

Transport- statistik 1995

Transport Statistics 1995

Udarbejdet i samarbejde med:

**Trafikministeriet
Erhvervsministeriet
Transportrådet
Vejdirektoratet**

DANMARKS STATISTIK

25 OKT. 1995

BIBLIOTEKET

DANMARKS
STATISTIK



Transportstatistik 1995

Udgivet af Danmarks Statistik
August 1995
ISBN 87-501-0932-4
Pris: 325,00 kr. inkl. 25% moms
Oplag: 2000
Danmarks Statistiks trykkeri, København

Signatur- forklaring

- » Gentagelse
 - Nul
 - 0 } Mindre end ½ af den anvendte enhed
 - 0,0 }
 - Tal kan efter sagens natur ikke forekomme
 - .. Oplysning for usikker til at angives
 - ... Oplysning foreligger ikke
 - * Foreløbige eller anslåede tal
 - Vandret eller lodret streg markerer databrud i en tidsserie. Oplysninger fra før og efter databruddet er ikke fuldt sammenlignelige
 - // Databrud i diagrammer
 - i.sk. Ikke sæsonkorregeret
 - sk. Sæsonkorregeret
 - r Reviderede tal
- Som følge af afrundinger kan summen af tallene i tabellerne afvige fra totalen.

Symbols

- » Repetition
- Nil
- 0 } Less than half the final digit shown
- 0,0 }
- Not applicable
- .. Available information not conclusive
- ... Data not available
- * Provisional or estimated figures
- Horizontal or vertical line indicates break in a series, which means that data before and after break in a series are not fully comparable
- // Break in a series (in diagrams)
- i.sk. Not seasonally adjusted
- sk. Seasonally adjusted
- r Revised figures

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

© Danmarks Statistik
1995

Enhver form for hel eller delvis gengivelse eller mangfoldiggørelse af denne publikation, uden skriftligt samtykke fra Danmarks Statistik, er forbudt efter gældende lov om ophavsret.

Undtaget herfra er citatretten, der giver ret til at citere, med angivelse af denne publikation som kilde, i overensstemmelse med god skik og i det omfang, som betinges af formålet.

STATISTIK

25 OKT. 1995

BIBLIOTEKET

Forord

I samarbejde med Trafikministeriet, Erhvervsministeriet, Transportrådet og Vejdirektoratet udgiver Danmarks Statistik hermed *Transportstatistik 1995*. 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 1984-93 som hovedregel benyttet som referenceperiode.

Transportstatistik 1995 er opdelt i 7 hovedafsnit. De 4 første omhandler hhv. vej-, bane-, luft- og søtransport med beskrivelse af emner som virksomhedsstruktur, økonomi og beskæftigelse, infrastruktur, transportmateriel, gods- og persontransport samt trafikuheld. I det femte hovedafsnit behandles hjælpevirksomheder inden for transportsektoren. Sjette hovedafsnit dækker transportsektorens energiforbrug og syvende hovedafsnit giver en detaljeret belysning af transportens miljøpåvirkninger. I et indledende kapitel, som også bringes i en engelsk version, gives en sammenfatning af publikationens enkelte afsnit.

Trafikministeriet, Erhvervsministeriet, Transportrådet og Vejdirektoratet har ydet økonomiske bidrag til udarbejdelsen af publikationen.

En styregruppe med følgende medlemmer: Kontorchef Jens Thomasen (formand), Danmarks Statistik, specialkonsulent Erik Toft, Trafikministeriet, fuldmægtig Jens Vittrup, Erhvervsministeriet, civ.ing. Leif Hald Pedersen, Transportrådet, fuldmægtig Michael Henriques, DSB, Bo Ekman, Vejdirektoratet, og specialkonsulent Erik E. Grib (sekretær), Danmarks Statistik, har koordineret manuskriptudarbejdelsen.

Styregruppen har nedsat en række projektgrupper, som har bistået Danmarks Statistik ved udarbejdelsen af publikationens tekst og tabeller. En fortegnelse over projektgruppernes deltagere er vist på følgende side.

Arbejdet med *Transportstatistik 1995* er udført og koordineret i Danmarks Statistiks sektion for transportstatistik, under ledelse af specialkonsulent Erik E. Grib og med bistand fra overassistent Sonja Merkelsen, assistent Lene Makela Johansen og kontorelev Mette Kragkov Sørensen. Assistent Aase Andersen og kontorelev Henning Klemmensen har ydet værdifuld hjælp ved opstillingen af publikationens figurer, konsulent Karsten Bjergkvist har medvirket ved løsning af tekniske problemer i forbindelse med tekstbehandling mv., og fuldmægtig Poul Erik Olesen har foretaget oversættelsen til engelsk.

Ved udgivelsen bringes en tak for den hjælpsomhed, som er mødt under arbejdet med *Transportstatistik 1995*.

Danmarks Statistik, 16. juni 1995

Jan Plovsing / Jens Thomasen

Deltagere i projektgrupperne

Jesper Abildstrøm, student, Erhvervsministeriet
Carl-Peter Bondgaard, kontorchef, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening
Peter Bach, civ.ing., Energistyrelsen
Poul Bruun, sektionsleder, Foreningen af Danske Eksportvognmænd
Peter Bøegh, specialkonsulent, Danmarks Statistik
John Christensen, kontorchef, Privatbanernes Fælleskontor
Pia Eisenhardt, fuldmægtig, DSB
Bo Ekman, Vejdirektoratet
Erik E. Grib, specialkonsulent, Danmarks Statistik
Henrik Severin Hansen, fuldmægtig, Amtsrådsforeningen i Danmark
Lars Hansen, afdelingsleder, Københavns Lufthavn
Michael Hansen, fuldmægtig, Trafikministeriet
Michael Henriques, fuldmægtig, DSB
Ove Holm, fuldmægtig, Danske Vognmænd
Keun Hwang, fuldmægtig, Danmarks Statistik
Erik Iversen, civ.ing., Miljøstyrelsen
Anders Jessen, sektionsleder, Foreningen af Danske Eksportvognmænd
Jesper Johansen, student, Erhvervsministeriet
Lene Makela Johansen, assistent, Danmarks Statistik
Jan Jørgensen, student, Trafikministeriet
Steen Jørgensen, fuldmægtig, Danmarks Statistik
John Karaas, fuldmægtig, Trafikministeriet
Niels Kilde, videnskabelig medarbejder, Forskningscenter Risø
Niels Kjerulff, trafikchef, Danair
Mette Larsen, fuldmægtig, Danmarks Statistik
Pia Larsen, fuldmægtig, Færdselsstyrelsen
Jacob Loiborg, student, Danmarks Statistik
Birgitte Lundstrøm, fuldmægtig, Danmarks Statistik
Sonja Merkelsen, overassistent, Danmarks Statistik
Claus Meulengracht, civ.ing., HT
Bjarne Moesgaard, specialkonsulent, Danmarks Statistik
Erik Monnerup, navigatør, Forsvarsministeriet
Erik Nielsen, fuldmægtig, Danmarks Statistik
Leif Hald Pedersen, civ.ing., Transportrådet
René Piil Pedersen, fuldmægtig, Danmarks Rederiforening
Josephine Schøller, ing., Trafikministeriet
Poul Støvhase, fuldmægtig, Statens Luftfartsvæsen
Maj Theander, fuldmægtig, Trafikministeriet
Jens Thomasen, kontorchef, Danmarks Statistik
Helga Thomsen, fuldmægtig, Trafikministeriet
Petra Thorgaard, student, Trafikministeriet
Frida Vestergaard, fuldmægtig, Trafikministeriet

Foreword

Statistics Denmark - in cooperation with the Danish Ministry of Traffic, the Danish Ministry of Trade and Industry, the Danish Transport Council and the Road Directorate - hereby issues *Transportstatistik 1995*. The aim of the publication is to provide an overall, systemised account of the most significant, available, numerical information regarding the transport area. The main stress is on using text, tables and figures to describe the structure and development of the conveyance of goods and passengers. As a rule, 1984-93 is used as period of reference to ensure the greatest possible statistical comparability.

Transportstatistik 1995 is divided into seven main sections. The first four deal with the respective areas of road, rail, air and sea transport and include descriptions of such subjects as corporate structure, economy and employment, infrastructure, transport equipment, conveyance of goods and passengers and traffic accidents. The fifth section deals with auxiliary companies in the transport sector. The sixth section covers the energy consumption of the transport sector, and the seventh section provides a detailed account of the environmental effects of transport. The introductory chapter, also provided in English, summarizes the individual sections of the publication.

The following Danish Ministries and agencies have provided economic support for the preparation of the publication: the Ministry of Traffic, the Ministry of Trade and Industry, the Transport Council, and the Roads Directorate.

Preparation of the manuscript was coordinated by a steering committee comprised of the following members: Jens Thomasen (chairman), head of division, Statistics Denmark; Erik Toft, special consultant, Ministry of Traffic; Jens Vittrup, head of section, Ministry of Trade and Industry; Leif Hald Pedersen, civ.eng., Transport Council; Michael Henriques, head of section, Danish Rail; Bo Ekman, Roads Directorate; and Erik E. Grib (secretary), special consultant, Statistics Denmark.

The steering committee set up a series of project groups that have assisted Statistics Denmark in preparing the text and tables of the publication. A list of project-group participants is presented on the preceding page.

The work with *Transportstatistik 1995* was carried out and coordinated by the transport statistics section of Statistics Denmark under the leadership of special consultant Erik E. Grib. Mr. Grib was assisted by senior clerk Sonja Merkelsen, clerk Lene Makela Johansen and trainee clerical assistant Mette Kragsskov Sørensen. Clerk Aase Andersen and trainee clerical assistant Henning Klemmensen provided valuable help in setting up the publication's figures, and consultant Karsten Bjergkvist provided assistance in solving technical problems connected with word processing, etc. Head of section Poul Erik Olesen did the English translation.

On publication, we want to extend our appreciation to the helpfulness that we encountered during the preparation of *Transportstatistik 1995*.

Statistics Denmark, 16 June 1995

Jan Plovsing / Jens Thomasen

Indholdsfortegnelse

0. Sammenfatning, dansk version	11
0. Sammenfatning, engelsk version	33
1. Vejtransport	55
1.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse	57
1.2. Vejtransportens infrastruktur	77
1.3. Transportmidler	85
1.4. Vejtrafik	105
1.5. Godstransport med bil	111
1.6. Persontransport med bil	125
1.7. Færdselsuheld	133
2. Banetransport	149
2.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse	151
2.2. Banenet og rullende materiel	159
2.3. Godstransport med tog	167
2.4. Persontransport med tog	183
3. Lufttransport	189
3.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse	191
3.2. Flybestand, lufthavne og lufttransport	201
4. Søtransport	217
4.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse	219
4.2. Havnestrukturen	239
4.3. Skibsbestanden	245
4.4. Skibstransport og -trafik gennem danske farvande	253
5. Hjelpevirksomhed i transportsektoren	271
6. Energiforbruget i transportsektoren	285
7. Miljøpåvirkninger fra transportsektoren	293
7.1. Indledning	295
7.2. Vejtransport	301
7.3. Banetransport	311
7.4. Lufttransport	317
7.5. Skibstransport	323
Stikordsregister	331

List of contents

0. Summary in Danish	11
0. Summary in English	33
1. Road transport	55
1.1. Enterprises, economic performance and employment	57
1.2. Infrastructure	77
1.3. Mean of transport	85
1.4. Road traffic	105
1.5. Transport of goods by road	111
1.6. Passenger transport by road	125
1.7. Road traffic accidents	133
2. Rail transport	149
2.1. Enterprises, economic performance and employment	151
2.2. Rail network and rolling stock	159
2.3. Transport of goods by rail	167
2.4. Passenger transport by rail	183
3. Air transport	189
3.1. Enterprises, economic performance and employment	191
3.2. Civil aircraft, airports and air transport	201
4. Sea transport	217
4.1. Enterprises, economic performance and employment	219
4.2. Ports	239
4.3. Stock of ships	245
4.4. Sea transport and traffic through Danish waters	253
5. Service activities auxiliary to transport	271
6. Energy consumption of the transport sector	285
7. Environmental effects caused by the transport sector	293
7.1. Introduction	295
7.2. Road transport	301
7.3. Rail transport	311
7.4. Air transport	317
7.5. Sea transport	323
Subject index	331

Sammen- fatning

0.1.1. Transportsektorens afgrænsning

I den økonomiske statistik omfatter transportsektoren salg af transportydelser og tjenesteydelser i forbindelse hermed. Firmaers transport af varer for egen regning (firmakørsel) indgår ikke i sektoren. Disse aktiviteter belyses dog i forbindelse med opgørelserne af transport- og trafikarbejdet. Transportsektoren afgrænses her som dækkende følgende brancher:

Oversigtstabel 0.1.1.

Brancher i transportsektoren

Branche	Sektor i den generelle Erhvervsstatistik	Sektor i Nationalregnskabsstatistikken
Rutebusdrift	Persontransport	Vejtransport
Turistvognmænd		
Taxivognmænd		
Vognmandsforretninger	Vejgodstransport	
Flytteforretninger		
Andre transportforretninger		
Rørtransport		<i>Ikke med</i>
Taxi- og Fragtcentraler	Hjælpevirksomhed for landtransport	Hjælpevirksomhed for transport
Udlejning af køretøjer uden fører		
Redningskorps		
Parkeringshuse mv.		
Rejsebureauvirksomhed	<i>Ikke med</i>	
Skibsmæglere	Tjenesteydelser i forbindelse med transport	
Speditør- og shippingvirksomhed		
Pakhus- og oplagsvirksomhed		
Andre tjenesteydelser i forbindelse med transport		
Jernbaner	Jernbaner	Jernbaner
Rute- og charterflyvning	Luftfart	Luftfart
Anden lufttransport		
Lufthavne		
Anden hjælpevirksomhed for lufttransport		
Rederier	Søtransport	Søtransport
Færgefart		
Bådfart og anden søtransport		
Bugserings-, bjergnings- og redningsvæsen	Hjælpevirksomhed for søtransport	Hjælpevirksomhed for søtransport
Havne inkl. lystbådehavne		
Laste- og losseentreprenører		
Fyrvæsen og lodserier		
Anden hjælpevirksomhed for søtransport		

I den generelle erhvervsstatistik medregnes rørtransport under vejgodstransport, fordi rørtransport af diskretionshensyn ikke kan udskilles som en selvstændig branche.

I modsætning til den generelle erhvervsstatistik medtager nationalregnskabet rejsebureauvirksomhed under hjælpevirksomhed for transport.

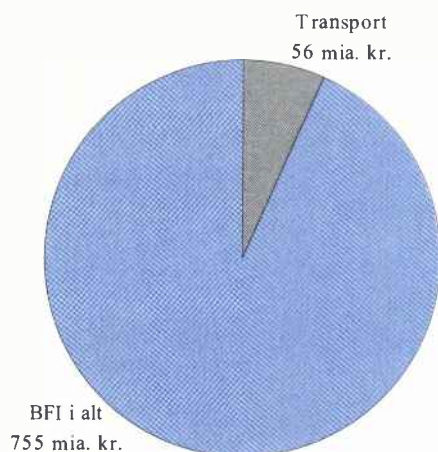
0.1.2. Transportsektorens økonomiske udvikling

Transport dækker 7,4 pct. af BFI

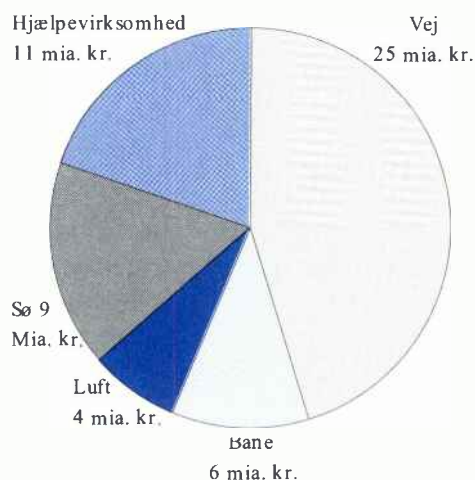
I 1993 var transportsektorens samlede værdiskabelse målt ved bruttofaktoringdommen, BFI, på knap 56 mia. kr., svarende til 7,4 pct. af den samlede danske BFI. I 1984 var transportsektorens BFI på knap 32 mia. kr., svarende til 6,6 pct. af den samlede BFI. Vejtransporten, der er den største delsektor inden for transportbranchen, havde i 1993 knap halvdelen af branchens BFI. Hjelpevirksomhed for transport havde 1/5, søtransport 1/6 og banetransport 1/9 af sektorens BFI.

Figur 0.1.1.

Bruttofaktorindkomsten (BFI) i Danmark. 1993



Transportsektorens BFI. 1993



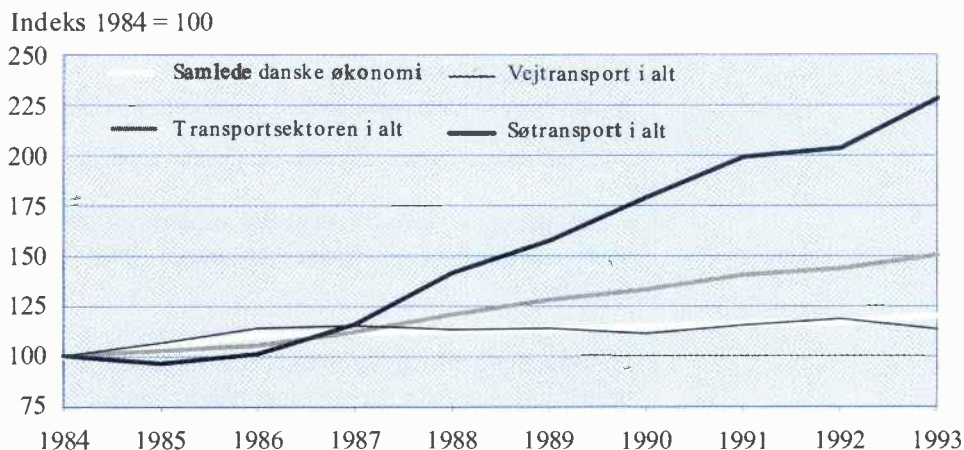
Transporterhvervet er et af landets største erhverv. Til sammenligning kan nævnes, at fremstillingsvirksomhed i 1993 udgjorde 18,9 pct. af den samlede BFI, bygge- og anlægsvirksomhed dækkede 5,2 pct., landbrug mv. 3,8 pct. og engros- og detailhandel 13,1 pct.

Øget produktion i de sidste 10 år

Transportsektorens samlede produktionsværdi er i faste priser steget 60 pct. fra 1984 til 1993. For de til produktionen anvendte rå- og hjælpestoffer har der været en stigning på 36 pct. BFI for den samlede transportsektor i faste priser er steget jævnt gennem de sidste 10 år og ligger i 1993 61 pct. højere end i 1984. Udviklingen i BFI har dog været kraftigere end for den samlede danske økonomi, som er steget 18 pct. i faste priser.

Figur 0.1.2.

Udviklingen i produktionsværdien i faste priser



Da prisudviklingen for transportsektorens ydelser og for de hertil anvendte rå- og hjælpestoffer også har udviklet sig gunstigere end for den samlede økonomi, er transportens andel af BFI øget i løbet af de sidste 10 år.

Stor stigning for søtransport

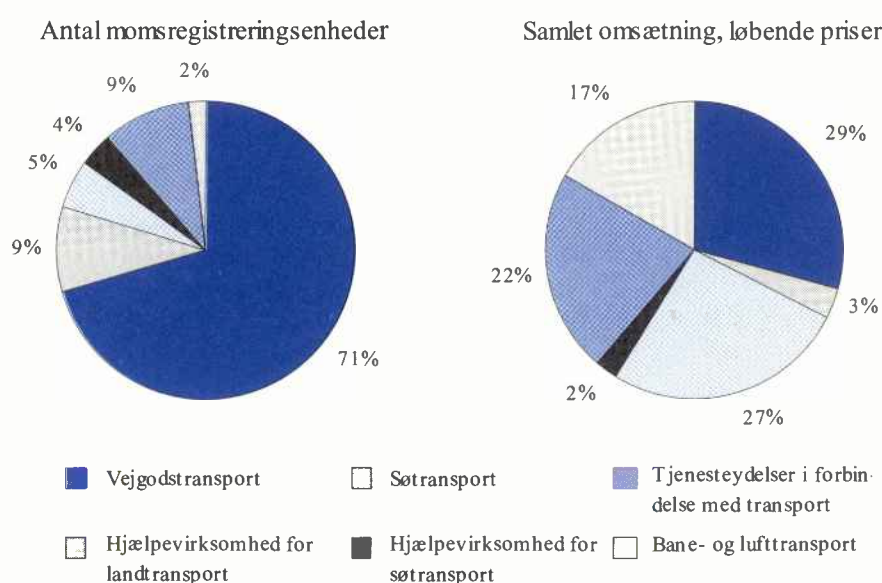
Der har navnlig været kraftig udvikling inden for søtransporten på grund af øget specialisering i højteknologiske skibstyper indenfor liniefart og gas- og kemikalietankfart. Derimod har der inden for vejtransporten kun været en beskeden stigning på grund af afmatningen i den danske økonomi i slutningen af 80'erne.

16.000 transport-virksomheder + persontransport-virksomheder

I 1992 var der 16.000 momsregistrerede virksomheder inden for transportsektoren. Hertil kommer de virksomheder, som udelukkende er beskæftiget med persontransport. Hovedparten af persontransport ikke er momsbelagt. Derfor er mange virksomheder inden for rutebusvirksomhed og taxivognmænd ikke momsregistrerede. Det drejer sig skønsmæssigt om i alt 3.000 virksomheder.

Figur 0.1.3.

Momsregistrerede transportvirksomheder. 1992



Flest inden for vejtransport

80 pct. af de momsregistrerede transportvirksomheder findes inden for vejtransport. De øvrige virksomheder er overvejende inden for søtransport og tjenesteydende virksomheder i forbindelse med transport, især speditørvirksomheder. Målt efter omsætningen blandt de momsregistrerede virksomheder er vejgodstransport, søtransport og tjenesteydende virksomheder i forbindelse med transport derimod næsten lige store.

Mange små og få store virksomheder

55 pct. af de momsregistrerede transportvirksomheder, dvs. ekskl. virksomheder inden for persontransport, havde i 1992 en omsætning, som var mindre end ½ mio. kr., men de dækkede tilsammen kun 1 pct. af transportsektorens samlede omsætning. 73 pct. af omsætningen i 1992 lå på de knap 3 pct. af virksomhederne, der havde en omsætning på over 25 mio. kr., og 16 pct. af omsætningen dækkedes af de 8 pct. af virksomhederne, som havde en omsætning på 5-25 mio. kr.

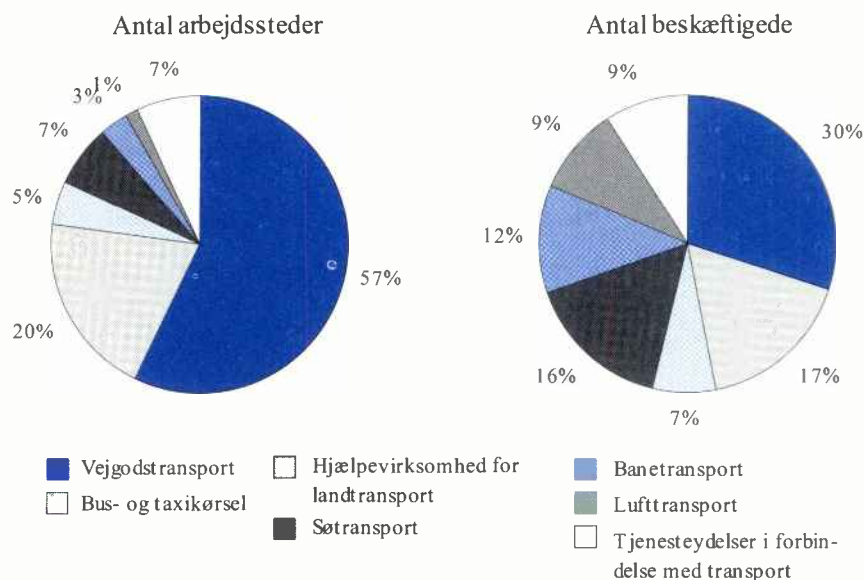
Navnlig vejtransportbrancherne er kendetegnet ved mange små virksomheder og få meget store. 56 pct. af virksomhederne havde i 1992 en omsætning på under ½ mio. kr. og kun 1 pct. af virksomhederne havde en omsætning over 25 mio. kr. For søtransportbrancherne er de tilsvarende andele 53 pct. og 5 pct.

Mange enkeltmandsvirksomheder

64 pct. af de momsregistrerede transportvirksomheder var enkeltmandsvirksomheder. Enkeltmandsvirksomheder findes især inden for vejtransporten, hvor hele 75 pct. af virksomhederne er registreret som enkeltmandsejede. I de øvrige delbrancher dominerer interessentskaber og selskabsejede virksomheder.

Størst omsætning i A/S

Aktieselskaberne er de største virksomheder inden for transportsektoren. I 1992 talte de 9 pct. af virksomhederne, men de havde 60 pct. af sektorens samlede omsætning.

Figur 0.1.4.**Arbejdssteder og beskæftigede ved transport. 1992****15.000 arbejdssteder og 150.000 beskæftigede**

I 1992 var der i alt 14.813 lokaltafgrænsede arbejdssteder inden for transportsektoren, inkl. arbejdssteder inden for persontransport. Der beskæftigedes 148.300 personer på arbejdssteder med transport som hovedaktivitet. 5,3 pct. af samtlige beskæftigede arbejdede i transportsektoren. Til sammenligning kan oplyses, at landbrug mv. havde 5,3 pct., fremstillingsvirksomhed 18,7 pct. og bygge- og anlægsvirksomhed 5,7 pct. af de beskæftigede i 1992.

35 pct. var beskæftiget på arbejdssteder, som havde 100 ansatte eller derover. Disse arbejdssteder dækkede 1 pct. af transportsektorens arbejdssteder. 12 pct. af transportsektorens beskæftigede arbejdede på de 68 pct. af arbejdsstederne, som havde mindre end 5 beskæftigede.

Mens 82 pct. af arbejdsstederne lå inden for vejtransport, havde denne delsektor kun 54 pct. af de beskæftigede, svarende til 7 personer pr. arbejdssted. Bane-, luft- og søtransport beskæftigede gennemsnitligt hhv. 41, 63 og 23 personer pr. arbejdssted og havde hhv. 12, 9 og 16 pct. af transportsektorens beskæftigede i 1992.

I forhold til den samlede danske økonomi, hvor 18 pct. var ufaglærte og 46 pct. var funktionærer, var 28 pct. af de beskæftigede i transportsektoren ufaglærte, 39 pct. funktionærer og 8 pct. selvstændige eller medhjælpende ægtefæller. 8 pct. af de beskæftigede i transportsektoren var beskæftiget i bijob.

Mange selvstændige og ufaglærte ved vejtransport

Inden for vejtransporten beskæftiges der forholdsvis mange selvstændige og ufaglærte arbejdere. Selvstændige og medhjælpende ægtefæller findes især i forbindelse med vognmandsforretninger og taxivognmandsvirksomheder. De ikke faglærte arbejdere er navnlig ansatte ved turist- eller rutebusvirksomheder samt ved taxivognmænd og fragtvognmænd. Specielt i forbindelse med vejtransport bemærkes en stor gruppe unge personer, der er beskæftiget inden for "Anden vejtransport". Det drejer sig om ansatte inden for budforretninger, herunder bladbude.

Flest funktionærer i øvrige virksomheder

Luft-, bane- og søtransport har forholdsvis mange funktionærer, nemlig hhv. 71 pct., 60 pct. og 49 pct. af samtlige beskæftigede i de respektive delsektorer.

Mandefag

Langt den overvejende del af de beskæftigede inden for transportsektoren er mænd. I 1992 beskæftigede sektoren 79 pct. mænd. Inden for hhv. vej- og søtransporten var 83 pct. mænd, banetransport havde 78 pct. mandlige ansatte, mens kun 64 pct. af de beskæftigede inden for lufttransport var mænd.

0.1.3. Transportsektorens infrastruktur

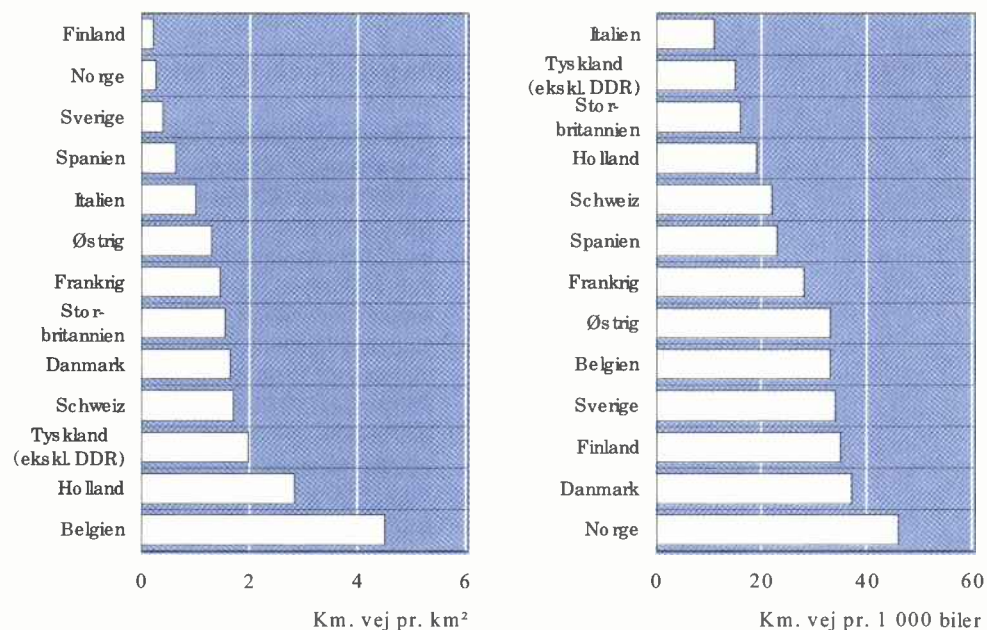
Transportens infrastruktur udgøres af landets vejnet, jernbanenet, jernbane- og rutebilstationer, lufthavne og søhavne.

