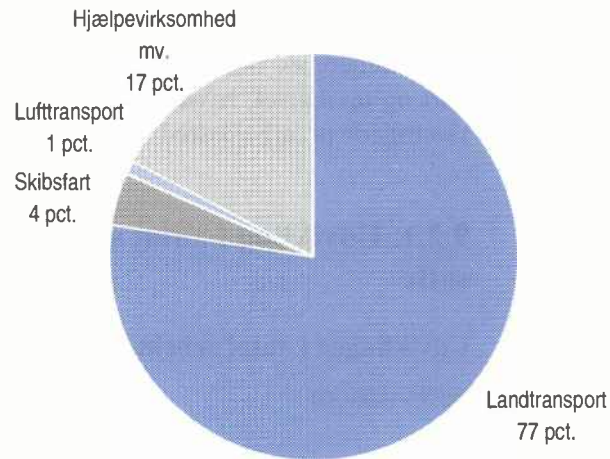
Inden for branchegrupperne er landtransport dominerende med 10.400 arbejdssteder, hvilket udgjorde hele 77 pct. af det samlede antal arbejdssteder inden for transportsektoren i 1998. Hjelpevirksomhed mv. udgjorde 17 pct., mens de øvrige branchegrupper skibsfart og lufttransport repræsenterede under 5 pct. af det samlede antal arbejdssteder, jf. figur 9.2.1.

**107.800 fuldtidsansatte
i transportsektoren**

I 1998 var antallet af fuldtidsansatte personer (den samlede arbejdsmængde omregnet til fuldtidsansatte) inden for den samlede transportsektor ca. 107.800, hvilket ligesom antal arbejdssteder og beskæftigede udgjorde 5 pct. af hele økonomien og 7 pct. af servicesektoren. I forhold til antal beskæftigede (57 pct.) stod landtransport for en relativ lav andel af de fuldtidsansatte (53 pct.), hvilket tyder på, at branchegruppen har en høj andel af deltidsbeskæftigede og selvstændige. Dette gælder især brancherne taxikørsel og vejgodstransport.

Figur 9.2.1.

Transportsektorens arbejdssteder efter branchegruppe. 1998



Mange arbejdssteder inden for vejgodstransport

Inden for de enkelte brancher har vejgodstransport og taxikørsel det største antal arbejdssteder med henholdsvis knap 7.000 og 2.200 arbejdssteder. Vejgodstransport udgjorde dermed hele 52 pct. af transportsektorens samlede antal arbejdssteder. Andelen af antal arbejdssteder inden for de enkelte brancher i transportsektoren har været stort set uændret i alle årene fra 1992 til 1998.

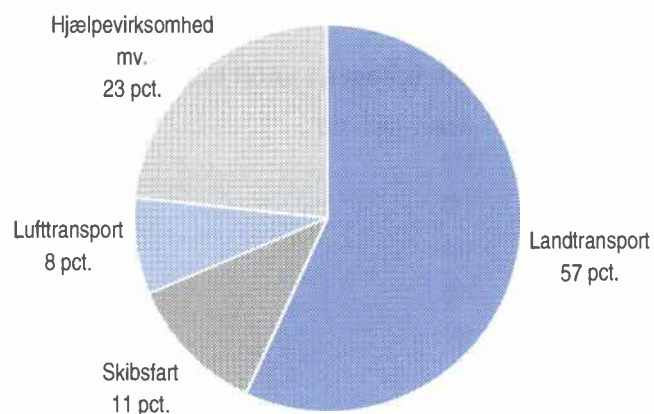
Landtransport udgør 57 pct. af beskæftigelsen

Med hensyn til fordeling af antal beskæftigede på branchegrupper ser fordelingen noget anderledes ud. Landtransport står også her for den største del af beskæftigelsen med 57 pct. Dette er dog en forholdsvis lille andel i forhold til branchegruppens store andel af arbejdssteder (77 pct.). Til gengæld står skibsfart (11 pct.), lufttransport (8 pct.) og hjælpevirksomhed mv. (23 pct.) for relativt store andele af beskæftigelsen sammenlignet med branchegruppernes andele af antallet af arbejdssteder, jf. figur 9.2.2.

Vejgodstransport, som står for over halvdelen af arbejdsstederne i transportsektoren, står kun for 28 pct. af beskæftigelsen.

Figur 9.2.2.

Transportsektorens beskæftigelse ultimo november 1998 efter branchegruppe



Små arbejdssteder inden for landtransport - store inden for lufttransport

Disse forskelle afspejler sig ligeledes i det gennemsnitlige antal beskæftigede pr. arbejdssted. Landtransport og hjælpevirksomhed mv. har relativt små arbejdssteder med gennemsnitligt 8 og 14 personer pr. arbejdssted. Skibsfart og specielt lufttransport har derimod relativt store arbejdssteder med henholdsvis 27 og 89 perso-

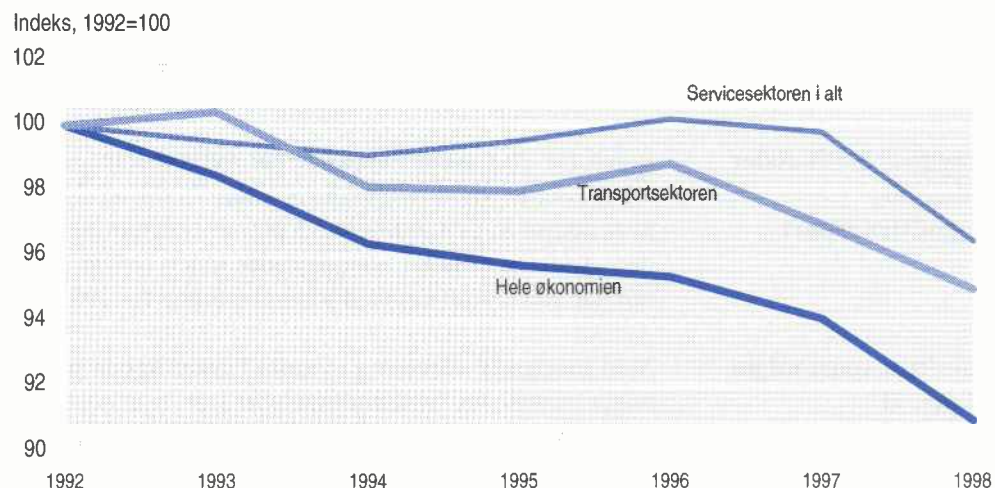
ner pr. arbejdssted. I gennemsnit beskæftigede transportsektoren 10 personer pr. arbejdssted i 1998.

De dominerende brancher med hensyn til antal arbejdssteder, nemlig vejgodstransport og taxikørsel, havde de gennemsnitligt mindste arbejdssteder med kun 5 beskæftigede pr. arbejdssted.

9.2.1. Udvikling i antal arbejdssteder, beskæftigede og fuldtidsansatte

Figur 9.2.3.

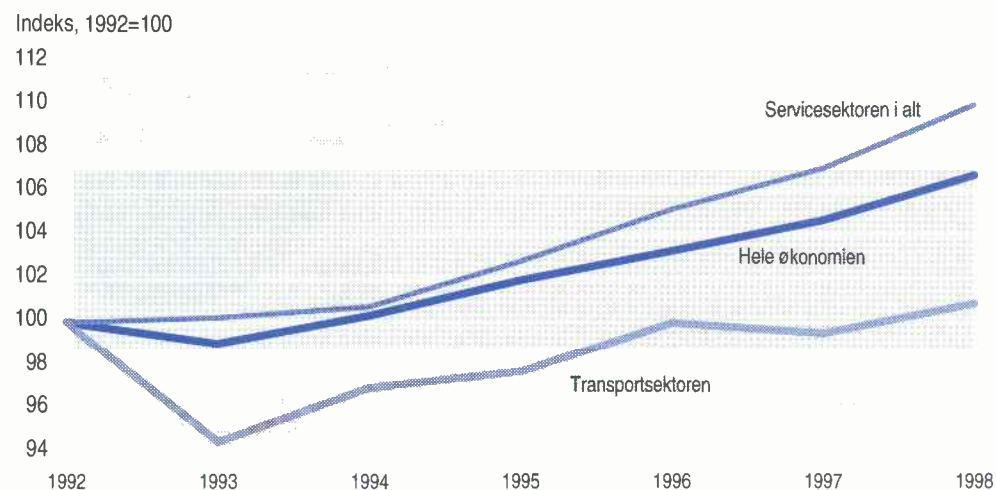
Udviklingen i antal arbejdssteder 1992-1998



I perioden 1992 til 1998 er antallet af arbejdssteder for hele økonomien faldet med 9 pct. Faldet har været jævnt over hele perioden. Antallet af beskæftigede er derimod steget med 7 pct. i perioden. Servicesektoren viser et stort set uændret antal arbejdssteder frem til 1997, men antallet er i 1998 faldet med 4 pct. Beskæftigelsen viser derimod en relativ stor stigning på 10 pct. fra 1992 til 1998. Antallet af arbejdssteder inden for transportsektoren har været svingende i perioden 1992 til 1998, men er fra 1992 til 1998 faldet med 5 pct. Antal beskæftigede har inden for transportsektoren været faldende fra 1992 til 1993, men er derefter steget til lidt over niveauet for 1992, jf. figur 9.2.3. og 9.2.4.

Figur 9.2.4.

Udviklingen i antal beskæftigede 1992-1998



Landtransport

Stigning i taxikørsel, fald i turistvognmænd mht. arbejdssteder

Antallet af arbejdssteder inden for landtransport er faldet med 5 pct. i perioden fra 1992 til 1998. Dette dækker dog over betydelige forskelle i de enkelte brancher, hvor bus- og S-togstrafik mv., rutefart og taxikørsel er steget med henholdsvis 6 pct., og 17 pct., mens antal arbejdssteder inden for turistvognmænd og vejgodstransport er faldet med 20 pct. og 11 pct. Beskæftigelsen inden for bus- og S-togstrafik mv., rutefart (15 pct.) og taxikørsel (26 pct.) er ligeledes steget, og noget mere end antallet af arbejdssteder. På trods af, at antallet af arbejdssteder er faldet inden for turistvognmænd og vejgodstransport, er beskæftigelsen inden for disse to brancher steget med ca. 5 pct. fra 1992 til 1998.

Skibsfart

Fald i beskæftigelsen inden for skibsfart

Antallet af arbejdssteder inden for skibsfart har været svingende i perioden, men ligger i 1998 stort set på niveauet for 1992. Beskæftigelsen viser derimod et markant fald gennem hele perioden og er fra 1992 til 1998 faldet med i alt 21 pct.

Lufttransport

Fald i lufttransportens antal arbejdssteder

Lufttransport er den sektor, der har oplevet det største fald i antallet af arbejdssteder på hele 27 pct. Beskæftigelsen er derimod efter et fald i starten af perioden steget med 3 pct. fra 1992 til 1998.

Hjælpevirksomhed

Stor stigning i lufthavnes beskæftigelse

Inden for hjælpevirksomhed er antallet af arbejdssteder steget inden for brancherne godsbehandling og oplagring (6 pct.), anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart (8 pct.), lufthavne (15 pct.) og rejse- og turistbureauer (12 pct.), mens antallet er stort set uændret fra 1992 til 1998 inden for anden transportformidling. Beskæftigelsen er steget inden for alle de nævnte brancher og markant mere end antallet af arbejdssteder inden for brancherne godsbehandling og oplagring (23 pct.), lufthavne (37 pct.), rejse- og turistbureauer (27 pct.) og anden transportformidling (16 pct.). Beskæftigelsen inden for anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart er med en stigning på 2 pct. derimod steget mindre end antallet af arbejdssteder.

Uændret antal fuldtidsansatte i transportsektoren

Antal fuldtidsansatte (den samlede arbejdsmængde omregnet til fuldtidsansatte) inden for transportsektoren i 1998 er som for beskæftigelsen på samme niveau som i 1992, mens fuldtidsansatte i hele økonomien og servicesektoren er steget med ca. 11 pct. i den tilsvarende periode. Antal fuldtidsansatte er specielt inden for taxikørsel (43 pct. mod 26 pct.), men også inden for turistvognmænd (12 pct. mod 5 pct.) og vejgodstransport (12 pct. mod 6 pct.) steget betydeligt mere end beskæftigelsen. Dette kunne tyde på, at andelen af deltidsansatte og/eller selvstændige er faldet inden for disse brancher. Godsbehandling og oplagring (15 pct. mod 23 pct.) og anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart (-5 pct. mod 2 pct.) har derimod haft mindre stigninger i antal fuldtidsansatte end i antal beskæftigede.

9.2.2. Arbejdssteder og beskæftigelse efter størrelsesgruppe

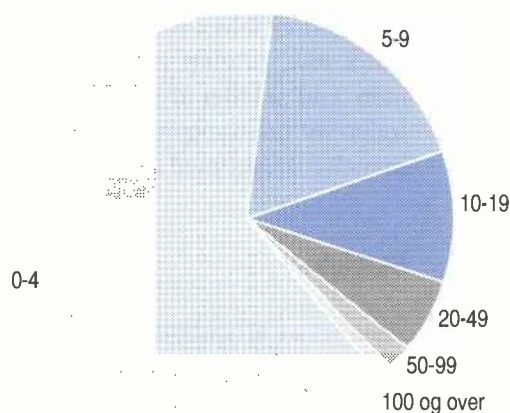
63 pct. af arbejdsstederne har under 5 beskæftigede

Transportsektoren var i 1998 generelt domineret af små virksomheder med under 5 beskæftigede (63 pct.) svarende til hele økonomien (67 pct.) og servicesektoren (62 pct.). Arbejdsstederne med 10 eller flere beskæftigede udgør 19 pct. i både

transportsektoren og hele økonomien og en lidt større andel i servicesektoren med 22 pct., jf. figur 9.2.5.

Figur 9.2.5.

Arbejdssteder i transportsektoren efter størrelsesgrupper. 1998

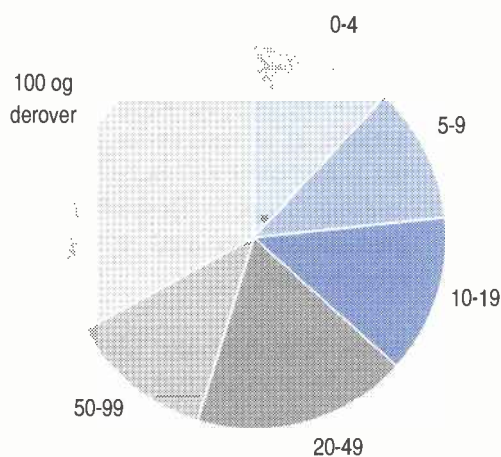


76 pct. af beskæftigelsen ligger i arbejdssteder med 10 eller flere beskæftigede

De store arbejdssteder er derimod som tidligere dominerende med hensyn til beskæftigelsen, jf. figur 9.2.6. 76 pct. af beskæftigelsen i transportsektoren ligger i arbejdssteder med 10 eller flere beskæftigede. Den tilsvarende andel for både hele økonomien og servicesektoren ligger omkring 74 pct. Både for transportsektoren, hele økonomien og servicesektoren gælder, at omkring en tredjedel af de beskæftigede arbejder på arbejdssteder med 100 beskæftigede og derover.

Figur 9.2.6.

Beskæftigede ultimo november 1998 i transportsektoren efter størrelsesgrupper



Arbejdsstederne og beskæftigelsen fordelt på størrelsesgrupper inden for transportsektoren generelt afviger således ikke væsentligt fra hele økonomien og servicesektoren. Inden for de enkelte sektorer og brancher er der dog store forskelle.

Landtransport

Arbejdsstederne fordelt på størrelsesgrupper ligger inden for landtransport tæt op ad fordelingen inden for transportsektoren generelt. Landtransportsektorens enkelte brancher afviger dog fra den generelle fordeling.

Taxikørsel er domineret af de små arbejdssteder - også med hensyn til beskæftigelse

Brancherne taxikørsel (69 pct.) og vejgodstransport (72 pct.) har en høj andel af små arbejdssteder med under 5 beskæftigede. For taxikørsels vedkommende ligger næsten 60 pct. af beskæftigelsen derudover i de mindre arbejdssteder med under 10 beskæftigede. For transportsektoren samlet er andelen kun 23 pct. Jernbaner og bus- og S-togstrafik er præget af store arbejdssteder, hvor knap halvdelen af arbejdsstederne har 10 eller flere beskæftigede. Henholdsvis 10 pct. og 6 pct. af disse branchers arbejdssteder har endvidere 100 beskæftigede eller derover mod kun 1 pct. af arbejdsstederne i transportsektoren generelt. Omkring 55 pct. af disse branchers beskæftigelse ligger endvidere i arbejdssteder med 100 beskæftigede eller derover. For transportsektoren generelt er den tilsvarende andel kun 33 pct.

Skibsfart

Store arbejdssteder inden for skibsfart, ...

Skibsfart er ligeledes præget af store arbejdssteder med mange beskæftigede. 31 pct. af arbejdsstederne har 10 eller flere beskæftigede og 62 pct. af de beskæftigede arbejder på arbejdssteder med 100 beskæftigede eller derover. Især i færge- og passagerfart er der en høj andel af arbejdssteder med 100 beskæftigede og derover, nemlig 13 pct. Disse arbejdssteder har tæt på 70 pct. af den samlede beskæftigelse inden for denne branche.

Lufttransport

... lufttransport ...

Lufttransport er som skibsfart karakteriseret ved meget store arbejdssteder. De 8 pct. af arbejdsstederne, som beskæftigede 100 personer og derover stod således for hele 88 pct. af beskæftigelsen i denne sektor.

Hjælpevirksomhed mv.

... og lufthavne

Inden for hjælpevirksomhed er billedet af arbejdsstedernes størrelser meget varieret mellem de enkelte brancher. Lufthavne ligger således på niveau med lufttransport. 13 pct. af arbejdsstederne beskæftiger 100 personer og derover og disse arbejdssteder står for 89 pct. af den samlede beskæftigelse inden for lufthavne. Inden for anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart har den største del af arbejdsstederne (67 pct.) derimod under 5 beskæftigede, og 38 pct. af de beskæftigede er beskæftiget på arbejdssteder med under 10 ansatte. For transportsektoren samlet er andelen 23 pct.

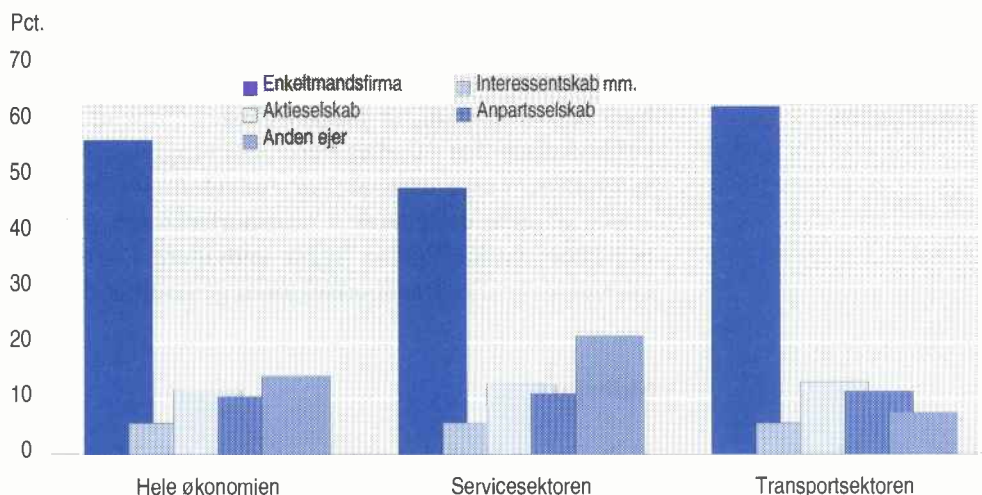
9.2.3. Arbejdssteder og beskæftigelse efter ejerform

Mange arbejdssteder er enkeltmandsfirmaer, men har lille andel af beskæftigelsen

Transportsektorens ejerstruktur afviger noget fra hele økonomien og specielt fra servicesektoren. Enkeltmandsfirmaerne er i højere grad dominerende inden for transportsektoren med en andel på 62 pct. af arbejdsstederne i 1998 end i hele økonomien (56 pct.) og i servicesektoren (48 pct.), jf. figur 9.2.7. Enkeltmandsvirksomhederne er dog generelt små virksomheder og står kun for 23 pct. af beskæftigelsen i transportsektoren. Andelen for hele økonomien og servicesektoren ligger på henholdsvis 15 pct. og 12 pct., jf. figur 9.2.8.

Figur 9.2.7.