Opgjort i 1980-priser har der fra 1984-93 årligt været brugt gennemsnitligt 4,2 mia. kr. til anlæg og vedligeholdelse af veje, 1,1 mia. kr. til jernbaneanlæg og anskaffelse af tog, og 0,4 mia. kr. til anlæg og egentlige driftsudgifter i havnene (1989-93). Hertil kommer, at der fra 1987 er investeret gennemsnitligt 2 mia. kr. årligt i den faste forbindelse over Storebælt.

Vejnet og bilbestand

Figur 0.1.5.

Vejtætheden i udvalgte vesteuropæiske lande



Kilde: International Road Federation 1991.

Veludbygget vejnet ...

Det danske vejnet er veludbygget med 71.100 km offentlige veje, svarende til 1,65 km vej pr. km² og 37 km vej pr. 1.000 biler (personbiler, varebiler og lastbiler). I de fleste lande er vejnettet mindre finmasket. I Sverige, Norge og Finland er der hhv. 0,40, 0,27 og 0,22 km vej pr. km² og hhv. 34, 46 og 35 km vej pr. 1.000 biler. Tyskland, Holland og Belgien har større vejthed pr. km², men færre km vej pr. bil end Danmark.

... der vokser langsomt

Det danske vejnet vokser da også langsomt. I de sidste 10 år har der kun været en stigning på 1½ pct., selvom bestanden af personbiler, varebiler og lastbiler tilsammen er øget 15 pct.

Flere km motorveje og motortrafikveje

Hovedfærdselsårene, bestående af amts- og hovedlandeveje, er gået en anelse tilbage, så væksten er sket inden for kommunevejene, der nu dækker 84 pct. af vejnettet. Samtidig er der foregået en opgradering af hovedlandevejene, idet der er blevet flere km motorveje og motortrafikveje, og antallet af 4-5 sporsveje er udvidet.

Svagt faldende vejjudgifter

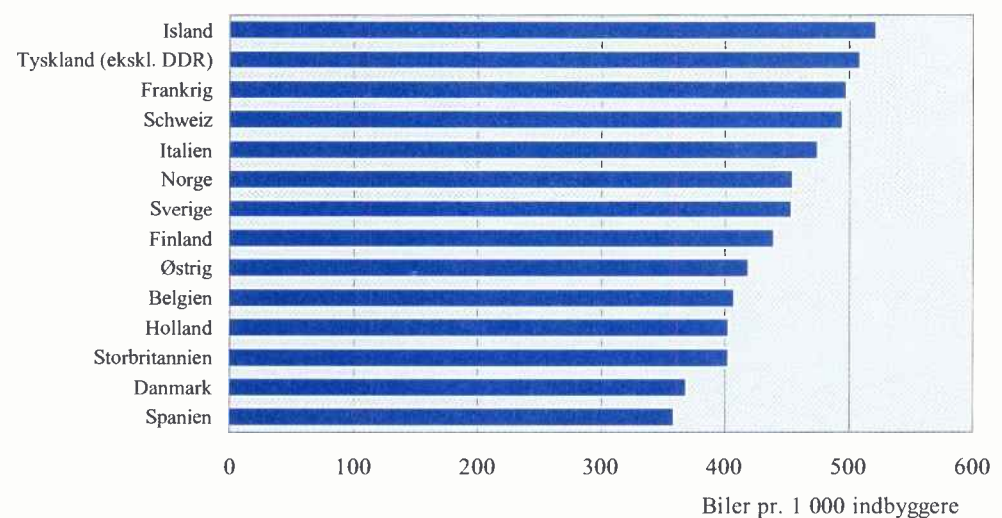
Opgjort i faste priser har udgifterne til nyanlæg og vedligeholdelse af offentlige veje stort set været faldende gennem 80'erne. Fra 1991 har der været en stigning i udgifterne. I 1993 anvendtes der 15 pct. mindre på vejene end i 1984. I 1993 udgjorde vejjudgifterne 7,7 mia. kr., svarende til 40 pct. af den offentlige sektors faste bruttoinvesteringer og 6 pct. af landets samlede faste bruttoinvesteringer.

Bestanden af biler mv.**Stigende bilbestand**

Bestanden af biler har efter en mindre tilbagegang i begyndelsen af 80'erne været stigende siden om end med faldende stigningstakt fra 1987 efter "kartoffelkuren". Pr. 1. januar 1994 var der 374 biler (personbiler, busser, vare- og lastbiler) pr. 1.000 indbyggere i landet, mod 301 i 1976.

Forholdsvis få biler pr. 1.000 indbyggere

Sammenlignet med andre vesteuropæiske lande har Danmark en forholdsvis lav bilbestand, hvilket skal ses i sammenhæng med skatte- og afgiftsstrukturen, urbaniseringsgraden og det udbyggede kollektive transportnet.

Figur 0.1.6.**Antal biler pr. indbygger i udvalgte lande**

Kilde: IRU, 1991.

Flere, større og ældre biler

Personbilbestanden, som udgør godt 83 pct. af bilparken, er øget med 25 pct. fra 1976 til 1994. Personbilerne er samtidig blevet gennemsnitligt større og ældre.

44 pct. af familierne har bilrådighed. Heraf har hver 8. familie rådighed over mere end 1 bil. Bilrådigheden øges med stigende disponibel indkomst. Godt 80 pct. af højindkomstfamilierne råder over bil mod kun 15 pct. af lavindkomstfamilierne. Bilrådigheden er højest for selvstændige og funktionærer, for personer mellem 35 og 64 år, og for familier, som bor i ejerbolig. Familietyper med høj bilrådighed har typisk også gennemsnitligt yngre biler end de øvrige familier.

Antallet af busser er øget kraftigt i perioden 1976-94, dels pga. udvidelsen af den kollektive trafik i begyndelsen af 80'erne efter oprettelsen af HT og de amtslige trafikselskaber, dels efter afgiftsomlægningen for de små busser i 1991.

Kraftig stigning i lastekapaciteten

Siden 1976 er den samlede lastekapaciteten for vare- og lastbiler samt påhængs- og sættevogne fordoblet. Halvdelen af forøgelsen skyldes at der i 1994 er flere og større sættevogne end i 1976. Resten af udvidelsen kan henføres til flere store varebiler og flere små påhængsvogne.

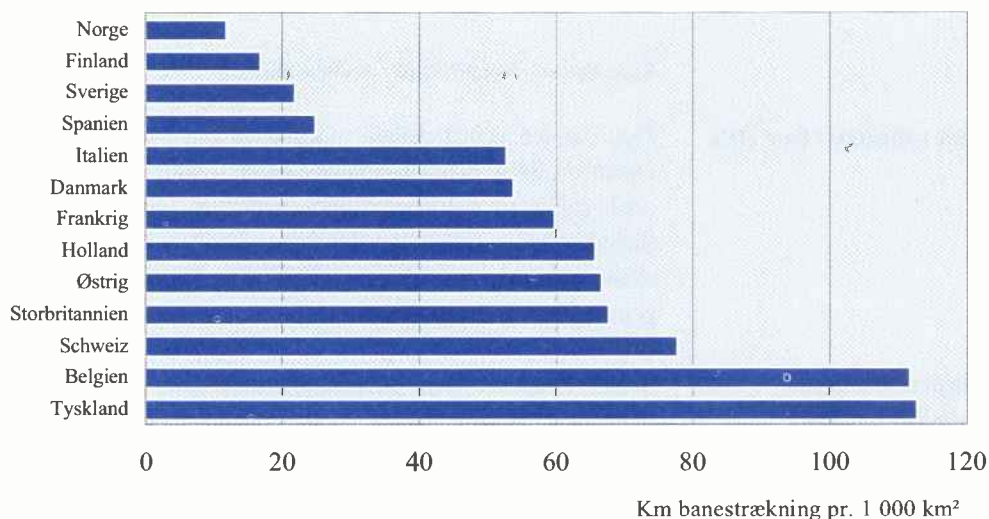
Flere dieseldrevne køretøjer

Der er sket en forøgelse af antallet af dieseldrevne køretøjer. 5 pct. af personbilerne kører på diesel i 1994 mod knap 1 pct. i 1976, og der er kommet flere store dieseldrevne varebiler til siden 1976. I 1994 var 60 pct. af varebilerne dieseldrevne mod kun 6 pct. i 1976. Også antallet af dieseldrevne små lastbiler er øget. De store lastbiler, som så godt som alle kører på diesel, er reduceret i antal, men er samtidig gennemsnitligt blevet større.

Jernbanenet og rullende materiel**Forholdsvis lille jernbanenet**

Det danske jernbanenet havde i 1993 en længde på 2.881 km, svarende til 67 km pr. 1.000 km². Sammenlignet med de andre nordiske lande er jernbanetætheden i Danmark mere end dobbelt så høj. Men sammenlignet med andre vesteuropæiske lande er det danske jernbanenet forholdsvis beskedent.

Hovedparten af banenettet er enkeltsporet, 70 pct. i 1993, og kun 11 pct. er elektrificeret. Elektrificeringen af banenettet øges. Alene de sidste 10 år er der sket mere end en fordobling.

Figur 0.1.7.**Jernbanetætheden i udvalgte europæiske lande**

Færre egentlige lokomotiver, flere togsæt

1/5 af banenettet drives af de 13 private jernbaneaktieselskaber, der hovedsagelig har staten og de implicerede kommuner som aktionærer, resten drives af DSB.

Inden for de sidste år er godt 100 egentlige lokomotiver erstattet af togsæt. Antallet af passagervogne formindskedes i 80'erne, men efter tilgang af IC3-tog i begyndelsen af 90'erne er bestanden af passagervogne i 1993 stort set som i 1984. Dog er antallet af siddepladser formindsket med 8 pct. Godsvognparken er derimod reduceret kraftigt, og selvom vognene er blevet større er den samlede lastekapacitet gået 18 pct. tilbage fra 1984 til 1993.

Udgifterne til investeringer i jernbaneanlæg og rullende materiel har været stigende fra 1990-1993. I 90'erne lå udgifterne på omkring 15 pct. af den offentlige sektors faste bruttoinvesteringer og på ca. 2 pct. af landets samlede faste bruttoinvesteringer. Forøgelsen af investeringerne er især sket ved anskaffelse af lokomotiver og vognsæt.

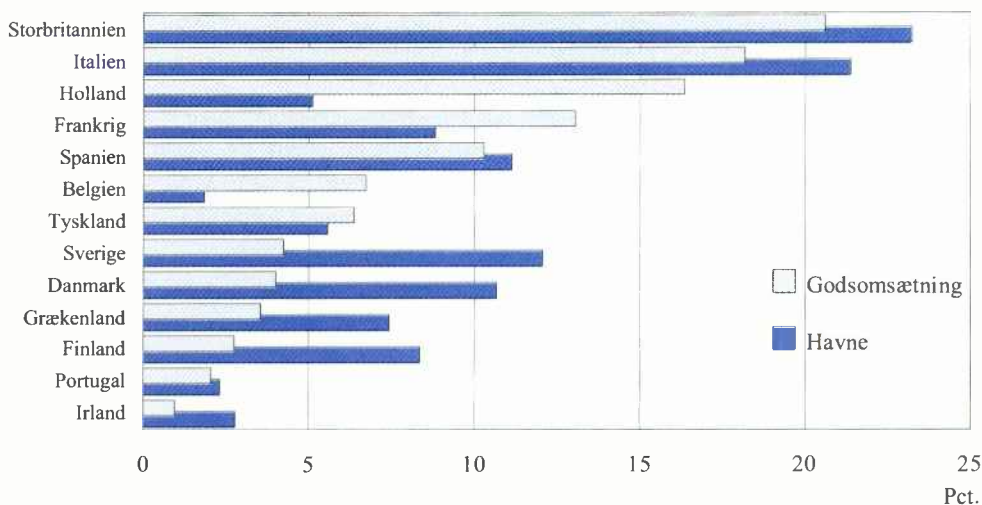
Havne og skibsbestand

Danske havne er små efter europæisk målestok

Danmark rådede i 1993 over 89 trafikhavne til erhvervsmæssig ekspedition af gods, køretøjer og passagerer, samt 55 færgelejer uden for de egentlige trafikhavne. Blandt havne i EU med en godsomsætning på mindst 1 mio. ton er 11 pct. danske. Af den samlede godsomsætning i EU-havnene dækker de danske trafikhavne og separate færgelejer imidlertid kun 4 pct.

Figur 0.1.8.

EU-havne med en årlig godsomsætning på mindst 1 mio. ton. 1991



Kilde: Eurostat, Ikke-publiceret arbejdsdokument

Øget tonnage efter DIS

Den danske skibstonnage toppede primo 1979, hvor den var på godt 5,5 mio. BRT. Herefter faldt bruttotonnagen med 1 mio. BRT frem til 1989, bl.a. på grund af udflagning til bekvemmelighedsregistre. Efter oprettelsen af Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, har der igen været tilgang af bruttotonnage. Primo 1994 var skibsbestanden på 5,3 mio. BRT/BT. 90 pct. af de danske skibes bruttotonnage var primo 1994 indregistreret i DIS.

Mindre tonnage i tankskibe, mere i tørlastskibe

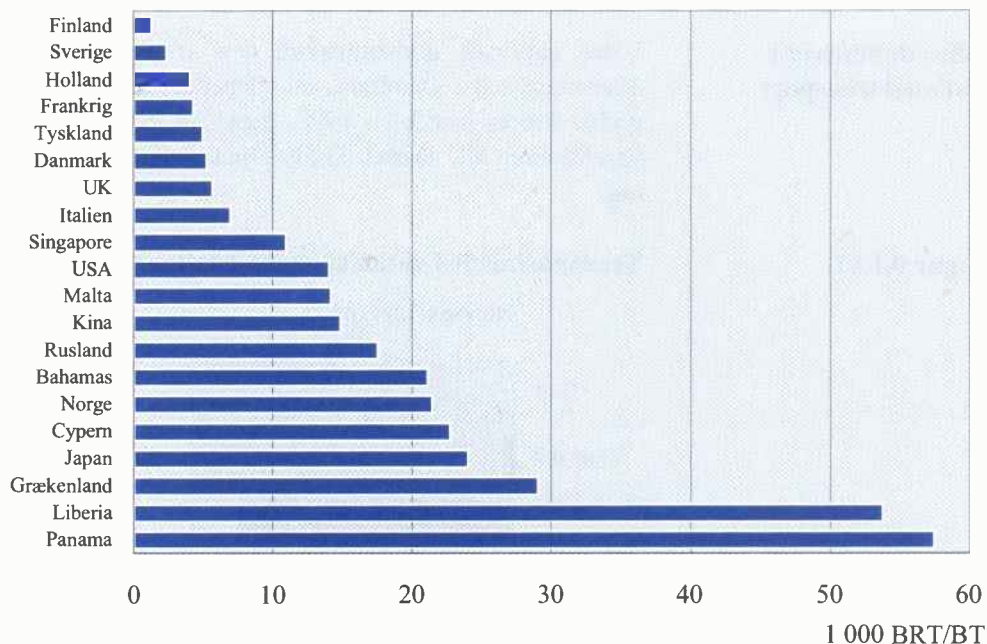
Siden 1985 er den danske handelsflådes tankskibstonnage faldet med 35 pct., navnlig efter frasalg af 5 supertankere. Efter oprettelsen af DIS er tonnagen i tørlastskibe til gengæld øget med 42 pct., især ved forøgelse af flåden af container-skibe, RoRo-skibe, køleskibe og andre trampfartskibe.

**1,2 pct. af verdensflåden
og 7,7 pct. af EU-flåden**

Den danske handelsflåde, dvs. de privatejede last- eller passagerskibe over 100 BRT/BT, omfatter ca. 9/10 af den samlede skibstonnage. Den danske handelsflåde udgjorde i 1994 1,2 pct. af verdensflåden og 7,7 pct. af EU-flåden. Inden for EU har Danmark den 4. største handelsflåde.

Figur 0.1.9.

Handelsflåden i udvalgte lande. 1993



Kilde: Lloyds Register.

Lufthavne og flybestand

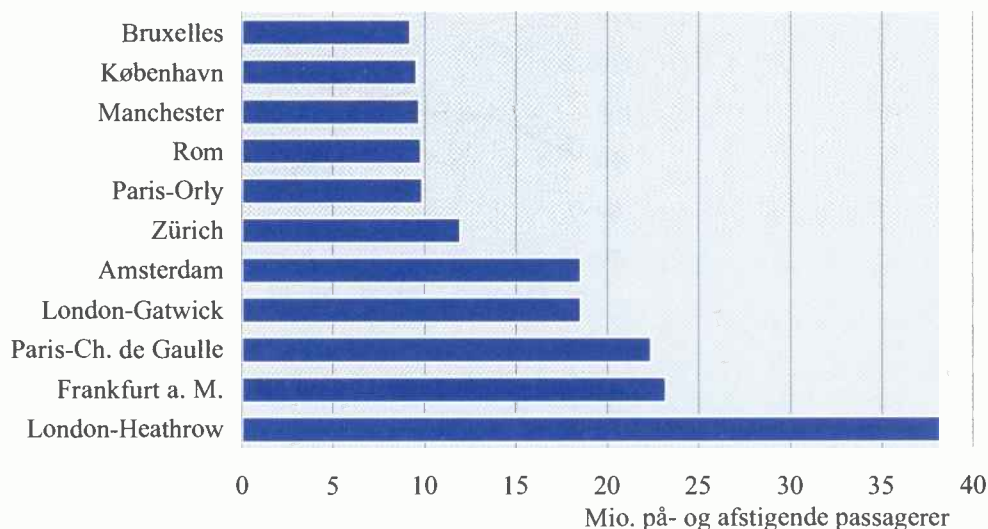
26 betjente lufthavne

Den civile luftfart i Danmark foregår over 26 betjente lufthavne, hvoraf kun København og Billund kan tage fly med en take-off vægt på over 350 ton.

Størstedelen af udenrigstrafikken med rutefly foregår over Københavns Lufthavn. Chartertrafikken udgår hovedsagelig fra Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn.

Figur 0.1.10.

De største europæiske lufthavne. International trafik. 1992



Kilde: ICAO, Civil Aviation Statistics of the World - 1993.

Københavns Lufthavn er nr. 19 i verden og nr. 10 i Europa

Københavns Lufthavn dækker 96 pct. af rutetrafikken mellem Danmark og udlandet. Når det gælder international trafik, var Københavns Lufthavn i 1992 den 19. største lufthavn i verden og den 10. største i Europa, kun overgået af lufthavnene i London, Paris, Frankfurt a. M., Amsterdam, Zürich, Rom og Manchester.

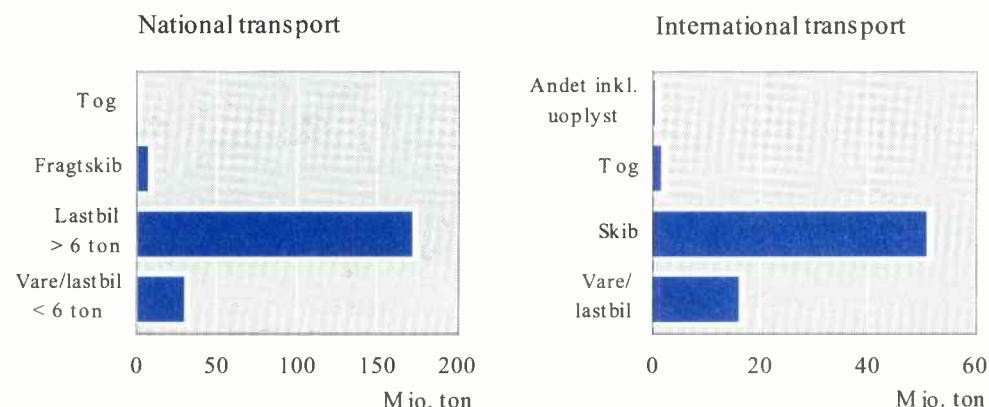
0.1.4. Godstransport

Bilen dominerer i national transport

I den nationale godstransport, dvs. transport fra pålæsningssted i Danmark til aflæsningssted i Danmark, er bilen det mest anvendte transportmiddel. 94 pct. af godset kørtes med bil i 1992, heraf 84 pct. med lastbil over 6 ton og resten med varebil eller lille lastbil. Godt 4 pct. transporteredes med fragtskib og resten med tog.

Figur 0.1.11.

Transportmåde i national og international trafik. 1992

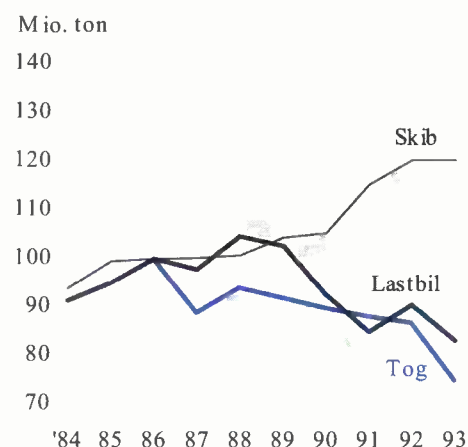


Skibstransport dominerer ved international transport

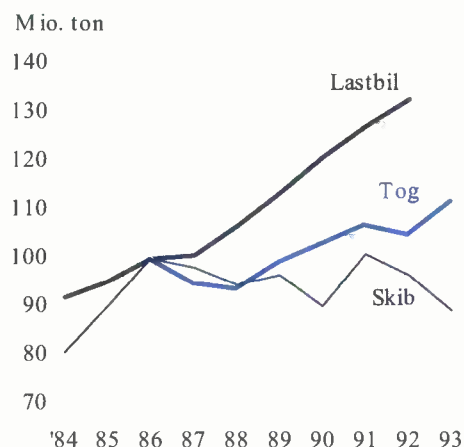
I den internationale trafik, dvs. ved transport mellem Danmark og udlandet er skibstransport dominerende. I 1992 fragtedes 71 pct. af godset med skib og kun 23 pct. med bil. Resten transporteredes hovedsageligt med tog.

Figur 0.1.12.

National godstransport



International godstransport



National godstransport med bil

Faldende godsmængder efter 1989

Der har været stigning i godsmængden i den nationale lastbiltransport frem til 1988, hvorefter udviklingen vendte som følge af den generelle økonomiske afmatning i landet, herunder tilbagegang inden for byggeriet.

Større omlægning til vognmandskørsel

Mens transporter af byggematerialer har været faldende, har der været mere kørsel med færdigvarer såsom næringsmidler og maskiner og bearbejdede varer og stykgods. Her er fremgangen dog kun sket inden for vognmandskørsel og i et vist omfang på firmakørsels bekostning. Endelig har der som følge af den øgede landbrugsproduktion været stigende mængder af fodertransporter i såvel firma- som vognmandskørsel. I forbindelse hermed er kørslen med landbrugsprodukter udvidet, dog næsten udelukkende i vognmandskørsel.

Stigende transportarbejde

Transportarbejdet har været stigende. For vognmandskørsel er transportarbejdet øget igennem de sidste 10 år, mens der for firmakørsel har været en beskeden tilbagegang. At der ikke er sket samme tilbagegang i transportarbejdet som i den transporterede godsmængde skyldes bl.a., at transporter af grus mv. til byggeriet typisk foregår over forholdsvis korte afstande.

Der køres flere ture øget transportlængde pr. ton gods

Der bliver kørt flere ture med lastbil end for 10 år siden. Samtidig er antallet af tomture faldet. En større del af turene sker med vogntog. Samtidig er den gennemsnitlige transportlængde pr. ton gods steget gennem perioden. Denne udvikling skyldes bl. a. den øgede specialisering og centralisering af produktionen og dermed længere distributionsafstande.

Som følge heraf har der også været en stigning i trafikarbejdet med læs, specielt for vognmandskørsel. Samtidig er omfanget af tomkørsel reduceret for de store lastbiler over 6 ton, således at det samlede tilbagelagte antal km pr. år kun har været moderat stigende.

En faldende del af godset pålæsses i Hovedstadsregionen. Også for de øvrige amter øst for Lillebælt har der været en vigende andel af lastbilgodset. Til gengæld pålæsses en større del af godset i Ribe, Vejle, Århus og Viborg amter.

Mest lokal transport

Det meste gods transporteres fortsat inden for samme amt. Kun en lille mængde gods flyttes mellem landsdelene. Bare 3 pct. af godset transporterendes således mellem Jylland og Fyn på den ene side og Sjælland og øvrige øer på den anden side. Hovedparten af de transporter, som sker over amtsgrænsen går til et naboamt.

International godstransport med bil

Øget godstransport over grænsen ...

Den internationale godstransport med bil har været støt stigende fra 1984 til 1993. Både eksport- og importkørslen er øget. Danske lastbiler stod for 74 pct. af den internationale kørsel i 1992. Andelen var lidt højere for udførselen, knap 82 pct., end for indførselen, 67 pct. De danske lastbilers markedsandel har været stigende gennem perioden.

... større dansk markedsandel

Halvdelen af de danske lastbilers transportarbejde er international godstransport.

Godstransport med skib

Stigende søtransport

Godstransporten med skib over danske havne har været stigende gennem de sidste 10 år. Fra 1984 til 1993 er søtransporten øget med 24 pct. Stigningen er især sket som følge af mere transport med færger og med lastskibe til udlandet.

Den indenlandske fragtskibsfart er steget ...

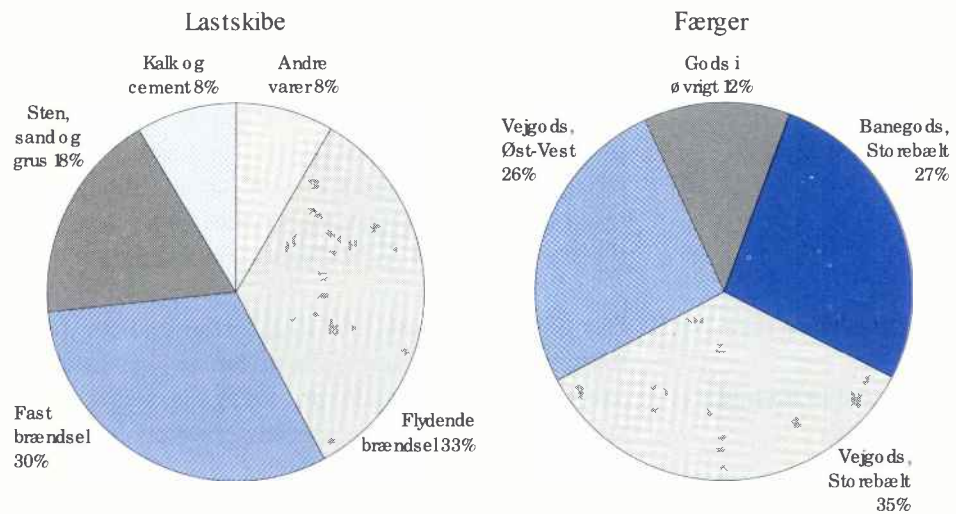
Den indenlandske fragtskibstransport udgjorde i 1993 11 pct. af samtlige skibstransporter over dansk havn. Fragtskibsgods i indenlandsk trafik har efter fald i begyndelsen af 80'erne været stigende fra 1984 og frem til 1991, hvorefter der igen indtraf et mindre fald. I 1993 ligger omfanget dog 21 pct. højere end i 1984.

... består især af fast og flydende brændsel

Det indenlandske fragtskibsgods består hovedsageligt af fast og flydende brændsel, som i 1993 udgjorde 63 pct. af godsmængden, samt af sten, sand, grus, kalk og cement der dækkede 26 pct. af godset.

Figur 0.1.13.

Indenlandsk skibsgods efter art. 1993



Kilde: Trafikministeriet og Danmarks Statistik.

Stabil indenlandsk færgetransport

Den indenlandske godstransport med færge har i de sidste 10 år ligget omkring 9 mio. ton gods om året, svarende til 10 pct. af godsomsætning over havnene i 1993. 1/4 føres med tog over Storebælt. Resten er så godt som udelukkende lastbilgods. Heraf fragtedes i 1993 48 pct. over Storebælt, 36 pct. med øvrige Øst-Vest ruter og 16 pct. med de resterende ruter. Mens godsmængden på Storebælt overfarterne fra 1983 til 1993 er øget med 1,4 mio. ton, er de øvrige Øst-Vest ruters godsmængde reduceret med 0,7 mio. ton.

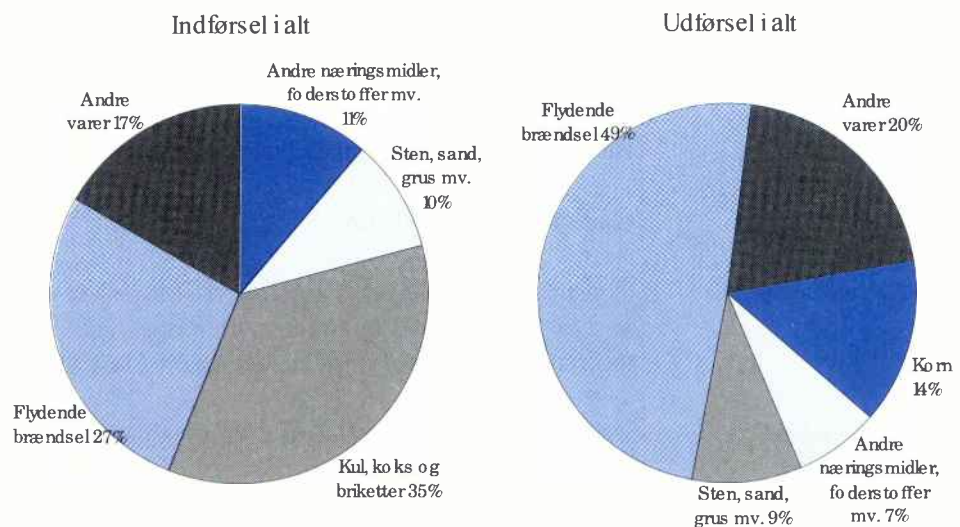
Mest over Storebælt

Lille stigning i gods fra udlandet

Fra 1984-1993 har der kun været en lille stigning i den udlossede godsmængde fra udlandet. I 1993 blev der indført 33 mio. ton gods med fragtskib, svarende til godt 1/3 af alle skibstransporter over dansk havn. Hovedparten bestod af fast og flydende brændsel, som i 1992 dækkede hhv. 27 og 35 pct. af indførselen med skib. Foderstoffer mv. samt sten, sand og grus udgjorde hhv. 11 og 10 pct. af den importerede godsmængde med skib.

Figur 0.1.14.

Skibsgods til og fra udlandet efter art. 1992



Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

Fordobling af godset fra udlandet	I 1993 blev 19 mio. ton gods afskibet til udenlandske havne. Det er næsten en fordobling siden 1984. Der har især været stigning i de eksporterede mængder af flydende brændsel og korn, som i 1992 udgjorde hhv. 49 og 14 pct. af de udførte mængder med skib.
Lille dansk andel af søtransporten	Danske lastskibes andel af skibstransporterne var i 1992 på 15 pct. af indførselen og 12 pct. af udførselen. Mens andelen af indførselen er steget en smule, er den danske andel af udførselen faldet kraftigt siden 1983, fordi der især har været benyttet udenlandske tankskibe til de øgede olietransporter.
Mere færgefart til udlandet	Godstransporter med færger til udlandet er vokset markant siden 1984, nemlig fra 12,9 mio. ton til 18,3 mio. ton i 1993. Stigningen er sket for både bil og banegods.
Godstransport med tog	
Mindre national godstransport med tog	Fra 1986 har den transporterede godsmængde i national jernbanetransport stort set været faldende. I 1993 blev der transporteret 2,1 mio. ton gods med dansk jernbane. Det er 25 pct. mindre end i 1986. Stykgods, som udgør 25 pct. af den indenlandske godstransport, har dog været stigende, især fra 1991, mens vognladningsgodset har været for nedadgående siden 1988. Kombigods udgør 20 pct. af den indenlandske banegods. Vognladningsgodset består især af foder, nærings- og nydelsesmidler, blandet gods, fast brændsel og gødningstoffer. Det er godsarter, der alle har været i tilbagegang siden 1986. Der har tilsvarende været nedgang i det udførte transportarbejde. Faldet har været lidt større end for godsmængden, fordi den gennemsnitlige transportlængde samtidig er reduceret.
Godstransporter til udlandet er steget	Den internationale godstransport på dansk banenet udgøres overvejende af kørsel med vognladningsgodt. Stykgods omfatter bare 2 promille. Transport af gods fra Danmark til udlandet er steget markant i perioden 1986-1993. Godsmængden er øget med 60 pct. og transportarbejdet med 48 pct. Eksportkørslen med jernbane består især af foder, nærings- og nydelsesmidler, blandet gods samt jern og stål. Fremgangen har især været stor for blandet gods, som er 5-doblet.
Faldende indførsel	Indførselen med tog er faldet. Fra 1986 til 1993 er godsmængden, der især består af blandet gods, jern og stål samt træ, gået tilbage med 9 pct., og transportarbejdet er faldet med 12 pct.
Stor stigning i transitkørslen	Transitkørslen omfattede i 1993 i alt 2,8 mio. ton gods og 653 mio. tonkm. Det svarer til 1/3 af togtransporten på det danske banenet. Transitkørslen er steget med 49 pct. siden 1986, især pga. øget kørsel fra Sverige.

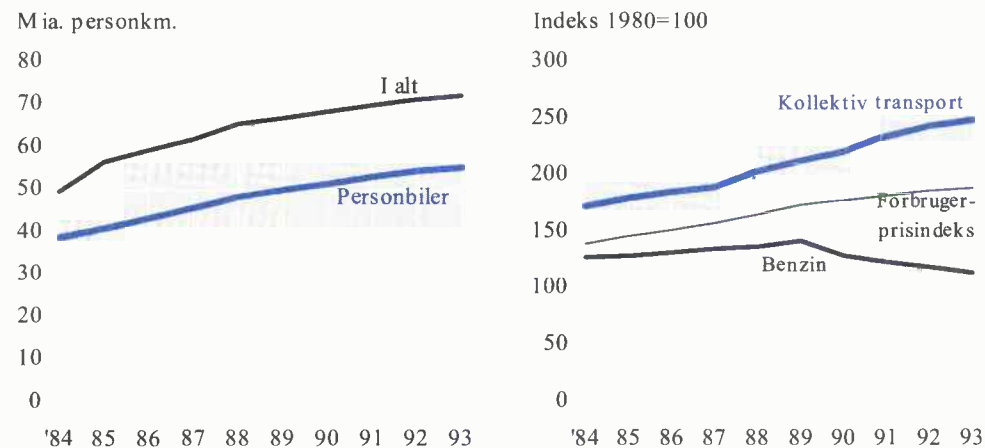
0.1.5. Persontransporten

Øget personbilkørsel	Fra 1984 til 1993 er persontransportarbejdet steget med næsten en tredjedel, hovedsagelig som følge af øget personbilkørsel.
-----------------------------	--

En medvirkende årsag til den kraftige udvikling i personbiltransporten er formentlig den øgede bilbestand og det veludbyggede vejnet, samt at priserne på kollektiv transport er steget betydeligt i perioden, endog mere end forbrugerprisindekset, mens benzinprisen har været svagt stigende frem til 1989 og herefter direkte faldende pga. lavere afgifter.

Figur 0.1.15.

Udviklingen i persontransporten og i priserne

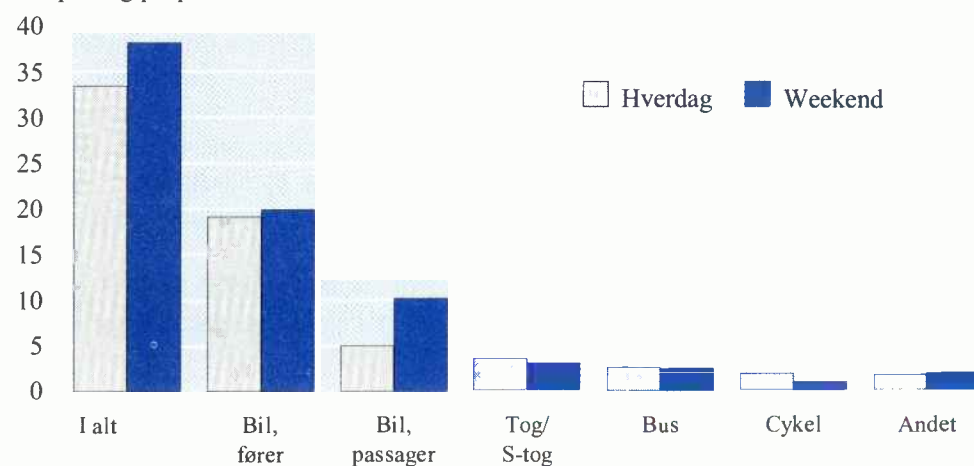


I 1994 tilbagelagde hver person mellem 16 og 74 år gennemsnitligt 12.700 km, heraf 7.100 i bil som fører, 2.400 som passager i personbil, 2.100 med bus eller tog og 600 på cykel. Opgjort pr. person pr. dag var det samlede persontransportarbejde i 1994 på 33 km på hverdage og 38 km på lørdag/søndage. I figur 0.1.16. er vist persontransportarbejdets fordeling efter transportmåde på hhv. hverdage og weekender.

Figur 0.1.16.

Persontransportarbejde efter transportmåde. 1994

Km pr. dag pr. person



Persontransportarbejdet er lidt højere på weekend-dage end på hverdage. Forskellen skyldes især, at der i weekenden er flere personkm som passager i personbil. Til gengæld er kørslen med S-tog og på cykel mindre i weekenden end på hverdage.

I 1994 udgjorde persontransporten mellem bolig og arbejds- eller uddannelsessted 39 pct. af det samlede transportarbejde på hverdage. I weekenden dækkede bolig-/arbejds-kørslen kun 6 pct. af det samlede transportarbejde. 15 pct. af persontransporten havde bolig/indkøb som formål. Dette gjaldt både hverdage og i weekenden. Bolig/fritidsformål var årsag til 1/4 af persontransporten på hverdage og hele 2/3 af de tilbagelagte personkm i weekenden. Resten udgøres af øvrige kombinationer af formålene.

**Personbilkørsel
dækker 3/4 af
persontransporten**

Hovedparten af de 16-74 åriges transport tilbagelægges i bil. I 1994 foregik 72 pct. af persontransporten på hverdage og 79 pct. i weekenden med bil, enten som fører eller som passager. 15 pct. af hverdagskørslen og 27 pct. af weekendkørslen skete som passager i personbil.

**9 pct. foregår med tog
og 7 pct. med bus**

Togrejser dækkede i 1994 10 pct. af transportarbejdet på hverdage og 8 pct. i weekenden. 1/4 af persontransportarbejdet med tog foregik med S-tog. Buskørsel stod for 7 pct. af transporten på hverdage mod kun 6 pct. i weekenderne. Den kollektive transport benyttes især af unge, studerende og af personer uden bilrådighed.

6 pct. med cykel

I 1994 brugtes cyklen til 6 pct. af det samlede persontransportarbejde, svarende til 1,5 km pr. dag. Cyklen anvendtes navnlig på korte delture. 2 pct. af persontransporten foregik ved gang, især ved kortere delture i forbindelse med fritidsaktiviteter.

Børns trafikvaner

Børn har gennemsnitligt et dagligt persontransportarbejde på 19 km. Heraf foregår 58 pct. med bil og 19 pct. med kollektive transportmidler. Hele 23 pct., svarende til 4,4 km pr. dag, var som cyklist.

Ældres persontransport

Ældre personer på 75 år og derover tilbagelægger gennemsnitligt 11 km pr. dag, heraf er 37 pct. i bil som fører og 25 pct. i bil som passager. Kollektiv transport benyttes ved 25 pct. af persontransporten. De ældres mobilitet falder med alderen.

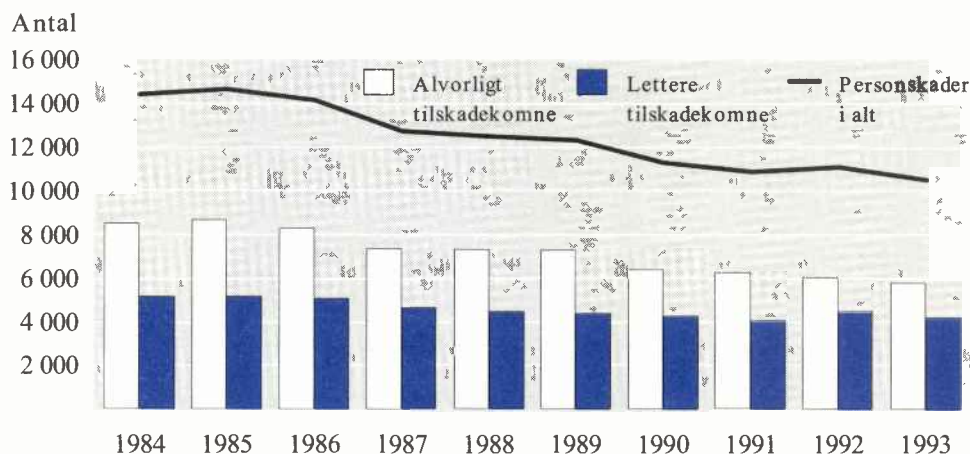
0.1.6. Færdselsuheld

Stort fald i antal uheld

Antallet af færdselsuheld med personskade er faldet med 26 pct. fra 1984 til 1993. I 1993 skete der godt 8.500 uheld.

Figur 0.1.17.

Udviklingen i antal personskader



Flest uheld på fredage

De fleste uheld finder sted om fredagen, mens der indtræffer relativt få uheld på lørdage og søndage. Der rapporteres flest uheld i perioden fra maj til august og færrest i perioden januar og februar.

**Stort fald i antal uheld
i byzone**

To tredjedele af samtlige uheld finder sted i byzone. Fra 1984 til 1993 er antallet af uheld i byzone faldet med knap en tredjedel, mens uheld uden for byzone kun er faldet med 13 pct. Uheld i vejkryds og på lige vej udgør i gennemsnit henholdsvis 43 pct. og 40 pct. af færdselsuheldene fra 1984 til 1993.

Uheld med implicerede lastbiler er farligst

Lastbiler er det farligste køretøj, som andre køretøjer og fodgængere kan møde ved færdselsuheld. I 1993 var lastbilerne impliceret i 7 pct. af uheldene. 21 pct. af alle trafikdræbte i 1993 var modpart til lastbil.

Fodgængere er mest udsat

Fodgængere var implicerede i 14 pct. af uheldene. 12 pct. af personskaderne, og 22 pct. af de dræbte hidrørte fra uheld med fodgængere. Fodgængerne havde 92 pct. af personskaderne og så godt som alle dræbte i disse uheld var fodgængere.

Næsten uændret antal dræbte fodgængere

Antallet af dræbte passagerer i personbil er faldet med 14 pct. fra 1984 til 1993. For de fleste øvrige trafikanter har der også været et fald i antallet af dræbte over de sidste 10 år. Dog har der for fodgængernes vedkommende været et næsten uændret niveau fra 1984 til 1993.

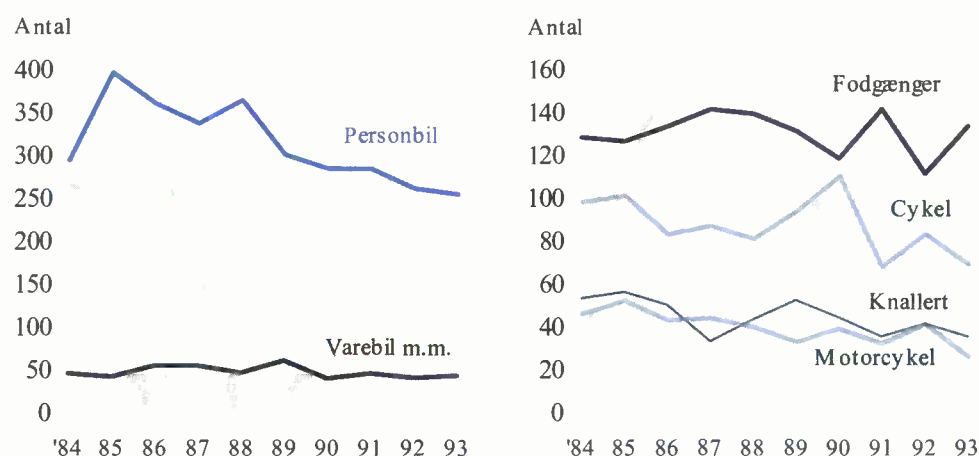
Antallet af personskader er faldet støt med 27 pct. fra 1984 til 1993. Antallet af dræbte er formindsket med 16 pct., antallet af alvorligt tilskadekomne personer er faldet med 32 pct. og antallet af lettere tilskadekomne er gået tilbage med 19 pct.

Markant fald for motorcyklister og knallertkørere

I 1993 var antallet af personskader for motorcyklister og knallertkørere henholdsvis 55 pct. og 45 pct. lavere end 1984. Faldet i antallet af dræbte er også størst for motorcyklister, knallertkørere og cyklister med henholdsvis 43, 34 og 30 pct.

Fald i antal personskader er størst for mænd

Faldet i antallet af personskader har været større for mænd end for kvinder. I 1984 var der 368 personskader pr. 100.000 mænd mod 252 i 1993, svarende til et fald på 31 pct. For kvinder har der været en nedgang på 22 pct. fra 195 personskader pr. 100.000 kvinder i 1984 til 152 i 1993.

Figur 0.1.18.**Udviklingen i antal dræbte fordelt efter arten af færdselselementer**

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

Faldende antal spiritusuheld

Spiritusuheld udgjorde 17 pct. af samtlige færdselsuheld med personskade i 1993 mod 20 pct. i 1984. Antallet af uheld med spirituspåvirkede førere af personbil udgjorde i 1984 23 pct. af samtlige personbiluheld mod 12 pct. i 1993. I 1984 udgjorde spiritusuheld 21 pct. af alle motorcykeluheld mod 14 pct. i 1993. 25 pct. af alle knallertuheld var spiritusuheld i 1993 mod 22 pct. i 1984.

I 1993 blev der dræbt 141 personer ved spiritusuheld mod 193 i 1984. Det er et fald på 27 pct. 82 pct. af de dræbte personer var selv spirituspåvirkede.

0.1.7. Energiforbruget til transport

Energiforbruget til transport er steget 24 pct. siden 1972

Energiforbruget omfatter forsyningsselskabernes salg i Danmark. For vejtransportens vedkommende er der foretaget korrektioner for grænsehandlen, så opgørelsen alene dækker forbruget i Danmark. For sø- og lufttransport indgår derimod også forbrug uden for dansk territorium. Mens landets samlede energiforbrug i 1992 er på nogenlunde samme niveau som i 1972 før 1. oliekrise, er energiforbruget til transport vokset med 24 pct. i perioden.

Størstedelen af energiforbruget til transport bruges til vejtransport, som i 1993 havde 58 pct. af transportens energiforbrug. I løbet af de sidste 10 år er det samlede forbrug til vejtransport steget med 16 pct., bl.a. som følge af den stigende køretøjsbestand. Da der er kommet flere dieseldrevne personbiler, varebiler og lastbiler, er forbruget af diesellole også øget kraftigt.

Energiforbruget til persontransport er øget med 21 pct. siden 1984. I samme periode er bestanden af personbiler steget med 16 pct. og bilernes vægt er gennemsnitligt blevet større.

I 1993 dækkede søtransporten 28 pct. af transportsektorens samlede energiforbrug. Bunkring til udenrigsfart omfattede 88 pct. af oliepåfyldningerne på dansk territorium. Siden 1984 har der været en markant stigning i olieforbruget, specielt i til skibe i udenrigsfart.

Luftfartens energiforbrug omfatter påfyldninger på dansk territorium. I 1993 udgjorde det 11 pct. af transportsektorens energiforbrug. Hovedparten udgøres af flybenzin til udenrigsfart, som i 1993 dækkede 94 pct. af lufttransportens energiforbrug.

Jernbanetransporten dækker kun 2 pct. af transportens energiforbrug. Der har været et svagt fald i forbruget i slutningen af 80'erne. Herefter er udviklingen vendt, især som følge af øget kørsel med persontog.

8. Miljøpåvirkninger fra transportsektoren

Emissioner

1990 som sammenligningsår

De mest veldokumenterede emissionsberegninger er lavet for året 1990. Sammenligningen mellem de enkelte transportformer indbyrdes og belysningen af deres andel af de samlede emissioner fra alle forbrændingsprocesser sker derfor for 1990.

For alle stoffer undtagen SO₂ er vejtransporten langt den største bidrager

Med undtagelse af SO₂ bidrager vejtransporten for samtlige stoffers vedkommende med langt den største del af emissionen. For kulilte kommer så meget som 97 pct. af udslippet fra vejtransporten, mens det samme gælder for 91 pct. af kulbrinteudslippet. Katalysatoreffekten vil dog medføre et faldende udslip af kulilte og kulbrinter fra benzinbiler i de kommende år.

Fra jernbanetransport kommer der stort set intet udslip af kulilte og kulbrinter. For luftfarten er der tale om en relativt høj emission af kulbrinter i forbindelse med start- og landingsoperationerne. Søtransporten bidrager med en meget høj SO₂-emission, der skyldes et stort indhold af svovl i den anvendte fuelolie. Også udslippet af kvælstofoxider er relativt højt.

Oversigtstabel 0.1.2.

Transportsektorens emissioner. 1990

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1 000 ton				
I alt	10 639,0	117,5	12,7	551,6	105,7
Vejtransport	9 173,0	102,0	5,2	536,0	96,3
Jernbane	297,0	4,1	0,4	1,7	0,6
Luftfart	663,0	1,9	0,1	12,6	8,4
Søtransport	506,0	9,5	7,0	1,3	0,4
	pct.				
I alt	100	100	100	100	100
Vejtransport	86	87	41	97	91
Jernbane	3	3	3	0	1
Luftfart	6	2	0	2	8
Søtransport	5	8	55	0	0

Anm. Emissioner fra vejtransporten omfatter ikke emissioner fra knallerter, motorcykler og off-road køretøjer. 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 kun emissioner i forbindelse med start- og landing inkluderet.

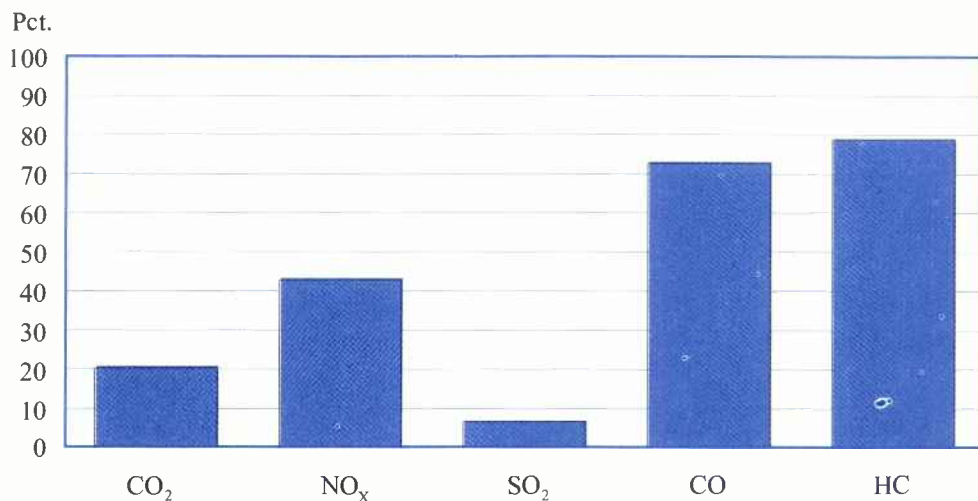
Kilde: Ikke-publicerede beregninger foretaget af Forskningscenter Risø 1995.

Stort udslip af kulilte og kulbrinter fra transportsektoren

For kulilte og kulbrinter stammer den langt overvejende del af samtlige emissioner relateret til energianvendelse fra transportsektoren. For kuldioxid stammer omkring en femtedel af emissionerne fra transportsektoren, mens kvælstofoxidernes andel udgør godt 40 pct. Til gengæld stammede kun 7 pct. af SO₂-emissionen i 1990 fra transportsektoren.

Figur 0.1.19.

Emissioner fra transportsektoren i forhold til samtlige emissioner relateret til energianvendelse. 1990



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

Kilde: Forskningscenter Risø 1995.

Trafikstøj

De vejledende øvre støjgrænser

I regionsplanlægningen er der fastsat retningslinier for støjgrænser i nye boligområder - 55 dB(A) for vejtrafikstøj og 60 dB(A) for togtrafikstøj. For startende og landende fly i omliggende boligområder er grænserne 45-55 dB(A) alt afhængig af lufthavnskategori. Støjgrænserne svarer til et niveau, hvor 10-15 pct. af befolkningen føler sig stærkt generet.

Oversigtstabel 0.1.3.

Antal trafikstøjbelastede boliger. Trafikbillede 1987-1991

Trafikform	55-59	60-64	65-69	≥ 70	I alt
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
	1000 boliger				
Vejtrafikstøj	174	168	108	34	483
Flytrafikstøj ¹	25	12	3	0	40
Togtrafikstøj (overslag)	.	25	9	4	38

Anm. Trafikstøj afgrænses til støjen fra det egentlige trafikarbejde. For flytrafikken indgår der dog kun støj fra start- og landingsoperationer. Stationær trafikstøj fra fx bus-, fly- og togterminaler samt autoværksteder er udeladt. Antallet af boliger belastet af trafikstøj er beregnede størrelser, som er opgjort særskilt for henholdsvis vej-, fly- og togtrafikken. Det er således ikke muligt at opgøre det samlede antal støjbelastede boliger fra trafikken, da boligen kan være belastet af støj fra mere end én trafikform.

¹ Flytrafikstøj er i modsætning til vej- og togtrafikstøjen opgjort efter DENL-metoden, hvor flyvning aften og nat tillægges en særlig vægt. Forskellen betyder, at den viste sammenligning af vej-, tog- og flytrafikstøj *ikke* umiddelbar er mulig.

Kilde: Danmarks Statistik, St. E., Miljø 1993:1 og Trafikministeriet, Kortlægning af vejtrafikstøj i Danmark, 1993.

**Vejtrafikstøjgrænsen
overskrides for 20 pct.
af boligerne**

Vejtrafikken udgør langt det største bidrag til støjbelastningen af boliger. Omfanget af støjbelastede boliger fra vejtrafikken skal ses i sammenhæng med vejtrafikens andel af trafikarbejdet og vejnettets umiddelbare beliggenhed i forhold til boligerne. De godt og vel 480.000 boliger, som er støjbelastet med 55 dB(A) eller derover, svarer til lidt mere end 20 pct. af samtlige boliger.

**Flytrafikstøjgrænsen
overskrides for 2 pct.
af boligerne**

Antallet af boliger, hvor belastningen med flytrafikstøj overstiger den vejledende øvre støjgrænse, udgør knap 40.000, svarende til små 2 pct. af samtlige boliger. Heraf er halvdelen af boligerne placeret omkring Kastrup Lufthavn. Støj fra flytrafikken omfatter dog kun start- og landingsoperationer. Det betyder, at sporadiske lave overflyvninger fra militær- og fritidsfly ikke er medtaget.

**Togtrafikstøjgrænsen
overskrides for 2 pct.
af boligerne**

Antallet af boliger hvor togtrafikstøjbelastningen overstiger den vejledende øvre støjgrænse udgør omkring 38.000. Det indebærer, at knap 2 pct. af boligerne er belastet med mere end 60 dB(A). Omkring 70 pct. af de togstøjbelastede boliger er placeret i hovedstadsområdet.

Summary

0.2.1. Delimitation of the transport sector

In the economic statistics the transport sector comprises sales of transport activities and services incidental to transport. Transport on own account is excluded from the sector, but is analysed in connection with the statistics of transport and traffic performance. In this context the transport sector is confined to comprising the following industries:

Summary table 0.2.1.

Industries in the transport sector

Industry	Sector in the general business statistics	Sector in the national accounts statistics
Scheduled bus services	Passenger transport	Road transport
Tourist coach services		
Taxi operation		
Haulage contractors	Road goods transport	
Furniture removers		
Other transport activities		
Transport via pipelines		<i>Not included</i>
Taxi exchanges, freight terminal facilities	Auxiliary land transport activities	Auxiliary land transport activities
Renting of vehicles without drivers		
Fire service activities		
Parking garages, etc.	<i>Not included</i>	
Travel agency activities		
Ship brokers	Services incidental to transport	
Forwarding agents and shipping activities		
Storage and warehousing		
Other services incidental to transport		
Railway transport	<u>Railway transport</u>	<u>Railway transport</u>
Scheduled and non-scheduled flights	Aviation	Aviation
Other air transport		
Airports		
Auxiliary air transport activities		
Shipping companies	Sea transport	Sea transport
Ferry services		
Other sea transport		
Towing and salvage activities	Auxiliary sea transport activities	Auxiliary sea transport activities
Ports, including yachting harbours		
Cargo handling		
Lighthouse activities and pilotage		
Other auxiliary sea transport activities		

In the general business statistics transport via pipelines is included under road goods transport as pipeline transport cannot be separated as an independent industry owing to non-disclosure practice.

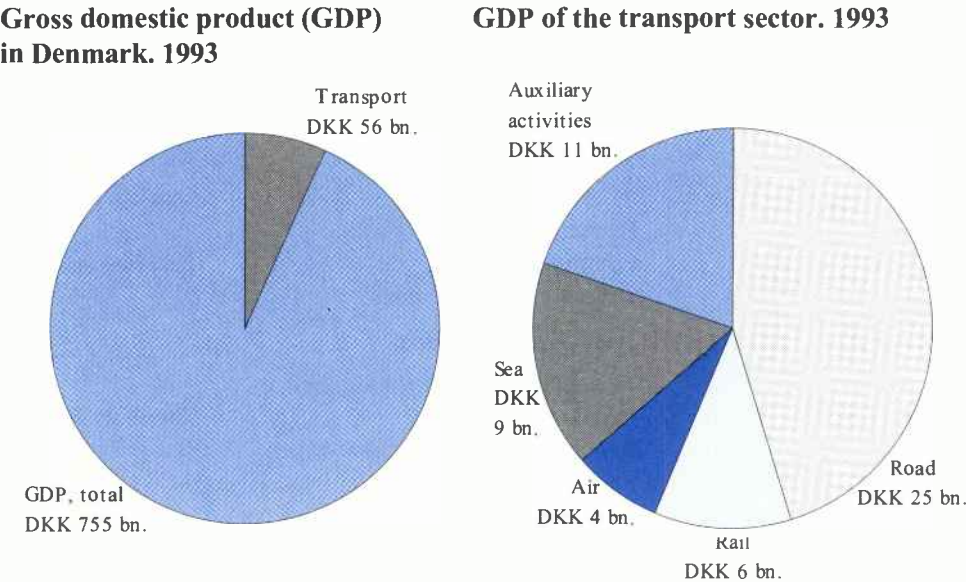
Unlike the general business statistics the national accounts include travel agency activities under auxiliary transport activities.

0.2.2. Economic developments in the transport sector

Transport covers
7.4 pct. of the GDP

In 1993 total production of the transport sector, measured by the gross domestic product at factor cost, GDP, reached nearly DKK 56 bn., corresponding to 7.4 pct. of the total Danish GDP. By comparison, the transport sector's share of GPD in 1984 was just under DKK 32 bn., corresponding to 6.6 pct. Road transport which is the largest sub-sector of the transport sector accounted for about half of the GDP of the sector in 1993. Auxiliary transport activities accounted for 1/5, sea transport 1/6 and railway transport 1/9 of the sector's GDP.