Transportsektorens arbejdssteder på ejerformer. 1998



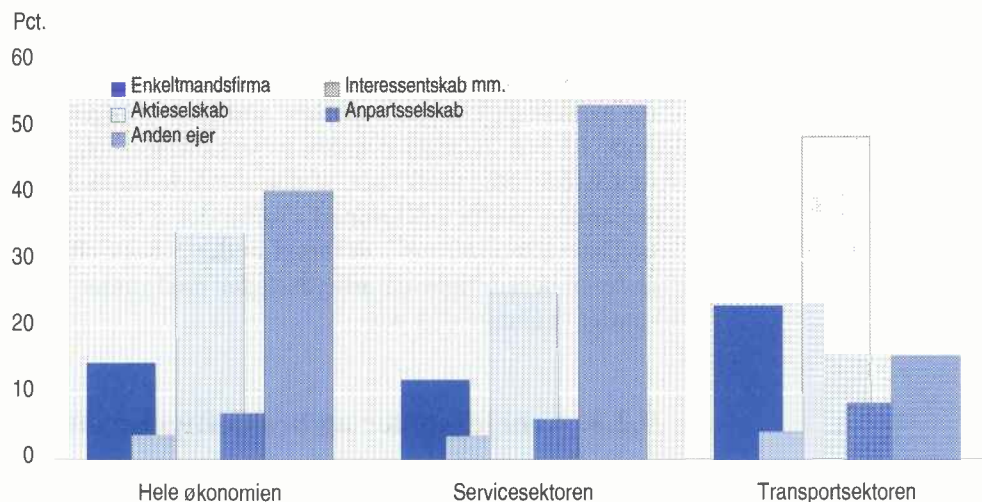
Aktieselskaberne har størst andel af beskæftigelsen

I transportsektoren har aktieselskaberne størst betydning med hensyn til beskæftigelsen (49 pct.) og større betydning end i hele økonomien (34 pct.) og servicesektoren (25 pct.). I hele økonomien og servicesektoren er det anden ejerform, som bl.a. omfatter stat, amter, kommuner og andelsselskaber, som dominerer med hensyn til beskæftigelsen med henholdsvis 40 pct. og 53 pct. af beskæftigelsen mod kun 16 pct. i transportsektoren, jf. figur 9.2.8.

Også med hensyn til antal arbejdssteder ligger anden ejerform generelt betydelig lavere i transportsektoren (7 pct.) end i hele økonomien (14 pct.) og servicesektoren (21 pct.).

Figur 9.2.8.

Transportsektorens beskæftigelse ultimo november 1998 efter ejerformer



Bl.a. taxikørsel er domineret af enkeltmandsfirmaer ...

... jernbaner af anden ejerform

Landtransport

Den høje andel af enkeltmandsfirmaer skyldes især brancherne taxikørsel (98 pct.), vejgodstransport (75 pct.) og turistvognmænd (67 pct.). I disse brancher ligger en stor del af beskæftigelsen ligeledes i enkeltmandsfirmaerne med henholdsvis 97 pct., 42 pct. og 49 pct. Jernbaner er derimod i høj grad præget af anden ejerform, hvor 84 pct. af arbejdsstederne og 93 pct. af beskæftigelsen ligger inden for denne ejerform, mens 44 pct. af arbejdsstederne og 61 pct. af beskæftigelsen inden for bus- og S-togstrafik er aktieselskaber.

Skibsfart

Aktieselskaberne har flest beskæftigede inden for skibsfart...

Skibsfart er domineret af interessentskaber, kommanditselskaber og aktieselskaber med henholdsvis 37 pct. og 34 pct. af arbejdsstederne. Med hensyn til beskæftigelsen er aktieselskaberne derimod dominerende, idet de beskæftiger hele 79 pct. af den samlede beskæftigelse.

Lufttransport

...og inden for lufttransport

Inden for lufttransport har tæt på 50 pct. af arbejdsstederne en anden ejerform, mens 32 pct. drives som aktieselskaber. Med hensyn til beskæftigelsen er anden ejerform dog uden betydning og står kun for 7 pct. af den samlede beskæftigelse. Derimod beskæftiger aktieselskaberne suverænt den største andel af de beskæftigede med en andel på 93 pct.

Hjælpevirksomhed mv.

Inden for hjælpevirksomhed er anden ejerform af stor betydning inden for brancherne anden hjælpevirksomhed i forbindelse med landtransport (39 pct.), anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart (73 pct.), lufthavne (66 pct.) og rejse- og turistbureauer (35 pct.). Inden for godsbehandling og oplagring (54 pct.) og anden transportformidling (48 pct.) er aktieselskaber den mest hyppige ejerform. I stort set alle brancher er den største del af beskæftigelsen beskæftiget i aktieselskaber. Dette gælder dog ikke anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart, hvor anden ejerform står for 85 pct. af beskæftigelsen.

9.2.4. Arbejdssteder og beskæftigelse på amter

Flest arbejdssteder i Københavns amt og færrest på Bornholm i transportsektoren

Inden for transportsektoren lå 12 pct. af arbejdsstederne i Københavns amt, men disse beskæftigede 19 pct. af transportsektorens totale beskæftigelse i 1998. Endvidere lå 9 pct. af arbejdsstederne og 15 pct. af beskæftigelsen i Københavns og Frederiksberg kommuner samt 10 pct. af både arbejdsstederne og beskæftigelsen i Århus amt. Nordjyllands amt står ligeledes for en relativ stor andel af arbejdsstederne, nemlig 9 pct. Disse arbejdssteder er karakteriseret ved at være mindre arbejdssteder, idet amtet kun står for 7 pct. af beskæftigelsen. Mindst andel af arbejdsstederne og de beskæftigede inden for transportsektoren havde Bornholms amt med ca. 1 pct. af arbejdsstederne og beskæftigelsen.

Til sammenligning lå i hele økonomien 9 pct. af arbejdsstederne og 13 pct. af beskæftigelsen i Københavns amt. 11 pct. af arbejdsstederne og 13 pct. af beskæftigelsen lå i Københavns og Frederiksberg kommuner, mens andelen for Århus amt er henholdsvis 11 pct. og 12 pct. Arbejdsstederne og de beskæftigede inden for servicesektoren er i højere grad koncentreret i hovedstadsområdet. I Københavns amt lå 12 pct. af arbejdsstederne og 14 pct. af beskæftigelsen i servicesektoren i Københavns amt. I Københavns og Frederiksberg kommuner ligger de tilsvarende andele på henholdsvis 13 pct. og 16 pct.

9.2.5. Nye virksomheder

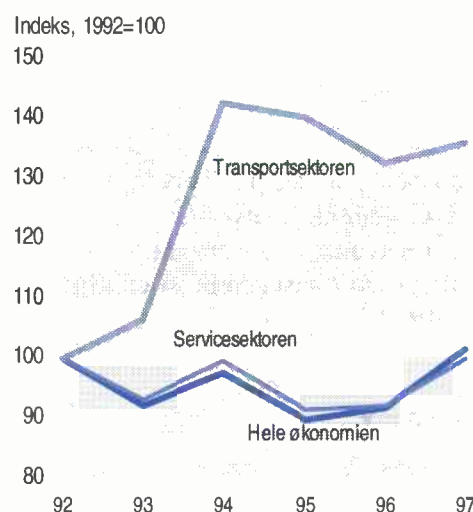
611 nye virksomheder i transportsektoren

I løbet af 1997 var der i alt startet 611 nye virksomheder inden for transportsektoren, som tilsammen havde 211 personer ansat. Det skal bemærkes, at statistikken ikke dækker persontransport, herunder taxikørsel. I hele økonomien var der startet

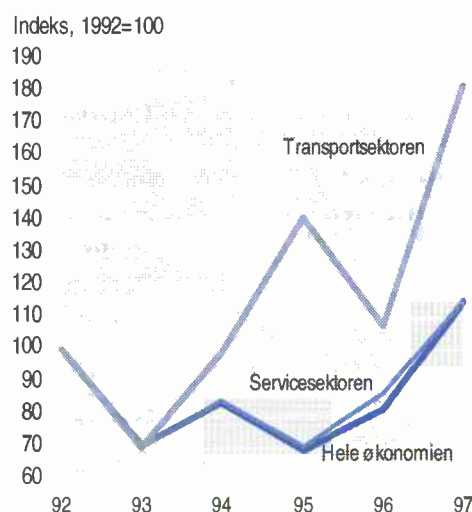
16.163 nye virksomheder og i servicesektoren lå antallet af nye virksomheder på 13.252. De nye virksomheder i hele økonomien og i servicesektoren havde henholdsvis 6.694 og 4.778 personer ansat ultimo november 1997.

Figur 9.2.9.

Nye virksomheder



Ansatte i nye virksomheder



Stor stigning i nye virksomheder i transportsektoren

Antallet af nye virksomheder i hele økonomien har i perioden 1992 til 1997 været svingende, men ligger i 1997 2 pct. højere end udgangspunktet i 1992. Inden for servicesektoren har antallet af nye virksomheder ligeledes været svingende, men ligger i 1997 på niveauet for 1992. Transportsektoren adskiller sig herfra ved, at antallet af nye virksomheder fra 1992 til 1997 er steget med 36 pct. Antal ansatte i de nye virksomheder er fra 1992 til 1997 steget med 15 pct. og 16 pct. i henholdsvis hele økonomien og servicesektoren og hele 82 pct. i transportsektoren. Man skal dog være opmærksom på, at når det drejer sig om nye virksomheder, er der tale om forholdsvis få enheder, hvorved selv mindre ændringer kan medføre store procentuelle forskudninger, jf. figur 9.2.9.

Flest nye virksomheder i vejgodstransport

Langt de fleste nye virksomheder ligger inden for vejgodstransport under landtransport, idet de udgør hele 84 pct. af samtlige nystartede virksomheder inden for transportsektoren. 14 pct. af de nye virksomheder inden for transportsektoren ligger inden for hjælpevirksomhed mv. Under hjælpevirksomhed mv. er det specielt i branchen anden transportformidling herunder kurertjeneste, at de nye virksomheder etablerer sig. De nye virksomheder i denne branche udgør 9 pct. af samtlige nystartede virksomheder inden for transportsektoren.

Flest ansatte i vejgodstransport

Den største del af de ansatte i transportsektorens nye virksomheder er ligeledes ansat inden for vejgodstransport, nemlig 67 pct. Dette er dog en forholdsvis lille andel i forhold til branchens store andel af nye virksomheder. Til gengæld er en tilsvarende større andel af de ansatte i nye virksomheder ansat inden for hjælpevirksomhed mv., herunder 23 pct. i anden transportformidling.

De enkelte sektors andel af transportsektorens nystartede virksomheder og ansatte har været svingende fra 1992 til 1997. Dog har de nye virksomheder og deres ansatte været koncentreret inden for især vejgodstransport under landtransport, men også hjælpevirksomhed mv. i hele perioden.

9.2.6. Konkurser

I statistikken over antal konkurserklæringer fordelt på erhvervsgrupper dækker transportsektoren også post og telekommunikation. Post og telekommunikation

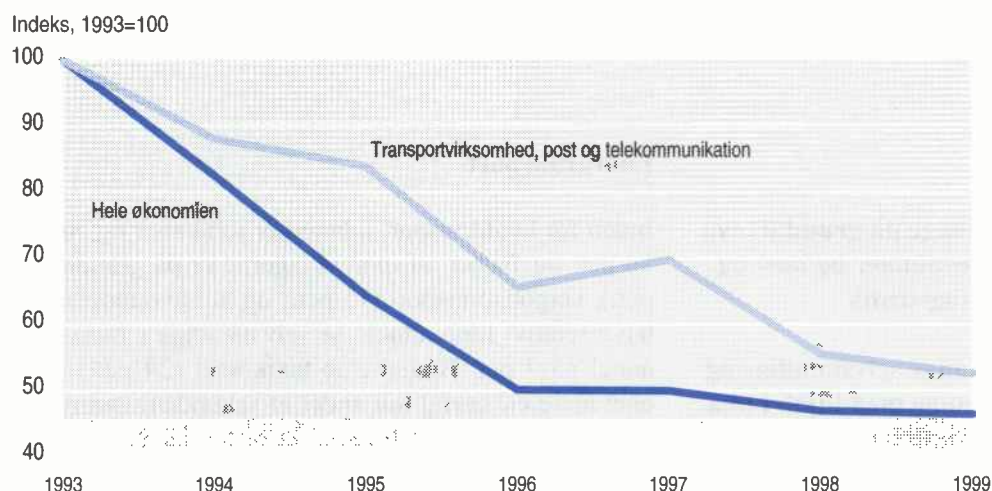
indgår ikke i transportsektoren i de øvrige statistikker, som anvendes i dette kapitel.

Kraftigt fald i antal konkurserklæringer, men mindre fald i transportsektoren

I 1999 blev 89 virksomheder erklæret konkurs i transportsektoren mv. Det tilsvarende tal for hele økonomien og servicesektoren var 1636 og 916. I perioden 1993 til 1999 er antallet af konkurser faldet markant både i hele økonomien, servicesektoren og i transportsektoren mv. Antallet af konkurser er faldet fra henholdsvis 3509, 1993 og 169 konkurserklæringer i 1999. Denne nedgang i konkurserklæringer svarer til et fald på 53 pct. for hele økonomien, 54 pct. for servicesektoren og 47 pct. for transportsektoren mv. Antallet af konkurserklæringer er dermed faldet mindre inden for transportsektoren end for hele økonomien og servicesektoren, jf. figur 9.2.10.

Figur 9.2.10.

Udviklingen i antal konkurserklæringer



9.3. Beskæftigelse

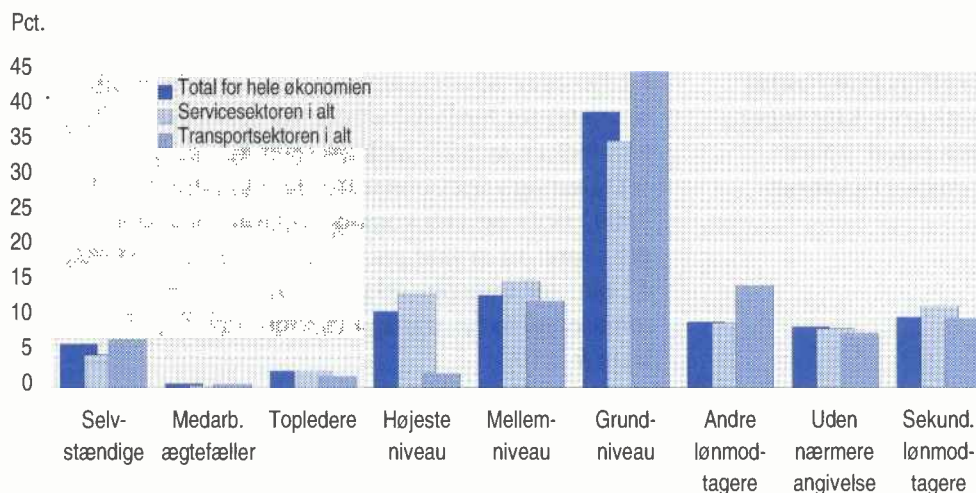
9.3.1. Beskæftigede efter socioøkonomisk status

Få lønmodtagere på højeste niveau

Andelen af lønmodtagere på højeste niveau var i 1998 markant lavere i transportsektoren (2 pct.) end i hele økonomien (11 pct.) og servicesektoren (13 pct.). Omvendt er en større andel i transportsektoren lønmodtagere på grundniveau, nemlig 45 pct. mod 39 pct. for hele økonomien og 35 pct. for servicesektoren, jf. figur 9.3.1.

Figur 9.3.1.

Antal beskæftigede efter socioøkonomisk status ultimo november 1998



Landtransport

Mange på grundniveau i jernbaner og bus- og S-togstrafik

Inden for landtransport udmærker jernbaner og bus- og S-togstrafik sig ved, at hele 76 pct. og 70 pct. af lønmodtagerne er på grundniveau. Brancherne taxikørsel (19 pct.), vejgodstransport (15 pct.) og turistvognmænd (9 pct.) er karakteriseret ved at have relativt høje andele af selvstændige i forhold til transportsektorens samlede andel på 7 pct. Brancherne taxikørsel (24 pct.) og turistvognmænd (20 pct.) har endvidere en særlig høj andel af sekundære lønmodtagere, dvs. lønmodtagere som har denne beskæftigelse som et bijob. Den tilsvarende andel for transportsektoren samlet ligger på kun 10 pct.

Mange selvstændige og mange med bijob i bl.a. taxikørsel

Skibsfart

Mange på mellem-niveau i skibsfart ...

Inden for skibsfart er omkring en tredjedel lønmodtagere på mellemniveau mod kun 12 pct. for transportsektoren. Inden for skibsfart er selvstændige og medhjælpende ægtefæller endvidere uden betydning.

Lufttransport

... og lufttransport ...

Selvstændige og medhjælpende ægtefæller er ligeledes uden betydning inden for lufttransport, ligesom beskæftigede med bijob udgør under 3 pct. af de beskæftigede. Omvendt er hele 23 pct. af de beskæftigede lønmodtagere på mellemniveau.

Hjælpevirksomhed mv.

... og hjælpevirksomhed mv.

Selvstændige og medhjælpende ægtefæller er som for skibsfart og lufttransport stort set uden betydning inden for hjælpevirksomhed mv. Lønmodtagere på mellemniveau udgør derimod med en andel på 21 pct. en relativ stor andel af de beskæftigede. Det er specielt anden transportformidling (33 pct.), lufthavne (20 pct.) og anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart (19 pct.), som har høje andele af lønmodtagere på mellemniveau. Inden for godsbehandling (14 pct.) og hjælpevirksomhed inden for både landtransport (18 pct.) og skibsfart (15 pct.) er der relativt mange lønmodtagere, som kun har bijob inden for disse brancher.

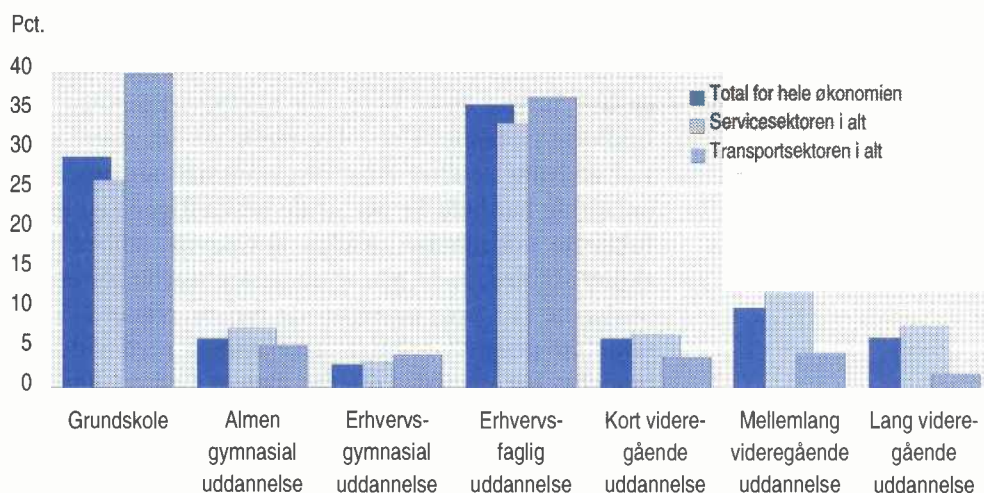
9.3.2. Beskæftigede efter uddannelse

Få med videregående uddannelse inden for transportsektoren ...

Af det totale antal beskæftigede inden for transportsektoren i 1998 havde kun 10 pct. en videregående uddannelse (kort, mellemlang eller lang), sammenlignet med hele 26 pct. for servicesektoren og 22 pct. for hele økonomien. Derimod har 40 pct. i transportsektoren grundskole som højest fuldførte uddannelse mod kun 29 pct. i hele økonomien og 26 pct. i servicesektoren. I både hele økonomien, servicesektoren og transportsektoren har godt en tredjedel en erhvervsfaglig uddannelse, jf. figur 9.3.2.

Figur 9.3.2.

Antal beskæftigede efter højest fuldførte erhvervsuddannelse ultimo nove-ber 1998



Landtransport

... især inden for landtransport

Landtransport er den sektor, som har den laveste andel beskæftigede med videregående uddannelse, kun 4 pct., og tilsvarende den højeste andel med grundskole som højeste fuldførte uddannelse, nemlig 49 pct. Ser man på de enkelte brancher under landtransport er det især vejgodstransport (2 pct.), turistvognmænd (4 pct.) og bus- og S-togstrafik (5 pct.), som har en lav andel af beskæftigede med videregående uddannelser. Omvendt er andelen med grundskole som højest fuldførte uddannelse inden for disse brancher henholdsvis 56 pct., 50 pct. og 47 pct.