Figure 0.2.1.

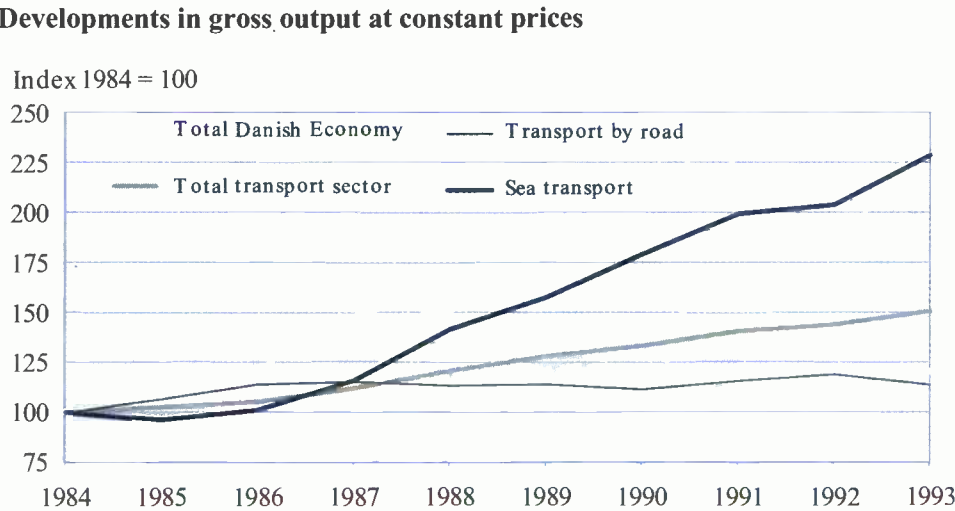


The transport sector is one of the largest industries in Denmark. For reasons of comparison it can be stated that manufacturing accounted for 18.9 pct. of the total GDP, construction covered 5.2 pct. agriculture, etc 3.8 pct and wholesale and retail trade 13.1 pct.

Increase in gross output
over the last 10 years

From 1984 to 1993 total gross output at constant prices of the transport sector increased by 60 pct. Intermediate consumption at market prices increased by 36 pct. The GDP at constant prices of the total transport sector has increased steadily over the last 10 years and was 61 pct. higher in 1991 than in 1984. However, this development in GPD has been sharper than for the total Danish economy, which increased by 18 pct. at constant prices.

Figure 0.2.2.



As the development in prices for transport activities and intermediate consumption has also been more favourable than for the total economy, the transport sector's share of the GDP has increased over the last 10 years.

Heavy increase in sea transport

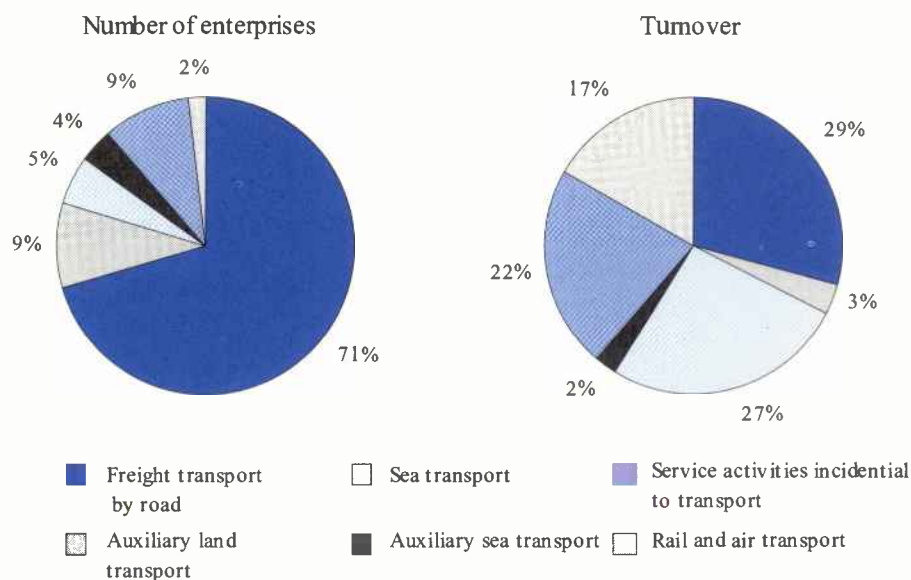
Particularly sea transport has experienced a heavy growth as a result of increased specialization in high-technology carriers in scheduled services and for transport of gas and chemicals. By contrast, transport by road has only seen a modest increase owing to the weakening of the Danish economy in the late 1980s.

16,000 transport enterprises + passenger transport enterprises

16,000 enterprises were registered for VAT settlement in the transport sector in 1992. To this is added enterprises exclusively engaged in passenger transport. The majority of enterprises engaged in passenger transport is not subject to VAT. Therefore many enterprises performing scheduled bus service activities and taxi operation are not registered for VAT settlement. This applies to some 3,000 enterprises.

Figure 0.2.3.

Transport enterprises registered for VAT settlement. 1992



Road transport has the highest number

Road transport accounts for 80 pct. of enterprises registered for VAT settlement. The other enterprises are mainly engaged in sea transport and in service activities incidental to transport, especially forwarding agents. But, freight transport by road, sea transport and enterprises engaged in service activities incidental to transport almost equal each other in terms of turnover.

Many small and few large enterprises

55 pct. of the transport enterprises registered for VAT settlement, i.e. exclusive of enterprises engaged in passenger transport, had a turnover of less than DKK 500,000 in 1992, but together, they only covered 1 pct. of the transport sector's total turnover. About 3 pct. of the enterprises accounted for 73 pct. of the turnover in 1992 amounting to more than DKK 25 mio., and 8 pct. of the enterprises accounted for 16 pct. of the turnover amounting to DKK 5-25 mio.

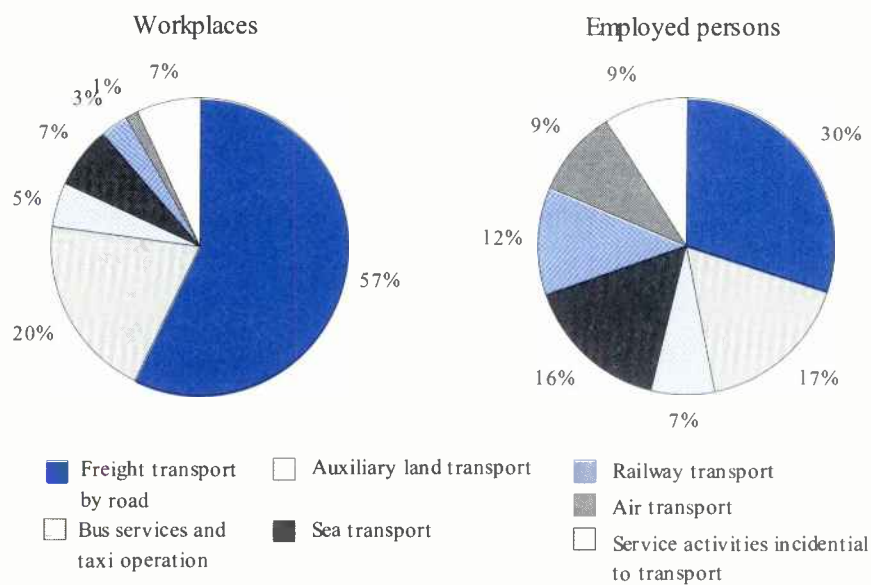
The road transport sector is particularly characterized by many small enterprises and few very large ones. 56 pct. of the enterprises accounted for a turnover of less than DKK 500,000 in 1992, and only 1 pct. of the enterprises had a turnover of more than DKK 25 mio. For sea transport the corresponding shares were 53 pct. and 5 pct.

Many sole proprietorships

Sole proprietorships made up 64 pct. of the transport enterprises registered for VAT settlement. Sole proprietorships are particularly found in road transport activities, where as many as 75 pct. of the enterprises are registered sole proprietorships. The remaining sub-industries are dominated by partnerships and private limited companies.

Highest turnover in joint-stock companies

Joint-stock companies are the largest enterprises in the transport sector. Joint-stock companies made up 9 pct. of the enterprises in 1992, but they accounted for 60 pct. of the sector's total turnover.

Figure 0.2.4.**Workplaces and employment in the transport sector. 1992****15,000 workplaces and 150,000 persons employed**

In 1992 the transport sector comprised 14,813 workplaces, including workplaces performing passenger transport services. 148,300 persons were employed in workplaces performing transport as main activity. Of the total employed population in Denmark in 1992, the transport sector accounted for 5.3 pct., agriculture etc. likewise 5.3 pct., manufacturing 18.7 pct., and construction 5.7 pct.

35 pct. of the persons were employed at workplaces, which had 100 persons or more employed. These workplaces covered 1 pct. of the workplaces in the transport sector. 12 pct. of the transport sector's employment was derived from the 68 pct. of the workplaces which had less than 5 employees.

As road transport made up 82 pct. of the workplaces, this sub-sector only accounted for 54 pct. of the persons employed, corresponding to 7 persons per workplace. On average, rail, air and sea transport employed 41, 63 and 23 persons per workplace and accounted for 12, 9 and 16 pct. of the persons employed in the transport sector in 1992.

Compared with the total Danish economy, where 18 pct. were unskilled manual workers and 46 pct. salaried employees, 28 pct. of the persons employed in the transport sector were unskilled manual workers, 8 pct. were skilled workers, 39 pct. salaried employees and 8 pct. self-employed persons or assisting spouses. 8 pct. of the persons employed in the transport sector were employed in a second job.

Many self-employed and unskilled workers in road transport

A relatively large number of self-employed persons and unskilled workers are engaged in road transport. Self-employed persons and assisting spouses are especially engaged in haulage and taxi operation. Unskilled workers are mainly engaged in tourist coach services or scheduled bus services and taxi operation and haulage. There is particularly a large group of young persons engaged in "Other road transport activities". This applies to persons engaged in courier activities, including delivery of newspapers.

Salaried employees dominated other enterprises

A relatively large number of salaried employees are employed in air, rail and sea transport, viz. 71 pct., 60 pct. and 49 pct. of all persons employed in the respective sub-sectors.

Male-dominated occupations

Males make up the majority of persons employed in the transport sector. In 1992 the number of males employed in the sector were 79 pct. For road and sea transport the number of males employed were 83 pct., rail transport accounted for 78 pct., whereas only 64 pct. of the persons employed in air transport were males.

0.2.3. The transport sector's infrastructure

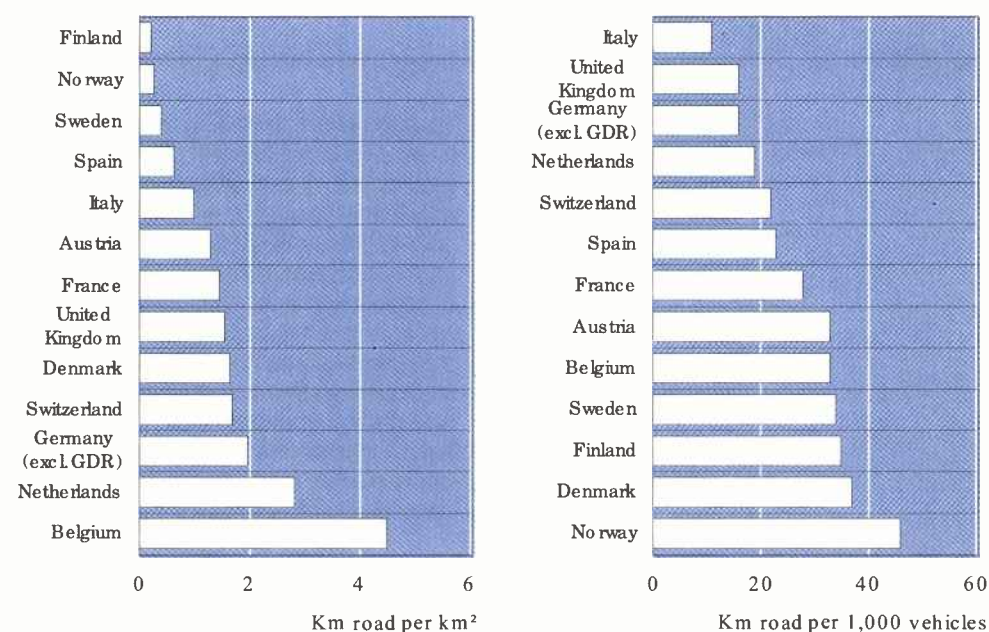
The infrastructure of transport is made up by the road network, rail network, railway stations, bus depots, airports and sea ports.

Estimated at 1980 prices, over the period 1984-93 an annual average of DKK 4.2 bn. is allocated to new constructions and maintenance of roads, DKK 1.1 bn. on railway constructions and acquisition of trains and over the period 1989-93 DKK 0.4 bn. on new constructions and actual capital costs on ports. Moreover, since 1987 an average DKK 2 bn. per year has been invested in the Great Belt connection project.

Road network and stock of vehicles

Figure 0.2.5

Road density in selected Western European countries



Source: International Road Federation 1991

Well-developed road network ...

The Danish road network is well-developed with 71,100 kilometres of public roads, corresponding to 1.65 km road per km² and 37 km road per 1,000 vehicles (private cars and goods road vehicles). In most countries the road network is not as well-developed as in Denmark. In Sweden, Norway and Finland there are 0.40, 0.27 and 0.22 km road per km² and 34, 46 and 35 km road per 1,000 vehicles. In West Germany, Netherlands and Belgium the road density is greater per km², but these countries have fewer km road per vehicle than Denmark.

... which is increasing slowly

The Danish road network is increasing slowly. There has only been an increase of 1½ pct. over the last 10 years, although the stocks of private and goods road vehicles have together increased by 15 pct.

More km of motorways and dual carriageways

The county roads and main roads have decreased slightly, which implies that the increase is accounted for by municipal roads, which now cover 84 pct. of the road network. Concurrently with this, main roads have been given higher priority, as there are now more km of motorways and dual carriageways, and roads comprising 4-5 lanes have also increased.

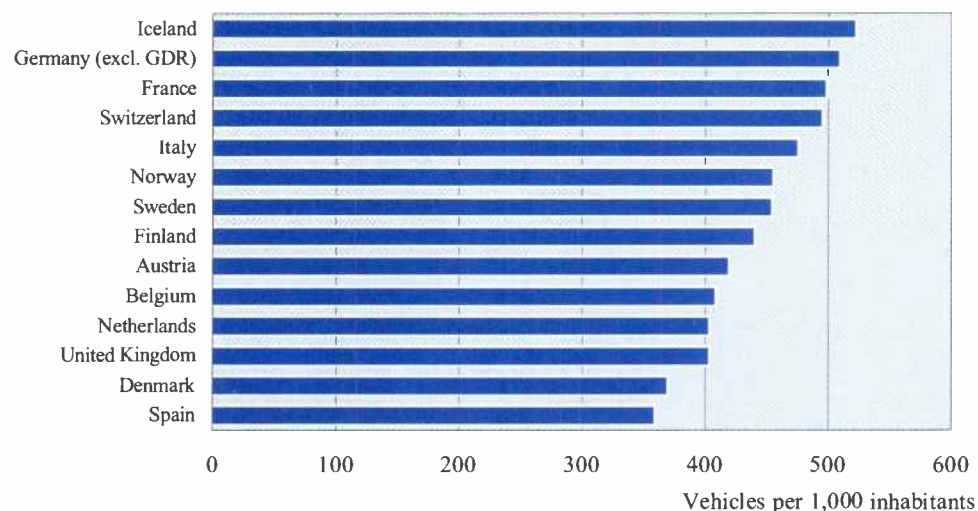
In terms of constant prices, expenditure on the construction and maintenance of public roads was declining during the 1980's. However this trend was reversed in 1991, by 1993 road expenditure accounted for 40 pct. of total fixed capital formation in the public sector and 6 pct. in the nation as a whole.

Stock of vehicles, etc.**Increasing stock of vehicles**

After a minor fall at the beginning of the 1980s the stock of vehicles has since then been increasing, although with a falling rate of increase after the 1986 economic-policy package. On 1 January 1994 there were 374 vehicles (private cars, buses and goods road vehicles) per 1,000 inhabitants in Denmark, compared to 301 in 1976.

Relatively few vehicles per 1,000 inhabitants

Compared to other Western European countries Denmark has a relatively small stock of vehicles. This has to be seen in connection with the structure of taxes and excise duties, degree of urbanization and the well-developed public transport network.

Figure 0.2.6.**Number of vehicles per inhabitant in selected countries**

Source: IRU, 1991

More, larger and older vehicles

From 1976 to 1994 the stock of private cars, which makes up some 83 pct. of the total stock of vehicles increased by 25 pct. On average, private cars have become larger and older.

44 pct. of families use a car. Of whom every 8th family uses more than 1 car. The number of cars rise concurrently with increasing disposable income. Just over 80 pct. of families in the high income-groups use a car, compared to only 15 pct. of families in the low income-groups. Self-employed persons, salaried employees, persons aged 35 to 64 and families living in an owner-occupied dwelling have the highest degree of use of cars. On average, family types with intensive use of cars also typically have cars with fewer years on the road than other families.

The number of buses have increased heavily over the period 1976-94, partly owing to the expansion of public transport at the beginning of the 1980s after establishment of public road transport enterprises, partly after the change in excise duties for small buses in 1991.

Heavy increase in the load capacity

Since 1976 the total load capacity of goods road vehicles, semi-trailers and trailers has doubled. 50 pct. of the increase are accounted for by larger and more trailers in 1994 than in 1976. The remaining increase is attributed to more large vans and more small semi-trailers.

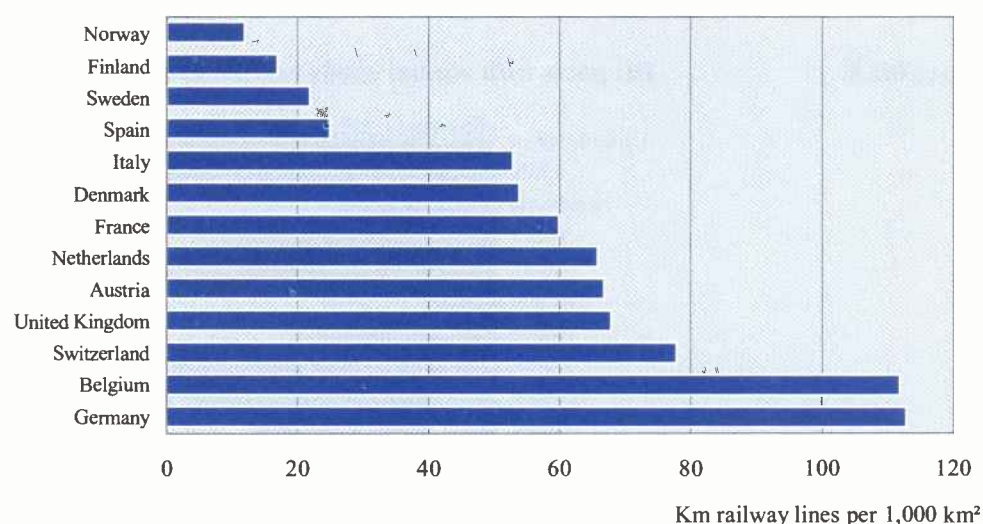
More diesel-powered motor vehicles

The number of diesel-powered motor vehicles have increased. 5 pct. of private cars used diesel in 1994, compared to almost 1 pct. in 1976, and the number of large diesel-powered vans have increased since 1976. 60 pct. of the vans were diesel-powered in 1994, compared to only 6 pct. in 1976. The number of small diesel-powered lorries have also increased. There has been a fall in the number of large lorries, of which nearly all of them are diesel-powered, but they are, on average, also larger.

Rail network and rolling stock

Figure 0.2.7.

Rail network density in selected European countries



Note Excl. private railways
Source: UIC

Relatively small rail network

In 1993 the length of the Danish railway network was 2,881 km, corresponding to 67 km per 1,000 km². Compared to the other Nordic countries rail network density is in Denmark more than twice as high. However, compared to the other Western European countries, the Danish railway network is comparatively modest.

The rail network is mainly made up by single-track railway lines, 70 pct. in 1993, and only 11 pct. are electrified. The electrified network is growing. Over the last 10 years there has been an increase of more than 100 pct.

1/5 of the railway lines are run by the 13 private railways mainly owned by the central government and the local government authorities, the remaining railway lines are run by the State railways.

Fewer locomotives, more multiple train units

In recent years some 100 locomotives have been replaced by trains of multiple units. The number of passenger carriages were reduced in the 1980s, but after the introduction of IC3 trains at the beginning of the 1990s, the stock of passenger carriages in 1993 is largely the same as in 1984. However, the number of seats have been reduced by 8 pct. By contrast, there has been a heavy reduction in the stock of goods wagons, and although the wagons are larger the total load capacity was reduced by 18 pct. from 1984 to 1993.

From 1990 to 1993 investment expenditure on railway constructions and rolling stock increased. In the 1990s expenditure ranged around 15 pct. of the public sector's gross fixed capital formation, and 2 pct. of Denmark's total gross fixed capital formation. The increase in investments is mainly attributable to acquisitions of locomotives and multiple train units.

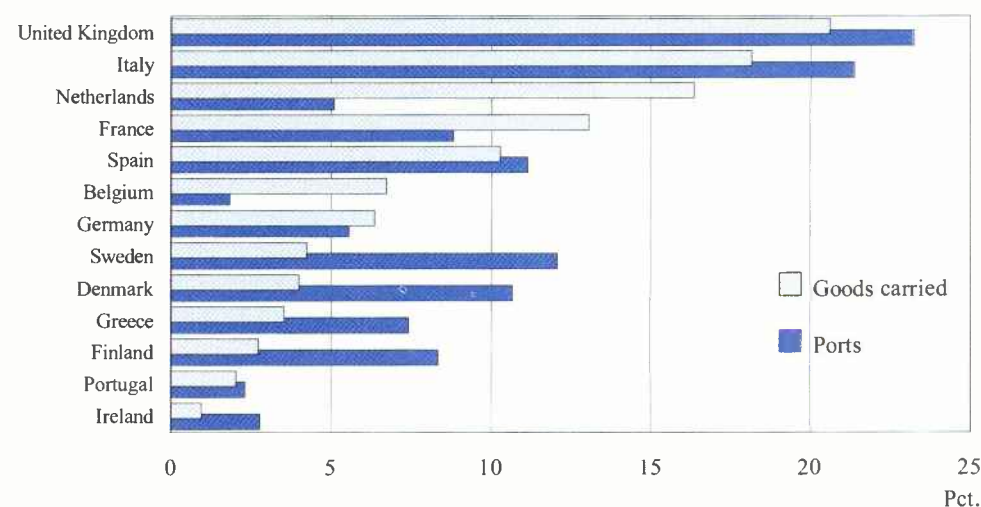
Ports and stock of ships

Danish ports are small by European standard

In 1993 Denmark had 89 ports for commercial carriage of goods, motor vehicles and passengers, and 55 ferry berths outside the actual ports. Among ports in the EU with a total goods traffic of at least 1 mio. tonnes, Danish ports account for 11 pct., but in terms of goods carried Danish ports and separate ferry berths only cover 4 pct. of the total in EU ports.

Figure 0.2.8.

EU ports with annual goods carried of at least 1 mio. tonnes. 1991



Source: Eurostat, Unpublished working paper

Increased tonnage according to DIS

At the beginning of 1979 the Danish shipping tonnage reached its peak, when it was just over 5.5 mio. GRT. Up to 1989 the gross tonnage fell by 1 mio. GRT owing to, e.g. flagging out. After establishment of the Danish International Shipping Register, DIS, the gross tonnage has again increased. At the beginning of 1994 the gross tonnage of Danish ships was 5.3. mio. GRT. and 90 pct. were recorded on DIS.

Smaller tonnage of tankers, more of dry cargo ships

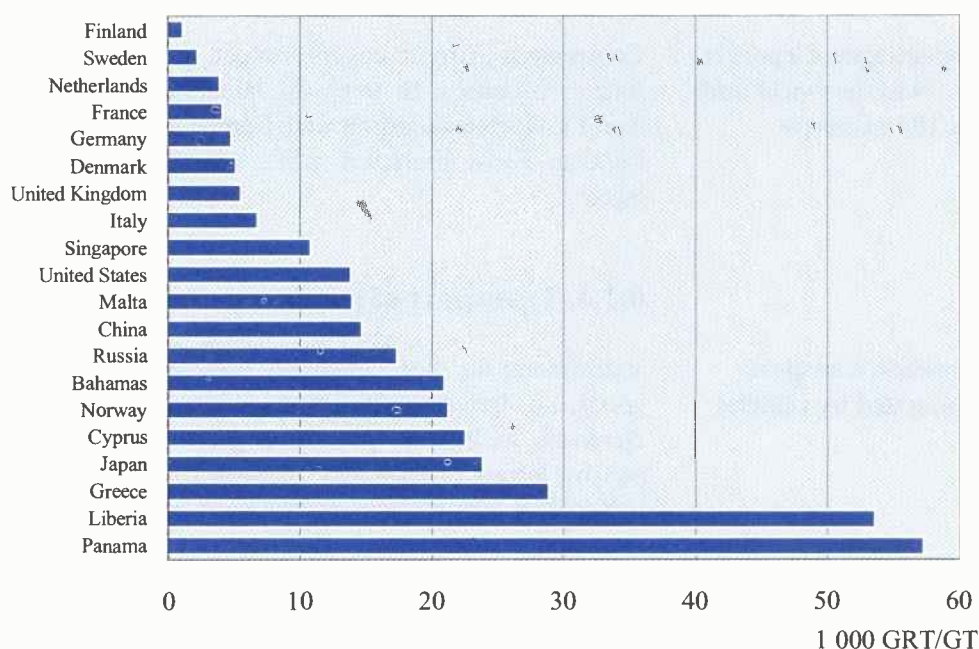
Since 1985 the Danish merchant fleet's tonnage of tankers has fallen by 35 pct., particularly after the sale of 5 super tankers. Whereas, the tonnage of dry cargo ships has increased by 42 pct. after establishment of DIS, mainly by an increase in the number of container carriers, RoRo-ships, reefer ships and other tramp ships.

1.2 pct. of the world fleet and 7.7 pct. of the EU fleet

The Danish merchant fleet, i.e. privately-owned cargo ships or passenger ships over 100 GRT/GT, covers some 9/10 of the total shipping tonnage. In 1994 the Danish merchant fleet made up 1.2 pct. of the world fleet and 7.7 pct. of the EU fleet. Among EU countries Denmark has the fourth-largest merchant fleet.

Figure 0.2.9.

Merchant fleet in selected countries. 1993



Source: Lloyds Register

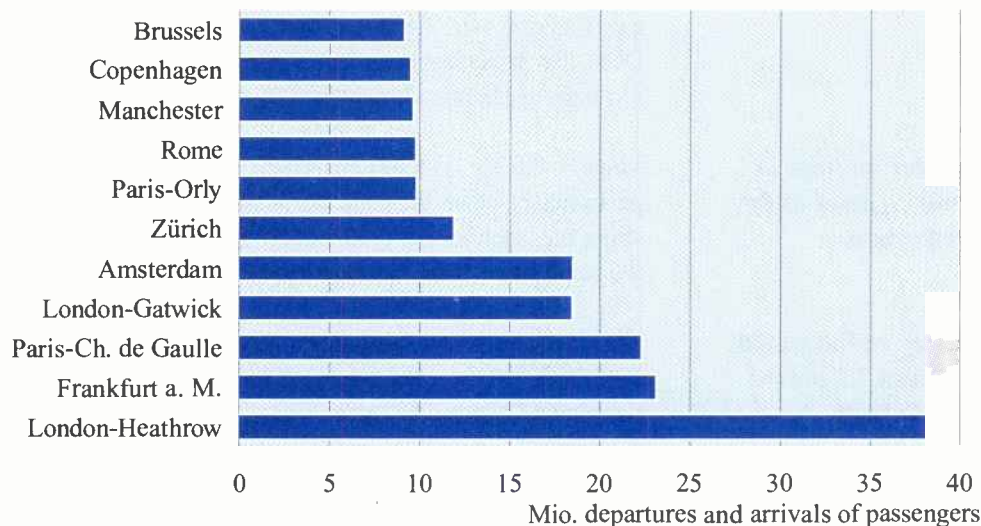
Airports and civil aircraft

Traffic at 26 operated airports

There is civil aircraft traffic at 26 operated airports in Denmark, of which traffic by aircraft with a take-off weight of more than 350 tonnes is only possible at Copenhagen Airport and Billund Airport.

Copenhagen Airport accounts for most scheduled flights in connection with international traffic. Charter traffic takes place mainly from Copenhagen Airport and Billund Airport.

Figure 0.2.10. The largest European airports. International traffic. 1992



Source: Civil Aviation Statistics of the World - 1993

Copenhagen Airport is no. 19 in the world and no. 10 in Europe

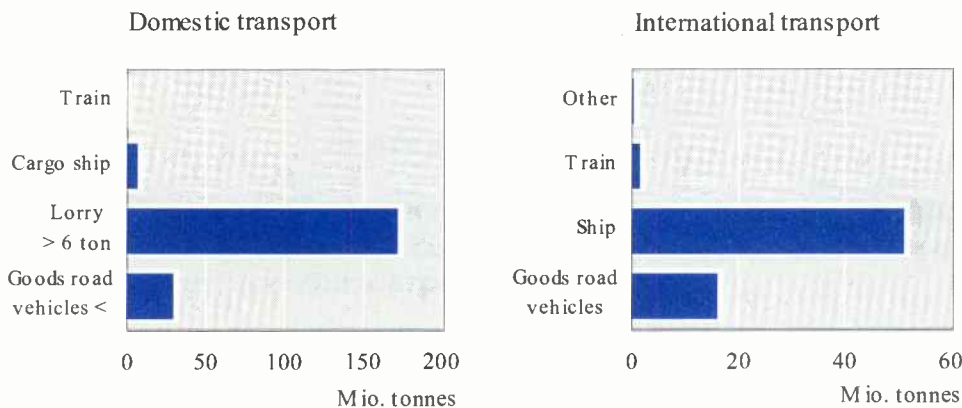
Copenhagen Airport covers 96 pct. of scheduled traffic between Denmark and foreign countries. In terms of international traffic Copenhagen Airport was the world's nineteenth-largest and Europe's tenth-largest airport, only the airports in London, Paris, Frankfurt a.M., Amsterdam, Zurich, Rome and Manchester are larger.