Skibsfart

Mange med videregående uddannelse i skibsfart

En relativ stor andel af de beskæftigede inden for skibsfart har derimod en videregående uddannelse, nemlig 36 pct. Inden for rederivirksomhed, fragtfart er andelen med videregående uddannelse hele 41 pct. Færge- og passagerfart har ligeledes en relativ stor andel med videregående uddannelser på 26 pct. I disse to brancher har de beskæftigede hovedsageligt korte videregående uddannelser eller mellemlange videregående uddannelser, mens andelen med lang videregående uddannelser ligger under 3 pct. i begge brancher.

Lufttransport

Flest med lang videregående uddannelse i lufttransport

Lufttransport er den sektor, som har den største andel af beskæftigelse med en lang videregående uddannelse. Denne andel ligger dog kun på 4 pct. 11 pct. har i denne sektor en videregående uddannelse. Lufttransport adskiller sig ved, at en relativ stor andel af de beskæftigede har en almen gymnasial uddannelse som højest fuldførte uddannelse, nemlig 14 pct. mod kun 5 pct. for transportsektoren samlet. Andelen med grundskole som højest fuldførte uddannelse ligger derimod kun på 23 pct. inden for lufttransport.

Hjælpevirksomhed mv.

Hjælpevirksomhed ligger relativt tæt op ad transportsektoren med hensyn til de beskæftigedes uddannelsesniveau. Dog er der sammenlignet med transportsektoren en lidt mindre andel inden for hjælpevirksomhed, som har grundskole som højest fuldførte uddannelse og tilsvarende en lidt større andel, som har en almen gymnasial uddannelse eller erhvervsgymnasial uddannelse. Inden for godsbehandling og oplagring har hele 51 pct. af de beskæftigede en grundskoleuddannelse som højest fuldførte uddannelse. Anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart adskiller sig ved, at 23 pct. af de beskæftigede har en videregående uddannelse. Også lufthavne (13 pct.) og rejse- og turistbureauer (17 pct.) har i forhold til transportsektoren generelt relativt store andele med videregående uddannelser. Disse to brancher har ligeledes relativt mange med en almen gymnasial uddannelse, ca. 13. pct. Rejse- og turistbureauer har endvidere en forholdsvis stor andel af beskæftigede med en erhvervsgymnasial uddannelse (12 pct.). Inden for anden transportformidling har relativt mange af de beskæftigede en erhvervsgymnasial uddannelse (13 pct.) eller en erhvervsfaglig uddannelse (41 pct.).

9.3.3. Beskæftigede efter alder

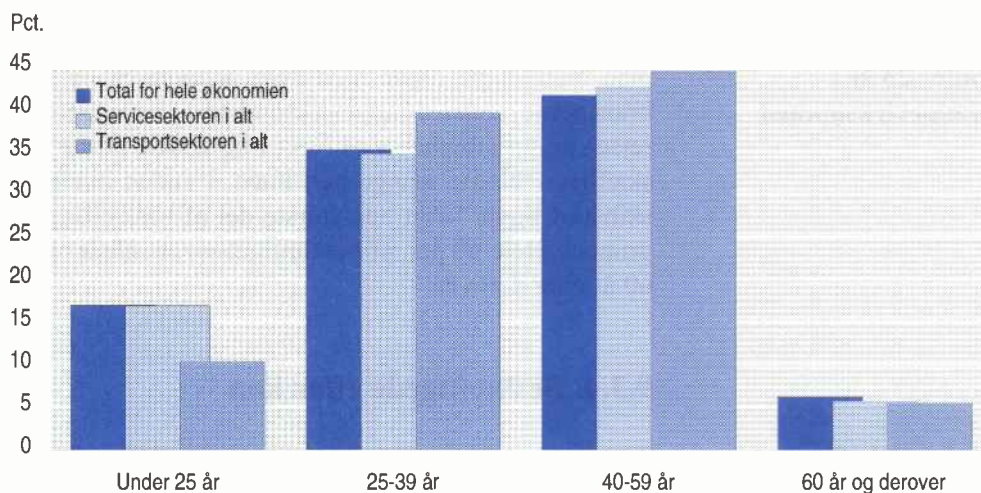
Få helt unge inden for transportsektoren ...

Ser man på beskæftigelsens aldersfordeling, afviger transportsektoren fra hele økonomien og servicesektoren ved at beskæftige forholdsvis få helt unge. 10 pct. af de beskæftigede i transportsektoren var i 1998 under 25 år mod 17 pct. i både hele økonomien og servicesektoren. 40 pct. af de beskæftigede er derimod mellem 25 og 39 år mod 35 pct. i hele økonomien og servicesektoren, jf. figur 9.3.3.

I forhold til 1992 er andelen af helt unge faldet fra 12 pct., mens andelen af de beskæftigede mellem 40 og 59 år er steget fra 42 pct. i 1992 til 45 pct. i 1998.

Figur 9.3.3.

Antal beskæftigede efter alder ultimo november 1998



Landtransport

... især inden for
jernbaner, busstrafik
mm., turistvognmænd

Set i forhold til transportsektoren samlet er der generelt færre yngre inden for landtransport. Dette gælder specielt brancherne jernbaner, bus- og S-togstrafik samt turistvognmænd, hvor mellem 3 og 5 pct. af de beskæftigede er under 25 år. I disse brancher er henholdsvis 61 pct., 68 pct. og 67 pct. af de beskæftigede derimod 40 år og derover mod kun 55 pct. inden for landtransport generelt.

Inden for stort set alle brancher under landtransport er der fra 1992 til 1998 sket en udvikling i retning af, at de yngre udgør en faldende andel og de ældre en stigende andel af de beskæftigede.

Skibsfart

Lidt flere unge i
skibsfart

Skibsfart beskæftiger i forhold til transportsektoren generelt en større andel af de helt unge under 25 år, nemlig 14 pct. Til gengæld er andelen af beskæftigede på 40 år og derover lavere inden for skibsfart (47 pct.) end inden for transportsektoren generelt (50 pct.). Rederivirksomhed har specielt en lav andel af beskæftigede på 40 år og derover (44 pct.), mens disse aldersgrupper udgør hele 53 pct. inden for færge- og passagerfart.

Inden for rederivirksomhed er der i forhold til 1992 sket et fald i andelen af de helt unge beskæftigede fra 19 pct. til 14 pct., mens udviklingen er gået i den modsatte retning inden for færge- og passagertransport, hvor andelen er steget fra 10 pct. til 13 pct.

Lufttransport

Mange mellem 25 og 39
år i lufttransport

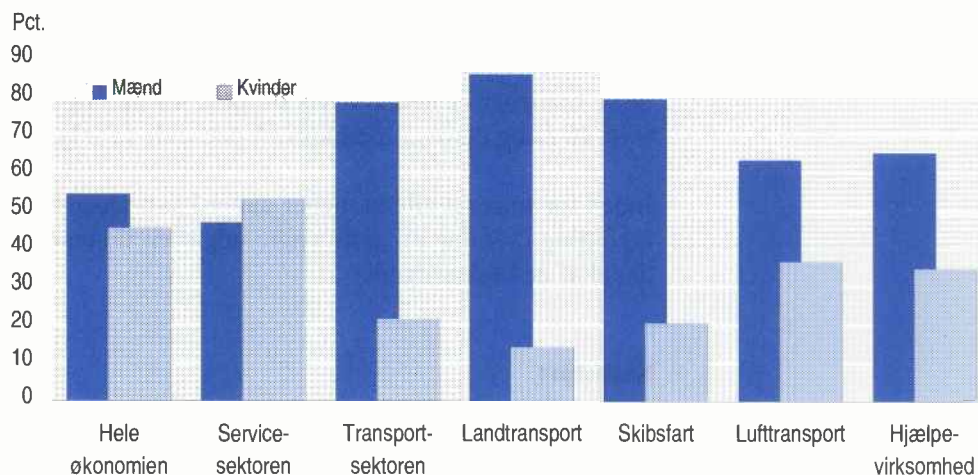
Inden for lufttransport er kun 6 pct. af de beskæftigede under 25 år. Til gengæld er andelen af beskæftigede mellem 25 og 39 år på hele 46 pct. For transportsektoren som hele ligger andelen på 40 pct. Kun 2 pct. er over 60 år.

Hjælpevirksomhed mv.**Generelt relativt mange under 25 år i hjælpevirksomhed**

Hjælpevirksomheds andel af de helt unge under 25 år ligger på 15 pct. og er dermed omtrent på højde med hele økonomien og servicesektoren. Det er specielt brancherne anden hjælpevirksomhed i forbindelse med landtransport (17 pct.), rejse- og turistbureauer (17 pct.) og anden transportformidling (18 pct.), som beskæftiger relativt mange helt unge. I anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart ligger langt den største del af beskæftigelsen derimod i de ældre aldersgrupper. Hele 60 pct. af beskæftigelsen er således mellem 40 og 59 år og 13 pct. er 60 år eller derover.

9.3.4. Beskæftigede efter køn**Høj andel af mænd i transportsektoren**

Transportsektoren er traditionelt et mandefag. 78 pct. af de beskæftigede i 1998 var mænd. For de beskæftigede i hele økonomien og servicesektoren er mændenes andel henholdsvis 54 pct. og 47 pct., jf. figur 9.3.4. I forhold til 1992 har mændenes andel været uændret både i transportsektoren samlet, i servicesektoren og i hele økonomien.

Figur 9.3.4.**Beskæftigelsens andel af mænd og kvinder 1998****Landtransport****90 pct. mænd inden for taxikørsel og vejgodstransport**

Landtransport er totalt set meget mandsdomineret med en andel af mænd på 86 pct. Her er det specielt brancherne taxikørsel og vejgodstransport, som er domineret af mænd, idet 90 pct. af de beskæftigede i disse brancher er mænd. Kun jernbaner ligger lidt under transportsektoren generelt. Her er 77 pct. af de beskæftigede mænd. Der er sket et fald i andelen af mænd i forhold til 1992, hvor andelen var 82 pct.

Skibsfart**69 pct. mænd i færge- og passagertransport**

Kønsfordelingen inden for skibsfart totalt set ligner stort set kønsfordelingen inden for transportsektoren samlet med 79 pct. mænd. Inden for rederivirksomhed er en højere andel af de beskæftigede dog mænd, nemlig 84 pct., mens færge- og passagertransport i mindre grad er domineret af mænd. Her er 69 pct. af de beskæftigede mænd. Inden for færge- og passagertransport er der sket et betydeligt fald i andelen

af mænd fra 80 pct. i 1992. Inden for rederivirksomhed er der derimod tale om en mindre stigning i mændenes andel fra 1992 til 1998.

Lufttransport

Lufttransport er i mindre grad end de to foregående sektorer domineret af mænd, idet 63 pct. af de beskæftigede er mænd. I forhold til 1992 er kønsfordelingen uændret inden for lufttransport.

Hjælpevirksomhed mv.

Mange kvinder i rejse- og turistbureauer

Hjælpevirksomhed er som lufttransport mindre domineret af mænd end de øvrige sektorer med en andel af mænd på 65 pct. Specielt i rejse- og turistbureauer er en meget lille del af de beskæftigede mænd, nemlig 34 pct. Også anden hjælpevirksomhed i forbindelse med landtransport (61 pct.) og lufthavne (64 pct.) har en relativ lav andel af mænd.

9.4. Kilder og metoder

3 kilder

Kapitel 9 er hovedsageligt baseret på 4 forskellige statistikker. Det drejer sig om følgende kilder:

- Nationalregnskabsstatistikken (økonomiske forhold)
- Den generelle regnskabsstatistik for private byerhverv (økonomiske forhold)
- Erhvervsbeskæftigelsen (struktur og beskæftigelsesmæssige forhold)
- Statistikken over nye virksomheder (struktur)

9.4.1. Nationalregnskabsstatistikken

Nationalregnskabsstatistikken tilstræber at give et helhedsbillede af den samfundsøkonomiske aktivitet. Den viser, hvorledes indkomst skabes som resultat af en produktionsproces, og hvordan denne indkomst dernæst fordeles og omfordeles, før den giver anledning til efterspørgsel efter varer og tjenester til konsum og investering.

Datagrundlag

Nationalregnskabsstatistikken vedrørende transportsektoren er baseret på en række kilder som omsætningsstatistikken, der indhentes på grundlag af virksomhedernes momsindberetninger til Told- og Skattestyrelsen. Øvrige kilder er fx årsregnskaber fra offentlige selskaber, information fra DSB, motorkøretøjsregistret, statistik over ferie- og selskabsrejser mv.

Detaljeringsniveau

Nationalregnskaberne opgøres på et bestemt antal branchegrupperinger, hvorfor statistisk information ikke kan gives på enkelt brancheniveau. Data for årene 1992 til 1996 kan gives på et relativt detaljeret niveau (130 grupperingen), mens data for 1997 til 1999 kun kan gives for transportsektoren i alt (27 grupperingen).

Definitioner

Følgende begreber fra nationalregnskabet anvendes i artiklen:

- Produktionsværdien, der er et erhvervs samlede markedsmæssige og ikke-markedsmæssige økonomiske aktivitet.

- Forbrug i produktion, der er værdien af de varer og tjenester som er anvendt ved produktionen, herunder udgifter til reparation og vedligeholdelse.
- Bruttoværditilvækst i årets priser er lig med bruttonationalprodukt i basispriser. Bruttoværditilvækst opgøres for det enkelte erhverv som *produktionsværdien* i basispriser minus *forbrug i produktion* i købspriser.
- Bruttoværditilvækst i 1990-priser er et udtryk for erhvervenes skabelse af værditilvækst, når der ses bort fra prisstigninger siden 1990. Udviklingen i tallene tolkes som den mængdemæssige vækst.
- Aflønning af ansatte omfatter enhver form for udbetalt løn, lønmodtageres og arbejdsgiveres bidrag til sociale ordninger samt værdien af naturalieydelser, der udbetales i Danmark uanset modtagerens nationalitet.
- Bruttooverskud af produktionen og blandet indkomst beregnes som bruttoværditilvæksten i basispriser minus andre produktionsskatter (netto) og aflønning af ansatte. Det er den indkomst, der er til aflønning af selvstændiges arbejde, aflønning af kapitalapparatet samt forbrug af fast realkapital (afskrivninger).

Yderligere oplysninger For en yderligere beskrivelse af metode og datagrundlag henvises til publikationen *Nationalregnskabsstatistik 1999*.

9.4.2. Den generelle regnskabsstatistik for private byerhverv

Datagrundlag

Oplysningerne i den generelle regnskabsstatistik for private byerhverv er baseret på standardiserede regnskabsoplysninger, som selskaber og personligt erhvervsdrivende skal indberette til skattemyndighederne. Indberetningspligten indførtes fra indkomståret 1986, men begrænsninger vedrørende oplysningernes detaljeringsgrad og indskrænkning i antallet af indberetningspligtige firmaer er sket siden. De vigtigste fritagelser for indberetningspligt er firmaer med en nettoomsætning under 500.000 kr., børsnoterede selskaber, interessentskaber, pengeinstitutter samt firmaer der er påbegyndt eller ophørt i indkomståret. Som supplement er der derfor inddraget regnskabsoplysninger fra andre kilder, især officielle årsregnskaber fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen.

Statistikken indeholder en række centrale poster fra resultatopgørelse og balance samt beregnede nøgletal. Den statistiske enhed er firmaet, dvs. den juridiske enhed, og statistikken dækker de fleste af brancherne inden for byerhvervsområdet.

Udeladte brancher

I statistikken indgår et firmas samlede regnskab i den branche, hvor firmaets hovedaktivitet er i det pågældende regnskabsår. Regnskabsstatistikken omfatter alene den private sektor, dvs. statsejede aktieselskaber indgår, mens statsvirksomheder som DSB ikke er medtaget. Ud over banetransport indgår heller ikke transportbrancher som lufttransport og busdrift.

Definitioner

De centrale begreber der anvendes er:

- Nettoomsætning, der er indtægter ved salg af produkter og tjenesteydelser der hidrører fra firmaets primære drift. Egenproduktion af anlægsaktiver indgår.
- Vareforbrug, der er forbruget af rå- og hjælpestoffer, handelsvarer, underentrepriser, fremmed lønarbejde samt direkte udgifter i forbindelse med købet fx told og fragt.
- Værditilvæksten, der er nettoomsætningen minus vareforbruget.
- Anlægsaktiver, der er den del af aktivmassen, som er bestemt til vedvarende eje eller brug i virksomheden. Her indgår bygninger, maskiner, inventar, langsigtede investeringer af finansiell karakter mv.

- Afkastningsgraden, beregnet som primært driftsresultat før skat plus finansieringsindtægter målt i procent af de samlede aktiver.
- Kapitalens omsætningshastighed, beregnes som nettoomsætningen divideret med de samlede aktiver.
- Likviditetsgrad, er beregnet som de samlede omsætningsaktiver dvs. varebeholdninger, igangværende arbejder og andre omsætningsaktiver målt i pct. af den kortfristede gæld.

Yderligere oplysninger For en yderligere beskrivelse af metode, datagrundlag og variable henvises til *Generel erhvervsstatistik 1999:18* (Statistiske Efterretninger).

9.4.3. Erhvervsbeskæftigelsen

Indhold	Erhvervsbeskæftigelsen giver detaljerede oplysninger om antal lokale enheder (arbejdssteder), beskæftigelsesforhold opgjort pr. ultimo november og antal fuldtidsbeskæftigede i løbet af året. Statistikken giver endvidere oplysninger om beskæftigelsens sammensætning på socioøkonomisk status, køn, alder samt uddannelse. Oplysningerne kan gives på størrelsesgrupper, kommuner og amter samt på ejerforhold. Oplysningerne findes for samtlige brancher for såvel den private som den offentlige sektor. Den statistiske enhed er arbejdsstedet, dvs. den lokale enhed.
Omfang	Statistikken dækker alle arbejdssteder med beskæftigelse ultimo november, også hvor kun en indehaver er beskæftiget. Beskæftigelsesforhold omfatter såvel selvstændige og medarbejdende ægtefæller som lønmodtagere.
Datagrundlag	Datagrundlaget er uddrag af flere administrative og statistiske registre, primært uddrag af arbejdsgivernes oplysninger til Told- og Skattestyrelsen om udbetalt løn og indbetalte ATP-bidrag, uddrag af erhvervsregistret og af arbejdsklassifikationsmodulet.
Definitioner	De centrale begreber der anvendes er: – arbejdsstedet, der er defineret som en organisatorisk afgrænset del af et firma, der er beliggende på en adresse og producerer en eller overvejende en slags varer og tjenester. – antal beskæftigede, der er personer der er tilknyttet arbejdsmarkedet ultimo november som arbejdsgivere, lønmodtagere heltid, momsbeta- lere, lønmodtagere deltid samt medarbejdende ægtefæller. – fuldtidsansatte, der er et udtryk for den samlede arbejdsmængde der præsteres af virksomhedens ansatte, uanset om de arbejder heltid eller deltid eller om de har været ansat hele året eller kun en del af året.
Yderligere oplysninger	For en yderligere beskrivelse af metode, datagrundlag og variable henvises til <i>Generel erhvervsstatistik 2000:4</i> (Statistiske Efterretninger).

9.4.4. Statistik over nye virksomheder

Datagrundlag	På grundlag af oplysninger fra Told- og Skattestyrelsens virksomhedsregister kombineret med oplysninger i Erhvervsregistret, foretages der en opgørelse over tilgang af nye enheder registreret i henhold til merværdiafgiftsloven. Fra disse enheder fratrækkes:
---------------------	---

- Videreførelse af eksisterende enheder
- Genstartere
- Enheder, som i 4 kvartaler i træk ikke udviser nogen økonomisk aktivitet
- Øvrige (bl.a. konkurs- og dødsboer)

Pligten til at lade sig registrere indtræder, når den afgiftspligtige omsætning overstiger 20.000 kr. om året.

Definitioner

Tællingsenheden i statistikken over den reelle nytilgang er den juridiske enhed (firmaet). Reel nytilgang defineres som tilgang af firmaer, som ikke har været drevet af en anden ejer, i anden ejerform, under andet firma eller af personlig indehaver, der allerede er registreret for momspligtig aktivitet, jf. ovenfor.

Antal ansatte er antal personer, som ultimo november var ansat som lønmodtager i de nye virksomheder, dvs. eksklusiv selvstændige og medhjælpende ægtefæller.

Brancheafgrænsning

Statistikken over nye virksomheder omfatter kun virksomheder i de momspligtige brancher inden for private byerhverv. Det betyder, at brancher inden for offentlig administration samt sundhedsvæsen er udeladt. Herudover fravælges brancher inden for den finansielle sektor samt persontransport, da disse ydelser ligeledes enten helt eller delvist er fritaget for momsafgift.