0.2.4. Transport of goods

Domestic transport dominated by vehicles

Vehicles are the most commonly used means of transport for domestic transport of goods, i.e. transport from point of loading in Denmark to point of unloading in Denmark. In 1992 94 pct. of all goods were transported by vehicles, of which 84 pct. by lorries of more than 6 tonnes and the remaining goods by vans or small lorries. Just over 4 pct. were carried by cargo ship and the remaining goods by train.

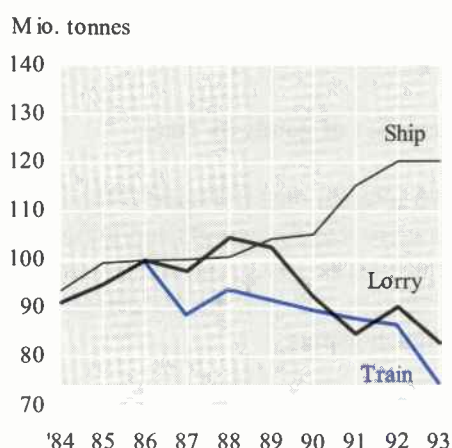
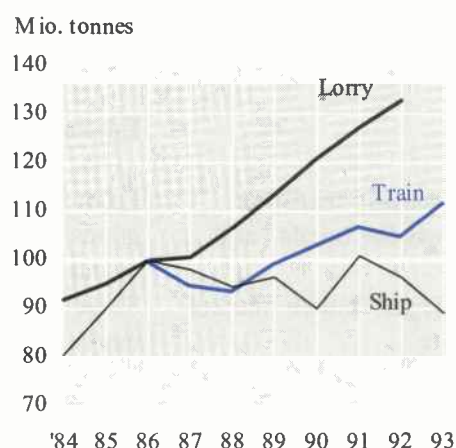
Figure 0.2.11. Domestic and international traffic, by mode of transport. 1992



International transport dominated by ships

Ships are the most commonly used means of transport for international traffic, i.e. transport between Denmark and foreign countries. 71 pct. of the goods were transported by ship and only 23 pct. by vehicle in 1992. The remaining goods were mainly carried by train.

Figure 0.2.12.

National goods transport**International goods transport****Domestic transport of goods by road****Fall in goods carried after 1989**

Up to 1988 domestic road goods transport experienced an increase of goods carried, and hereafter trends were reversed as a result of the economic weakening in Denmark, including the setback in the building industry.

Major change to transport for hire or reward

While transport of building materials has fallen, there has been an increase in transport of finished articles, such as food and machinery, manufactured articles and small packages. In this respect, the increase was only accounted for by transport for hire or reward and, to some extent, at the expense of transport on own account. Finally, as a result of the increase in agricultural production there has been an increase in transport of feeding stuffs for transport on own account as well as transport for hire or reward. In this connection, transport of agricultural products has increased, however, almost entirely by transport for hire or reward.

Increasing transport performance

The transport performance has been increasing. Over the last 10 years transport performance of transport for hire or reward has increased, while there has been a minor fall of transport on own account. The reason why that the fall of transport performance is not similar to that of goods carried is partly attributable to the circumstance that transport of gravel, etc. for the building industry typically takes place at comparatively short distances.

More journeys

There are more journeys by lorries than 10 years ago. At the same time, the number of empty return journeys have fallen. A larger part of the journeys take place by goods wagons. In the period, average length of transport per tonne of goods increased. This development is attributable to, e.g. the increased specialization and centralization of production and thus longer distribution distances.

increase in the length of transport per tonne of goods

As a result of this there has also been an increase in traffic performance with load, especially transport for hire or reward. At the same time, the number of empty return journeys have been reduced for large lorries of more than 6 tonnes, so that there is only a modest increase in total kilometres covered per year.

A falling part of the goods are loaded in the Copenhagen metropolitan area. There has also been a falling share of goods carried by lorries in the other counties east of the Little Belt. Whereas, a larger part of the goods are loaded in Ribe, Vejle, Aarhus and Viborg counties.

Mainly local transport

Most goods are still carried within the same county. Only a small part of the goods are moved between the regions. Only 3 pct. of the goods are carried between Jutland and Funen and between Zealand and the islands. Most journeys crossing the county border are to a neighbouring county.

International transport of goods by road

Increasing transport across the border and ...

... larger Danish market share

From 1984 to 1993 international transport of goods by road increased. Transport of goods by road has increased for exports and imports. Danish lorries made up 74 pct. of international transport in 1992. The share was slightly higher for exports, almost 82 pct., than for imports, 67 pct. In the period there has been an increase in the market share of Danish lorries.

International transport of goods by road covers some 50 pct. of the transport performance of Danish lorries.

Transport of goods by ship

Increasing sea transport

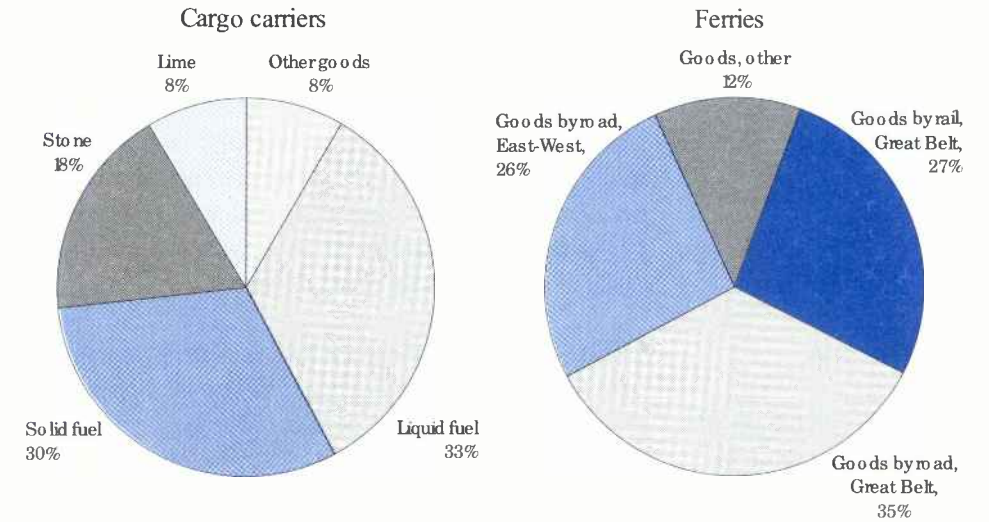
Transport of goods by ship at Danish ports has been increasing over the last 10 years. From 1984 to 1993 sea transport increased by 24 pct. This is accounted for by an increase of transport by ferries and by cargo carriers to foreign countries.

Domestic transport by cargo carriers has increased ...

In 1993 the domestic transport by cargo carriers made up 11 pct. of all types of transport by ship at Danish ports. After a fall at the beginning of the 1980s domestic transport by cargo carriers has been increasing since 1984 and up to 1991, when there was another minor fall. However, in 1993 the level is 21 pct. higher than in 1984.

Figure 0.2.13.

Domestic sea transport, by type. 1993



... comprises mainly solid and liquid fuel

Domestic transport of goods by cargo carriers comprises mainly solid and liquid fuel, which in 1993 made up 63 pct. of goods carried, and stone, sand, gravel, lime and cement, which covered 26 pct. of the goods.

Steady domestic transport by ferry

Over the last 10 years domestic transport by ferry has made up around 9 mio. tonnes of goods annually, corresponding to 10 pct. of transport of goods by ship in 1993. 1/4 are carried by train across the Great Belt. The remaining goods are almost exclusively goods carried by vehicle. Of which 48 pct. were carried across the Great Belt in 1993, 36 pct. at other East-West routes and 16 pct. at the remaining routes.

Most goods carried across the Great Belt

While goods carried across the Great Belt increased by 1.4 mio. tonnes from 1983 to 1993 the goods carried at the other East-West routes were reduced by 0.7 mio. tonnes.

Small increase in goods from foreign countries

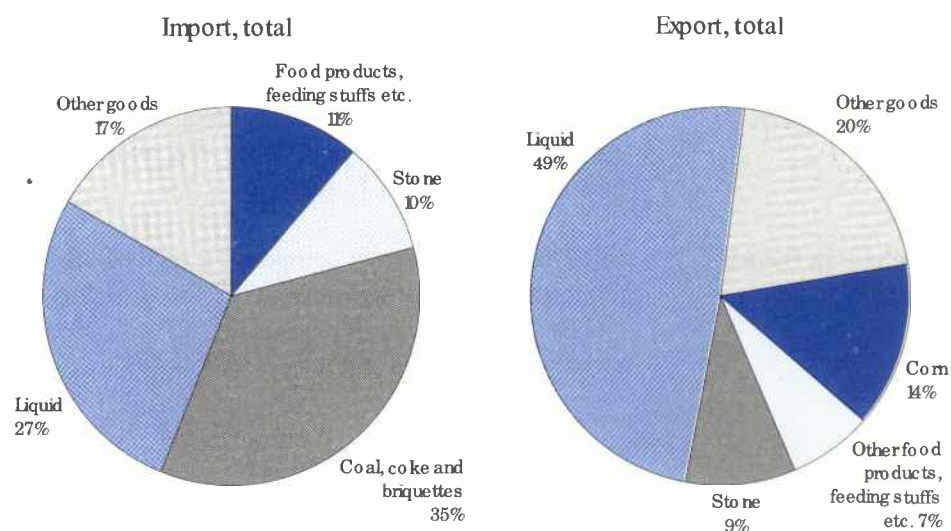
From 1984 to 1993 there was only a small increase in goods unloaded from foreign countries. 33 mio. tonnes of goods were imported by cargo carriers in 1993, corresponding to just over 1/3 of all types of transport by ship at Danish ports. The majority consisted of solid and liquid fuel, which in 1992 covered 27 and 35 pct. of imports by ship. Feeding stuffs, etc. and stone, sand and gravel made up shares of 11 and 10 pct of the total goods imported.

Goods from foreign countries have doubled

19 mio. tonnes of goods were shipped to foreign ports in 1993. This is almost an increase of 100 pct. since 1984. There has particularly been an increase in exported quantities of liquid fuel and cereals, which in 1992 made up 49 and 14 pct. of the quantities exported by ship.

Figure 0.2.14.

Goods carried by ship to and from foreign countries, by type. 1992



Small Danish share of sea transport

In 1992 Danish cargo carriers' share of transport by ship constituted 15 pct. of imports and 12 pct. of exports. While the share of imports has increased slightly, the Danish share of exports has fallen heavily since 1983, mainly because foreign tankers have been used for transport of oil.

Increase in transport by ferry to foreign countries

Goods carried by ferries to foreign countries have increased sharply since 1984, viz. from 12.9 mio. tonnes in 1984 to 18.3 mio. tonnes in 1993. This increase is attributable to goods carried by road and by train.

Goods transport by train

Lower national transport volume

From 1986 domestic transport of goods by train has generally fallen. 2.1 mio. tonnes of goods were carried by train in Denmark in 1992. This is 25 pct. lower compared to 1986. However, small packages, which constitute 25 pct. of the domestic transport of goods, have been increasing, particularly from 1991, while full trainload and full wagon cargo have fallen since 1988. Goods in intermodal transport constitute 20 pct. of the domestic goods carried by rail.

Full trainload and full wagon cargo comprise particularly feeding stuffs, food, beverages and tobacco, miscellaneous articles, solid fuel and fertilizers. These commodities have all decreased since 1986.

There has been a corresponding fall in transport performance. The fall has been somewhat higher for goods carried, because the average length of transport has also been reduced.

Higher international transport volume

International transport of goods by train on the Danish rail network is mainly made up by full trainload and full wagon cargo. Small packages only comprise 2 per mille. In the period 1986-1993 transport of goods from Denmark to foreign countries increased sharply. The quantity of goods carried has increased by 60 pct. and transport performance by 48 pct. Exports of goods by rail comprise especially feedings stuffs, food, beverages and tobacco, miscellaneous articles, and iron and steel. The increase has been particularly large for miscellaneous goods, which have increased five times.

Declining imports

Imports by train have been declining. From 1986 to 1993 the volume of goods carried (mostly mixed goods, iron, steel and wood) dropped 9 pct.; and the transport performance dropped 12 pct.

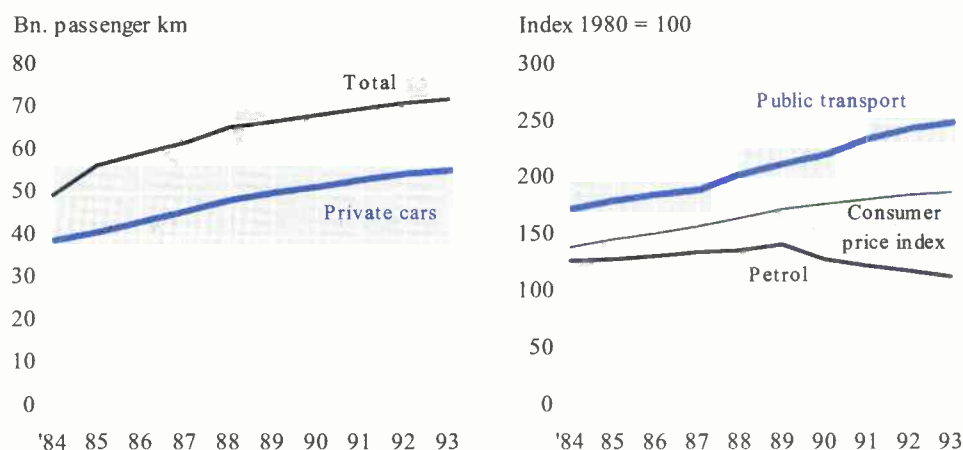
Sharp rise in transit volume

In 1993 goods in transit comprised a total of 2.8 mio. tonnes of goods and 653 mio. tonne-km. This corresponds to 1/3 of transport by train on the Danish network. Goods in transit has increased by 49 pct. since 1986, particularly owing to an increase in transport of goods from Sweden.

0.2.5. Passenger transport

Figure 0.2.15.

Developments in passenger transport and in prices



Passenger transport up

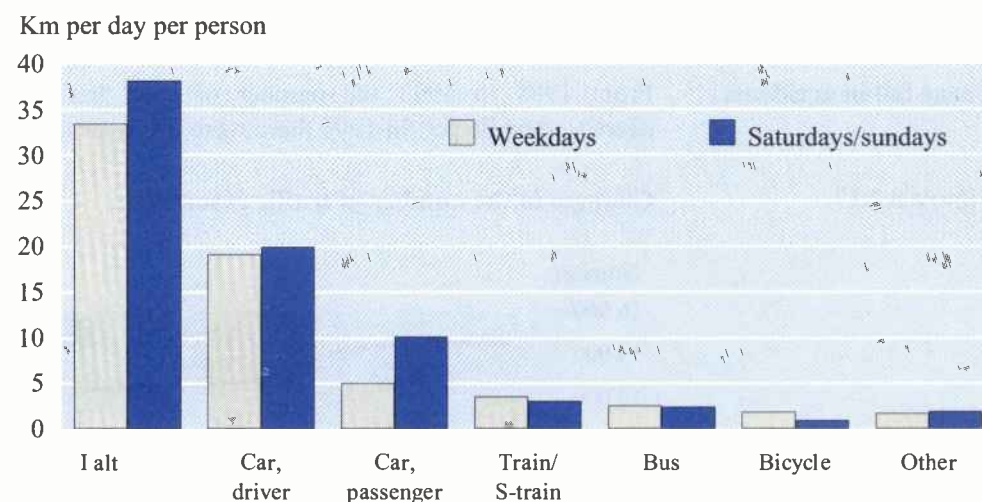
From 1984 to 1993 passenger transport performance increased by nearly 1/3, mainly as the result of an increase in passenger transport by private cars.

A contributory reason for the sharp increase in passenger transport by private cars is presumably the increase in the stock of cars, the well-developed road network and that prices for public transport have increased considerably over the period, even more than the consumer price index, while there was a slight increase in petrol prices up to 1989, and hereafter a direct fall owing to lower excise duties.

In 1994 every person aged 16-74 years travelled, on average, 12,700 km annually, of which 7,100 by car as driver, 2,400 as passenger in a private car, 2,100 by bus or train and 600 by bicycle. Estimated per person per day the total passenger transport performance reached 33 km on weekdays and 38 km on Saturdays/Sundays in 1994. The distribution by means of transport is on weekdays and Saturdays/Sundays as shown in the figure below:

Figure 0.2.16.

Passenger transport performance by mode of transport. 1994



The passenger transport performance is somewhat higher at weekends than on weekdays. The difference is accounted for by the fact that at weekends there are especially more passenger-km as passenger in a private car. Whereas, transport by S-train and bicycle is lower at weekends than on weekdays.

In 1994 passenger transport between dwelling/work or institute of education made up 39 pct. of the total transport performance on weekdays. At weekends transport between dwelling/work only covered 6 pct. of the total transport performance. Shopping was the main purpose for 15 pct. of passenger transport. This applied to weekdays as well as weekends. Leisure was the purpose for 1/4 of passenger transport on weekdays and as many as 2/3 of the passenger-km at weekends. The remaining transport performance was made up by other combinations of the above-mentioned purposes.

**Private cars cover
3/4 of passenger
transportation**

The majority of persons aged 16-74 years travelled by car. In 1994, 72 pct. of passenger transport took place on weekdays and 79 pct. at weekends by private car, either as driver or passenger. 15 pct. of transport on weekdays and 27 pct. of transport at weekends took place as passenger in a private car.

**9 pct. by train and
7 pct. by bus**

In 1994 train journeys covered 10 pct. of the transport performance on weekdays and 6 pct. at weekends. 1/4 of the passenger transport performance by train took

place by S-train. Bus journeys made up 7 pct. of transport on weekdays compared to only 6 pct. at weekends. Public transport is used particularly by young persons, by students and by persons without access to a private car.

6 pct. by bike

In 1994 bicycles were used for 6 pct. of the total passenger transport performance, corresponding to 1.5 km per day. Bicycles were mainly used for short journeys. 2 pct. of the passenger transport took place on foot, particularly short walks in connection with leisure activities.

Children's transport

Children's average passenger transport performance per day is 19 km of which 58 pct. is by car and 19 pct. by public transport. Transport performance by bicycle accounted for 23 pct., corresponding to 4.4 km per day.

Old persons' transport

Older persons aged 75 years and more travel, on average, 11 km per day, of which 37 pct. by car as driver and 25 pct. by car as passenger. Public transport is used for 25 pct. of passenger transport. The mobility of elderly people is reduced with age.

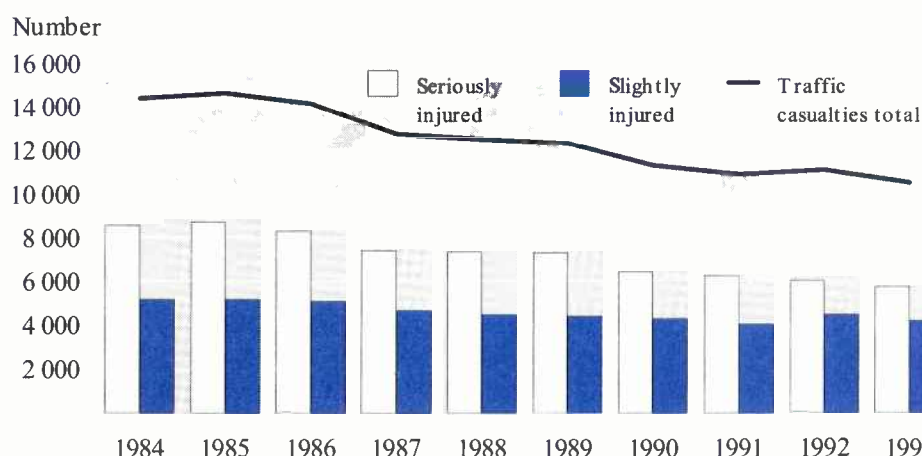
0.2.6. Road traffic accidents

Large fall in accidents

From 1984 to 1993 the number of road traffic accidents causing casualties decreased by 26 pct. In 1993 there were just over 8,500 accidents.

Figure 0.2.17.

Changes in the number of traffic casualties



Most accidents on Fridays

Most accidents take place on Fridays, while there are comparatively few accidents on Saturdays and Sundays. The period from May to August accounts for most accidents and the period from January to February accounts for the fewest accidents.

Large fall in accidents in urban zones

2/3 of all accidents occurred in urban zones. From 1984 to 1993 the number of accidents in urban zones decreased by almost 1/3, while accidents outside urban zones have only decreased by 13 pct. Accidents in crossroads and on straight roads made up, on average, 43 pct. and 40 pct. of the road traffic accidents from 1984 to 1993.

Accidents involving lorries are the most dangerous

Lorries are the most dangerous motor vehicle that other motor vehicles and pedestrian can encounter in a road traffic accident. In 1993 lorries were involved in 7 pct. of the accidents. 21 pct. of the persons killed in a traffic accidents were counterparties to a lorry.

Pedestrians are most in danger

Pedestrians were involved in 14 pct. of the accidents. 12 pct. of the traffic casualties, and 22 pct. of the persons killed were due to accidents involving pedestrians. 92 pct. of the traffic casualties and almost all persons killed in these accidents were pedestrians.

Almost unchanged number of pedestrians killed

From 1984 to 1993 the number of passengers killed in private cars decreased by 14 pct. There has also been a fall in the number of persons killed for most other road-users over the last 10 years. However, the number of pedestrians remained at almost the same level from 1984 to 1993.

From 1984 to 1993 the number of traffic casualties decreased steadily. The number of persons killed were reduced by 16 pct.; the number of seriously injured persons were reduced by 32 pct. and the number of slightly injured persons by 19 pct.

Sharp fall for motor cyclists and moped riders

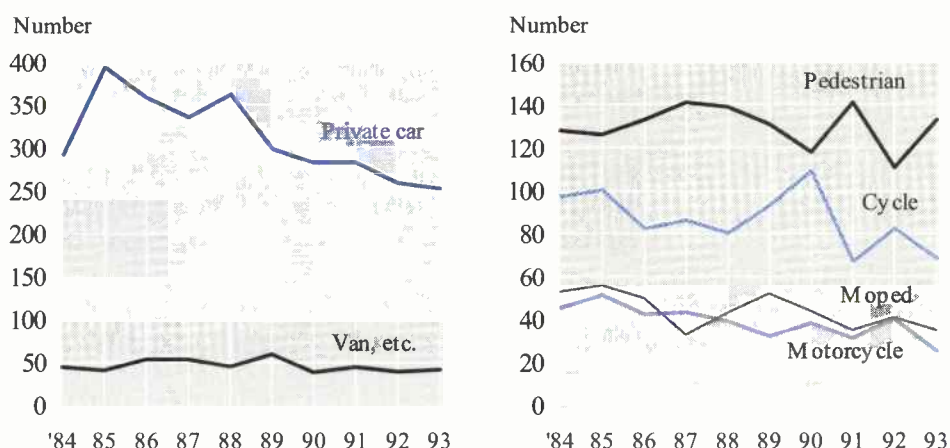
In 1993 the number of traffic casualties for motor cyclists and moped riders were 55 pct. and 45 pct. lower than in 1984. The highest fall in the number of persons killed is accounted for by motor cyclists, moped riders and cyclists by 43, 34 and 30 pct. respectively.

Men accounts for highest fall in traffic casualties

There has been a larger fall in the number of traffic casualties for men than for women. In 1984 there were 368 traffic casualties per 100,000 men compared to 252 in 1993, corresponding to a fall of 31 pct. For women there was a fall of 22 pct. from 195 traffic casualties per 100,000 women in 1984 to 152 in 1993.

Figure 0.2.18.

Changes in the number of persons killed, by type of traffic unit involved



Note Van, etc. also includes lorries, buses and tractors

Fall in alcohol accidents

Alcohol accidents made up 17 pct. of all traffic accidents involving casualties in 1993, compared to 20 pct. in 1984. In 1984 the number of accidents involving driver of private car influenced by alcohol made up 23 pct. of all accidents involving private cars, compared to 12 pct. in 1993. In 1984 alcohol accidents made up 21 pct. of all accidents involving motorcycles, compared to 14 pct. in 1993. 25 pct. of all accidents involving mopeds were alcohol accidents in 1993, compared to 22 pct. in 1984.

In 1993, 141 persons were killed in alcohol accidents, compared to 193 in 1984. This is a fall of 27 pct. 82 pct. of the persons killed were influenced by alcohol.

0.2.7. Energy consumption by transport

**Energy consumption
up 24 pct. since 1972**

Energy consumption covers sales of the supply stations in Denmark. For transport by road corrections for cross-border trade have been made implying that the data only cover consumption in Denmark. Whereas, data on sea and air transport also cover consumption outside Danish territory. Denmark's total energy consumption in 1992 is more or less at the same level as in 1972 before the first oil crisis, but energy consumption by transport increased by 24 pct. in the period.

The major part of energy consumption by transport is used for road transport, which in 1993 accounted for 58 pct. of the energy consumption by transport. Over the last 10 years the total energy consumption by road transport increased by 16 pct. as a result of, e.g. the increase in stock of vehicles. There is a sharp increase in the consumption of diesel oil as the number of diesel-powered private cars, vans and lorries have increased.

Since 1984 energy consumption by passenger transport has increased by 21 pct. In the same period the stock of private cars increased by 16 pct. and car weight has, on average, risen.

In 1993 sea transport covered 28 pct. of the total energy consumption by transport. Bunkers for ships engaged in foreign trade accounted for 88 pct. of oil fills on Danish territory. Since 1984 there has been a sharp increase in the consumption of oil, mainly for ships engaged in foreign trade.

Energy consumption by air transport covers fills on Danish territory. In 1993 this amounted to 11 pct. of the total transport sector's energy consumption. The major part is made up by petrol for international aircraft traffic, which covered 94 pct. of energy consumption by air transport in 1993.

Railway transport only covers 2 pct. of energy consumption by transport. At the end of the 1980s there was a small fall in consumption. Hereafter trends were reversed, especially as a result of an increase in transport by passenger train.

0.2.8. Environmental effects caused by the transport sector

Emissions

1990 as base year

The most well-documented figures on emissions have been computed for the year 1990. Comparison between each mode of transport and the analysis of their share of total emissions from all processes of combustion is therefore made for 1990.

**Road transport
accounts for largest
share of all pollutants,
except SO₂**

For all pollutants, except for SO₂, road transport accounts for the largest share of emissions of all pollutants. For carbon monoxide road transport accounts for as much as 97 pct. of the emission, while the same applies to 91 pct. of the emission of hydrocarbon. However, catalyst-equipped vehicles will result in falling emissions of carbon monoxide and hydrocarbons over the next few years.

There is hardly any emissions of carbon monoxide and hydrocarbons from rail transport. For aviation there is a relatively high emission of hydrocarbons in connection with take-off and landing operations. Sea transport accounts for a high emission of SO₂, which is attributable to a large content of sulphur in the fuel oil used. Also the emission of nitrogen oxides is relatively high.

Summary table 0.2.2.

Emissions by the transport sector

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1,000 ton				
Total	10 639.0	117.5	12.7	551.6	105.7
Road transport	9 173.0	102.0	5.2	536.0	96.3
Rail	297.0	4.1	0.4	1.7	0.6
Aviation	663.0	1.9	0.1	12.6	8.4
Sea transport	506.0	9.5	7.0	1.3	0.4
	pct.				
Total	100	100	100	100	100
Road transport	86	87	41	97	91
Rail	3	3	3	0	1
Aviation	6	2	0	2	8
Sea transport	5	8	55	0	0

Note Emissions from road transport exclude emissions from mopeds, motorcycles and off-road motor vehicles. For railway transport only diesel-powered consumption is included. For sea transport only the part which is classified as internal trade, i.e. the part which can be attributed to navigation between two Danish ports. For aviation only emissions in connection with take-offs and landings are included.

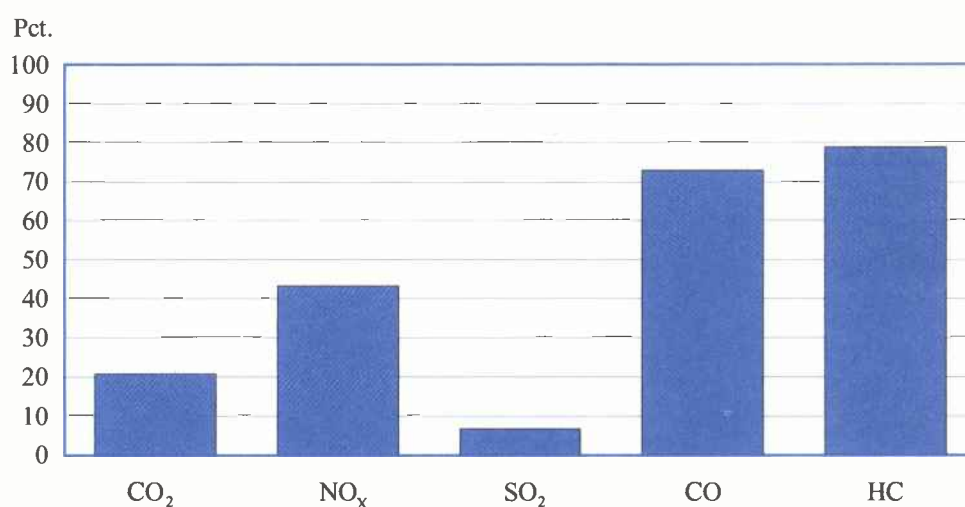
Source: Unpublished estimates made by the Research Centre at Risø 1995.