Yderligere oplysninger

For en yderligere beskrivelse af metode, datagrundlag og variable henvises til *Generel erhvervsstatistik 1999:12* (Statistiske Efterretninger).

9.4.5. Enheder

Erhvervsbeskæftigelsen anvender arbejdsstedet, dvs. den lokale enhed, som enhed, mens regnskabsstatistikken for byerhverv og statistikken over nye virksomheder anvender firmaet (den juridiske enhed) som enhed. Hvis en enhed består af flere arbejdssteder, kan de være placerede i forskellige brancher. Dermed kan beskæftigelsen i en juridisk enhed med flere arbejdssteder placeres i forskellige brancher. I regnskabsstatistikken for byerhverv placeres enheden i den branche hvor hovedaktiviteten er registreret. Der vil således ikke være præcis sammenlignelighed mellem transportbranchernes økonomiske og beskæftigelsesmæssige forhold.

Tabel 9.1.1.

Nationalregnskabstal i årets priser. 1992-1999

National account figures at current prices. 1992-1999

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
— årets priser, mio. kr. —								
1. PRODUKTIONSVÆRDI								
2. Total for hele økonomien	1 467 742	1 487 008	1 584 234	1 663 164	1 738 599	1 824 232	1 884 502	1 952 559
3. Servicesektoren i alt	878 721	905 308	968 088	1 007 651	937 748	934 405	978 223	1 041 725
4. Transportsektoren i alt	101 458	106 604	115 749	121 177	129 289	136 049	141 392	147 207
5. Landtransport	40 523	40 879	44 279	46 195	46 508	...	...	...
Jernbaner	8 222	8 676	10 289	10 267	10 321	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	5 559	6 226	6 229	6 752	6 865	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	4 251	4 664	5 131	5 262	4 589	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	22 491	21 313	22 631	23 914	24 733	...	...	...
6. Skibsfart	32 210	36 953	39 984	41 561	46 111	...	...	...
7. Lufttransport	10 328	10 092	11 429	11 858	13 194	...	...	...
8. Hjelpevirksomhed mv.	18 397	18 680	20 057	21 562	23 476	...	...	...
Hjælpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	10 842	11 557	12 324	13 436	14 874	...	...	...
Anden transportformidling	7 555	7 123	7 733	8 126	8 601	...	...	...
9. FORBRUG I PRODUKTIONEN								
10. Total for hele økonomien	699 534	703 443	749 828	791 822	828 721	873 974	896 282	915 853
11. Servicesektoren i alt	311 953	315 039	341 526	361 852	346 206	341 747	356 752	379 861
12. Transportsektoren i alt	57 317	62 497	68 650	70 942	78 073	81 926	84 795	87 995
13. Landtransport	18 827	18 873	20 236	21 822	22 322	...	...	...
Jernbaner	2 704	2 312	2 430	3 095	3 368	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	2 952	4 789	4 747	4 967	4 805	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	2 105	1 711	1 856	1 949	1 539	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	11 066	10 061	11 205	11 811	12 610	...	...	...
14. Skibsfart	23 413	27 575	31 252	31 071	34 728	...	...	...
15. Lufttransport	6 286	7 074	7 905	8 024	8 929	...	...	...
16. Hjelpevirksomhed mv.	8 791	8 975	9 257	10 024	12 095	...	...	...
Hjælpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	4 999	5 929	6 265	6 903	8 495	...	...	...
Anden transportformidling	3 792	3 046	2 991	3 121	3 600	...	...	...
17. BRUTTOVÆRDITILVÆKST								
18. Total for hele økonomien	768 208	783 564	834 406	871 342	909 837	950 257	988 221	1 036 706
19. Servicesektoren i alt	566 771	590 283	626 562	645 799	591 543	592 658	621 471	661 864
20. Transportsektoren i alt	44 141	44 108	47 099	50 235	51 216	54 122	56 596	59 135
21. Landtransport	21 696	22 006	24 043	24 373	24 187	...	...	...
Jernbaner	5 518	6 364	7 859	7 172	6 953	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	2 607	1 437	1 482	1 785	2 060	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	2 146	2 953	3 275	3 313	3 051	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	11 425	11 252	11 426	12 103	12 123	...	...	...
22. Skibsfart	8 798	9 379	8 732	10 490	11 383	...	...	...
23. Lufttransport	4 041	3 017	3 524	3 834	4 266	...	...	...
24. Hjelpevirksomhed mv.	9 606	9 706	10 800	11 537	11 381	...	...	...
Hjælpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	5 843	5 628	6 059	6 533	6 380	...	...	...
Anden transportformidling	3 763	4 078	4 742	5 005	5 001	...	...	...

Tabel 9.1.1 (fortsat). Nationalregnskabstal i årets priser. 1992-1999

National account figures at current prices. 1992-1999

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	årets priser, mio. kr.							
25. AFLØNNING AF ANSATTE								
26. Total for hele økonomien	487 620	492 177	509 916	534 094	560 676	587 905	620 721	653 257
27. Servicesektoren i alt	348 145	354 064	367 496	382 811	378 285	430 145	457 265	432 766
28. Transportsektoren i alt	27 259	26 765	27 802	29 035	30 628	31 176	31 582	32 872
29. Landtransport	13 641	13 123	13 682	14 353	15 010	...	...	...
Jernbaner	3 376	3 150	2 975	3 017	3 062	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	2 981	2 444	2 611	2 849	3 055	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	1 253	1 484	1 632	1 763	1 894	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	6 031	6 046	6 465	6 724	6 999	...	...	...
30. Skibsfart	4 447	4 665	4 642	4 541	4 555	...	...	...
31. Lufttransport	2 982	2 712	2 861	2 953	3 286	...	...	...
32. Hjelpevirksomhed mv.	6 190	6 264	6 616	7 187	7 777	...	...	...
Hjelpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	3 715	3 698	3 840	4 107	4 527	...	...	...
Anden transportformidling	2 475	2 566	2 776	3 080	3 250	...	...	...
33. BRUTTOOVERSKUD AF PRODUKTIONEN OG BLANDET INDKOMST								
34. Total for hele økonomien	286 915	291 234	324 823	338 010	351 503	362 644	365 258	381 639
35. Servicesektoren i alt	220 814	233 802	256 720	261 513	212 038	206 531	207 891	223 641
36. Transportsektoren i alt	18 637	18 867	20 635	22 820	22 311	24 411	26 672	28 123
37. Landtransport	9 653	10 371	11 666	11 577	10 754	...	...	...
Jernbaner	2 899	3 322	5 046	4 322	3 998	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	423	494	367	328	470	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	900	1 447	1 619	1 560	1 165	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	5 431	5 108	4 634	5 368	5 120	...	...	...
38. Skibsfart	4 474	4 764	4 143	6 013	6 950	...	...	...
39. Lufttransport	1 079	308	666	875	990	...	...	...
40. Hjelpevirksomhed mv.	3 431	3 424	4 159	4 355	3 617	...	...	...
Hjelpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	2 143	1 917	2 204	2 414	1 859	...	...	...
Anden transportformidling	1 288	1 507	1 959	1 941	1 757	...	...	...

TRANSLATION – Rows, 1: Gross output. 2, 10, 18, 26 and 34: The economy, total. 3, 11, 19, 27 and 35: Service sector, total. 4, 12, 20, 28 and 36: Transport sector, total. 5, 13, 21, 29 and 37: Land transport. Rail transport. Other scheduled passenger land transport. Taxi operations. Tourist coach services. Goods transport by road and pipelines. 6, 14, 22,

30 and 38: Sea transport. 7, 15, 23, 31 and 39: Air transport. 8, 16, 24, 32 and 40: Other transport services. Auxiliary land transport activities, travel agency activities. Activities of other transport agencies. 9: Consumption in the production. 17: Gross value increase. 25: Remuneration of employees. 33: Gross profit from production and mixed income. Årets priser, mio. kr. = current prices, DKKm.

Tabel 9.1.2.

Nationalregnskabstal i 1995-priser. 1992-1999

National account figures at 1995 prices. 1992-1999

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	1995-priser, mio. kr.							
1. PRODUKTIONSVÆRDI								
2. Total for hele økonomien	1 533 026	1 545 112	1 617 576	1 663 164	1 707 573	1 758 276	1 805 592	1 835 080
3. Servicesektoren i alt	931 795	943 096	984 647	1 007 651	1 038 350	1 070 319	1 102 799	1 146 985
4. Transportsektoren i alt	105 114	105 450	114 930	121 177	126 125	126 749	132 886	137 322
5. Landtransport	43 125	41 860	45 238	46 195	44 892	...	...	...
Jernbaner	8 564	8 764	10 257	10 267	9 679	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	5 971	6 484	6 312	6 752	6 716	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	4 779	5 192	5 509	5 262	4 432	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	23 812	21 420	23 160	23 914	24 066	...	...	...
6. Skibsfart	31 023	32 956	37 179	41 561	45 307	...	...	...
7. Lufttransport	11 202	10 897	11 831	11 858	13 037	...	...	...
8. Hjælpevirksomhed mv.	19 764	19 736	20 681	21 562	22 888	...	...	...
Hjælpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	11 587	12 119	12 652	13 436	14 617	...	...	...
Anden transportformidling	8 177	7 617	8 029	8 126	8 271	...	...	...
9. FORBRUG I PRODUKTIONEN								
10. Total for hele økonomien	727 992	739 522	772 279	791 822	816 460	841 116	866 862	877 427
11. Servicesektoren i alt	325 442	329 253	351 163	361 851	371 654	385 268	400 233	417 980
12. Transportsektoren i alt	58 183	64 381	70 325	70 942	75 153	77 234	80 750	84 033
13. Landtransport	19 451	19 498	21 079	21 822	21 799	...	...	...
Jernbaner	2 682	2 400	2 472	3 095	3 291	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	3 238	4 981	4 827	4 967	4 678	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	2 263	1 888	2 032	1 949	1 506	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	11 269	10 229	11 747	11 811	12 324	...	...	...
14. Skibsfart	23 101	27 931	31 661	31 071	32 877	...	...	...
15. Lufttransport	6 437	7 469	8 099	8 024	8 665	...	...	...
16. Hjælpevirksomhed mv.	9 194	9 483	9 487	10 024	11 812	...	...	...
Hjælpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	5 238	6 313	6 420	6 903	8 305	...	...	...
Anden transportformidling	3 957	3 171	3 066	3 121	3 507	...	...	...
17. BRUTTOVÆRDITILVÆKST								
18. Total for hele økonomien	805 034	805 591	845 296	871 342	891 113	917 160	938 729	957 653
19. Servicesektoren i alt	606 353	613 843	633 482	645 799	666 694	685 052	702 565	729 006
20. Transportsektoren i alt	46 930	41 069	44 604	50 235	50 971	49 515	52 136	53 290
21. Landtransport	23 674	22 362	24 159	24 373	23 093	...	...	...
Jernbaner	5 882	6 365	7 785	7 172	6 388	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	2 734	1 503	1 484	1 785	2 038	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	2 516	3 304	3 477	3 313	2 925	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	12 542	11 190	11 413	12 103	11 742	...	...	...
22. Skibsfart	7 922	5 025	5 518	10 490	12 430	...	...	...
23. Lufttransport	4 765	3 428	3 733	3 834	4 372	...	...	...
24. Hjælpevirksomhed mv.	10 569	10 253	11 194	11 537	11 076	...	...	...
Hjælpevirks. i forbindelse med transport, rejsebureauvirksomhed	6 349	5 806	6 231	6 533	6 312	...	...	...
Anden transportformidling	4 220	4 447	4 963	5 005	4 764	...	...	...

TRANSLATION – Rows, 1: Gross output. 2, 10 and 18: The economy, total. 3, 11 and 19: Service sector, total. 4, 12 and 20: Transport sector, total. 5, 13 and 21: Land transport. Rail transport. Other scheduled passenger land transport. Taxi operations. Tourist coach services. Goods

transport by road and pipelines. 6, 14 and 22: Sea transport. 7, 15 and 23: Air transport. 8, 16 and 24: Other transport services. Auxiliary land transport activities, travel agency activities. Activities of other transport agencies. 9: Consumption in the production. 17: Gross value increase. 1995-priser, mio. kr. = 1995 prices, DKKm.

Tabel 9.1.3.

Nationalregnskabstal i 1995-priser, indeks 1992=100. 1992-1999

National account figures at 1995 prices, index 1992=100. 1992-1999

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	—indeks, 1992=100—							
1. PRODUKTIONSVÆRDI								
2. Total for hele økonomien	100	101	106	108	111	115	118	120
3. Servicesektoren i alt	100	101	106	108	111	115	118	123
4. Transportsektoren i alt	100	100	109	115	120	121	126	131
5. Landtransport	100	97	105	107	104	...	...	...
Jernbaner	100	102	120	120	113	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	100	109	106	113	112	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	100	109	115	110	93	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	100	90	97	100	101	...	...	...
6. Skibsfart	100	106	120	134	146	...	...	...
7. Lufttransport	100	97	106	106	116	...	...	...
8. Hjelpevirksomhed mv.	100	100	105	109	116	...	...	...
Hjelpevirks. i forbindelse med								
transport, rejsebureauvirksomhed	100	105	109	116	126	...	...	...
Anden transportformidling	100	93	98	99	101	...	...	...
9. FORBRUG I PRODUKTIONEN								
10. Total for hele økonomien	100	102	106	109	112	116	119	121
11. Servicesektoren i alt	100	101	108	111	114	118	123	128
12. Transportsektoren i alt	100	111	121	122	129	133	139	144
13. Landtransport	100	100	108	112	112	...	...	...
Jernbaner	100	89	92	115	123	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	100	154	149	153	144	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	100	83	90	86	67	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	100	91	104	105	109	...	...	...
14. Skibsfart	100	121	137	135	142	...	...	...
15. Lufttransport	100	116	126	125	135	...	...	...
16. Hjelpevirksomhed mv.	100	103	103	109	128	...	...	...
Hjelpevirks. i forbindelse med								
transport, rejsebureauvirksomhed	100	121	123	132	159	...	...	...
Anden transportformidling	100	80	77	79	89	...	...	...
17. BRUTTOVÆRDITILVÆKST								
18. Total for hele økonomien	100	100	105	108	111	114	117	119
19. Servicesektoren i alt	100	101	104	107	110	113	116	120
20. Transportsektoren i alt	100	88	95	107	109	106	111	114
21. Landtransport	100	94	102	103	98	...	...	...
Jernbaner	100	108	132	122	109	...	...	...
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	100	55	54	65	75	...	...	...
Taxi- og turistvognmænd	100	131	138	132	116	...	...	...
Vejgodstransport og rørtransport	100	89	91	96	94	...	...	...
22. Skibsfart	100	63	70	132	157	...	...	...
23. Lufttransport	100	72	78	80	92	...	...	...
24. Hjelpevirksomhed mv.	100	97	106	109	105	...	...	...
Hjelpevirks. i forbindelse med								
transport, rejsebureauvirksomhed	100	91	98	103	99	...	...	...
Anden transportformidling	100	105	118	119	113	...	...	...

TRANSLATION – Rows, 1: Gross output. 2, 10 and 18: The economy, total. 3, 11 and 19: Service sector, total. 4, 12 and 20: Transport sector, total. 5, 13 and 21: Land transport. Rail transport. Other scheduled passenger land transport. Taxi operations. Tourist coach services. Goods

transport by road and pipelines. 6, 14 and 22: Sea transport. 7, 15 and 23: Air transport. 8, 16 and 24: Other transport services. Auxiliary land transport activities, travel agency activities. Activities of other transport agencies. 9: Consumption in the production. 17: Gross value increase.

Tabel 9.1.4.

Regnskaboplysninger for taxi- og turistvognmænd. 1992-97

Accounting data for taxi operations and tourist coach services. 1992-1997

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	— mio. kr. —					
1. Hovedvariabler						
Nettoomsætning	3 436	3 677	4 035	4 288	4 517	4 699
Værditilvækst	2 873	3 094	3 357	3 635	3 863	3 951
Løn, pension mv.	1 226	1 358	1 477	1 613	1 712	1 774
Anlægsaktiver	1 502	1 522	1 624	1 822	2 071	2 272
Balancesum	1 867	1 899	2 068	2 321	2 618	2 799
	— pct. —					
2. Resultatopgørelse						
Nettoomsætning	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Vareforbrug	16,4	15,9	16,8	15,2	14,5	15,9
Produktionsløn	25,5	26,3	24,7	23,9	23,0	24,0
Andre omkostninger	9,6	8,0	7,5	7,4	8,3	8,1
3. Dækningsbidrag	48,5	49,8	51,0	53,5	54,2	52,0
Administrationsløn	10,2	10,6	11,9	13,7	14,9	13,8
Andre kontante kapacitetsomkostninger	12,1	13,7	13,2	14,1	14,3	14,2
4. Indtjeningsbidrag	26,2	25,5	25,8	25,7	25,0	24,0
Afskrivninger	7,3	6,9	6,7	6,7	6,8	6,4
5. Primært driftsresultat før skat	18,9	18,6	19,1	19,0	18,2	17,6
Sekundære og ekstraordinære indtægter	1,4	1,6	1,4	1,4	1,7	1,3
Sekundære og ekstraordinære udgifter	0,6	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
6. Resultat før finansiering	19,7	19,8	20,0	19,9	19,5	18,5
Finansieringsindtægter	0,4	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Finansieringsudgifter	6,0	5,5	4,3	4,2	3,8	3,7
7. Resultat før skat	14,0	14,6	15,9	15,9	16,1	15,0
8. Balance						
Anlægsaktiver	80,4	80,2	78,6	78,5	79,1	81,2
Varebeholdninger	0,7	0,6	0,7	0,6	0,5	0,6
Igangværende arbejder	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0
Andre omsætningsaktiver	18,8	19,2	20,7	20,8	20,4	18,2
Kortfristet gæld	45,2	46,8	43,8	41,3	38,8	39,6
Langfristet gæld	55,4	53,6	53,0	50,8	50,3	51,6
Hensættelser	2,4	2,2	2,4	3,9	3,6	3,3
Egenkapital	-3,0	-2,5	0,8	4,0	7,3	5,5
Aktiver = passiver i alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
9. Nøgletal						
Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	83,6	84,1	83,2	84,8	85,5	84,1
Løn i pct. af nettoomsætning	35,7	36,9	36,6	37,6	37,9	37,7
Afkastningsgrad	35,5	36,6	37,7	35,4	32,0	30,1
Kapitalens omsætningshastighed	1,8	1,9	2,0	1,8	1,7	1,7
Likviditetsgrad	43,2	42,4	48,9	52,0	53,9	47,5

TRANSLATION – Rows, 1: Main variables. Net turnover. Value increase. Wages, pensions etc. Fixed assets. Balance total. 2: Profit and loss account. Net turnover. Consumption of goods and services. Remuneration of workers. Other costs. 3: Contribution margin. Remuneration of administrative staff. Other cash capacity costs. 4: Earnings contributions. Depreciation. 5: Operating result before tax. Secondary and extraordinary receipts. Secondary and extraordinary expenses. 6: Operating result

before financial items and tax. Financial receipts. Financial expenses. 7: Result before tax. 8: Balance sheet data. Fixed assets. Stock. Work in progress. Other current assets. Current liabilities. Long-term liabilities. Provisions for liabilities and charges. Capital and reserves. Total assets = total liabilities. 9: Ratios. Value added as a percentage of net turnover. Remuneration of employees as a percentage of net turnover. Return on investment. Capital turnover. Liquidity ratio. Mio. kr. = DKKm. Pct. = per cent.

Tabel 9.1.5. Regnskabsoplysninger for vejgodstransport og rørtransport. 1992-97

Accounting data for haulage companies and pipeline transport. 1992-1997

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	— mio. kr. —					
1. Hovedvariabler						
Nettoomsætning	22 793	21 911	23 850	24 458	25 364	26 125
Værditilvækst	17 454	16 818	17 847	18 002	18 202	18 809
Løn, pension mv.	6 294	6 055	6 217	6 711	6 915	7 201
Anlægsaktiver	10 032	9 308	9 279	10 039	10 571	10 912
Balancesum	15 130	14 890	14 827	15 383	15 866	16 280
	— pct. —					
2. Resultatopgørelse						
Nettoomsætning	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Vareforbrug	23,4	23,2	25,2	26,4	28,2	28,0
Produktionsløn	18,7	18,2	17,7	19,3	18,4	18,0
Andre omkostninger	19,0	17,0	19,3	16,7	16,2	16,7
3. Dækningsbidrag	38,9	41,5	37,8	37,5	37,2	37,4
Administrationsløn	8,9	9,5	8,3	8,1	8,9	9,6
Andre kontante kapacitetsomkostninger	11,4	13,8	11,5	11,1	11,7	11,1
4. Indtjeningsbidrag	18,6	18,3	18,0	18,3	16,6	16,7
Afskrivninger	8,2	8,1	7,3	7,4	7,5	7,6
5. Primært driftsresultat før skat	10,4	10,1	10,7	10,9	9,1	9,1
Sekundære og ekstraordinære indtægter	1,8	1,2	1,3	1,2	1,4	1,0
Sekundære og ekstraordinære udgifter	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4
6. Resultat før finansiering	11,5	10,8	11,5	11,7	10,1	9,7
Finansieringsindtægter	1,2	1,4	0,8	0,6	0,7	0,6
Finansieringsudgifter	4,7	4,5	3,4	3,1	2,9	2,7
7. Resultat før skat	8,1	7,8	8,9	9,3	7,9	7,6
8. Balance						
Anlægsaktiver	66,3	62,5	62,6	65,3	66,6	67,0
Varebeholdninger	0,8	0,7	0,9	0,8	0,8	0,8
Igangværende arbejder	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2
Andre omsætningsaktiver	32,7	36,6	36,3	33,7	32,3	32,0
Kortfristet gæld	42,5	41,2	43,7	42,8	44,7	43,6
Langfristet gæld	35,9	32,8	31,5	31,7	30,8	30,5
Hensættelser	2,5	2,2	2,5	2,8	3,0	3,3
Egenkapital	19,1	23,8	22,3	22,7	21,5	22,7
Aktiver = passiver i alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
9. Nøgletal						
Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	76,6	76,8	74,8	73,6	71,8	72,0
Løn i pct. af nettoomsætning	27,6	27,6	26,1	27,4	27,3	27,6
Afkastningsgrad	17,5	17,0	18,6	18,4	15,7	15,5
Kapitalens omsætningshastighed	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6
Likviditetsgrad	79,3	90,9	85,6	81,1	74,7	75,6

TRANSLATION – Rows, 1: Main variables. Net turnover. Value increase. Wages, pensions etc. Fixed assets. Balance total. 2: Profit and loss account. Net turnover. Consumption of goods and services. Remuneration of workers. Other costs. 3: Contribution margin. Remuneration of administrative staff. Other cash capacity costs. 4: Earnings contributions. Depreciation. 5: Operating result before tax. Secondary and extraordinary receipts. Secondary and extraordinary expenses. 6: Operating result

before financial items and tax. Financial receipts. Financial expenses. 7: Result before tax. 8: Balance sheet data. Fixed assets. Stock. Work in progress. Other current assets. Current liabilities. Long-term liabilities. Provisions for liabilities and charges. Capital and reserves. Total assets = total liabilities. 9: Ratios. Value added as a percentage of net turnover. Remuneration of employees as a percentage of net turnover. Return on investment. Capital turnover. Liquidity ratio. Mio. kr. = DKKm. Pct. = per cent.

Tabel 9.1.6.

Regnskabsoplysninger for skibsfart. 1992-97

Accounting data for shipping enterprises. 1992-1997

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	— mio. kr. —					
1. Hovedvariabler						
Nettoomsætning	27 012	29 352	31 985	33 037	32 498	43 110
Værditilvækst	21 668	23 861	23 522	24 810	24 073	30 509
Løn, pension mv.	8 995	10 422	9 667	10 883	10 368	13 919
Anlægsaktiver	17 657	21 576	20 342	16 757	20 028	28 097
Balancesum	27 261	31 439	31 407	27 173	30 238	41 991
	— pct. —					
2. Resultatopgørelse						
Nettoomsætning	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Vareforbrug	19,8	18,7	26,5	24,9	25,9	29,2
Produktionsløn	6,4	6,8	5,8	9,0	6,7	5,6
Andre omkostninger	23,6	23,9	22,5	18,9	18,9	14,3
3. Dækningsbidrag	50,2	50,6	45,3	47,1	48,5	50,8
Administrationsløn	26,9	28,7	24,4	23,9	25,5	26,7
Andre kontante kapacitetsomkostninger	14,8	14,5	12,7	13,5	14,5	15,5
4. Indtjeningsbidrag	8,5	7,4	8,1	9,8	8,8	8,7
Afskrivninger	4,8	5,8	4,9	4,3	6,7	5,3
5. Primært driftsresultat før skat	3,7	1,6	3,2	5,5	2,1	3,4
Sekundære og ekstraordinære indtægter	1,5	3,3	2,3	2,0	1,9	5,5
Sekundære og ekstraordinære udgifter	1,0	3,1	0,8	2,5	2,6	0,4
6. Resultat før finansiering	4,2	1,8	4,7	5,0	1,5	8,5
Finansieringsindtægter	3,6	3,0	1,8	1,8	1,8	1,1
Finansieringsudgifter	5,8	5,5	4,7	3,2	3,5	3,2
7. Resultat før skat	1,9	-0,6	1,8	3,6	-0,3	6,4
8. Balance						
Anlægsaktiver	64,8	68,6	64,8	61,7	66,2	66,9
Varebeholdninger	0,8	0,9	1,1	1,1	1,0	1,1
Igangværende arbejder	0,6	0,1	0,1	0,3	0,0	0,0
Andre omsætningsaktiver	33,8	30,3	34,0	37,0	32,8	32,0
Kortfristet gæld	32,9	37,1	37,7	37,4	33,5	33,0
Langfristet gæld	39,3	40,1	37,1	35,7	37,5	31,9
Hensættelser	3,3	3,7	3,3	5,0	4,3	5,7
Egenkapital	24,6	19,1	21,9	21,9	24,7	29,4
Aktiver = passiver i alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
9. Nøgletal						
Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	80,2	81,3	73,5	75,1	74,1	70,8
Løn i pct. af nettoomsætning	33,3	35,5	30,2	32,9	31,9	32,3
Afkastningsgrad	7,2	4,3	5,1	8,8	4,2	4,7
Kapitalens omsætningshastighed	1,0	0,9	1,0	1,2	1,1	1,0
Likviditetsgrad	107,2	84,6	93,6	102,6	100,8	100,2

TRANSLATION – Rows, 1: Main variables. Net turnover. Value increase. Wages, pensions etc. Fixed assets. Balance total. 2: Profit and loss account. Net turnover. Consumption of goods and services. Remuneration of workers. Other costs. 3: Contribution margin. Remuneration of administrative staff. Other cash capacity costs. 4: Earnings contributions. Depreciation. 5: Operating result before tax. Secondary and extraordinary receipts. Secondary and extraordinary expenses. 6: Operating result

before financial items and tax. Financial receipts. Financial expenses. 7: Result before tax. 8: Balance sheet data. Fixed assets. Stock. Work in progress. Other current assets. Current liabilities. Long-term liabilities. Provisions for liabilities and charges. Capital and reserves. Total assets = total liabilities. 9: Ratios. Value added as a percentage of net turnover. Remuneration of employees as a percentage of net turnover. Return on investment. Capital turnover. Liquidity ratio. Mio. kr. = DKKm. Pct. = per cent.

Tabel 9.1.7.

Regnskabsoplysninger for hjælpevirksomhed mv. 1992-97

Accounting data for other transport services. 1992-1997

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	mio. kr.					
1. Hovedvariabler						
Nettoomsætning	30 877	31 981	35 780	34 946	33 211	37 687
Værditilvækst	16 374	17 558	18 492	16 042	16 679	16 211
Løn, pension mv.	5 405	5 465	5 789	5 348	5 018	5 711
Anlægsaktiver	11 961	12 776	15 441	11 237	12 788	15 789
Balancesum	21 045	21 865	24 634	19 517	20 279	24 310
	pct.					
2. Resultatopgørelse						
Nettoomsætning	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Vareforbrug	47,0	45,1	48,3	54,1	49,8	57,0
Produktionsløn	4,2	3,7	4,0	4,0	3,6	3,3
Andre omkostninger	16,9	22,0	16,6	15,8	19,1	10,9
3. Dækningsbidrag	31,9	29,1	31,1	26,1	27,5	28,7
Administrationsløn	13,3	13,4	12,2	11,3	11,5	11,8
Andre kontante kapacitetsomkostninger	10,4	10,3	9,6	8,6	8,7	9,3
4. Indtjeningsbidrag	8,2	5,4	9,3	6,2	7,3	7,6
Afskrivninger	3,5	3,4	3,1	2,6	3,0	3,0
5. Primært driftsresultat før skat	4,6	2,0	6,2	3,6	4,3	4,5
Sekundære og ekstraordinære indtægter	1,3	1,6	1,1	1,0	0,7	0,9
Sekundære og ekstraordinære udgifter	0,9	0,7	0,6	1,1	0,6	0,4
6. Resultat før finansiering	5,1	3,0	6,8	3,5	4,4	5,1
Finansieringsindtægter	1,7	1,7	3,0	2,1	1,6	1,9
Finansieringsudgifter	2,8	3,2	2,2	1,6	1,4	1,5
7. Resultat før skat	3,9	1,5	7,5	4,0	4,6	5,4
8. Balance						
Anlægsaktiver	56,8	58,4	62,7	57,6	63,1	64,9
Varebeholdninger	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,4
Igangværende arbejder	0,5	0,1	0,3	0,3	0,2	0,1
Andre omsætningsaktiver	42,2	41,0	36,7	41,5	36,2	34,5
Kortfristet gæld	47,6	49,1	42,3	46,2	39,6	37,7
Langfristet gæld	24,8	24,3	20,6	18,1	19,3	21,7
Hensættelser	2,8	3,0	3,6	2,7	4,5	4,7
Egenkapital	24,7	23,7	33,5	33,0	36,6	36,0
Aktiver = passiver i alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
9. Nøgletal						
Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	53,0	54,9	51,7	45,9	50,2	43,0
Løn i pct. af nettoomsætning	17,5	17,1	16,2	15,3	15,1	15,2
Afkastningsgrad	9,2	5,4	13,3	10,3	9,7	9,9
Kapitalens omsætningshastighed	1,5	1,5	1,5	1,8	1,6	1,6
Likviditetsgrad	90,6	84,7	88,3	91,8	93,3	93,1

TRANSLATION – Rows, 1: Main variables. Net turnover. Value increase. Wages, pensions etc. Fixed assets. Balance total. 2: Profit and loss account. Net turnover. Consumption of goods and services. Remuneration of workers. Other costs. 3: Contribution margin. Remuneration of administrative staff. Other cash capacity costs. 4: Earnings contributions. Depreciation. 5: Operating result before tax. Secondary and extraordinary receipts. Secondary and extraordinary expenses. 6: Operating result

before financial items and tax. Financial receipts. Financial expenses. 7: Result before tax. 8: Balance sheet data. Fixed assets. Stock. Work in progress. Other current assets. Current liabilities. Long-term liabilities. Provisions for liabilities and charges. Capital and reserves. Total assets = total liabilities. 9: Ratios. Value added as a percentage of net turnover. Remuneration of employees as a percentage of net turnover. Return on investment. Capital turnover. Liquidity ratio. Mio. kr. = DKKm. Pct. = per cent.

Tabel 9.1.8.

Betalingsbalancen, løbende poster. 1992-1999

Balance of payments, current items. 1992-1999

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	— mio. kr. —							
1. Indtægter i alt	431 709	454 804	484 223	499 356	524 772	516 718	514 344	540 069
Tjenester i alt	81 219	81 060	79 377	78 682	88 788	94 288	101 650	110 605
Søtransport	26 481	32 985	36 284	35 390	38 852	46 547	48 849	47 974
2. Udgifter i alt	408 813	425 522	466 558	489 336	506 051	510 531	528 128	525 679
Tjenester i alt	65 766	68 742	75 004	73 973	80 357	92 651	105 412	106 132
Søtransport ¹	26 866	30 688	35 389	35 206	38 179	45 388	47 017	44 971
3. Nettoindtægter i alt	22 896	29 282	17 665	10 020	18 721	6 187	-13 784	14 390
Tjenester i alt	15 453	12 318	4 373	4 709	8 431	1 637	-3 762	4 473
Søtransport	- 385	2 297	895	184	673	1 159	1 832	3 003

¹ Inkl. godstransport til Danmark med udenlandske skibe.

TRANSLATION – Rows, 1: Receipts, total. Services, total. Sea transport. 2: Expenses, total. Services, total. Sea transport. 3: Net income. Services, total. Sea transport. Mio. kr. = DKKm.

Tabel 9.2.1.

Antal arbejdssteder, ultimo november. 1992-1998

No. of workplaces, end of November. 1992-1998

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	— antal arbejdssteder —						
1. Total for hele økonomien	315 355	310 529	303 915	301 853	300 742	296 664	286 921
2. Servicesektoren i alt	193 790	192 837	192 009	192 851	194 124	193 354	186 923
3. Transportsektoren i alt	14 212	14 269	13 944	13 925	14 043	13 780	13 499
4. Landtransport	10 992	11 141	10 872	10 882	10 998	10 759	10 443
Jernbaner	236	716	394	363	338	323	294
Bus- og S-togstrafik mv., rutebuss	429	413	478	471	454	446	453
Taxikørsel	1 908	1 891	1 967	2 043	2 176	2 189	2 226
Turistvognmænd mv.	625	592	597	581	551	534	500
Vejgodstransport og rørtransport	7 794	7 529	7 436	7 424	7 479	7 267	6 970
5. Skibsfart	586	690	616	613	600	576	589
Rederivirksomhed, fragtfart	465	480	485	486	477	445	465
Færge- og passagerfart mv.	121	210	131	127	123	131	124
6. Lufttransport	173	160	158	159	150	143	127
7. Hjælpevirksomhed mv.	2 461	2 278	2 298	2 271	2 295	2 302	2 340
Godsbehandling og oplagring	175	176	191	178	174	182	186
Anden hjælpevirksomhed i forbindelse med landtransport ¹	418	230	203	182	178	176	178
Anden hjælpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	367	349	358	345	349	357	397
Lufthavne mv.	33	33	38	36	36	36	38
Rejse- og turistbureauer mv.	537	553	556	569	595	594	601
Anden transportformidling	931	937	952	961	963	957	940

¹ Faldet fra 1992 til 1993 skyldes brancheændring af en større virksomhed.

TRANSLATION – Rows, 1: The economy, total. 2: Service sector, total. 3: Transport sector, total. 4: Land transport. Rail transport. Other scheduled passenger land transport. Taxi operations. Tourist coach services. Goods transport by road and pipelines. 5: Sea transport.

Shipping enterprises, cargo transport. Ferries and passenger transport. 6: Air transport. 7: Other transport services. Goods handling and storage. Auxiliary land transport activities. Auxiliary sea transport activities. Airports. Travel and tourist agencies. Activities of other transport agencies. Antal arbejdssteder = number of workplaces.

Tabel 9.2.2.

Antal beskæftigede, ultimo november. 1992-1998

No. of persons employed, end of November. 1992-1998

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	antal beskæftigede						
1. Total for hele økonomien	2 803 665	2 776 094	2 812 123	2 857 549	2 895 072	2 934 604	2 991 885
2. Servicesektoren i alt	1 979 845	1 984 005	1 993 946	2 035 044	2 082 194	2 118 831	2 176 550
3. Transportsektoren i alt	136 405	128 870	132 267	133 294	136 355	135 692	137 557
4. Landtransport	76 447	73 240	75 928	76 747	78 535	77 585	78 446
Jernbaner	14 729	13 578	12 398	12 411	11 790	10 649	10 338
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	12 598	11 452	13 432	12 822	13 784	13 910	14 433
Taxikørsel	9 038	8 981	9 408	10 048	11 051	11 201	11 404
Turistvognmænd mv.	4 084	3 997	4 181	4 357	4 216	4 363	4 285
Vejgodstransport og rørtransport	35 998	35 232	36 509	37 109	37 694	37 462	37 986
5. Skibsfart	19 955	19 020	18 869	17 886	17 082	16 267	15 789
Rederivirksomhed, fragtfart	13 509	12 722	12 544	11 320	10 750	10 462	10 573
Færge- og passagerfart mv.	6 446	6 298	6 325	6 566	6 332	5 805	5 216
6. Lufttransport	10 922	10 380	9 743	9 853	10 614	10 969	11 290
7. Hjelpevirksomhed mv.	29 081	26 230	27 727	28 808	30 124	30 871	32 032
Godsbehandling og oplagring	3 033	2 992	3 274	3 268	3 557	3 383	3 730
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport ¹	4 025	1 853	1 780	1 793	1 797	1 837	1 924
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	2 378	2 328	2 325	2 389	2 397	2 541	2 431
Lufthavne mv.	3 116	3 101	3 230	3 443	3 806	4 104	4 254
Rejse- og turistbureauer mv.	5 085	4 841	5 054	5 474	6 018	6 092	6 447
Anden transportformidling	11 444	11 115	12 064	12 441	12 549	12 914	13 246

¹ Faldet fra 1992 til 1993 skyldes brancheændring af en større virksomhed.

TRANSLATION – Rows, 1: The economy, total. 2: Service sector, total. 3: Transport sector, total. 4: Land transport. Rail transport. Other scheduled passenger land transport. Taxi operations. Tourist coach services. Goods transport by road and pipelines. 5: Sea transport.

Shipping enterprises, cargo transport. Ferries and passenger transport. 6: Air transport. 7: Other transport services. Goods handling and storage. Auxiliary land transport activities. Auxiliary sea transport activities. Airports. Travel and tourist agencies. Activities of other transport agencies. Antal beskæftigede = number of persons employed.

Tabel 9.2.3.

Antal fuldtidsansatte. 1992-1998

No. of full-time equivalent employees. 1992-1998

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	antal fuldtidsansatte						
1. Total for hele økonomien	1 946 847	1 980 726	1 992 764	2 038 290	2 064 617	2 107 168	2 146 605
2. Servicesektoren i alt	1 382 668	1 418 964	1 413 635	1 439 118	1 471 328	1 506 057	1 540 240
3. Transportsektoren i alt	107 075	101 829	103 096	105 425	106 882	107 595	107 820
4. Landtransport	54 402	52 208	53 824	55 678	56 585	56 639	56 952
Jernbaner	14 108	13 185	12 081	11 998	11 624	10 564	10 108
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	10 997	10 172	11 781	12 020	12 332	12 549	12 857
Taxikørsel	3 813	4 092	4 315	4 700	5 106	5 273	5 444
Turistvognmænd mv.	2 249	2 264	2 436	2 560	2 460	2 579	2 526
Vejgodstransport og rørtransport	23 235	22 495	23 211	24 400	25 063	25 674	26 017
5. Skibsfart	17 924	17 338	16 883	16 185	15 343	14 783	13 771
Rederivirksomhed, fragtfart	12 078	11 632	11 185	10 479	9 557	9 389	9 261
Færge- og passagerfart mv.	5 846	5 706	5 698	5 706	5 786	5 394	4 510
6. Lufttransport	10 595	10 282	9 786	9 915	10 355	10 791	11 188
7. Hjelpevirksomhed mv.	24 154	22 001	22 603	23 647	24 599	25 382	25 909
Godsbehandling og oplagring	2 329	2 351	2 415	2 483	2 613	2 543	2 685
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport ¹	3 212	1 227	1 206	1 189	1 196	1 192	1 243
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	1 946	1 928	1 823	1 916	1 889	2 108	1 845
Lufthavne mv.	2 956	2 943	3 083	3 230	3 478	3 757	3 911
Rejse- og turistbureauer mv.	4 074	3 932	4 110	4 438	4 818	4 937	5 075
Anden transportformidling	9 637	9 620	9 966	10 391	10 605	10 845	11 150

¹ Faldet fra 1992 til 1993 skyldes brancheændring af en større virksomhed.

TRANSLATION – Rows, 1: The economy, total. 2: Service sector, total. 3: Transport sector, total. 4: Land transport. Rail transport. Other scheduled passenger land transport. Taxi operations. Tourist coach services. Goods transport by road and pipelines. 5: Sea transport.

Shipping enterprises, cargo transport. Ferries and passenger transport. 6: Air transport. 7: Other transport services. Goods handling and storage. Auxiliary land transport activities. Auxiliary sea transport activities. Airports. Travel and tourist agencies. Activities of other transport agencies. Antal fuldtidsansatte = number of full-time equivalent employees.

Tabel 9.2.4.