Large emissions of carbon monoxide and hydrocarbons by the transport sector

For carbon monoxide and hydrocarbons the major part of all emissions related to energy use are accounted for by the transport sector. For carbon dioxide 1/5 of the emissions are accounted for by the transport sector, while the share of nitrogen oxides makes up just over 40 pct. While the transport sector only accounted for 7 pct. of the SO₂-emission in 1990.

Figure 0.2.19.

Emissions from the transport sector in relation to all emissions related to energy use. 1990



Note Emissions from the transport sector are related to total emissions from energy use without corrections for imports of electricity

Source: Research Centre at Risø 1995.

Traffic noise**Recommended upper noise limits**

In the regional plan guidelines as to noise limits in new residential areas have been laid down - 55dB(A) for road traffic noise and 60 dB(A) for noise from trains. For take-offs and landings of aircraft in surrounding residential areas the limits are 45-55 dB(A), dependent on the airport category. The noise limits correspond to a level, where 10-15 pct. of the population are greatly inconvenienced.

Summary table 0.2.3.**Number of dwellings exposed to traffic noise. 1987-1991**

Type of traffic	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	≥ 70 dB(A)	Total
1,000 dwellings					
Road traffic noise	174	168	108	34	483
Noise from aircraft ¹	25	12	3	0	40
Noise from trains (estimate)	.	25	9	4	38

Note Traffic noise is confined to noise from the actual traffic performance. However, for air traffic only noise from take-off and landing operations is covered. Stationary traffic noise from, e.g. bus, aircraft and train terminals and garages are excluded. The number of dwellings exposed to traffic noise covers only estimated figures, which have been compiled separately for road, air and railway traffic. It is not possible to compile the total number of dwellings exposed to noise, as the dwelling may be exposed to noise from more than one type of traffic.

¹ Air traffic noise is, unlike road traffic noise and noise from trains, compiled according to the DENL-method, where special emphasis is placed on flyover noise during evenings and nights. The difference implies that comparison of road traffic, air and railway noise is *not* possible.

Source: Danmarks Statistik, Statistical News, Environment 1993:1 and Ministry of Transport, Road traffic noise in Denmark, 1993.

The noise limit for road traffic is exceeded for 20 pct. of the dwellings

Road traffic accounts for the largest share of noise to which dwellings is exposed. The number of dwellings exposed to noise from road traffic must be seen in connection with the share of traffic performance and the road network's immediate location in relation to the dwellings. The approximately 480,000 dwellings, which are exposed to 55 dB(A) or over, correspond to slightly more than 20 pct. of all dwellings.

The noise limit for air traffic is exceeded for 2 pct. of the dwellings

The number of dwellings, where air traffic noise exceeds the recommended upper limits of noise, make up nearly 40,000, corresponding to some 2 pct. of all dwellings; of which 50 pct. of the dwellings are located near Kastrup Airport. However, noise from air traffic only covers take-off and landing operations. This implies that sporadic flyover noise caused by military and leisure aircraft is excluded.

The noise limit for railway traffic is exceeded for 2 pct. of the dwellings

The number of dwellings, where railway traffic noise exceeds the recommended upper limits, make up nearly 38,000. This implies that some 2 pct. of the dwellings are exposed to more than 60 dB(A). About 70 pct. of the dwellings exposed to noise from trains are located in the Copenhagen area.

**Vej-
transport**

1.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse

1.1.1. Indledning

Anvendte statistikker

I denne beskrivelse af sektoren for vejtransport, der er baseret på dels nationalregnskabsstatistik, dels de generelle erhvervsstatistikker, er det vigtigt at notere, at den transportaktivitet, der udføres som privat, personlig aktivitet, ikke er medtaget - i modsætning til beskrivelsen i afsnit 1.2. - afsnit 1.7.

Branchemæssig afgrænsning

Derudover er det væsentligt at bemærke, at beskrivelsen er baseret på en branchemæssig afgrænsning, dvs. aktiviteter der udøves af de erhvervsenheder, der har deres hovedaktivitet inden for vejtransport. De økonomiske statistikker indeholder således kun informationer om transportydelser af gods og personer for fremmed regning samt de hjælpeaktiviteter, der er knyttet hertil. Det betyder helt konkret, at den transportaktivitet, der foregår i forbindelse med virksomhedens transport for egen regning (firmakørsel), ikke medtages i den del af beskrivelsen, der omhandler vejtransportsektorens økonomiske forhold.

Firmakørsel er ikke med

Vejtransportsektoren består af en række forskellige brancher, der kan opdeles i 3 grupper:

- Persontransport, der omfatter busdrift, rutebilstationer, turistvognmænd og taxivognmænd.
- Vejgodstransport, der omfatter vognmandsforretninger, flytteforretninger, andre transportforretninger. Rørtransport er klassificeret som landtransport, men kan af diskretionshensyn ikke udskilles som en selvstændig branche i den generelle erhvervsstatistik.
- Hjælpevirksomhed for landtransport, der består af taxicentraler, fragtcentraler, udlejning af biler og motorcykler uden fører, redningskorps og anden hjælpevirksomhed for landtransport. I nationalregnskabsstatistikken indgår disse aktiviteter dog i en delsektor, der også omfatter speditørvirksomhed mv. Denne delsektor er nærmere omtalt i afsnit 5.1.

I Sammenfatningens oversigtstabel 0.1.1. er vist en skematisk fremstilling af brancherne inden for transportsektoren

1.1.2. Datagrundlag og definitioner

Da de forhold, der betinger den økonomiske udvikling for vejtransportsektoren, er forskellige for de tre delsektorer, er det vanskeligt at analysere vejtransportsektorens økonomiske og beskæftigelsesmæssige udvikling uden en opbrydning af de statistiske oplysninger på delsektorniveau. Desværre giver det statistiske materiale kun muligheder for en sådan opsplittning i begrænset omfang. Dette afsnit er udarbejdet på grundlag af nationalregnskabsstatistikken, omsætningsstatistikken, den generelle regnskabsstatistikken og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

Nationalregnskabsstatistik

Nationalregnskabet tilstræber at give et helhedsbillede af den samfundsøkonomiske aktivitet. Det 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. Nationalregnskabsstatistikken beregninger vedrørende vejsektoren er primært baseret på omsætningsstatistikken, jf. nedenfor. Derudover er der suppleret med en række kilder

for persontransport, såsom de offentlige busselskabers årsregnskaber samt en række yderligere beregninger bl. a. baseret på motorkøretøjsregisteret og statistikken over ferie- og selskabsrejser. Nationalregnskabsstatistikken opgøres kun på branche-grupperinger, hvorfor oplysningerne kun kan gives samlet for vejtransportsektoren. Følgende begreber anvendes her:

- Produktionsværdien, der er værdien af et erhvervs samlede markeds-mæssige og ikke-markeds-mæssige økonomiske aktivitet.
- Rå- og hjælpestoffer, der er værdien af de varer og tjenester, som er anvendt ved produktionen, herunder udgifter til reparation og vedligeholdelse.
- Bruttofaktorindkomsten, BFI, i årets priser, der er den indkomst, der tilfalder produktionsfaktorerne som aflønning (lønninger og restindkomst) for den værditilvækst, som erhvervet selv har skabt via produktionsprocessen. BFI er lig produktionsværdien - rå- og hjælpestoffer - indirekte skatter + subsidier.
- Bruttofaktorindkomsten i 1980-priser, der er et udtryk for erhvervenes skabelse af værditilvækst, når der ses bort fra prisstigninger siden 1980. Udviklingen i tallene tolkes som den mængdemæssige vækst - altså et mål for økonomisk vækst.

For en yderligere beskrivelse af metode og datagrundlag henvises til publikationen Nationalregnskabsstatistik 1993.

Omsætningsstatistik

På grundlag af virksomhedernes momsindberetninger til Told- og Skattestyrelsen kombineret med oplysninger fra Det erhvervsstatistiske Register giver omsætningsstatistikken bl. a. oplysninger om antal momsregistreringsenheder, deres samlede omsætning og ejerforhold. Det bemærkes, at

- den økonomiske aktivitet, der er relateret til persontransport kan ikke belyses. Det skyldes, at persontransport ikke er momsbelagt. Det betyder, at kun omsætningen for to af de 3 delsektorer, nemlig vejgodstransport og hjælpe-virksomhed for landtransport, er medtaget i dette afsnit.
- eksportomsætningen er indeholdt i den opgjorte omsætning.
- udenlandske datterselskabers omsætning ikke indgår.
- en virksomhed kan være registreret med flere enheder, de såkaldte SE-numre.

Regnskabsstatistik for byerhverv

Den generelle regnskabsstatistik for byerhverv påbegyndtes i 1988. Hovedgrundlaget for denne statistik er de standardiserede regnskabsoplysninger, som selskaber og personligt erhvervsdrivende skal indberette til skattemyndighederne. Dette suppleres med officielle årsregnskaber fra en række firmaer.

Omfatter kun den private sektor

Statistikken omfatter alene den private sektor, dvs. statsejede aktieselskaber indgår, mens statsvirksomheder som DSB ikke er medtaget. Statistikken giver oplysninger om en række regnskabsposter og nøgletal, herunder afskrivninger, primært driftsresultat før skat, anlægsaktiver, værditilvækst, afkastningsgrad og kapitalens omsætningshastighed. Følgende begreber anvendes her:

- Værditilvæksten, der er omsætningen med fradrag af vareforbruget.
- Afkastningsgraden, som opgøres som driftsresultatet plus finansieringsindtægter i procent af de samlede aktiver.
- Kapitalens omsætningshastighed, der beregnes som omsætningen divideret med de samlede aktiver.
- Anlægsaktiver, der er den del af aktivmassen, som er bestemt til vedvarende eje eller brug i virksomheden, fx. bygninger, maskiner og langsigtede investeringer i aktier.

I statistikken indgår et firmas samlede regnskab i den branche, hvor firmaets hovedaktivitet er i det pågældende regnskabsår. Visse meget store firmaer er karakteriseret ved, at de ud over transportaktiviteten også i høj grad er involveret i andre aktiviteter. Dette betyder dels, at der i regnskabsstatistikken for transporterhverv kan indgå betydelige ikke-transportaktiviteter, dels at nogle firmaer kan have transportaktivitet som hovederhverv i nogle år (og dermed indgå fuldt ud i regnskabsstatistikken for transporterhvervet i disse år) og i andre år have hovedaktivitet uden for transportområdet (og dermed slet ikke indgå i regnskabsstatistikken for transporterhverv).

Erhvervsbeskæftigelsesstatistik

Denne statistik er primært baseret på arbejdsgivernes oplysninger til Told- og Skattestyrelsen om udbetalt løn og indbetalt ATP-bidrag.

Statistikken giver detaljerede oplysninger om antal lokale enheder, arbejdssteder, beskæftigelsen opgjort pr. ultimo november og antal fuldtidsbeskæftigede i løbet af året. Statistikken giver endvidere oplysninger om beskæftigelsens sammensætning på arbejdsstilling, køn, alder, uddannelse samt hel-/deltid. Oplysninger findes for samtlige brancher for såvel den private som den offentlige sektor.

Enhedsproblemet

Omsætningsstatistikken og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken er selvstændige statistikker, der er opgjort med forskellige tællingsenheder. Således opererer omsætningsstatistikken med Told- og Skattestyrelsens administrative registreringsenheder, de såkaldte SE-numre som tællingsenhed, mens erhvervsbeskæftigelsen anvender arbejdsstedet, dvs. den lokale enhed, som tællingsenhed.

Dette betyder, at hvis der er knyttet flere arbejdssteder til et SENr., kan arbejdsstederne - og den dertil knyttede beskæftigelse - være placeret i flere forskellige brancher, mens den samlede omsætning vil være placeret i den branche, hvor hovedaktiviteten er registreret. Der vil således ikke være en præcis sammenhæng mellem en branches registrerede omsætning og beskæftigelse.

For en yderligere beskrivelse af metode og datagrundlag for omsætningsstatistik, regnskabsstatistik for byerhverv og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken henvises til Statistiske Efterretninger, Generel Erhvervsstatistik og Handel.

1.1.3. Vejtransportsektorens økonomiske forhold

I nationalregnskabsstatistikken omfatter vejtransportsektoren persontransport og godstransport. Sektorens samlede bruttofaktorindkomst i løbende priser udgjorde lidt over 25 mia. kr. i 1993 eller 3,4 pct. af den samlede danske BFI i løbende priser, hvilket gjorde vejtransportsektoren til den største delsektor inden for transportsektoren, dækkende 45 pct. af transportsektorens samlede BFI i 1993.

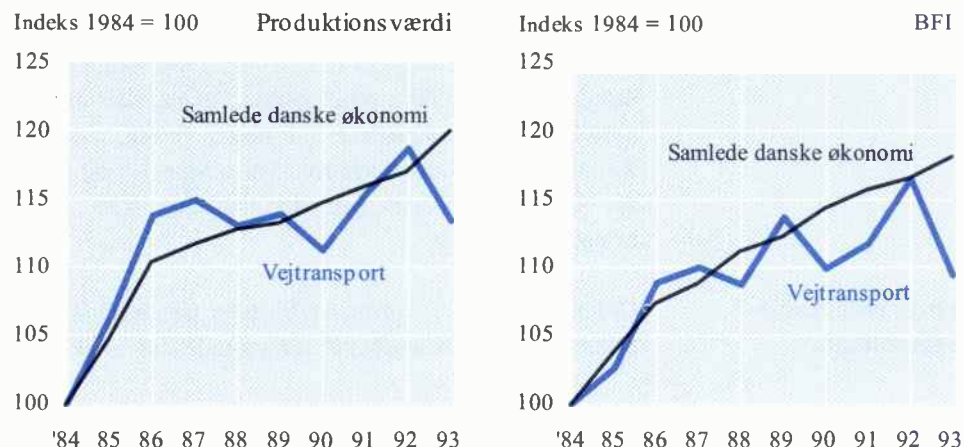
Lille stigning i produktionsværdi

I tiårsperioden fra 1984 til 1993 er produktionsværdien i faste priser steget med 13 pct. Til sammenligning steg den samlede danske produktion i faste priser i samme periode med 18 pct. Udviklingen har været ujævn i perioden, med pæne stigninger i de to første år på 6-7 pct. og direkte fald i årene 1988, 1990 og 1993.

Vejtransportsektoren er i sammenligning med den samlede danske økonomi præget af en stabil og meget lav lønkvote. Lønnen udgør kun omkring 38 pct. af bruttofaktorindkomsten. Den lave lønkvote er en konsekvens af sektorens høje andel af selvstændige erhvervsdrivende og dens store kapitalapparat. Restindkomsten skal forrente kapitalapparatet og aflønne selvstændige.

Figur 1.1.1.

Udviklingen i produktionsværdi og bruttofaktorindkomst i 1980-priser



Der optræder store subsidier inden for vejtransport. Subsidierne er i høj grad knyttet til rutebilstrafikken. Kommunale tilskud sikrer drift af ruter, der ellers ikke ville være rentable.

Pæn stigning i priserne

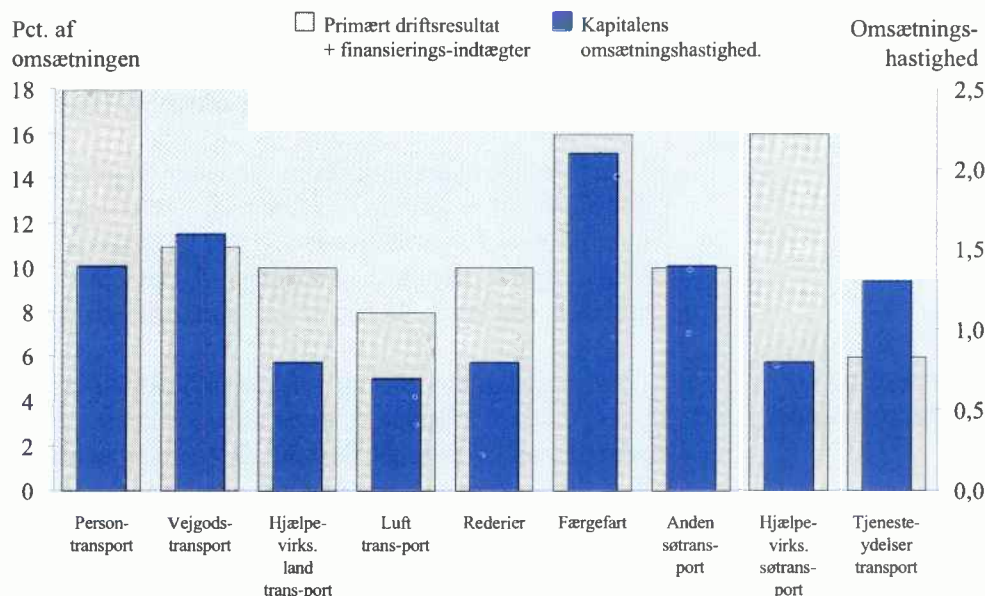
Priserne på de tjenester, delsektoren producerer, er steget med 45 pct., mens priserne på den samlede danske produktion i basispriser kun er steget med 22 pct. På rå- og hjælpestoffer har der været en stigning i priserne fra 1984 til 1993 på 11 pct. De 11 pct. dækker over en jævn stigning, med undtagelse af 1987, hvor priserne faldt med 13 pct. som en konsekvens af faldende priser på olie. Olie og andre energiprodukter udgør en stor del af branchens input.

Regnskabsforhold
Persontransport

Ser vi på virksomhedernes regnskabsmæssige forhold, har værditilvæksten, dvs. omsætningen fratrukket vareforbruget, inden for persontransport ligget omkring 75 pct. af omsætningen i 1988-92.

Figur 1.1.2.

Driftsresultat i pct. af omsætningen og kapitalens omsætningshastighed inden for transportsektoren. 1988-1992 (gnsn.)



Anm. Driftsresultatet i pct. af omsætningen multipliceret med kapitalens omsætningshastighed giver afkastningsgraden.

Persontransportsektoren har i 1988-92 gennemsnitligt præsteret et primært driftsoverskud inkl. finansieringsindtægter på ca. 18 pct. i forhold til omsætningen, hvilket har været det højeste i transportsektoren. Det bør dog bemærkes, at i enkeltmandsfirmaer er ejerens aflønning indeholdt i overskuddet. Af samme grund er afkastningsgraden også forholdsvis høj i denne sektor.

Anlægsaktiver har udgjort over 80 pct. af den samlede aktivmasse.

Vejgodstransport

For vejgodstransport har værditilvæksten ligget stabilt på knap 60 pct. af omsætningen i perioden 1988-92. Afkastningsgraden har været omkring 16 pct., hvilket skal ses i sammenhæng med de mange enkeltmandsvirksomheder inden for vognmandsbranchen. Anlægsaktiver har udgjort ca. 2/3 af den samlede aktivmasse.

Hjælpevirksomhed for landtransport

Den gennemsnitlige værditilvækst inden for hjælpevirksomhed for landtransport har i 1988-92 været 73 pct. Afkastningsgraden har holdt sig stabilt omkring 8 pct.

Anlægsaktiver udgjorde ca. 3/4 af den samlede aktivmasse.

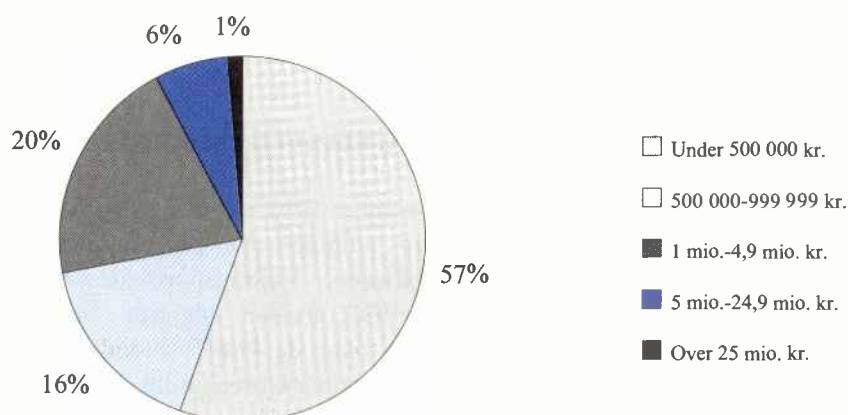
1.1.4. Vejtransportsektorens virksomhedsstruktur

Vejtransportsektoren er kendetegnet ved mange og små virksomheder. De 12.750 momsregistrerede virksomheder inden for vejtransport i 1992 udgjorde således 80 pct. af det samlede antal virksomheder inden for transportsektoren generelt, mens de samme virksomheder kun repræsenterede ca. 1/3 af den samlede momsregistrerede omsætning.

Vejgodstransport udgjorde i 1992 88 pct. af vejtransportsektorens momsregistrerede virksomheder i alt, mens hjælpevirksomhed for landtransport udgjorde de resterende 12 pct. Procentfordelingen for omsætningen var stort set tilsvarende.

Figur 1.1.3.

De momsregistrerede virksomheder fordelt på omsætningsstørrelse inden for vejtransport. 1992



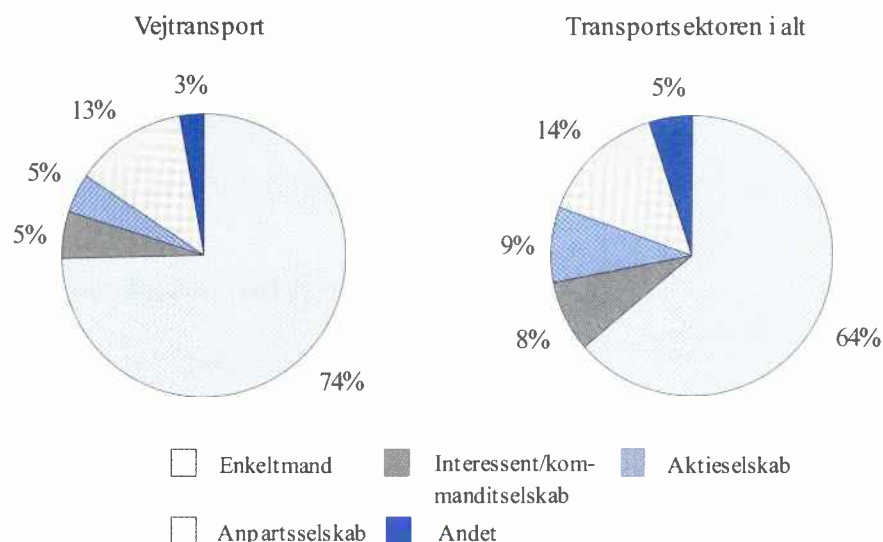
Omsætningsmæssigt er virksomhederne inden for vejtransport som nævnt gennemsnitligt mindre end virksomhederne inden for den samlede transportsektor, idet vejtransportens omsætning pr. virksomhed i 1992 lå på 2,3 mio. kr. mod 5,6 mio. kr. for transportsektoren samlet.

Halvdelen omsatte for under 500.000 kr.

Af det samlede antal virksomheder inden for vejtransportsektoren havde knap 8 pct. i 1992 en omsætning på 5 mio. kr. og derover. Over halvdelen (57 pct.) af de momsregistrerede virksomheder inden for vejtransport omsatte i 1992 for under 500.000 kr., jf. figur 1.1.3.

Forholdsvis stor andel af omsætningen kom fra store virksomheder

Vejtransport var i 1992 karakteriseret ved en koncentration af omsætningen på store virksomheder. 44 pct. af omsætningen inden for vejtransport blev produceret af virksomheder med en omsætning over 25 mio. kr.

Figur 1.1.4.**De momsregistrerede virksomheder fordelt på ejerforhold inden for vejtransport og transportsektoren generelt. 1992****3/4 var enkeltmandsfirmaer**

I 1992 var 3/4 af de momsregistrerede virksomheder inden for vejtransport enkeltmandsfirmaer. De havde dog kun 30 pct. af omsætningen.

Aktieselskaberne havde størst omsætning

42 pct. af vejtransportsektorens omsætning var i 1992 i aktieselskaber, som kun talte 5 pct. af sektorens virksomheder. Fra 1984 til 1992 er aktieselskabernes andel af vejtransportvirksomhedernes omsætning øget fra 26 pct. til 42 pct., mens enkeltmandsvirksomhedernes andel er faldet fra 40 pct. til 30 pct.

1.1.5. Vejtransportsektorens beskæftigelsesmæssige forhold

Ultimo november 1992 var der i alt 12.146 arbejdssteder inden for vejtransportsektoren, som udgjorde 82 pct. af det samlede antal arbejdssteder inden for transportsektoren. Vejtransportsektoren beskæftigede 80.174 personer ultimo november 1992, hvilket udgjorde 54 pct. af transportsektorens samlede antal beskæftigede, mens de 49.877 fuldtidsansatte inden for vejtransport i 1992 udgjorde 45 pct. af transportsektorens fuldtidsansatte.

Vognmandsforretninger udgjorde i 1992 den største del af arbejdsstederne inden for vejtransport, nemlig 62 pct., efterfulgt af taxivognmænd med 16 pct. Hvad angår antal beskæftigede udgjorde vognmandsforretninger (43 pct.) og taxivognmænd (12 pct.) også forholdsvis store andele. Andelen af beskæftigede inden for busdrift/rutebilstationer (15 pct.), andre transportforretninger m.m. (11 pct.) og hjælpevirksomhed for landtransport (13 pct.) var høj sammenlignet med delsektorenes andele af arbejdsstederne på henholdsvis 4 pct., 6 pct. og 6 pct.

Vejtransportsektorens antal fuldtidsansatte fordelte sig i 1992 med 45 pct. inden for vognmandsforretninger, 21 pct. inden for busdrift/rutebilstationer og 15 pct. inden for hjælpevirksomhed for landtransport, mens de øvrige delsektorer hver repræsenterede under 8 pct. af det samlede antal fuldtidsansatte.

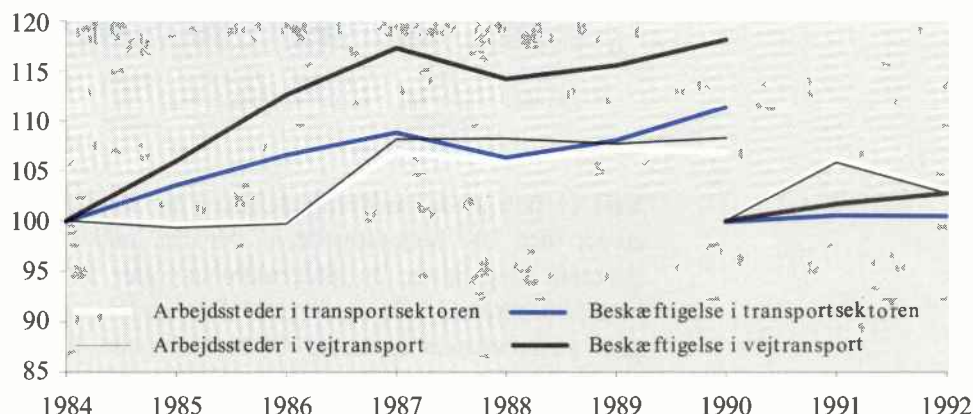
Flere arbejdssteder blandt taxavognmænd

Antallet af arbejdssteder inden for taxavognmandsbranchen er steget markant siden 1984. For de øvrige brancher inden for transportsektoren har antallet af arbejdssteder derimod været nogenlunde konstant siden 1984.

Figur 1.1.5.

Udviklingen i antal arbejdssteder og beskæftigelsen. Ultimo november

Indeks 1984 = 100



Anm. I 1990 ændredes opgørelsesmetoden af arbejdssteder til at omfatte alle arbejdssteder, også arbejdssteder hvor kun én selvstændig samt dennes eventuelle medhjælpende ægtefælle er beskæftiget. I de foregående år indeholdt statistikken kun arbejdssteder, hvor én eller flere lønmodtagere var ansat. Samtidig indgår selvstændige og medhjælpende ægtefæller fra 1990 og frem også i opgørelsen over beskæftigelsen.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistik 1990 til 1992.

Stigning i beskæftigelsen

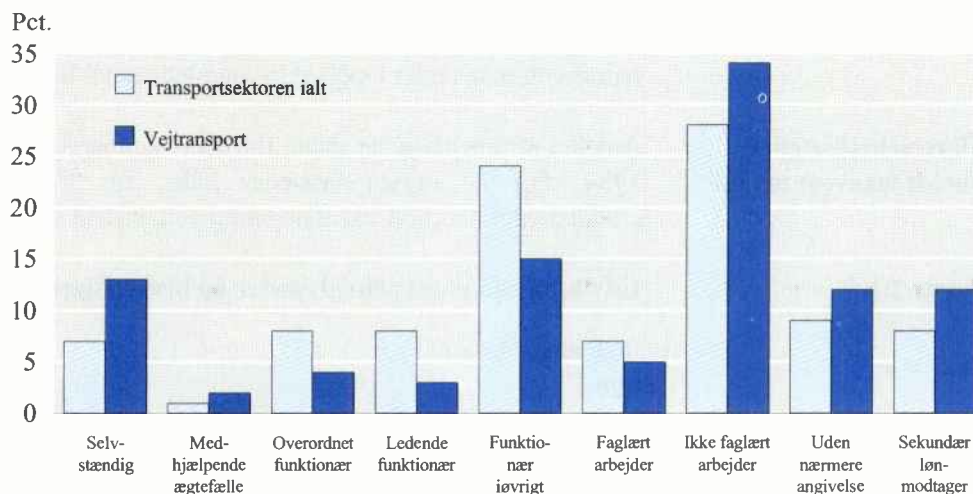
Beskæftigelsen har været stigende inden for vejtransportsektoren siden 1984. Kun for busdrift/rutebilstationer har der stort set været uændret antal beskæftigede.