Antal arbejdssteder og beskæftigede efter beskæftigelsesgrupper. 1992

No. of workplaces and persons employed by size of workplace. 1992

	I alt	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	Over 99	Fiktive ¹
	antal arbejdssteder								
1. Total for hele økonomien	315 355	129 860	94 601	42 076	26 051	14 671	4 981	3 115	-
2. Servicesektoren i alt	193 790	73 857	54 031	30 434	19 264	10 482	3 640	2 082	-
3. Transportsektoren i alt	14 212	4 647	4 850	2 333	1 291	724	224	143	-
4. Landtransport	10 992	4 007	3 920	1 594	849	431	125	66	-
Jernbaner	236	13	36	29	49	51	28	30	-
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	429	43	91	104	87	53	28	23	-
Taxikørsel	1 908	70	1 355	315	121	37	8	2	-
Turistvognmænd mv.	625	150	214	144	79	32	6	-	-
Vejgodstransport og rørtransport	7 794	3 731	2 224	1 002	513	258	55	11	-
5. Skibsfart	586	83	121	189	79	57	23	34	-
Rederivirksomhed, fragtfart	465	63	100	169	60	42	12	19	-
Færge- og passagerfart mv.	121	20	21	20	19	15	11	15	-
6. Lufttransport	173	30	44	39	30	18	4	8	-
7. Hjelpevirksomhed mv.	2 461	527	765	511	333	218	72	35	-
Godsbehandling og oplagring	175	27	38	29	41	27	9	4	-
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	418	91	154	68	49	44	9	3	-
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	367	138	117	58	31	16	4	3	-
Lufthavne mv.	33	6	9	3	4	3	4	4	-
Rejse- og turistbureauer mv.	537	90	191	130	65	45	13	3	-
Anden transportformidling	931	175	256	223	143	83	33	18	-
	antal beskæftigede								
8. Total for hele økonomien	2 803 665	129 860	250 513	275 930	351 145	437 315	340 251	873 644	145 007
9. Servicesektoren i alt	1 979 845	73 857	147 583	200 204	259 492	311 104	248 980	599 918	138 707
10. Transportsektoren i alt	136 405	4 647	13 190	15 186	17 348	21 582	15 277	48 823	352
11. Landtransport	76 447	4 007	10 531	10 278	11 436	12 594	8 561	18 818	222
Jernbaner	14 729	13	100	188	692	1 561	2 008	10 162	5
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	12 598	43	253	679	1 160	1 510	..	..	29
Taxikørsel	9 038	70	3 575	1 976	1 608	1 015	..	..	-
Turistvognmænd mv.	4 084	150	599	949	1 045	926	415	-	-
Vejgodstransport og rørtransport	35 998	3 731	6 004	6 486	6 931	7 582	3 588	1 488	188
12. Skibsfart	19 955	83	354	1 255	1 020	1 905	1 516	13 698	124
Rederivirksomhed, fragtfart	13 509	63	296	1 124	751	1 426	797	8 928	124
Færge- og passagerfart mv.	6 446	20	58	131	269	479	719	4 770	-
13. Lufttransport	10 922	30	125	261	401	547	219	9 339	-
14. Hjelpevirksomhed mv.	29 081	527	2 180	3 392	4 491	6 536	4 981	6 968	6
Godsbehandling og oplagring	3 033	27	115	198	564	845	628	656	-
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	4 025	91	421	454	693	1 353	639	374	-
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	2 378	138	329	386	404	445	277	393	6
Lufthavne mv.	3 116	6	28	15	55	109	304	2 599	-
Rejse- og turistbureauer mv.	5 085	90	552	852	847	1 355	916	473	-
Anden transportformidling	11 444	175	735	1 487	1 928	2 429	2 217	2 473	-

¹ Ansatte, der ikke arbejder på nogen af arbejdsgivernes registrerede arbejdssteder, men tager ud fra deres bopæl.

TRANSLATION – Rows, 1 and 8: The economy, total. 2 and 9: Service sector, total. 3 and 10: Transport sector, total. 4 and 11: Land transport. Rail transport. Other scheduled passenger land transport. Taxi operations. Tourist coach services. Goods transport by road and pipelines. 5 and 12:

Sea transport. Shipping enterprises, cargo transport. Ferries and passenger transport. 6 and 13: Air transport. 7 and 14: Other transport services. Goods handling and storage. Auxiliary land transport activities. Auxiliary sea transport activities. Airports. Travel and tourist agencies. Activities of other transport agencies. Antal arbejdssteder = number of workplaces. Antal beskæftigede = number of persons employed.

Tabel 9.2.5.

Antal arbejdssteder og beskæftigede efter beskæftigelsesgrupper. 1998

No. of workplaces and persons employed by size of workplace. 1998

	I alt	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	Over 99	Fiktive ¹
	— antal arbejdssteder —								
1. Total for hele økonomien	286 921	111 102	79 931	41 875	28 394	16 632	5 343	3 644	-
2. Servicesektoren i alt	186 923	65 003	50 622	30 662	21 813	12 361	3 949	2 513	-
3. Transportsektoren i alt	13 499	4 083	4 434	2 387	1 382	816	246	151	-
4. Landtransport	10 443	3 439	3 592	1 723	946	537	136	70	-
Jernbaner	294	37	55	57	41	51	25	28	-
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	453	38	92	108	83	70	33	29	-
Taxikørsel	2 226	69	1 460	452	187	48	8	2	-
Turistvognmænd mv.	500	87	143	131	91	40	8	-	-
Vejgodstransport og rørtransport	6 970	3 208	1 842	975	544	328	62	11	-
5. Skibsfart	589	99	153	154	82	48	24	29	-
Rederivirksomhed, fragtfart	465	74	134	137	63	28	16	13	-
Færge- og passagerfart mv.	124	25	19	17	19	20	8	16	-
6. Lufttransport	127	17	34	28	22	11	5	10	-
7. Hjelpevirksomhed mv.	2 340	528	655	482	332	220	81	42	-
Godsbehandling og oplagring	186	32	38	23	41	31	14	7	-
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	178	43	51	34	26	17	5	2	-
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	397	163	102	74	37	14	4	3	-
Lufthavne mv.	38	5	7	6	6	8	1	5	-
Rejse- og turistbureauer mv.	601	79	212	154	82	47	22	5	-
Anden transportformidling	940	206	245	191	140	103	35	20	-
	— antal beskæftigede —								
8. Total for hele økonomien	2 991 885	111 102	216 192	275 984	384 091	493 416	367 029	972 802	171 269
9. Servicesektoren i alt	2 176 550	65 003	139 676	202 419	295 475	366 741	271 880	672 853	162 503
10. Transportsektoren i alt	137 557	4 083	12 083	15 557	18 567	24 555	16 526	45 303	883
11. Landtransport	78 446	3 439	9 678	11 173	12 697	16 120	8 904	15 842	593
Jernbaner	10 338	37	158	402	564	1 682	1 670	5 825	-
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	14 433	38	264	719	1 136	2 195	2 278	7 803	-
Taxikørsel	11 404	69	3 905	2 854	2 460	1 374	..	..	8
Turistvognmænd mv.	4 285	87	404	855	1 234	1 152	528	-	25
Vejgodstransport og rørtransport	37 986	3 208	4 947	6 343	7 303	9 717	..	..	560
12. Skibsfart	15 789	99	440	1 020	1 091	1 418	1 651	9 859	211
Rederivirksomhed, fragtfart	10 573	74	388	910	830	799	1 060	6 301	211
Færge- og passagerfart mv.	5 216	25	52	110	261	619	591	3 558	-
13. Lufttransport	11 290	17	100	186	291	330	419	9 947	-
14. Hjelpevirksomhed mv.	32 032	528	1 865	3 178	4 488	6 687	5 552	9 655	79
Godsbehandling og oplagring	3 730	32	110	156	552	941	853	1 070	16
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	1 924	43	131	230	371	514	..	..	-
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	2 431	163	267	495	474	395	271	366	-
Lufthavne mv.	4 254	5	23	42	80	272	..	..	-
Rejse- og turistbureauer mv.	6 447	79	617	981	1 104	1 461	1 543	662	-
Anden transportformidling	13 246	206	717	1 274	1 907	3 104	2 509	3 466	63

¹ Ansatte, der ikke arbejder på nogen af arbejdsgivernes registrerede arbejdssteder, men tager ud fra deres bopæl.

TRANSLATION - See table 9.2.4.

Tabel 9.2.6.

Antal arbejdssteder og beskæftigede efter ejerform. 1992

No. of workplaces and persons employed by type of ownership. 1992

	I alt	Enkelt- mands- firma	Interes- sentskab, kommandit	Aktie- selskab	Anparts- selskab	Anden ejer ¹
	1	2	3	4	5	6
— antal arbejdssteder —						
1. Total for hele økonomien	315 355	188 186	18 957	31 462	28 629	48 121
2. Servicesektoren i alt	193 790	97 475	11 659	21 518	18 513	44 625
3. Transportsektoren i alt	14 212	9 006	870	1 476	1 559	1 301
4. Landtransport	10 992	8 466	485	546	1 087	408
Jernbaner	236	-	-	57	-	179
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	429	203	38	55	27	106
Taxikørsel	1 908	1 841	24	-	5	38
Turistvognmænd mv.	625	475	49	29	64	8
Vejgodstransport og rørttransport	7 794	5 947	374	405	991	77
5. Skibsfart	586	86	227	161	57	55
Rederivirksomhed, fragtfart	465	63	202	128	49	23
Færge- og passagerfart mv.	121	23	25	33	8	32
6. Lufttransport	173	22	16	55	13	67
7. Hjelpevirksomhed mv.	2 461	432	142	714	402	771
Godsbehandling og oplagring	175	20	16	93	35	11
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	418	83	22	35	13	265
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	367	69	31	13	19	235
Lufthavne mv.	33	1	1	4	1	26
Rejse- og turistbureauer mv.	537	78	28	117	93	221
Anden transportformidling	931	181	44	452	241	13
— antal beskæftigede —						
8. Total for hele økonomien	2 803 665	468 981	116 860	880 936	195 046	1 141 842
9. Servicesektoren i alt	1 979 845	261 212	77 208	442 524	110 891	1 088 010
10. Transportsektoren i alt	136 405	30 687	9 014	50 054	11 868	34 782
11. Landtransport	76 447	28 974	3 049	13 055	8 974	22 395
Jernbaner	14 729	-	-	1 160	-	13 569
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	12 598	1 707	508	2 009	297	8 077
Taxikørsel	9 038	8 683	138	-	22	195
Turistvognmænd mv.	4 084	2 384	329	723	531	117
Vejgodstransport og rørttransport	35 998	16 200	2 074	9 163	8 124	437
12. Skibsfart	19 955	305	3 640	11 345	407	4 258
Rederivirksomhed, fragtfart	13 509	248	2 208	10 278	332	443
Færge- og passagerfart mv.	6 446	57	1 432	1 067	75	3 815
13. Lufttransport	10 922	115	1 034	9 166	57	550
14. Hjelpevirksomhed mv.	29 081	1 293	1 291	16 488	2 430	7 579
Godsbehandling og oplagring	3 033	129	293	2 132	384	95
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	4 025	160	96	706	132	2 931
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	2 378	147	146	231	89	1 765
Lufthavne mv.	3 116	..	..	1 890	..	1 217
Rejse- og turistbureauer mv.	5 085	350	293	2 468	540	1 434
Anden transportformidling	11 444	504	458	9 061	1 284	137

¹ Anden ejer omfatter andelselskaber, stat, amt og kommune, selvejende institution, anden offentlig myndighed og uoplyst.

TRANSLATION – Columns, 1: Total. 2: Sole proprietorship. 3: Partnership, limited partnership. 4: Public limited company. 5: Private limited company. 6: Other owner. - Rows, see table 9.2.4.

Tabel 9.2.7. Antal arbejdssteder og beskæftigede efter ejerform. 1998
 No. of workplaces and persons employed by type of ownership. 1998

	I alt 1	Enkelt- mands- firma 2	Interes- sentskab, kommandit 3	Aktie- selskab 4	Anparts- selskab 5	Anden ejer ¹ 6
antal arbejdssteder						
1. Total for hele økonomien	286 921	161 456	16 233	33 557	29 866	45 809
2. Servicesektoren i alt	186 923	89 117	10 393	23 634	20 344	43 435
3. Transportsektoren i alt	13 499	8 398	753	1 753	1 525	1 070
4. Landtransport	10 443	7 883	416	745	1 051	348
Jernbaner	294	-	-	46	1	247
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	453	137	28	199	28	61
Taxikørsel	2 226	2 176	26	-	4	20
Turistvognmænd mv.	500	336	41	39	81	3
Vejgodstransport og rørtransport	6 970	5 234	321	461	937	17
5. Skibsfart	589	71	219	200	56	43
Rederivirksomhed, fragtfart	465	44	205	153	43	20
Færge- og passagerfart mv.	124	27	14	47	13	23
6. Lufttransport	127	13	4	40	8	62
7. Hjelpevirksomhed mv.	2 340	431	114	768	410	617
Godsbehandling og oplagring	186	22	18	101	35	10
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	178	49	16	33	10	70
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	397	62	16	15	14	290
Lufthavne mv.	38	-	7	5	1	25
Rejse- og turistbureauer mv.	601	101	25	165	102	208
Anden transportformidling	940	197	32	449	248	14
antal beskæftigede						
8. Total for hele økonomien	2 991 885	438 668	110 559	1 020 748	212 020	1 209 890
9. Servicesektoren i alt	2 176 550	262 161	76 505	545 969	132 714	1 159 201
10. Transportsektoren i alt	137 557	31 743	5 881	66 745	11 813	21 375
11. Landtransport	78 446	30 034	3 251	22 626	8 787	13 748
Jernbaner	10 338	-	-	..	..	9 656
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	14 433	1 078	524	8 736	362	3 733
Taxikørsel	11 404	11 040	158	-	20	186
Turistvognmænd mv.	4 285	2 082	363	..	..	81
Vejgodstransport og rørtransport	37 986	15 834	2 206	12 194	7 660	92
12. Skibsfart	15 789	289	1 474	12 425	471	1 130
Rederivirksomhed, fragtfart	10 573	236	1 263	8 546	225	303
Færge- og passagerfart mv.	5 216	53	211	3 879	246	827
13. Lufttransport	11 290	24	46	10 445	27	748
14. Hjelpevirksomhed mv.	32 032	1 396	1 110	21 249	2 528	5 749
Godsbehandling og oplagring	3 730	130	128	2 617	511	344
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	1 924	134	149	831	51	759
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	2 431	133	80	..	..	2 074
Lufthavne mv.	4 254	-	213	..	..	903
Rejse- og turistbureauer mv.	6 447	549	306	3 325	730	1 537
Anden transportformidling	13 246	450	234	11 269	1 161	132

¹ Anden ejer omfatter andelselskaber, stat, amt og kommune, selvejende institution, anden offentlig myndighed og uoplyst.

TRANSLATION – Columns, 1: Total. 2: Sole proprietorship. 3: Partnership, limited partnership. 4: Public limited company. 5: Private limited company. 6: Other owner. - Rows, see table 9.2.4.

Tabel 9.2.8. Nye virksomheder samt ansatte i nye virksomheder. 1992-1997
New enterprises and employees in new enterprises. 1992-1997

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
— antal nye virksomheder —						
1. Hele økonomien	15 875	14 663	15 499	14 276	14 626	16 163
2. Servicesektoren	13 257	12 379	13 226	12 134	12 233	13 252
3. Transportsektoren	449	479	640	630	595	611
4. Landtransport						
Vejgodstransport og rørtransport	392	412	546	567	494	512
5. Skibsfart						
Rederivirksomhed, fragtfart	7	7	4	8	11	12
6. Hjælpevirksomhed mv.	50	60	90	55	90	85
Anden transportformidling	28	44	58	39	56	54
Øvrige brancher	22	16	32	16	34	31
— antal ansatte —						
7. Hele økonomien	5 824	4 113	4 858	4 034	4 771	6 694
8. Servicesektoren	4 130	2 899	3 471	2 908	3 589	4 778
9. Transportsektoren	116	81	115	164	125	211
10. Landtransport						
Vejgodstransport og rørtransport	100	68	88	107	102	141
11. Skibsfart						
Rederivirksomhed, fragtfart	1	1	-	15	2	6
12. Hjælpevirksomhed mv.	15	12	27	42	21	64
Anden transportformidling	11	12	23	11	11	49
Øvrige brancher	4	-	4	31	10	15

TRANSLATION – Rows, 1 and 7: The economy, total. 2 and 8: Service sector. 3 and 9: Transport sector. 4 and 10: Land transport. Goods transport by road and pipelines. 5 and 11: Sea transport. Shipping

enterprises, cargo transport. 6 and 12: Other transport services. Activities of other transport agencies. Other trades. Antal nye virksomheder = number of new enterprises. Antal ansatte = number of employees.

Tabel 9.2.9. Konkurserklæringer. 1992-1999
Declarations of bankruptcy. 1992-1999

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1. Hele økonomien	2 895	3 509	2 900	2 259	1 763	1 759	1 652	1 636
2. Servicesektoren	...	1 993	1 688	1 295	1 019	1 019	954	916
3. Transportvirksomhed, post og telekommunikation	...	169	149	142	111	118	94	89

TRANSLATION – Rows, 1: The economy, total. 2: Service sector. 3: Transport sector, postal and telecommunication services.

Tabel 9.2.10.

Antal arbejdssteder og beskæftigede efter amt. 1992

No. of workplaces and persons employed by county. 1992

	I alt	Københavns og Frederiksberg Kommuner	Københavns Amt	Frederiks- borg Amt	Roskilde Amt	Vestsjæl- lands Amt
	antal arbejdssteder					
1. Total for hele økonomien	315 355	31 733	27 840	19 233	11 834	17 890
2. Servicesektoren i alt	193 790	27 274	21 830	13 554	7 975	10 053
3. Transportsektoren i alt	14 212	1 277	1 587	882	770	859
4. Landtransport	10 992	743	1 230	747	694	747
Jernbaner	236	38	15	26	7	27
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	429	12	16	17	8	28
Taxikørsel	1 908	225	287	164	131	106
Turistvognmænd mv.	625	23	60	40	33	43
Vejgodstransport og rørtransport	7 794	445	852	500	515	543
5. Skibsfart	586	61	30	17	-	12
Rederivirksomhed, fragtfart	465	48	25	8	-	1
Færge- og passagerfart mv.	121	13	5	9	-	11
6. Lufttransport	173	58	46	-	8	2
7. Hjelpevirksomhed mv.	2 461	415	281	118	68	98
Godsbehandling og oplagring	175	16	9	8	4	7
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	418	52	53	25	25	21
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	367	27	24	25	10	26
Lufthavne mv.	33	1	5	-	2	1
Rejse- og turistbureauer mv.	537	160	38	16	7	17
Anden transportformidling	931	159	152	44	20	26
	antal beskæftigede					
8. Total for hele økonomien	2 803 665	378 218	358 223	157 649	94 964	136 445
9. Servicesektoren i alt	1 979 845	330 798	277 439	118 402	70 772	90 751
10. Transportsektoren i alt	136 405	21 842	22 644	4 864	4 115	5 978
11. Landtransport	76 447	12 389	7 086	3 652	3 349	3 938
Jernbaner	14 729	6 336	387	379	310	727
Bus- og S-togstrafik mv., rutebart	12 598	2 479	1 542	872	374	432
Taxikørsel	9 038	1 933	1 663	672	630	302
Turistvognmænd mv.	4 084	191	328	192	146	395
Vejgodstransport og rørtransport	35 998	1 450	3 166	1 537	1 889	2 082
12. Skibsfart	19 955	2 955	474	572	-	..
Rederivirksomhed, fragtfart	13 509	2 772	433	131	-	..
Færge- og passagerfart mv.	6 446	183	41	441	-	1346
13. Lufttransport	10 922	1 293	8 702	-	65	..
14. Hjelpevirksomhed mv.	29 081	5 205	6 382	640	701	686
Godsbehandling og oplagring	3 033	441	159	18	55	40
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	4 025	596	573	197	195	340
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	2 378	381	195	86	..	120
Lufthavne mv.	3 116	..	2 393	-	..	..
Rejse- og turistbureauer mv.	5 085	2 325	465	76	38	64
Anden transportformidling	11 444	1 461	2 597	263	342	121

TRANSLATION – See table 9.2.4.