I 1992 beskæftigede vejtransportens arbejdssteder i gennemsnit 7 personer mod 10 personer for transportsektoren som helhed.

Mange små arbejds- steder bortset fra busdrift og hjelpevirksomhed

73 pct. af arbejdsstederne havde under 5 beskæftigede. Dog havde busdrift/rutebilstationer og hjælpevirksomhed for landtransport forholdsvis mange større arbejdssteder. Henholdsvis 42 pct. og 35 pct. af arbejdsstederne inden for disse to sektorer havde 10 beskæftigede eller derover, mod 13 pct. for vejtransport generelt.

Figur 1.1.6.

Beskæftigede fordelt på arbejdsstilling. Ultimo november 1992

Kun 15 pct. af de beskæftigede inden for vejtransport var beskæftiget på arbejdssteder med 100 beskæftigede og derover mod 35 pct. inden for transportsektoren generelt. Dog havde busdrift/rutebilstationer 54 pct. beskæftiget på arbejdssteder med 100 beskæftigede og derover. For turistvognmænd var 51 pct. af de beskæftigede på arbejdssteder med 5-19 beskæftigede. Inden for taxivognmændene var 62 pct. beskæftiget på arbejdssteder med 2-9 beskæftigede.

Flest ikke-faglærte arbejdere

Den største del af de beskæftigede ultimo november 1992 inden for vejtransport var ikke-faglærte arbejdere, nemlig 34 pct., efterfulgt af funktionærgruppen samlet på 23 pct. og selvstændige og medhjælpende ægtefæller på 15 pct., jf. figur 1.1.6.

Mange funktionærer inden for hjælpevirksomhed

Busdrift/rutebilstationer og vognmandsforretninger beskæftigede forholdsvis mange ikke-faglærte arbejdere, nemlig hhv. 57 og 43 pct. af de beskæftigede. I hjælpevirksomhed for landtransport udgjorde funktionærerne 2/3 af de beskæftigede. De selvstændige og medhjælpende ægtefæller var navnlig beskæftiget inden for taxivognmænd og vognmandsforretninger, hvor de udgjorde knap 1/4 af de beskæftigede.

Mange med bijob inden for bl.a. taxivognmænd

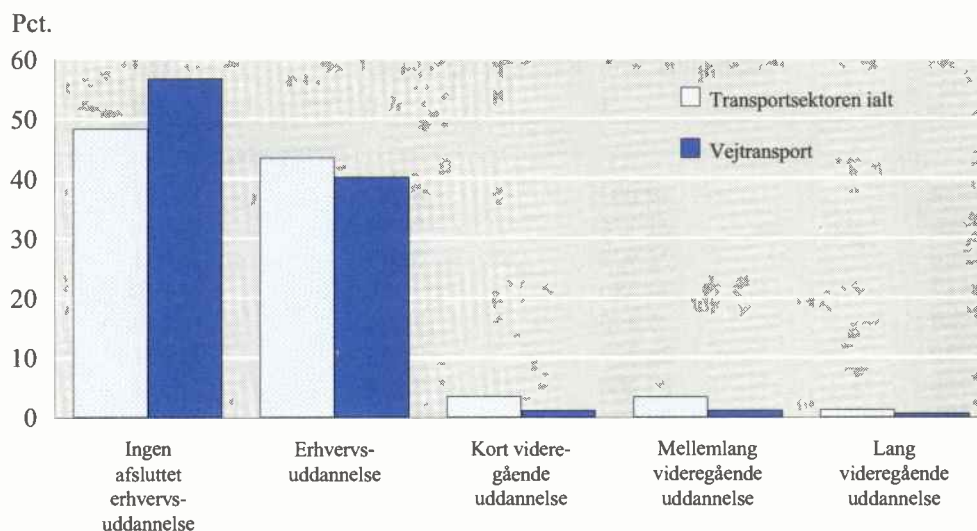
Det er karakteristisk, at der er mange ansatte inden for taxivognmænd, der har denne beskæftigelse som et bijob. Det drejer sig om næsten en 1/4 af den samlede beskæftigelse mod kun 12 pct. for vejtransport i alt og 8 pct. for transportsektoren generelt. Også turistvognmænd (20 pct.) og hjælpevirksomhed for landtransport (18 pct.) havde i 1992 en høj andel af lønmodtagere med sekundær beskæftigelse inden for disse brancher.

Flest uden afsluttet erhvervsuddannelse

Af det totale antal beskæftigede inden for vejtransport i 1992 havde kun 3 pct. en videregående uddannelse sammenlignet med 8 pct. for transportsektoren generelt. Derimod var andelen af beskæftigede uden afsluttet erhvervsuddannelse forholdsvis høj, idet 57 pct. inden for vejtransport og 48 pct. inden for transportsektoren i alt, faldt inden for denne gruppe, jf. figur 1.1.7.

Figur 1.1.7.

Beskæftigede fordelt på uddannelse. Ultimo november 1992



Mange unge inden for andre transportforretninger

I 1992 tilhørte størstedelen af de beskæftigede inden for vejtransport aldersgrupperne 25-39 år (38 pct.) og 40-59 år (40 pct.). Sektoren andre transportforretninger m.m., der bl.a. består af Bladkompagniet og andre budforretninger, afveg dog fra den generelle fordeling ved, at hele 66 pct. af de beskæftigede var under 25 år.

Flest mænd

I 1992 var 83 pct. af de beskæftigede inden for vejtransport mænd.

Tabel 1.1.1. Nationalregnskabstal for vejtransport
National accounts figures for road transport

	Produktionsværdi	Rå- og hjælpe- stoffer	BFI	Lønninger	Restindkomst
	1	2	3	4	5
	årets priser mio. kr.				
1984	19 007	6 387	13 191	5 424	7 767
1985	21 126	7 534	14 336	6 026	8 341
1986	22 925	7 017	16 331	6 519	9 812
1987	24 580	7 230	17 829	7 272	10 557
1988	25 390	7 233	18 812	7 511	11 302
1989	26 327	7 225	20 271	7 780	12 491
1990	27 266	7 239	21 573	8 145	13 429
1991	29 564	7 921	23 384	8 601	14 783
1992	31 489	8 128	25 463	9 133	16 330
1993	31 351	8 086	25 321	...	...

Anm. Branchen omfatter turist-, taxi- og fragtvognmænd, herudover busdrift, flytteforretninger og fragtceneraler. Både person- og godstransport er dækket.

Kilde: Momsstatistikken er hovedkilde til beregning af produktionsværdi for vognmændene, turist- og taxivognmænd, bliver beregnet, ved hjælp af motorkøretøjsregistret. HT og Århus Sporveje er beregnet, ved hjælp af

regnskaber, mens de resterende busselskaber bliver beregnet ved hjælp af oplysninger fra Amtsrådsforeningen.

TRANSLATION - Columns, 1: Gross output. 2: Intermediate consumption. 3: Gross value added at factor cost. 4: Compensation of employees. 5: Operating surplus. - Current prices in DKK mio.

Tabel 1.1.2. Nationalregnskabstal for vejtransport
National accounts figures for road transport

	1980 priser			1980 priser i indeks		
	Produktionsværdi	Rå- og hjelpestoffer	BFI	Produktionsværdi	Rå- og hjelpestoffer	BFI
	1	2	3	4	5	6
	mio. kr.			1984 = 100		
1984	13 051	4 519	9 161	100	100	100
1985	13 877	5 109	9 399	106	113	103
1986	14 846	5 473	9 972	114	121	109
1987	14 993	5 496	10 075	115	122	110
1988	14 749	5 274	9 961	113	117	109
1989	14 857	4 931	10 411	114	109	114
1990	14 513	4 888	10 067	111	108	110
1991	15 054	5 213	10 237	115	115	112
1992	15 486	5 138	10 672	119	114	116
1993	14 796	5 133	10 023	113	114	109

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 1.1.1.

Kilde: Se tabel 1.1.1.

TRANSLATION - Columns, 1-3: 1980 prices. 4-6: 1980 index prices. 1 and 4: Gross output. 2 and 5: Intermediate consumption. 3 and 6: Gross value added at factor cost.

Tabel 1.1.3. Antal momsregistrerede virksomheder
Business units registered for VAT settlement

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	antal virksomheder								
1. Transportsektoren i alt	14 872	15 767	15 792	16 483	16 774	16 821	16 396	16 331	15 976
2. Vejtransport i alt	12 294	13 115	13 062	13 646	13 805	13 766	13 308	13 138	12 748
Vejgodstransport ¹	10 993	11 252	11 728	12 277	12 427	12 229	11 808	11 649	11 274
Hjælpevirksomhed for landtransport ²	1 301	1 863	1 334	1 369	1 378	1 537	1 500	1 489	1 474

Anm. Persontransport er ikke momspligtig og indgår derfor ikke i tabellen.

¹ Inkl. rørtransport.

² Grundet administrative-tekniske registreringsforhold kan antallet af momsregistrerede virksomheder inden for hjælpevirksomhed i 1985 ikke umiddelbart sammenlignes med de øvrige år.

Kilde: Den generelle erhvervsstatistik.

TRANSLATION - Rows, 1: Transport sector, total. 2: Road transport, total. Freight transport by road. Auxiliary land transport activities. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 1.1.4. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter ejerforhold. 1992
Business units registered for VAT settlement, by type of ownership. 1992

	Enkelt- mands- firma	Interes- sentskab, kommandit	Aktie- selskab	Anparts- selskab	Andels- selskab	Anden ejer	I alt
	1	2	3	4	5	6	7
	antal virksomheder						
1. Transportsektoren i alt	10 245	1 285	1 369	2 313	69	695	15 976
2. Vejtransport i alt	9 539	681	576	1 630	36	286	12 748
Vejgodstransport ¹	8 696	517	450	1 384	13	214	11 274
Hjælpevirksomhed for landtransport	843	164	126	246	23	72	1 474
	mio. kr.						
3. Transportsektoren i alt	9 335	7 574	53 601	8 453	1 010	9 940	89 916
4. Vejtransport i alt	8 707	1 216	12 179	6 004	833	302	29 244
Vejgodstransport ¹	8 481	1 154	9 872	5 764	750	226	26 249
Hjælpevirksomhed for landtransport	225	61	2 307	240	82	76	2 995

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 1.1.3.

¹ Jf. note 1, tabel 1.1.3.

Kilde: Se tabel 1.1.3.

TRANSLATION - Columns, 1: Sole proprietorship. 2: Partnership, limited partnership. 3: Joint-stock company. 4: Private limited company. 5: Cooperative society. 6: Other. 7: Total. - Rows, 1 and 3: Transport sector, total. 2 and 4: Road transport, total. Freight transport by road. Auxiliary land transport activities.

Tabel 1.1.5. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter omsætningens størrelse. 1992

Business units registered for VAT settlement, by size of turnover. 1992

	Under 100 000 kr.	100 000- 499 999 kr.	500 000- 999 999 kr.	1,0 mio.- 4,9 mio. kr.	5,0 mio.- 24,9 mio. kr.	Over 25 mio. kr.	I alt
	— antal virksomheder —						
1. Transportsektoren i alt	4 790	3 940	2 288	3 210	1 318	430	15 976
2. Vejtransport i alt	3 577	3 539	2 063	2 610	794	165	12 748
Vejgodstransport ¹	2 700	3 223	1 967	2 481	755	148	11 274
Hjælpevirksomhed for landtransport	877	316	96	129	39	17	1 474
	— mio. kr. —						
3. Transportsektoren i alt	95	1 110	1 636	7 326	14 018	65 728	89 916
4. Vejtransport i alt	80	1 004	1 473	5 776	8 098	12 810	29 244
Vejgodstransport ¹	59	930	1 405	5 499	7 729	10 625	26 249
Hjælpevirksomhed for landtransport	21	74	68	276	369	2 185	2 995

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 1.1.3.

¹ Jf. note 1, tabel 1.1.3.

Kilde: Se tabel 1.1.3.

TRANSLATION - Columns, Size of turnover. I alt = Total. - Rows, See table 1.1.4. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 1.1.6. Antal arbejdssteder. Ultimo november

Workplaces. End November

	Arbejdssteder									
	Med ansatte							Med ansatte eller selvstændigt beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	9 023	8 986	9 002	9 644	9 555	9 672	9 642	14 383	15 270	14 813
2. Vejtransport i alt	6 735	6 688	6 711	7 286	7 288	7 253	7 293	11 824	12 518	12 146
Busdrift/rutebilstationer	384	380	377	392	378	391	382	412	435	432
Turistvognmænd	417	407	406	432	414	411	413	565	601	574
Taxivognmænd	1 311	1 326	1 312	1 550	1 848	1 815	1 887	1 969	2 025	1 980
Vognmandsforretninger	3 941	3 890	3 932	4 176	3 922	3 860	3 797	7 435	7 770	7 521
Flytteforretninger	117	127	123	129	136	124	130	211	227	225
Andre trans. forret. m.m	140	147	142	158	169	178	218	586	759	737
Hj.virk. for landtransport	425	411	419	449	421	474	466	646	701	677

Anm. Fra 1990 indgår også arbejdssteder, hvor kun en selvstændig er beskæftiget.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistik 1990 til 1992.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Workplaces with employees. 8-10: Workplaces with employees or self-employed persons. - Rows, 1: Transport sector, total. 2: Road transport, total. Bus services/bus stations. Tourist coach services. Taxi operation. Haulage contractors. Furniture removers. Other transport activities, ect. Auxiliary land transport activities.

Tabel 1.1.7.

Antal beskæftigede. Ultimo november
 Employed population. End November

	Antal ansatte							Antal beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	121 172	125 600	129 260	131 992	128 966	131 027	135 087	147 410	148 394	148 297
2. Vejtransport i alt	56 176	59 519	63 288	65 908	64 162	64 920	66 395	78 005	79 324	80 174
Busdrift/rutebilstationer	11 591	11 653	11 441	12 117	12 020	11 705	11 469	11 763	11 345	12 036
Turistvognmænd	2 467	2 784	2 692	2 824	2 827	2 865	2 931	3 575	3 866	3 965
Taxivognmænd	4 964	5 106	5 445	6 058	6 946	6 921	7 222	9 364	9 596	9 240
Vognmandsforretninger	22 735	24 631	25 852	27 042	25 873	25 880	26 413	33 918	34 839	34 567
Flytteforretninger	812	940	980	960	1 036	986	1 007	1 211	1 197	1 157
Andre trans.forret. m.m	4 867	5 161	7 434	7 204	5 652	6 660	7 376	7 923	8 022	9 002
Hj.virk. for landtransport	8 740	9 244	9 444	9 703	9 808	9 903	9 977	10 251	10 459	10 207

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 1.1.6.
 Kilde: Se tabel 1.1.6.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Number of employees. 8-10: Number of employed persons, including self-employed persons. - Rows, See table 1.1.6.

Tabel 1.1.8.

Antal fuldtidsansatte
 Full-time employees

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1. Transportsektoren i alt	102 465	109 526	106 543	107 619	107 196	108 162	109 432	110 913	111 807
2. Vejtransport i alt	42 379	44 273	46 397	47 629	48 128	47 501	48 116	48 792	49 877
Busdrift/rutebilstationer	10 571	10 609	10 473	10 898	11 194	10 890	10 714	10 251	10 525
Turistvognmænd	1 747	1 980	1 870	1 970	1 981	1 924	1 944	2 195	2 236
Taxivognmænd	2 789	2 863	3 003	3 296	3 705	3 733	3 764	3 844	3 828
Vognmandsforretninger	17 918	19 083	20 575	21 331	20 885	20 437	20 909	21 729	22 516
Flytteforretninger	629	680	758	735	819	774	792	781	764
Andre trans.forret. m.m	2 132	2 133	2 571	2 384	2 131	2 325	2 551	2 463	2 689
Hj.virk. for landtransport	6 593	6 925	7 147	7 015	7 413	7 418	7 442	7 529	7 319

Kilde: Se tabel 1.1.6.

TRANSLATION - Rows, See table 1.1.6.

Tabel 1.1.9.

Antal arbejdssteder og antal ansatte/beskæftigede fordelt på beskæftigelsesgrupper¹. Ultimo november
Workplaces by size. End November

	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	Over 99	Fiktive ²	I alt
1984									
antal arbejdssteder									
1. Transportsektoren i alt	2 296	2 971	1 737	1 021	643	203	152	-	9 023
2. Vejtransport i alt	2 034	2 372	1 153	629	385	110	52	-	6 735
Busdrift/rutebilstationer	41	111	81	71	34	25	21	-	384
Turistvognmænd	86	171	98	41	15	6	-	-	417
Taxivognmænd	586	484	139	69	27	5	1	-	1 311
Vognmandsforretninger	1 208	1 439	720	353	184	31	6	-	3 941
Flytteforretninger	32	39	23	16	5	2	-	-	117
Andre trans.forret. m.m	31	36	19	14	21	5	14	-	140
Hj.virk. for landtransport	50	92	73	65	99	36	10	-	425
antal ansatte									
3. Transportsektoren i alt	2 296	8 198	11 458	13 664	19 067	13 986	52 503	...	121 172
4. Vejtransport i alt	2 034	6 447	7 584	8 336	11 356	7 440	12 979	...	56 176
Busdrift/rutebilstationer	41	316	531	942	1 008	1 765	6 988	...	11 591
Turistvognmænd	86	491	639	519	401	331	-	...	2 467
Taxivognmænd	586	1 216	916	921	823	368	134	...	4 964
Vognmandsforretninger	1 208	3 966	4 702	4 705	5 277	2 090	787	...	22 735
Flytteforretninger	32	101	151	225	171	132	-	...	812
Andre trans.forret. m.m	31	100	132	162	597	305	3 540	...	4 867
Hj.virk. for landtransport	50	257	513	862	3 079	2 449	1 530	...	8 740
antal arbejdssteder									
1992									
5. Transportsektoren i alt	5 221	4 795	2 292	1 310	789	245	161	-	14 813
6. Vejtransport i alt	4 740	4 103	1 683	915	508	141	56	-	12 146
Busdrift/rutebilstationer	48	104	100	80	51	28	21	-	432
Turistvognmænd	129	190	137	81	31	6	-	-	574
Taxivognmænd	103	1 370	336	125	36	8	2	-	1 980
Vognmandsforretninger	3 643	2 107	960	501	248	51	11	-	7 521
Flytteforretninger	87	76	34	17	9	2	-	-	225
Andre trans.forret. m.m	495	133	31	35	29	7	7	-	737
Hj.virk. for landtransport	235	123	85	76	104	39	15	-	677
antal beskæftigede									
7. Transportsektoren i alt	5 221	12 986	14 938	17 644	23 631	16 631	52 476	4 770	148 297
8. Vejtransport i alt	4 740	11 018	10 873	12 307	14 950	9 525	12 126	4 635	80 174
Busdrift/rutebilstationer	48	288	638	1 068	1 464	2 002	6 499	29	12 036
Turistvognmænd	129	530	921	1 083	887	415	-	-	3 965
Taxivognmænd	103	3 618	2 101	1 649	975	548	246	-	9 240
Vognmandsforretninger	3 643	5 683	6 199	6 744	7 304	3 354	1 452	188	34 567
Flytteforretninger	87	205	230	237	260	138	-	-	1 157
Andre trans.forret. m.m	495	346	206	494	964	431	1 648	4 418	9 002
Hj.virk. for landtransport	235	348	578	1 032	3 096	2 637	2 281	-	10 207

¹ Før 1990 er beskæftigelsesgrupperne opgjort ud fra antal ansatte på arbejdsstederne, mens beskæftigelsesgrupperne efter 1990 er opgjort ud fra antal beskæftigede på arbejdsstederne.

² Ansatte der ikke arbejder på nogen af arbejdsgivernes registrerede arbejdssteder, men tager ud fra deres bopæl.

Kilde: Se tabel 1.1.3.

TRANSLATION - Rows, Number of persons employed. Fiktive = Fictitious. I alt = Total. - Rows, 1, 3, 5 and 7: Transport sector, total. 2, 4, 6 and 8: Road transport, total. Bus services/bus stations. Tourist coach services. Taxi operation. Haulage contractors. Furniture removers. Other transport activities, etc. Auxiliary land transport activities. Antal arbejdssteder = Number of workplaces. Antal ansatte = Number of employees. Antal beskæftigede = Number of employed persons.

Tabel 1.1.10.

Antal arbejdssteder fordelt efter amt. Ultimo november 1992

Workplaces by county. End November 1992

	Busdrift/ rutebil- stationer	Turist- vogn- mænd	Taxi- vogn- mænd	Vogn- mands- forret- ninger	Flytte- forret- ninger	Andre transport- forret- ninger	Hjælpe virksom- heder for land- transport	Transport- sektoren i alt
	1	2	3	4	5	6	7	8
I alt¹	432	574	1 980	7 521	225	737	677	14 813
Københavns og Frederiksberg kommuner	12	21	226	415	27	66	53	1 200
Københavns Amt	16	59	277	807	38	63	65	1 633
Frederiksborg Amt	18	44	166	488	7	46	45	950
Roskilde Amt	9	30	134	498	14	25	31	803
Vestsjællands Amt	24	37	112	529	11	49	33	909
Storstrøms Amt	24	36	73	462	7	23	30	774
Bornholms Amt	2	10	21	32	1	9	6	113
Fyns Amt	33	54	154	489	28	40	53	1 067
Sønderjyllands Amt	31	33	74	434	6	41	31	806
Ribe Amt	23	23	93	341	9	31	45	687
Vejle Amt	43	28	73	606	13	71	62	1 022
Ringkøbing Amt	33	37	100	411	8	63	31	769
Århus Amt	53	59	213	787	24	101	81	1 581
Viborg Amt	42	45	74	473	8	33	35	769
Nordjyllands Amt	69	58	190	749	24	76	76	1 453

¹ Indeholder arbejdssteder udenfor landet og arbejdssteder med uoplyst geografisk lokalitet

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken..

TRANSLATION - Columns, 1: Bus services/bus stations. 2: Tourist coach services. 3: Taxi operation. 4: Haulage contractors. 5: Furniture removers. 6: Other transport activities, etc. 7: Auxiliary land transport activities. 8: Transport sector, total. - I alt = Total. Kommuner = Municipalities. Amt = County.

Tabel 1.1.11

**Antal beskæftigede fordelt efter arbejdsstilling, højest fuldført
erhvervsuddannelse, alder og køn. Ultimo november 1992**

 Employed population by employment status, highest level of vocational education, age and sex.
End November 1992

	Busdrift/ rutebil- stationer	Turist- vogn- mænd	Taxi- vogn- mænd	Vogn- mands- forret- ninger	Flytte- forret- ninger	Andet	Hjælpe- virksom- heder	Vejtrans- port i alt	Trans- port- sektoren i alt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. I alt	12 036	3 965	9 240	34 567	1 157	9 002	10 207	80 174	148 297
2. Arbejdsstilling									
Selvstændige	222	504	1 952	6 451	181	647	301	10 258	10 871
Medhjælpende ægtefæller	61	128	191	988	26	33	20	1 447	1 489
Lønmodtagere:									
Overordnede funktionærer	742	200	371	1 409	44	177	293	3 236	11 141
Ledende funktionærer	509	146	324	985	47	224	563	2 798	12 274
Funktionærer i øvrigt	1 949	369	635	2 634	159	792	5 876	12 414	34 996
Faglærte arbejdere	785	256	446	2 043	86	145	299	4 060	11 114
Ikke faglærte arbejdere	6 843	1 349	2 356	14 950	403	699	561	27 161	41 213
Uden nærmere angivelse	274	238	764	2 455	135	5 065	428	9 359	12 995
Sekundære lønmodtagere	651	775	2 201	2 652	76	1 220	1 866	9 441	12 204
3. Uddannelse									
Ingen afsluttet erhvervs- uddannelse	6 798	2 115	5 033	20 143	629	6 727	3 965	45 410	71 615
Erhvervsuddannelse	4 763	1 671	3 626	13 910	480	2 000	5 834	32 284	64 440
Kort videregående uddannelse	144	72	189	274	20	84	169	952	5 247
Mellemlang videregående uddannelse	180	74	246	171	23	118	160	972	5 085
Lang videregående uddannelse	151	33	146	69	5	73	79	556	1 910
4. Alder									
Under 25 år	496	298	768	4 704	228	5 934	1 060	13 488	21 968
25-39 år	4 162	1 373	3 638	14 712	484	1 550	4 455	30 374	58 491
40-59 år	6 555	1 873	4 183	13 295	385	1 252	4 312	31 855	60 078
60 år og derover	823	421	651	1 856	60	266	380	4 457	7 760
5. Køn									
Mænd	9 517	3 149	8 209	30 257	959	6 465	8 096	66 652	117 836
Kvinder	2 519	816	1 031	4 310	198	2 537	2 111	13 522	30 461

Kilde: Se tabel 1.1.10.

TRANSLATION - Columns, 1: Bus services/bus stations. 2: Tourist coach services. 3: Taxi operation. 4: Haulage contractors. 5: Furniture removers. 6: Other transport activities. 7: Auxiliary land transport activities. 8: Road transport, total. 9: Transport sector, total. - Rows, 1: Total. 2: Employment status. Self-employed. Assisting spouses. Salaried employees, in upper levels.

Salaried employees, in intermediate levels. Other salaried employees. Skilled manual workers. Unskilled manual workers. Employees not further specified. Secondary employees. 3: Education. No vocational education. Vocational education. Short courses of further education. Medium-length courses of further education. Long courses of further education. 4: Age. År = Years. 5: Sex. Male. Female.

Tabel 1.1.12.

Regnskabsoplysninger. Persontransport

Accounting data. Passenger transport

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	3 498	3 656	4 184	4 491	4 775
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	105	120	128	137
2. Aktiver, mio. kr.	2 570	2 657	3 128	3 107	3 086
Aktiver (1988 = 100)	100	103	122	121	120
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	73	74	73	75	76
4. Afkastningsgrad	24	25	24	28	29
5. Kapitalens omsætningshastighed	1,4	1,4	1,3	1,4	1,5
6. Likviditetsgrad	53	51	56	50	52
pct.					
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	27	26	27	25	24
10. Løn	35	35	36	36	37
11. Afskrivninger	10	10	10	9	9
12. Andre omkostninger	11	11	10	11	12
13. Primært driftsresultat før skat	17	18	17	19	18
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	2	1	2	2	2
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	1	1	1	0	1
16. Resultat før finansiering	18	18	18	21	19
17. Finansieringsindtægter	0	0	1	1	1
18. Finansieringsudgifter	7	7	7	7	6
19. Resultat før skat	11	11	12	15	14
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	83	83	81	81	80
22. Omsætningaktiver	17	17	19	19	20
23. Kortfristet gæld	33	33	35	37	39
24. Langfristet gæld	64	62	58	55	49
25. Hensættelser	2	2	3	2	3
26. Egenkapital	1	3	5	6	10
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

TRANSLATION - Rows, 1: Net turnover, DKK mio. Net turnover (1988 = 100). 2: Assets, DKK mio. Assets (1988 = 100). 3: Value added in pct. of net turnover. 4: Return on investment. 5: Capital turnover. 6: Liquidity ratio. 7: Operating results. 8: Net turnover. 9: Consumption of goods and services. 10: Variable wages. 11: Depreciations. 12: Other costs. 13: Primary result before financial items and tax. 14: Secondary and extraordinary receipts.

15: Secondary and extraordinary expenses. 16: Result before financial items and tax. 17: Financial receipts. 18: Financial expenses. 19: Result before tax. 20: Balance sheet data. 21: Fixed assets. 22: Current assets. 23: Current liabilities. 24: Long-term liabilities. 25: Provisions for liabilities and charges. 26: Capital and reserves. 27: Total assets = total liabilities.

74 Vejtransport

Tabel 1.1.13. Regnskabsoplysninger. Vejgodstransport (inkl. rørtransport)
Accounting data. Road goods transport (including pipeline transport)

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	22 035	23 761	22 230	24 514	25 199
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	108	101	111	114
2. Aktiver, mio. kr.	16 014	17 725	16 383	17 478	16 206
Aktiver (1988 = 100)	100	111	102	109	101
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	58	56	59	57	58
4. Afkastningsgrad	17	14	16	16	17
5. Kapitalens omsætningshastighed	1,4	1,3	1,4	1,4	1,6
6. Likviditetsgrad	74	73	80	82	80
pct.					
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	42	44	41	43	42
10. Løn	27	27	28	27	28
11. Afskrivninger	8	9	8	8	8
12. Andre omkostninger	12	11	12	12	12
13. Primært driftsresultat før skat	11	9	11	10	10
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	2	3	1	1	2
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	1	1	1	0	1
16. Resultat før finansiering	12	11	11	11	11
17. Finansieringsindtægter	1	2	1	1	1
18. Finansieringsudgifter	5	5	5	5	4
19. Resultat før skat	8	8	7	7	8
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	69	69	65	63	65
22. Omsætningaktiver	31	31	35	37	35
23. Kortfristet gæld	42	43	44	45	44
24. Langfristet gæld	43	39	37	35	35
25. Hensættelser	3	3	2	3	2
26. Egenkapital	12	15	17	17	19
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

TRANSLATION - Rows, See table 1.1.12.

Tabel 1.1.14.

Regnskabsoplysninger. Hjelpevirksomhed for landtransport

Accounting data. Auxiliary land transport activities

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	3 370	3 529	3 851	4 060	3 984
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	105	114	120	118
2. Aktiver, mio. kr.	4 443	6 066	4 538	5 222	5 290
Aktiver (1988 = 100)	100	137	102	118	119
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	71	77	67	78	74
4. Afkastningsgrad	9	7	8	8	8
5. Kapitalens omsætningshastighed	0,8	0,6	0,8	0,8	0,8
6. Likviditetsgrad	76	96	73	63	50
	pct.				
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	29	23	33	22	26
10. Løn	42	43	39	44	41
11. Afskrivninger	11	12	9	10	9
12. Andre omkostninger	13	16	13	18	17
13. Primært driftsresultat før skat	5	6	6	6	7
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	2	2	2	1	1
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	2	10	2	1	1
16. Resultat før finansiering	5	-2	6	6	7
17. Finansieringsindtægter	6	5	3	3	3
18. Finansieringsudgifter	6	7	6	7	7
19. Resultat før skat	5	-4	3	2	3
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	74	64	73	76	77
22. Omsætningaktiver	26	36	27	24	23
23. Kortfristet gæld	34	38	37	37	45
24. Langfristet gæld	19	21	27	31	26
25. Hensættelser	16	9	11	11	10
26. Egenkapital	30	33	26	21	18
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

TRANSLATION - Rows, See table 1.1.12.