Storstrøms Amt	Born- holms Amt	Fyns Amt	Sønder- jyllands Amt	Ribe Amt	Vejle Amt	Ring- købing Amt	Århus Amt	Viborg Amt	Nord- jyllands Amt	Uden- landsk
antal arbejdssteder										
16 346	3 377	26 994	16 663	14 948	20 723	20 782	36 144	18 627	31 825	396
8 973	1 695	15 557	8 866	7 654	12 080	9 678	22 686	8 532	17 040	343
755	111	1 016	761	649	952	716	1 477	722	1 396	282
625	66	765	579	498	775	601	1 162	643	1 117	-
18	-	10	9	13	17	12	21	7	16	-
24	2	40	33	19	36	29	52	40	73	-
69	18	147	70	90	68	96	207	61	169	-
40	11	58	34	24	32	33	65	55	74	-
474	35	510	433	352	622	431	817	480	785	-
16	5	75	14	7	8	6	34	2	30	269
5	1	47	10	5	4	2	16	-	24	269
11	4	28	4	2	4	4	18	2	6	-
1	2	7	4	19	4	-	10	3	8	1
113	38	169	164	125	165	109	271	74	241	12
5	3	12	14	11	18	13	18	5	32	-
11	2	25	21	25	38	25	35	19	41	-
35	15	37	19	9	22	19	37	14	47	1
1	1	3	2	4	1	4	2	2	3	1
20	11	33	25	28	26	25	56	19	49	7
41	6	59	83	48	60	23	123	15	69	3
antal beskæftigede										
116 871	23 084	233 125	131 782	123 847	181 228	155 668	325 808	126 297	248 785	11 671
80 968	15 655	151 344	84 041	74 742	114 699	87 194	234 626	73 977	163 859	10 578
5 975	1 317	7 871	7 045	6 242	7 960	5 184	14 206	3 494	9 065	8 603
3 962	355	5 071	4 469	3 188	5 826	4 005	10 133	2 980	6 044	-
876	-	536	332	383	1 170	565	2 164	59	505	-
..	..	929	352	363	637	330	2 248	382	1 143	-
273	68	607	256	332	274	363	860	192	613	-
..	..	520	170	149	273	314	382	267	440	-
2 093	175	2 479	3 359	1 961	3 472	2 433	4 479	2 080	3 343	-
..	..	1 177	109	715	153	51	1 136	..	933	8 284
447	..	268	36	..	45	..	149	-	296	8 284
939	623	909	73	..	108	..	987	..	637	-
..	..	71	213	283	15	-	101	..	87	..
622	320	1 552	2 254	2 056	1 966	1 128	2 836	414	2 001	318
51	25	247	216	358	283	159	334	71	576	-
..	..	374	162	170	276	204	..	79	200	-
117	107	159	..	262	..	127	252	..	266	..
..	..	45	..	362	..	12	..	..	97	..
76	50	191	124	282	132	207	407	89	250	309
216	85	536	1 668	622	1 124	419	1 253	120	612	5

Tabel 9.2.11.

Antal arbejdssteder og beskæftigede efter amt. 1998

No. of workplaces and persons employed by county. 1998

	I alt	Københavns og Frederiksberg Kommuner	Københavns Amt	Frederiks- borg Amt	Roskilde Amt	Vestsjæl- lands Amt
	antal arbejdssteder					
1. Total for hele økonomien	286 921	30 965	27 191	18 679	11 109	16 211
2. Servicesektoren i alt	186 923	27 230	21 763	13 573	7 725	9 612
3. Transportsektoren i alt	13 499	1 190	1 567	851	685	835
4. Landtransport	10 443	758	1 198	728	629	732
Jernbaner	294	43	13	29	8	28
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	453	32	42	21	13	30
Taxikørsel	2 226	276	319	183	143	128
Turistvognmænd mv.	500	15	49	46	23	34
Vejgodstransport og rørtransport	6 970	392	775	449	442	512
5. Skibsfart	589	40	49	19	2	10
Rederivirksomhed, fragtfart	465	27	45	6	1	1
Færge- og passagerfart mv.	124	13	4	13	1	9
6. Lufttransport	127	43	36	2	6	-
7. Hjelpevirksomhed mv.	2 340	349	284	102	48	93
Godsbehandling og oplagring	186	9	13	5	4	7
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	178	25	17	9	5	10
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	397	22	21	24	12	31
Lufthavne mv.	38	-	6	-	2	1
Rejse- og turistbureauer mv.	601	177	41	20	10	19
Anden transportformidling	940	116	186	44	15	25
	antal beskæftigede					
8. Total for hele økonomien	2 991 885	399 371	395 359	170 490	105 523	141 448
9. Servicesektoren i alt	2 176 550	356 265	314 279	130 819	79 841	97 811
10. Transportsektoren i alt	137 557	19 874	25 472	5 080	4 081	5 395
11. Landtransport	78 446	11 009	8 634	4 089	3 596	4 481
Jernbaner	10 338	4 163	192	415	..	462
Bus- og S-togstrafik mv., rutefart	14 433	3 144	2 424	905	..	850
Taxikørsel	11 404	1 983	1 831	821	766	469
Turistvognmænd mv.	4 285	168	481	314	..	258
Vejgodstransport og rørtransport	37 986	1 551	3 706	1 634	1 944	2 442
12. Skibsfart	15 789	2 553	321	..	..	382
Rederivirksomhed, fragtfart	10 573	1 976	294	..	..	..
Færge- og passagerfart mv.	5 216	577	27	438	..	..
13. Lufttransport	11 290	1 524	8 549	..	..	-
14. Hjelpevirksomhed mv.	32 032	4 788	7 968	466	400	532
Godsbehandling og oplagring	3 730	232	277	23	88	..
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med landtransport	1 924	273	384	103	57	60
Anden hjelpevirksomhed i forbindelse med skibsfart	2 431	315	81	82	42	123
Lufthavne mv.	4 254	-	2 959	-	43	..
Rejse- og turistbureauer mv.	6 447	2 938	567	85	38	82
Anden transportformidling	13 246	1 030	3 700	173	132	157

TRANSLATION – See table 9.2.4.

Storstrøms Amt	Born- holms Amt	Fyns Amt	Sønder- jyllands Amt	Ribe Amt	Vejle Amt	Ring- købing Amt	Århus Amt	Viborg Amt	Nord- jyllands Amt	Uden- landsk
antal arbejdssteder										
14 399	2 715	24 441	14 634	13 132	18 996	17 889	32 826	15 831	27 504	399
8 386	1 479	14 928	8 278	7 229	11 628	9 135	21 737	7 862	15 989	369
694	103	936	728	620	924	712	1 388	692	1 265	309
575	59	722	547	474	751	586	1 067	613	1 004	-
22	1	18	12	16	23	18	32	9	22	-
23	7	32	28	24	26	32	47	37	59	-
99	15	160	95	96	90	92	249	82	199	-
24	7	45	29	21	21	29	51	44	62	-
407	29	467	383	317	591	415	688	441	662	-
14	3	46	17	5	9	20	28	5	25	297
3	-	25	9	3	5	18	10	2	16	294
11	3	21	8	2	4	2	18	3	9	3
-	1	4	4	12	2	-	8	1	5	3
105	40	164	160	129	162	106	285	73	231	9
6	2	13	11	18	25	14	22	7	30	-
6	-	10	7	7	16	13	23	10	20	-
35	19	44	28	14	19	24	37	20	47	-
1	1	4	3	4	1	3	3	3	5	1
21	12	39	26	31	24	29	71	16	58	7
36	6	54	85	55	77	23	129	17	71	1
antal beskæftigede										
118 458	22 322	244 734	138 073	131 625	197 266	162 207	353 115	133 380	268 866	9 648
84 926	16 158	167 565	89 057	82 079	128 764	96 738	259 659	80 893	182 435	9 261
4 510	1 373	7 835	6 925	7 091	8 990	5 623	14 326	3 938	9 475	7 569
3 437	389	5 574	4 040	3 545	6 155	4 219	9 479	3 370	6 429	-
421	..	493	222	305	936	451	1 656	37	413	-
361	..	852	437	412	670	336	1 858	361	1 203	-
431	70	863	407	460	501	464	1 114	415	809	-
226	..	470	182	212	277	279	364	321	516	-
1 998	196	2 896	2 792	2 156	3 771	2 689	4 487	2 236	3 488	-
548	618	939	118	336	..	87	1 342	..	600	7 259
78	1	250	32	..	..	..	106	..	151	7 217
470	617	689	86	..	31	..	1 236	72	449	42
-	..	41	282	511	..	-	31	..	168	66
525	..	1 281	2 485	2 699	2 736	1 317	3 474	485	2 278	..
..	..	64	281	667	735	179	305	122	545	-
42	-	137	82	56	173	77	330	38	112	-
128	114	218	110	211	153	170	309	64	311	-
..	..	36	31	820	..	10	154	33	112	..
87	62	334	215	214	..	311	726	90	350	..
202	..	492	1 766	731	1 560	570	1 650	138	848	..

Tabel 9.3.1. Antal beskæftigede efter højest fuldført erhvervsuddannelse, alder og køn. 1992

No. of persons employed by highest level of vocational education, age and sex. 1992

	Total for hele øko- nomien	Service- sektoren i alt	Trans- port- sektoren i alt	Land- transport	Jernbaner	Bus- og S-togs- trafik mv., rutebart	Taxi- kørsel	Turist- vogn- mænd mv.	Vejgods- transport og rør- transport
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. I alt	2 803 665	1 979 845	136 405	76 447	14 729	12 598	9 038	4 084	35 998
2. Uddannelse	antal beskæftigede								
Ingen afsluttet									
erhvervsuddannelse	1 251 350	836 886	72 802	45 859	6 949	7 663	5 352	2 396	23 499
Erhvervsuddannelse	1 008 329	675 911	51 377	27 609	6 654	4 391	3 108	1 511	11 945
Kort videregående udd.	159 419	127 422	5 198	970	266	151	186	73	294
Mellemlang videre- gående uddannelse	245 313	213 811	5 116	1 126	408	207	245	74	192
Lang videregående udd.	139 254	125 815	1 912	883	452	186	147	30	68
3. Alder									
Under 25 år	511 882	345 723	16 736	7 657	906	543	756	280	5 172
25-39 år	987 582	707 342	55 445	30 766	6 275	4 365	3 586	1 405	15 135
40-59 år	1 131 360	818 906	56 690	33 141	6 514	6 827	4 078	1 977	13 745
60 år og derover	172 841	107 874	7 534	4 883	1 034	863	618	422	1 946
4. Køn									
Mænd	1 516 879	917 072	106 408	64 942	12 073	10 002	8 049	3 250	31 568
Kvinder	1 286 786	1 062 773	29 997	11 505	2 656	2 596	989	834	4 430

TRANSLATION – Columns, 1: The economy, total. 2: Service sector, total. 3: Transport sector, total. 4: Land transport. 5: Rail transport. 6: Other scheduled passenger land transport. 7: Taxi operations. 8: Tourist coach services. 9: Goods transport by road and pipelines. 10: Sea transport. 11: Shipping enterprises, cargo transport. 12: Ferries and passenger transport. 13: Air transport. 14: Other transport services. 15:

Goods handling and storage. 16: Auxiliary land transport activities. 17: Auxiliary sea transport activities. 18: Airports. 19: Travel and tourist agencies. 20: Activities of other transport agencies. - Rows, 1: Total. 2: Education. No vocational education. Vocational education. Short-cycle higher education. Medium-cycle higher education. Long-cycle higher education. 3: Age. 4: Sex. Male. Female. Antal beskæftigede = number of persons employed.

Skibsfart	Rederi- virksom- hed, fragtfart	Færge- og passager- fart mv.	Luft- transport	Hjælpe- virksom- hed mv.	Godsbe- handling og oplag- ring	Anden hjælpe- virksom- hed i for- bindelse m. land- transport	Anden hjælpe- virksom- hed i for- bindelse m. skibs- fart	Luft- havne mv.	Rejse- og turist- bureauer mv.	Anden transport- for- midling
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
antal beskæftigede										
19 955	13 509	6 446	10 922	29 081	3 033	4 025	2 378	3 116	5 085	11 444
7 983	4 958	3 025	5 071	13 889	1 828	2 427	1 078	1 597	2 278	4 681
6 231	4 517	1 714	4 737	12 800	1 027	1 480	799	1 224	2 117	6 153
2 947	2 073	874	344	937	96	40	203	170	221	207
2 587	1 789	798	363	1 040	66	49	257	67	307	294
207	172	35	407	415	16	29	41	58	162	109
3 211	2 575	636	658	5 210	387	567	138	328	1 075	2 715
7 445	5 448	1 997	5 152	12 082	1 144	1 560	572	1 369	2 290	5 147
8 279	4 966	3 313	4 999	10 271	1 331	1 614	1 364	1 308	1 460	3 194
1 020	520	500	113	1 518	171	284	304	111	260	388
16 124	10 993	5 131	6 891	18 451	2 648	2 264	2 051	2 044	1 678	7 766
3 831	2 516	1 315	4 031	10 630	385	1 761	327	1 072	3 407	3 678

Tabel 9.3.2.

**Antal beskæftigede efter socioøkonomisk status, højest fuldført
erhvervsuddannelse, alder og køn. 1998**

No. of persons employed by socio-economic status, highest level of vocational education, age and sex. 1998

	Total for hele øko- nomien	Service- sektoren i alt	Trans- port- sektoren i alt	Land- transport	Jernbaner	Bus- og S-togs- trafik mv., rutebart	Taxi- kørsel	Turist- vogn- mænd mv.	Vejgods- transport og rør- transport
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	antal beskæftigede								
1. I alt	2 991 885	2 176 550	137 557	78 446	10 338	14 433	11 404	4 285	37 986
2. Socioøkonomisk status¹									
Selvstændige	182 997	102 221	9 189	8 500	-	142	2 186	393	5 779
Medarbejdende ægtefæller	17 211	6 570	835	804	-	26	130	79	569
Lønmodtagere:									
Topledere	72 440	52 319	2 313	785	131	111	99	46	398
Højeste niveau	323 539	291 477	2 757	1 336	667	300	194	42	133
Mellemløsniveau	392 448	329 331	16 813	2 790	914	504	351	155	866
Grundniveau	1 171 134	762 003	61 670	39 132	7 889	10 143	2 799	1 798	16 503
Andre	276 738	199 449	19 837	11 265	431	1 645	1 687	569	6 933
Uden nærmere angivelse	255 584	181 362	10 629	5 236	97	502	1 239	338	3 060
Sekundære lønmodtagere	299 794	251 818	13 514	8 598	209	1 060	2 719	865	3 745
3. Uddannelse									
Grundskole	867 037	567 284	54 426	38 530	3 577	6 764	4 785	2 137	21 267
Almen gymnasial udd.	183 278	162 320	7 263	2 332	527	408	645	87	665
Erhvervsgymnasial udd.	85 664	69 835	5 613	1 410	238	155	288	61	668
Erhvervsfaglig udd.	1 066 848	723 287	50 406	29 368	4 921	5 478	3 825	1 687	13 457
Kort videregående udd.	184 026	145 231	5 237	1 155	195	237	260	101	362
Mellemlang videregående udd.	298 189	260 236	5 990	1 202	339	208	322	56	277
Lang videregående udd.	186 784	168 876	2 402	937	425	215	183	20	94
Uoplyst	120 059	79 481	6 220	3 512	116	968	1 096	136	1 196
4. Alder									
Under 25 år	506 867	367 735	14 322	6 529	412	381	864	227	4 645
25-39 år	1 053 492	755 864	54 406	29 154	3 659	4 294	4 473	1 197	15 531
40-59 år	1 245 367	927 731	61 140	37 700	5 838	8 627	5 204	2 326	15 705
60 år og derover	186 159	125 220	7 689	5 063	429	1 131	863	535	2 105
5. Køn									
Mænd	1 629 159	1 022 186	107 963	67 388	7 941	11 644	10 227	3 544	34 032
Kvinder	1 362 726	1 154 364	29 594	11 058	2 397	2 789	1 177	741	3 954

¹ Tilsvarende opgørelse for socioøkonomisk status findes ikke for 1992.

TRANSLATION – Columns, 1: The economy, total. 2: Service sector, total. 3: Transport sector, total. 4: Land transport. 5: Rail transport. 6: Other scheduled passenger land transport. 7: Taxi operations. 8: Tourist coach services. 9: Goods transport by road and pipelines. 10: Sea transport. 11: Shipping enterprises, cargo transport. 12: Ferries and passenger transport. 13: Air transport. 14: Other transport services. 15: Goods handling and storage. 16: Auxiliary land transport activities. 17: Auxiliary sea transport activities. 18: Airports. 19: Travel and tourist

agencies. 20: Activities of other transport agencies. - Rows, 1: Total. 2: Socio-economic status. Self-employed. Assisting spouses. Salaried employees. Top managers. Top level. Intermediate level. Basic level. Others. Not specified. Secondary employees. 3: Education. Basic school. General upper secondary education. General/vocational upper secondary education. Vocational upper secondary education. Short-cycle higher education. Medium-cycle higher education. Long-cycle higher education. Not stated. 4: Age. 5: Sex. Male. Female. Antal beskæftigede = number of persons employed.

Skibsfart	Rederi- virksom- hed, fragtfart	Færge- og passager- fart mv.	Luft- transport	Hjælpe- virksom- hed mv.	Godsbe- handling og oplag- ring	Anden hjælpe- virksom- hed i for- bindelse m. land- transport	Anden hjælpe- virksom- hed i for- bindelse m. skibs- fart	Luft- havne mv.	Rejse- og turist- bureauer mv.	Anden transport- for- midling
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
— antal beskæftigede —										
15 789	10 573	5 216	11 290	32 032	3 730	1 924	2 431	4 254	6 447	13 246
158	127	31	16	515	38	55	78	4	118	222
4	3	1	-	27	1	4	4	-	9	9
251	171	80	204	1 073	88	58	43	116	251	517
395	301	94	293	733	17	40	93	158	236	189
4 787	3 538	1 249	2 619	6 617	204	97	461	856	569	4 430
5 637	3 501	2 136	5 020	11 881	871	857	837	1 818	3 592	3 906
1 138	604	534	2 153	5 281	1 756	306	438	925	183	1 673
2 054	1 535	519	672	2 667	220	168	103	184	884	1 108
1 365	793	572	313	3 238	535	339	374	193	605	1 192
3 427	1 810	1 617	2 638	9 831	1 889	787	828	1 205	1 185	3 937
951	601	350	1 630	2 350	113	142	52	579	817	647
615	437	178	572	3 016	124	95	22	202	797	1 776
4 533	2 995	1 538	4 431	12 074	1 230	687	896	1 629	2 182	5 450
2 423	1 794	629	367	1 292	108	45	211	238	377	313
2 903	2 244	659	435	1 450	64	49	295	164	429	449
353	267	86	398	714	32	51	53	131	260	187
584	425	159	819	1 305	170	68	74	106	400	487
2 160	1 473	687	725	4 908	524	329	115	440	1 069	2 431
6 192	4 440	1 752	5 226	13 834	1 342	709	552	2 081	3 027	6 123
6 669	4 194	2 475	5 066	11 705	1 649	730	1 457	1 598	2 039	4 232
768	466	302	273	1 585	215	156	307	135	312	460
12 541	8 925	3 616	7 153	20 881	3 249	1 164	2 108	2 720	2 211	9 429
3 248	1 648	1 600	4 137	11 151	481	760	323	1 534	4 236	3 817

Stikord

A

afgifter
 benzin 265, 267
 dieselolie 265
 flypassagerafgift 266-267
 forsikringer 266-267
 lystbåde 267
 motorkøretøjer 265-267
 aktieselskaber 346, 373-374, 346
 anpartsselskaber 346, 373-374
 arbejdssteder
 amt 376-379
 branchegrupper 34-35, 340-345, 368, 371-374
 ejerform 346-347
 autogas, forbrug 300

B

benzin
 afgift 265, 267
 forbrug 299-300
 priser 28-29, 265
 beskæftigede
 alder 352-354, 380-383
 amt 376-379
 branchegrupper 34-35, 340-345, 369-374
 køn 354, 380-383
 nye virksomheder 375
 socioøkonomisk status 349-350, 382-383
 uddannelsesniveau 351-352, 380-383
 betalingsbalance 367
 bilbestand 14, 16, 97-102, 109-113, 116, 119
 BILEMIS-modellen 309
 bilrådighed, familier 16, 21, 104-106, 109, 125-127
 biltrafik
 broer 151, 151
 E-veje 151, 151
 færgeoverfarter 152, 152
 hovedlandeveje 18, 146-147, 150, 18, 146-147, 150
 kommuneveje 146, 150, 146, 150
 landeveje 146, 150, 146, 150
 motorveje 146-147, 150-151, 146-147, 150-151
 Storebæltsbroen 145-146, 151-152, 145-146, 151-152
 blyforurening 33, 326-328, 33, 326-328
 brandbiler, bestand 97, 97
 broer
 bestand 72
 trafik 151
 bruttooverskud, branchegrupper 334, 338, 360
 bruttotonnage 133, 136-137
 internationalt 139
 bruttoværditilvækst, branchegrupper 34, 332-338, 359, 361-362
 bugskibe 136
 bulkcarriers
 anløb 160
 bestand 136-137
 busser
 alder 111
 anvendelse 111
 bestand 14, 16, 97, 100, 111
 ejerforhold 111
 færdselsuheld 281-285
 færgefart 205-206
 nyregistreringer 124

busser fortsat

persontransport 22, 174-175, 187, 189-190, 193-195, 197
 Storebæltsbroen 152
 trafik 145, 149
 bustrafik
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 beskæftigede 369-374, 376-380, 382
 bruttoværditilvækst 359, 361-362
 forbrug 359, 361-362
 produktionsværdi 359, 361-362
 byer
 færdselsuheld 271, 280
 luftforurening 33, 326-328
 transportarbejde 180, 188

C

campingvogne
 bestand 14, 97, 103, 121
 ejerforhold 121
 færgefart 205-206
 nyregistreringer 124
 charterflyvning
 flyvninger 19, 167
 passagerer 23
 CO (kuloxid) 32, 313, 315, 317, 320, 323-325
 CO₂ (kuldioxid) 31-32, 313, 315, 317-318, 320, 323-325
 containerskibe
 anløb 160
 bestand 17, 133, 136-137
 godsomsætning 258
 COPERT-modellen 309, 311
 cykler
 færdselsuheld 281-285, 287, 289-290
 færgefart 205-206
 persontransport 20, 174-175, 177-178, 180-181, 187, 189-190, 193-194
 trafikarbejde 18, 145-146, 149

D

Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) 133
 dieselolie, forbrug 300-301
 drivhusgasser 306-307
 drivmiddel
 busser 111
 knallert-45, 123
 motorcykler 122
 personbiler 109
 sættevognstrækkere 116
 varebiler 112
 DSB
 investeringer 132
 materiel 13, 131
 persontransport 199-200
 trafikarbejde 153

E

E-veje, trafik 151
 el
 forbrug 300
 knallert-45 123
 motorcykler 122

emission 305-312
 byer 33, 326-328
 fiskeri 322-323, 325
 jernbanetransport 316-317
 lufttransport 31, 318, 320
 søtransport 321-324
 vejtransport 31, 312-313, 315

Energi 2000 307

energiforbrug 31, 299
 jernbanetransport 300
 lufttransport 300-301
 søtransport 301
 vejtransport 300

Energihandlingsplanen 307

enkeltmandsfirmaer 346, 373-374

europaveje, trafik 151

F

familiebesøg 182, 191

familier

 bilrådighed 16, 21, 104-106, 109, 125-127
 transportmønster 180

farligt gods 219

ferierejser 21-22, 182, 184-186, 191-195

firmakørsel, lastbiler 114, 116, 218, 220, 226-229, 231

fiskeri

 emission 322-323, 325
 fartøjer 133, 136

fjernrejser 182-183, 185

 alder, køn 190-191
 destination 184-185, 191, 194-195
 overnatninger 192-195
 transportmiddel 21-22, 183, 186, 191, 193-195

fjerntog

 persontransport 200
 trafik 153-154

flybestand 17, 141-142

flygtige organiske forbindelser (VOC) 31-32, 313, 315, 317, 320, 323-325

flyoperationer 14, 19, 23, 89, 167-169

flypassagerafgift 266-267

flystøj 33

flysæder 141-142

flyulykker 293-294

fodgængere 177-178, 181, 187, 189

 færdselsuheld 281-285, 287, 289-290

forbrug, branchegrupper 337, 359, 361-362

forbrugerpriser 28-29, 265, 267

forlis 293, 295

forretningsrejser 21, 182, 184-186, 191-193, 195

forsikringsafgift 266-267

forsyningsskibe 136

fragtskibe

 anløb 19, 157-158, 160-161, 163-164
 godstransport 24, 27, 215, 247-249, 252

fritidsskibe 136

fuelolie, forbrug 301

fuldtidsansatte, branchegrupper 370

færdselsuheld

 amt 288
 byer 271, 280
 dræbte 29-30, 273, 279, 284-287
 hastighedsbegrænsning 281
 internationalt 276-277, 291
 personskader 29-30, 272-276, 279, 282, 284-290

færdselsuheld *fortsat*

 spiritusuheld 30, 274-275, 287

 tidspunkt 279

 transportform 275, 281-285, 287, 289-290, 293-295

 uheldssted 280-281

færgefart

 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379

 beskæftigede 369-374, 376-379, 381, 383

 biltrafik 152, 205-206

 godstransport 24, 27, 215, 247-249, 252

 persontransport 22-23, 174, 203-207

færger

 anløb 19, 157, 160-162

 bestand 133, 136-137

G

gasrørledninger 14, 93-94, 261-262

gastankskibe 136-137

godsomsætning, havne 14, 28, 81, 83-87

godstog, trafik 153-155

godstransport

 amt 230, 240, 243, 253-255

 energiforbrug 300

 farligt gods 219

 fly 259

 lande 234-235, 253

 lastbil 24-26

 lastbil, international 25-26, 215, 217, 221-223, 232-237

 lastbil, national 24-25, 215, 217-220, 226-228, 230-231

 rørledning 24, 28, 93-94, 215, 261-262

 skib, international 27, 249-250, 252-253, 256-258

 skib, national 24, 27, 215, 247-248, 252-258

 tog international 240-241, 245-246

 tog national 24, 26, 215, 239-240, 242-244

 varegrupper 226-227, 232-233, 242, 245-246, 250, 256-257

godsvogne 129, 131-132

grøn ejerafgift 266

H

handelsflåden

 alder 138

 anvendelse 137

 bestand 137-138

 internationalt 134

 tonnage 17, 133, 137-138

havne

 anløb 19, 157-158, 160-164

 godsomsætning 14, 28, 81, 83-87, 247-258

 investeringer 13, 82, 87

 køretøjer 14, 205-206

 persontransport 14, 81-82, 84-87, 174, 205-207

helikoptere 141-142

hjelpevirksomhed

 arbejdssteder 371-374, 376-379

 beskæftigede 34, 370-374, 376-379, 381, 383

 bruttooverskud 360

 bruttoværditilvækst 34, 338, 359, 361-362

 løn 360

 produktionsværdi 338, 359, 361-362

 regnskab 366

hovedlandeveje
 investeringer 73
 længde 65, 70-71
 trafik 18, 146-147, 150
 hyrevogne
 persontransport 174
 trafik 149

I

IC3-tog 129, 131, 154
 inspektionsskibe 136
 interessentskaber 346, 373-374
 internationale tog, trafik 154
 investeringer
 havne 13, 82, 87
 jernbaner 13, 76-78, 129, 132
 lufthavne 13, 89, 91
 rørledninger 13, 94
 Storebæltsforbindelsen 13, 69
 veje 13, 68-69, 73
 Øresundsforbindelsen 13, 69
 IR4-tog 129, 131, 154
 isbrydere 136

J

jernbaner
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 banenet 13, 75-76
 beskæftigede 369-374, 376-380, 382
 bruttoværditilvækst 359, 361-362
 emission 316-317
 energiforbrug 300
 forbrug 359, 361-362
 godstransport 24, 26, 215, 239-246
 investeringer 13, 76-79, 129
 materiel 16, 129, 131-132
 persontransport 20, 22, 174, 187, 189-191, 193-195, 199-202
 produktionsværdi 359, 361-362
 siddepladser 131-132
 trafik 18-19, 153-155
 trafikstøj 33, 316
 trafikuheld 293-294
 jernbanetæthed 75
 jetfly 141-142

K

kemikalietankskibe 136-137
 knallert-45
 alder 123
 bestand 16, 97, 103-104, 123
 drivmiddel 123
 ejerforhold 123
 nyregistreringer 124
 persontransport 174
 trafik 145, 149
 knallerter
 færdselsuheld 281-285, 287, 289-290
 færgefart 205-206
 kollektiv transport, priser 29
 kommuneveje
 investeringer 73
 længde 65, 70-71
 trafik 18, 150
 konkurser 348-349, 375

kuldioxid 31-32, 313, 315, 317-318, 320, 323-325
 kuloxid 32, 313, 315, 317, 320, 323-325
 kvælstofoxid 31-33, 313, 315, 317, 320, 323-325, 327
 Kyoto-aftalen 307
 køleskibe
 anløb 160
 bestand 136-137
 køretøjsbestand 14, 16, 97-102, 109-113, 119

L

landdistrikter, transportarbejde 180, 188
 landeveje
 investeringer 73
 længde 65, 70-71
 trafik 18, 150
 landtransport
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 beskæftigede 34, 369-374, 376-380, 382
 bruttooverskud 360
 bruttoværditilvækst 34, 334-336, 359, 361-362
 løn 360
 produktionsværdi 335
 lastbiler
 alder 113, 115
 anvendelse 114
 bestand 14, 16, 97, 101, 113, 115
 drivmiddel 113
 ejerforhold 113, 115
 færdselsuheld 281-285, 287, 289-290
 færgefart 205-206
 godstransport, international 25-26, 215, 217, 221-223, 232-237
 godstransport, national 24-25, 215, 217-220, 226-228, 230-231
 kapacitet 113-114, 231, 236
 nationalitet 237
 nyregistreringer 98, 124
 Storebæltsbroen 152
 trafik 18, 145-146, 149, 229
 lasteevne
 godsvogne 129, 131
 lastbiler 113-114
 påhængsvogne 117
 sættevogne 119
 varebiler 112
 lastekapacitet
 lastbiler 113-114
 påhængsvogne 117
 sættevogne 119
 varebiler 112
 lastskibe
 anløb 160, 160
 bestand 136 137, 137
 liggevogne 131, 154, 131, 154
 lokomotiver, trafik 154, 154
 lokomotiver bestand 129, 131-132, 129, 131-132
 luftfart
 emission 318, 320
 energiforbrug 300-301
 flybestand 17, 141-142
 flypassagerafgift 266-267
 trafikstøj 33, 318-319
 trafikuheld 293-294

luftforurening 31-32, 305-312

byer 33, 326-328

fiskeri 322-323, 325

grænseoverskridende 306

jernbanetransport 316-317

lokal 306

lufttransport 318, 320

søtransport 321-324

vejtransport 312-313, 315

lufthavne

arbejdssteder 368, 371-374, 376-379

banelængde 91

beskæftigede 369-374, 376-377, 381, 383

charterflyvning 19, 23, 167-169, 209-211

godsomsætning 259

indenrigstrafik 14, 23, 89, 168-169, 209-212

investeringer 13, 89, 91

persontransport 23, 89-90, 174, 209-212

ruteflyvning 14, 19, 23, 167-169, 209-212

udenrigstrafik 14, 23, 89, 168-169, 209-210, 212

lufttransport

arbejdssteder 371-374, 376-379

beskæftigede 34, 369-373, 376-379, 381, 383

bruttooverskud 360

bruttoværditilvækst 34, 337, 359, 361-362

løn 360

produktionsværdi 337, 359, 361-362

lyntog 131

lystfartøjer, registreringsafgift 267

løn, branchegrupper 360

lønmodtagere 350

M

medarbejdende ægtefæller 350

metroen, investeringer 13, 77-78

motorcykler

alder 122

bestand 14, 97, 103, 122

drivmiddel 122

ejerforhold 122

færdselsuheld 281-285, 287, 289-290

færgefart 205-206

nyregistreringer 124

persontransport 174

trafik 145, 149

motorkøretøjer

bestand 14, 16, 97-104, 109-113, 119-120, 122-123

emission 313, 315

forsikringsafgift 266

færdselsuheld 281-285, 287, 289-290

grøn ejerafgift 266

nyregistreringer 98, 124

persontransport 174

registreringsafgift 29, 265

trafik 145-147

trafikstøj 32-33, 313-314

vægtafgift 266

motortrafikveje, længde 65, 70-71

motorveje

investeringer 73

længde 65, 70-71

trafik 146-147, 150-151

N

naturgastransport 28

NO_x (kvælstofoxid) 31-33, 313, 315, 317, 320,

323-325, 327

nye virksomheder 347-348, 375

nyregistreringer 98, 124

O

olierørledninger 13-14, 28, 93-94, 261-262

P

partikler 32-33, 313, 315, 317, 323-325, 328

passagerskibe

anløb 157, 160-162

tonnage 17, 133, 136-137

Pb (bly) 33, 326-328

pendling 82, 191

personbiler

alder 15, 109

anvendelse 109

bestand 14, 97, 99, 109-110

drivmiddel 109

ejerforhold 109-110

familier 16, 21, 104-106, 109, 125-127

færdselsuheld 281-285, 287, 289-290

færgefart 205-206

nyregistreringer 15, 98, 124

persontransport 174

pr. indbygger 15, 99

Storebæltsbroen 152

trafik 18, 145, 149

personskader 272-276, 279, 282, 284-290, 294

internationalt 276-277, 291

persontog 154-155

persontransport

alder 178-179, 188

arbejdsstilling 179, 188

bil 16, 20-22, 104-106, 109, 152, 174-175, 178-181, 187, 189-191, 193

bus 20, 22-23, 173-175, 177-181, 187, 189-191, 193-195, 197-198

cykel 20, 174-175, 177-178, 180-181, 187, 189-190, 193-194

energiforbrug 300

familietype 180, 188

fly 14, 20, 22-23, 89-90, 173-174, 191, 193-195, 209-212

indkomst 181, 188

køn 178, 188

pr. person pr. dag 20, 188

rejsevaner 20, 175-187, 190-195, 197

skib 14, 20, 22-23, 81-82, 84-87, 173-174, 187, 191, 193-195, 203-207

tog 20, 22-23, 173-175, 177-181, 187, 189-191, 193-195, 199-202

urbaniseringsgrad 180, 188

personvogne, jernbane 131-132

priser

benzin 28-29, 265

kollektiv transport 29

transport 28, 266-267

privatbaner

godstransport 244

investeringer 78, 132

materiel 132

persontransport 199-200, 202

trafik 153-154

produktionsværdi, branchegrupper 333, 335-338, 359, 361-362
 propelfly 142
 påhængsvogne
 alder 118
 bestand 14, 97, 102, 117
 ejerforhold 118
 lasteevne 117
 nyregistreringer 98, 124
 påhængsvogn tog, trafik 146, 149

R

rederivirksomhed
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 beskæftigede 369-374, 376-379, 381, 383
 redningskøretøjer, bestand 97
 redningsskibe 136
 regional tog
 persontransport 200
 trafik 153-154
 registreringsafgift 29, 265, 267
 regnskaber
 hjelpevirksomhed 366
 rørtransport 364
 skibsfart 365
 taxivognmænd 363
 turistvognmænd 363
 vejgodstransport 364
 rejsebureauvirksomhed
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 beskæftigede 369-374, 376-379, 381, 383
 bruttoværditilvækst 359, 361-362
 forbrug 359, 361-362
 produktionsværdi 359, 361-362
 rejsevaner 20-21, 175-187, 190-195
 renovationskørsel, trafikarbejde 149
 ro-ro-lastskibe
 bestand 136-137
 godsomsætning 258
 rutebusser
 bestand 100, 111
 bustype 198
 færdselsuheld 281-284
 persontransport 22, 174, 191, 197-198
 trafik 145, 149
 ruteflyvning, flyvninger 14, 19, 167-168
 rørledninger 13-14, 24, 28, 93-94, 261-262
 rørtransport
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 beskæftigede 369-374, 376-380, 382
 bruttoværditilvækst 359, 361-362
 forbrug 359, 361-362
 produktionsværdi 359, 361-362
 regnskab 364

S

S-tog
 materiel 129, 131
 persontransport 174-175, 187, 199-200
 trafik 153-154
 sandsugere 136
 selvstændige 350
 siddepladser
 fly 141-142
 tog 131-132

skibe
 anløb 19, 157-158, 160-164
 bestand 17, 133, 136-138
 gennem Sundet og Bælterne 159, 165
 godstransport 24, 27, 81, 215, 247-258
 nybygninger 134, 137
 persontransport 14, 20, 22-23, 81-82, 84-87, 173-174, 191, 193-195, 203-207
 søulykker 293, 295
 tonnage 17, 133, 136-138
 tonnage, internationalt 139
 udenlandske 158, 164
 skibsfart
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 beskæftigede 34, 369-374, 376-379, 381, 383
 bruttooverskud 360
 bruttoværditilvækst 34, 336, 359, 361-362
 emission 321-325
 energiforbrug 301
 løn 360
 produktionsværdi 336, 359, 361-362
 regnskab 365
 slæbebåde 136
 SO₂ (svovldioxid) 31-33, 313, 315-317, 320-326
 socioøkonomisk status 126, 350, 382-383
 sovevogne 131, 154
 spiritusuheld 30, 274-275, 287
 stenfiskerfartøjer 136, 136
 Storebæltsforbindelsen 13, 78, 145-146, 151-152
 støjbelastning 32-33, 313-314, 316, 318-319
 supertankere 136-137
 svovldioxid 31-33, 313, 315-317, 320-326
 svævestøv 32-33, 313, 315, 317
 sættevogne
 alder 119
 bestand 14, 97, 102, 119
 ejerforhold 119
 nyregistreringer 98, 124
 sættevognstrækkere
 alder 116
 anvendelse 116
 bestand 14, 16, 97, 101-102, 116
 ejerforhold 116
 færgefart 205-206
 nyregistreringer 98
 sættevogn tog, trafik 146, 149
 søtransport
 betalingsbalance 367
 emission 321-323, 325
 søulykker 293, 295

T

tankskibe 17, 133, 136
 anløb 160
 taxiflyvninger 168-169
 taxivognmænd
 arbejdssteder 368, 371-374, 376-379
 beskæftigede 369-374, 376-380, 382
 bruttoværditilvækst 359, 361-362
 forbrug 359, 361-362
 produktionsværdi 359, 361-362
 regnskab 363
 togstøj 33

togsæt

DSB 16, 129, 131

privatbaner 132

togtransport

gods 24, 26, 215, 239-246

personer 20, 22, 174-175, 187, 189-191

togulykker 293-294

tonnage 133, 136-138

internationalt 139

topledere 350**Trafik 2005 307****trafikarbejde**

transportmiddel 18, 145-146, 149, 154, 229

vejtype 150-151

trafikfly 141**trafikmønster 20-21****trafikstøj 32-33, 313-314, 316, 318-319****trafikuheld 29-30**

amt 288

byer 271, 280

dræbte 273, 279, 284-287

hastighedsbegrænsning 281

internationalt 276-277, 291

personskader 272-276, 279, 282, 284-290, 294

spiritusuheld 30, 274-275, 287

tidspunkt 279

transportform 275, 281-285, 287, 289-290, 293-295

uheldssted 280-281

traktorer

alder 120

bestand 97, 103, 120

ejerforhold 120

færdselsuheld 281-285

nyregistreringer 124

transportarbejde

lastbil 24-26, 215, 217-223, 226, 233-235, 237

personer 20-21, 173-195, 197

rørledninger 24, 28, 261-262

skib 24, 27-28, 215

tog 24, 26, 215, 239, 242-246

urbaniseringsgrad 180

Transporthandlingsplanen 307**transportmønster 20-21, 175-187, 190-195****transportsektoren, bruttoværditilvækst 34****turbo-propelfly 141-142****turistbusser**

bestand 100, 111

persontransport 174, 191

trafikarbejde 145, 149

turistvognmænd

arbejdssteder 368, 371-374, 376-379

beskæftigede 369-374, 376-380, 382

regnskab 363

tørlastskibe 17, 133, 136-137**varebiler *fortsat***

færdselsuheld 281-285, 287, 289-290

godstransport 227

kapacitet 112

nyregistreringer 98, 124

persontransport 174

trafikarbejde 18, 145, 149

veje

færdselsuheld 271-291

godstransport 24-26, 215, 217-223, 226-228, 230-237

investeringer 13, 68-69, 73

trafik 18, 145-147, 149-150

trafikstøj 32-33

vejlængde 13, 65, 67, 70-71

vejgodstransport

arbejdssteder 368, 371-374, 376-379

beskæftigede 369-374, 376-380, 382

bruttoværditilvækst 359, 361-362

forbrug 359, 361-362

produktionsværdi 359, 361-362

regnskab 364

vejtransport

emission 31, 312-313, 315

energiforbrug 300

trafikstøj 32-33, 313-314

vejtæthed 67-68**verdensflåden 134, 139****virksomheder**

ejerform 346-347

nye 347-348

VOC (volatile organic compounds) 31-32, 313, 315, 317, 320, 323-325**vognmandskørsel, lastbiler 114, 116, 218, 220-222, 226-229, 231****vægtafgift 266-267,****Ø****Øresundsforbindelsen 13, 78****Å****årsdøgntrafik 147, 150-152, 147, 150-152****U****uddannelsesniveau 351-352, 380-383****udgifter, veje 68-69****V****varebiler**

alder 112

bestand 14, 97, 100, 112

drivmiddel 112

ejerforhold 112