1.2. Vejtransportens infrastruktur

1.2.1. Kilder

Vejdirektoratets oplysninger

Oplysninger om vejnettet stammer dels fra Vejdirektoratets vejdatabase, som omfatter alle statslige veje, dels fra kommunernes og amtskommunernes summariske indberetninger til Vejdirektoratet om deres vejnet. Vejjudgifterne opgøres løbende af Vejdirektoratet baseret på statsregnskabet oplysninger og på Danmarks Statistiks regnskabsstatistik for kommuner og amtskommuner.

1.2.2. Definitioner og afgrænsninger

Veje

Under veje medregnes offentlige og private, offentligt tilgængelige veje. Broer, tunneler, kryds og overskæringer indgår. Vejene opdeles i kategorier under hensyntagen til ansvarlig myndighed, udformning og brugere. Der skelnes mellem:

- Hovedlandeveje, der er statslige veje, som udgør det overordnede vejnet. Herunder haves:
Motorveje, der er veje specielt udformet til motorkøretøjstrafik, og som er reserveret til visse køretøjer. Disse veje er uden direkte udkørsel fra de tilstødende grunde og har fysisk adskillelse af modsatrettede kørebaner.
Motortrafikveje, som til forskel fra motorvejene normalt ikke har fysisk adskilte modsatrettede kørebaner og hvor krydsende trafik kan forekomme.
Øvrige hovedlandeveje, der tillader alle køretøjer og hvor krydsende trafik kan forekomme.
- Amtsveje.
- Kommunale veje, herunder private, offentligt tilgængelige veje.

Vejspor

En vej kan have flere spor dvs. parallelle baner i vejens længderetning, der hver er brede nok til fremføring af en bil. Et spor behøver ikke at være afmærket med striber. Nødspor inkluderes ikke ved angivelsen af antal spor.

Vejbredde

Heri indgår ikke nødspor, cykelstier og fortove.

Vejjudgifter

Vejjudgifterne er opgjort inkl. moms. De opdeles i:

- Anlægsudgifter.
- Vedligeholdelsesudgifter, som omfatter omkostninger vedrørende vintertjeneste, vejbelægninger, broer og tunneler mv., vejbelysning, renholdelse, færdselsregulering og sikkerhedsfremmende foranstaltninger.
- Andre udgifter, der dækker udgifter til administration, projektering, og tilsyn samt udgifter til maskiner og materiale mv.

Ved omregningen til 1980-priser er anvendt omkostningsindeksene for hovedlandeveis- og motorvejsarbejder.

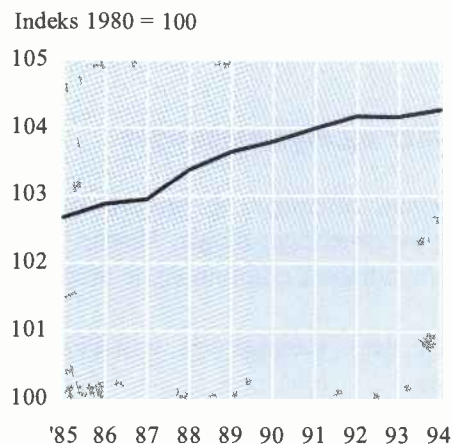
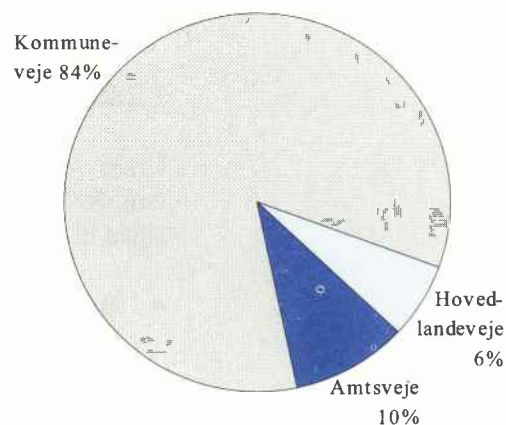
1.2.3. Vejnettets størrelse og udvikling

Lille vækst i vejnettet

Ved udgangen af 1993 var der i alt 71.100 km offentlige veje. Heraf er 84 pct. kommuneveje, 10 pct. amtsveje og 6 pct. hovedlandeveje. Vejnettet vokser langsomt. Fra 1985 til 1994 har der været en tilgang på 1½ pct. svarende til 1.085 km vej.

Stor tilgang af motor- og motortrafikveje

Der er i denne periode blevet knap 1.200 km flere kommuneveje, mens amtsvejene kun har haft en minimal vækst på 37 km og hovedlandevejene er reduceret med 129 km. Den store tilgang i motorvejs- og motortrafikvejsstrækninger på 37 pct. fra 1985 til 1994 er derfor sket ved udbygning af eksisterende hovedlandeveje. Samtidig er en del vejstrækninger overført til amtsveje efter færdiggørelsen af parallelle motorveje.

Figur 1.2.1.**Udviklingen i vejnettet****Vejnettets fordeling på vejtyper. 1993**

Kilde: Vejdirektoratet.

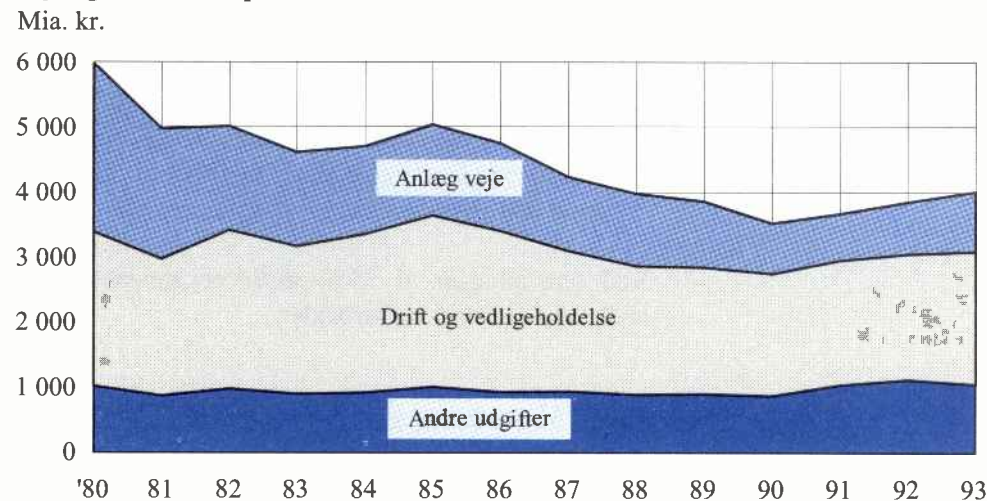
Flere 4-spors veje

Vejene er gennemsnitligt blevet bredere, og antallet af 4-spors veje er øget. Fra 1985 til 1994 er hovedlandevejenes samlede areal steget med 9 pct.

1,65 km vej pr. km²

I 1994 var der 1,65 km offentlig vej pr. km². Målt efter arealfordelingen er der forholdsvis stor dækning i Hovedstadsregionen, på Fyn og i Østjylland. I Københavns Amt er der således 3 gange så stor vejtæthed som i Viborg Amt. Regnet pr. indbygger bliver forskellen derimod den modsatte, idet de tyndest befolkede amter i Vest- og Nordjylland, samt på Bornholm og i Storstrøms Amt har den største vej-dækning.

Der er cykelstier langs hovedlandevejene på 25 pct. af strækningerne.

Figur 1.2.2.**Vejudgifter i 1980-priser. 1980-93**

Kilde: Vejdirektoratet.

Svagt faldende udgifter til vejene

Beregnet i 1980-priser har der fra 1984-93 årligt været brugt gennemsnitligt 4,2 mia. kr. årligt til nyanlæg og vedligeholdelse af offentlige veje. Niveaue har været faldende gennem 80'erne. I 1993 anvendtes der 15 pct. mindre på vejene end i 1984. I 1993 udgjorde vejudgifterne 7,7 mia. kr., svarende til 40 pct. af den offentlige sektors faste bruttoinvesteringer og 6 pct. af landets samlede faste bruttoinvesteringer.

Tabel 1.2.1.

Vejnet¹ efter kategori, antal spor og bredde

Road network by category, lanes and width

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	km									
1. Vejnettets længde i alt	70 026	70 161	70 205	70 505	70 688	70 787	70 922	71 042	71 040	71 111
2. Hovedlandeveje i alt	4 682	4 603	4 594	4 600	4 579	4 582	4 561	4 561	4 537	4 552
Motorveje	544	596	597	602	603	604	653	653	696	737
Motortrafikveje	182	188	201	225	244	246	255	255	247	254
Øvrige hovedlandeveje	3 956	3 819	3 796	3 773	3 732	3 732	3 653	3 653	3 594	3 561
3. Vejsporlængde for hovedlandeveje i alt	4 682	4 602	4 596	4 600	4 579	4 583	4 560	4 562	4 537	4 553
2-spor	3 723	3 636	3 607	3 632	3 614	3 625	3 542	3 570	3 513	3 506
3-spor	200	191	206	200	204	200	218	199	189	174
4-spor	573	608	608	613	609	613	657	649	695	734
5-spor	49	52	59	61	61	55	56	56	56	55
6-spor	60	61	62	62	61	61	60	60	60	60
Mere end 6 spor	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5
Uoplyst	72	49	49	26	25	24	22	23	19	19
4. Længde af hovedlandeveje efter bredde	4 682	4 602	4 595	4 600	4 579	4 582	4 562	4 561	4 536	4 553
Indtil 5,7 m i bredde	83	72	72	56	48	45	42	42	38	38
5,8- 6,7 m	643	739	530	496	500	492	477	483	479	475
6,8- 7,7 m	1 497	1 414	1 245	1 259	1 231	1 220	1 231	1 216	1 201	1 193
7,8- 8,7 m	1 286	1 143	1 295	1 365	1 397	1 416	1 390	1 394	1 381	1 394
8,8- 9,5 m	128	114	211	206	190	187	179	186	166	166
9,6- 14,0 m	369	377	482	455	453	463	443	440	427	405
Over 14 m	676	743	760	763	760	759	800	800	844	882
5. Vejnetareal for hovedlandeveje (km²)	44,19	44,29	44,13	44,34	46,70	46,79	47,27	47,35	47,75	48,34
6. Cykelstier langs hovedlandeveje	1 151	1 228	996	1 091	1 111	1 121	1 130	1 160	1 157	1 140
7. Amtsveje	6 990	7 049	7 082	7 089	7 085	7 037	7 102	7 091	7 056	7 027
8. Kommuneveje	58 354	58 509	58 529	58 816	59 024	59 168	59 259	59 390	59 447	59 532

Anm. Opgjort primo året. Grundet forskellige opgørelsesmetoder stemmer summerne ikke altid overens med summerne i tabel 1.2.1a.

¹ Ekskl. private veje.

Kilde: Vejdirektoratet.

TRANSLATION - Rows, 1: Road network length, total. 2: Main roads, total. Motorways. Dual carriageways. Other main roads. 3: Length of the lanes for main roads, total. Number of lanes. Andet = Other. 4: Length of the main roads by width. 5: Road network area for main roads. 6: Bicycle paths alongside main roads. 7: County roads. 8: Municipal roads.

Tabel 1.2.2.

Vejnet fordelt efter amt

Road network by county

	Motorveje	Motor- trafikveje	Øvrige hoved- landeveje	Amtsveje	Kommune- veje langs hoved- landeveje ¹	Cykelstier længde i alt	Vejnettets længde i alt
	1	2	3	4	5	6	7
km							
1. I alt pr. 1. jan. 1985	539	183	3 904	6 991	58 554	1 227	70 170
Københavns Kommune	5	-	1	-	364	3	371
Frederiksberg Kommune	-	-	-	-	77	-	77
Københavns Amt	102	-	8	186	1 769	12	2 066
Frederiksborg Amt	25	15	101	383	1 954	49	2 478
Roskilde Amt	73	-	61	210	1 450	44	1 793
Vestsjællands Amt	39	30	236	515	3 969	118	4 789
Storstrøms Amt	41	23	270	562	4 434	162	5 330
Bornholms Amt	-	-	126	148	814	30	1 088
Fyns Amt	53	5	240	845	5 399	48	6 542
Sønderjyllands Amt	70	17	302	844	5 599	72	6 831
Ribe Amt	-	24	349	324	3 929	51	4 626
Vejle Amt	61	8	300	423	4 808	86	5 601
Ringkøbing Amt	-	8	574	436	5 746	108	6 765
Århus Amt	45	-	386	707	6 217	164	7 355
Viborg Amt	-	26	390	611	4 426	130	5 452
Nordjyllands Amt	26	27	558	797	7 600	150	9 007
2. I alt pr. 1. jan. 1993	696	247	3 594	7 056	59 448	1 140	71 040
Københavns Kommune	5	2	2	-	364	3	373
Frederiksberg Kommune	-	-	-	-	81	-	81
Københavns Amt	105	-	9	193	1 736	16	2 043
Frederiksborg Amt	25	15	101	387	2 008	62	2 537
Roskilde Amt	72	-	61	210	1 488	53	1 832
Vestsjællands Amt	39	40	220	529	3 994	103	4 822
Storstrøms Amt	92	27	161	648	4 462	111	5 390
Bornholms Amt	-	-	125	148	825	42	1 097
Fyns Amt	78	5	201	873	5 593	34	6 749
Sønderjyllands Amt	70	22	295	838	5 608	76	6 834
Ribe Amt	-	30	337	314	3 988	43	4 670
Vejle Amt	88	34	252	437	4 723	78	5 535
Ringkøbing Amt	-	8	575	433	5 864	92	6 881
Århus Amt	44	23	358	699	6 417	156	7 541
Viborg Amt	-	23	392	528	4 522	56	5 465
Nordjyllands Amt	75	19	506	817	7 775	215	9 191

Anm. Grundet forskellige opgørelsesmetoder stemmer summerne ikke altid overens med summerne i tabel 1.2.1.

¹ Cykelstier er opgjort pr. 31. december hhv. 1985 og 1993.

Kilde: Vejdirektoratet.

TRANSLATION - Columns, 1: Motorways. 2: Dual carriageways. 3: Other main roads. 4: County roads. 5: Municipal roads. 6: Bicycle paths alongside main roads. 7: Road network length, total. - Rows, 1: Total kilometres on 1 January 1985. 2: Total kilometres on 1 January 1993. kommune = municipality. amt = county.

Tabel 1.2.3.

Broer¹ og andre bygværker pr. 31. dec. 1993. Fordelt efter opførelsesår

Bridges and other constructions, by year of construction on 31 Dec. 1993

	Frem til år 1900	1900- 1909	1910- 1919	1920- 1929	1930- 1939	1940- 1949	1950- 1959	1960- 1969	1970- 1979	1980- 1989	1990- 1993	I alt
	antal											
1. Almindelige broer												
inkl. tunneler	39	9	4	22	96	77	181	515	627	295	139	2 004
Motorveje	-	-	-	-	4	24	70	235	383	118	108	942
Øvrige hovedlandeveje	39	9	4	22	92	53	111	280	244	177	31	1 062
2. Store eller specielle bygværker²	-	-	-	-	6	2	-	9	20	10	2	49
	1 000 m ²											
3. Almindelige broer												
inkl. tunneler	4,4	0,2	0,9	2,3	21,5	16,0	61,9	224,5	368,9	94,3	56,4	851,3
Motorveje	-	-	-	-	2,0	7,3	35,4	158,8	296,3	61,1	51,6	612,5
Øvrige hovedlandeveje	4,4	0,2	0,9	2,3	19,5	8,7	26,5	65,7	72,6	33,2	4,8	238,8
4. Store eller specielle bygværker²	-	-	-	-	55,3	10,3	-	81,7	157,7	154,4	11,3	470,7

¹ Under Vejdirektoratets eftersynsansvar.² Dalbroer, pæledæk, trafik tunneler, bevægelige broer, store broer, højbroer over farvande. Ekskl. færgehavne.

Kilde: Vejdirektoratet.

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

Tabel 1.2.4.

Vedligeholdelse og investeringer i vejanlæg

Road maintenance and investments

	Nyanlæg				Vedligeholdelse				Andet	I alt
	Motor- veje	Hoved- lande- veje	Amts- veje	Kom- mune- veje	Motor- veje	Hoved- lande- veje	Amts- veje	Kom- mune- veje		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	mio. kr.									
1. Udgifter i løbende priser	4 431	2 187	2 392	8 452	2 356	5 338	6 227	21 869	16 574	69 826
1984	567	246	330	773	167	548	554	2 207	1 330	6 723
1985	483	350	343	921	197	598	627	2 522	1 528	7 570
1986	309	399	231	1 033	210	583	567	2 263	1 384	6 979
1987	283	293	208	1 023	195	496	552	2 197	1 514	6 761
1988	308	246	233	1 079	216	507	548	2 044	1 510	6 690
1989	383	179	234	984	232	495	595	2 106	1 597	6 804
1990	384	104	204	727	240	499	639	2 031	1 607	6 435
1991	575	94	198	491	279	546	702	2 098	1 977	6 959
1992	610	133	196	549	277	515	683	2 120	2 093	7 175
1993	530	144	215	874	343	550	760	2 281	2 034	7 730
2. Udgifter i 1980-priser	2 621	1 360	1 451	5 101	1 378	3 195	3 681	13 089	9 743	41 618
1984	396	172	231	540	117	383	388	1 543	930	4 699
1985	321	233	228	613	131	398	417	1 678	1 016	5 037
1986	210	271	157	702	143	397	385	1 538	941	4 744
1987	177	184	130	641	122	311	346	1 377	949	4 238
1988	183	146	138	641	128	301	326	1 215	898	3 977
1989	217	101	133	558	132	281	337	1 194	906	3 859
1990	210	57	112	399	132	274	350	1 114	881	3 528
1991	304	50	104	259	147	288	371	1 108	1 044	3 676
1992	327	71	105	294	149	276	366	1 137	1 123	3 849
1993	275	75	111	453	178	286	394	1 183	1 055	4 010
3. 1984-93 i 1980-priser	2 621	1 360	1 451	5 101	1 355	3 195	3 681	13 089	9 741	41 618
Københavns amt ¹	127	7	120	791	411	9	405	2 907	1 917	6696
Frederiksborg amt	11	59	77	356	60	123	237	814	550	2287
Roskilde amt	13	25	55	196	152	83	153	391	417	1485
Vestsjællands amt	205	135	121	288	60	206	217	646	452	2327
Storstrøms amt	696	49	60	215	116	238	329	496	634	2834
Bornholms amt	0	32	34	36	0	74	49	132	124	482
Fyns amt	136	105	161	485	139	199	400	988	665	3279
Sønderjyllands amt	75	75	113	257	89	243	430	663	569	2513
Ribe amt	26	86	94	259	0	247	108	689	247	1756
Vejle amt	371	177	136	455	100	235	196	973	493	3137
Ringkøbing amt	0	69	44	330	0	356	156	809	341	2106
Århus amt	618	224	194	697	57	334	364	1432	297	1789
Viborg amt	3	72	58	203	0	293	204	658	953	4873
Nordjyllands amt	335	239	175	506	135	446	369	1424	720	4351
Øvrige statslige udgifter	6	4	8	27	59	109	62	66	1361	1702

¹ Inkl. Københavns og Frederiksberg kommuner.

Kilde: Vejdirektoratet.

TRANSLATION - Columns, 1-4: New construction. 5-8: Road maintenance. 1 and 5: Motorways. 2 and 6: Main roads. 3 and 7: County roads.

4 and 8: Municipal roads. 9: Other. 10: Total. - Rows, 1: Expenditure at current prices. 2: Expenditure at 1980 prices. 3: 84-93 at 1980 prices. By county. Øvrige statslige udgifter = Other central government expenditure. mio. køretøjkm = motor vehicle kilometres (million).

Tabel 1.2.5.

Vedligeholdelse og investeringer i faste priser pr. indbygger

Road maintenance and investments at constant prices per capita

	Nyanlæg				Vedligeholdelse				Andet	I alt
	Motor- veje	Hoved- lande- veje	Amts- veje	Kom- mune- veje	Motor- veje	Hoved- lande- veje	Amts- veje	Kom- mune- veje		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	kr. pr. indbygger									
1984-93 i 1980 priser	510	264	282	992	264	621	716	2 546	1 913	8 110
København Amt ¹	109	6	103	680	334	8	348	2 500	1 696	5 786
Frederiksborg Amt	32	173	226	1 045	176	361	696	2 389	1 732	6 826
Roskilde Amt	60	116	255	909	705	385	709	1 813	1 934	6 886
Vestsjælland Amt	725	477	428	1 018	212	728	767	2 283	1 598	8 225
Storstrøm Amt	2 706	191	233	836	451	925	1 279	1 928	2 465	11 019
Bornholm Amt	-	692	736	779	-	1 601	1 060	2 856	2 683	10 428
Fyn Amt	296	229	351	1 056	303	433	871	2 152	1 448	7 141
Sønderjylland Amt	300	300	451	1 026	355	971	1 717	2 648	2 273	10 037
Ribe Amt	119	394	431	1 187	-	1 132	495	3 158	1 132	8 049
Vejle Amt	1 123	536	412	1 378	303	711	593	2 946	1 493	9 497
Ringkøbing Amt	-	259	165	1 237	-	1 334	585	3 032	1 278	7 894
Århus Amt	1 038	376	326	1 171	96	561	611	2 405	1 600	8 183
Viborg Amt	13	313	252	882	-	1 272	886	2 857	1 290	7 769
Nordjylland Amt	692	493	361	1 045	279	921	762	2 940	1 487	8 983

Anm. Omfatter ikke øvrige statslige udgifter, som ikke kan fordeles på amter.

¹ Inkl. Københavns og Frederiksberg kommuner.

Kilde: Vejdirektoratet

TRANSLATION - Columns, 1-4: New construction. 5-8: Road maintenance. 1 and 5: Motorways. 2 and 6: Main roads. 3 and 7: County roads. 4 and 8: Municipal roads. 9: Other. 10: Total. - Rows, 1984-93 at 1980 prices. By county. Øvrige statslige udgifter = Other central government expenditure. kr. pr. indbygger = DKK per capita.

Tabel 1.2.6.

Bygeomkostningsindeks for hovedlandeveysarbejder og motorvejsarbejder

Construction cost indexes for main road work and motorway work

Årsgennemsnit	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1968 = 100									
Hovedlandeveysarbejder ekskl. motorveje	493	515	508	547	578	607	635	656	648	668
Motorvejsarbejder	509	528	522	562	594	623	647	670	661	679

TRANSLATION - Rows, Main road work, excluding motorways. Motorway work. Årsgennemsnit = Annual average.

1.3. Transportmidler

1.3.1. Kilder

Centralregistret for Motorkøretøjer

Bestanden af køretøjer er hovedsagelig opgjort på grundlag af registreringerne i Centralregistret for Motorkøretøjer, der omfatter samtlige danske motorkøretøjer, som kan køre hurtigere end 30 km/t samt traktorer, der har tilladelse til kørsel på offentlig vej, og påhængskøretøjer.

1.3.2. Begreber og definitioner

Motorkøretøjer

Til motorkøretøjer regnes biler med mindst 4 hjul samt 3-hjulede biler, der vejer over 400 kg. Bilerne opdeles i:

Biler

- Personbiler, som overvejende er indrettet til persontransport af højst 9 personer inkl. føreren.
- Busser, der er indrettet til persontransport af mindst 10 personer inkl. føreren.
- Varebiler, der hovedsagelig er indrettet til godstransport og som har en maksimal tilladelig totalvægt på 3.000 kg. Hertil medregnes rustvogne.
- Lastbiler, som hovedsagelig er indrettet til godstransport, og som har en totalvægt på over 3.000 kg. Til vognmandskørsel med lastbiler over 6.000 kg totalvægt kræves særlig tilladelse. Derfor skelnes der i statistikken mellem små lastbiler på højst 6.000 kg totalvægt og store lastbiler på mindst 6.000 kg totalvægt.
- Sættevognstrækkere, disse biler er specielt indrettet til kørsel med sættevogn.

Traktorer

Traktorer afgrænses som motordrevne køretøjer, der fortrinsvis er indrettet til at trække andre køretøjer eller arbejdsredskaber, og som til forskel fra biler er konstrueret til at køre højst 30 km/t. Traktorerne består af:

- Registrerede traktorer, der er godkendt til transport på offentlig vej.
- Godkendte traktorer, som er landbrugs- og skovbrugstraktorer, der har tilladelse til kørsel på offentlig vej med redskaber og produkter mellem nøjere fastsatte positioner.
- Andre landbrugstraktorer, der kun i meget begrænset omfang må køre på offentlig vej.

Påhængskøretøjer

Påhængskøretøjer er køretøjer, der er beregnet til at blive trukket af et registreringspligtigt motorkøretøj. De opdeles i:

- Campingvogne.
- Sættevogne, der er en vogn uden foraksel, konstrueret således, at forreste del af køretøjet og en betydelig del af vægten hviler på den trækkende enhed, sættevognstrækkeren.
- Påhængsvogne, der er konstrueret til at blive trukket af et motorkøretøj.

Brandbiler

Brandbiler optælles separat, og medregnes derfor ikke i de ovenfor anførte grupper.

Motorcykler

Motorcykler er 2-hjulede motordrevne køretøjer med en motor, hvis slagvolumen overstiger 50 cm³. Hertil medregnes også 3-hjulede køretøjer under 400 kg, fx ellerter.

Knallerter

Knallerter er 2- eller 3-hjulede køretøjer med en motor, hvis slagvolumen ikke overstiger 50 cm³

Vægt og lasteevne

Køretøjerne klassificeres typisk efter egenvægt, totalvægt og lasteevne:

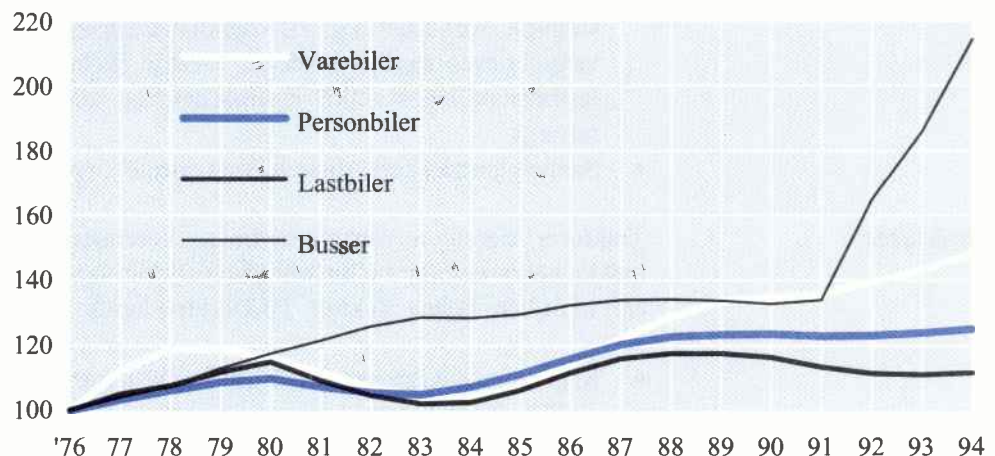
- Egenvægten er køretøjets vægt i tom tilstand, inkl. sædvanligt udstyr, men ekskl. vægten af brændstof og fører.
- Lasteevnen defineres som den tungeste last inkl. brændstof og fører, som køretøjet er godkendt til at medføre.
- Totalvægten er den normale betegnelse for den største tilladte totalvægt, der er summen af egenvægten og lasteevnen.

1.3.3. Udviklingen i køretøjsbestanden siden 1976**300.000 flere personbiler på 20 år**

Siden 1976 er bestanden af personbiler steget med 25 pct., nemlig fra 1,3 mio. i 1976 til 1,6 mio. i 1994. Udviklingen har dog været aftagende i 90'erne. Fremgangen har især været stor på Sjælland uden for Hovedstadsområdet og i Syd- og Midtjylland, mens der i Hovedstadsområdet har været en vækst under gennemsnittet.

Figur 1.3.1.**Udviklingen i bilbestanden. Primo januar**

Indeks 1976 = 100



Samtidig med stigningen i personbilerne til privatkørsel på 25 pct. fra 1976 til 1994, er der sket en reduktion i antallet af køretøjer til hyrevognskørsel på 26 pct.

Flere ældre og ...

Personbilbestanden er gennemsnitligt blevet ældre siden 1976. 39 pct. af personbilerne var under 5 år i 1976, mod 37 pct. i 1986 og 25 pct. i 1994. Til gengæld var 23 pct. over 10 år i 1976 mod 26 pct. i 1986 og 36 pct. i 1994.

... større personbiler

Personbilerne er gennemsnitligt blevet større i de sidste 20 år. Siden 1976 er der blevet 17 pct. færre små personbiler med en egenvægt på højest 800 kg, mellemklassebilerne på 801-1.300 kg er steget med 58 pct., og biler over 1.300 kg egenvægt er mere end fordoblet.

5 pct. kører på diesel

Hovedparten af personbilerne kører på benzin. Kun 5 pct. er dieseldrevne og knap 0,1 pct. anvender gas mv. Siden 1976 er der sket en 7-dobling af antallet af dieseldrevne personbiler, mens de gasdrevne navnlig siden 1986 er faldet betydeligt.

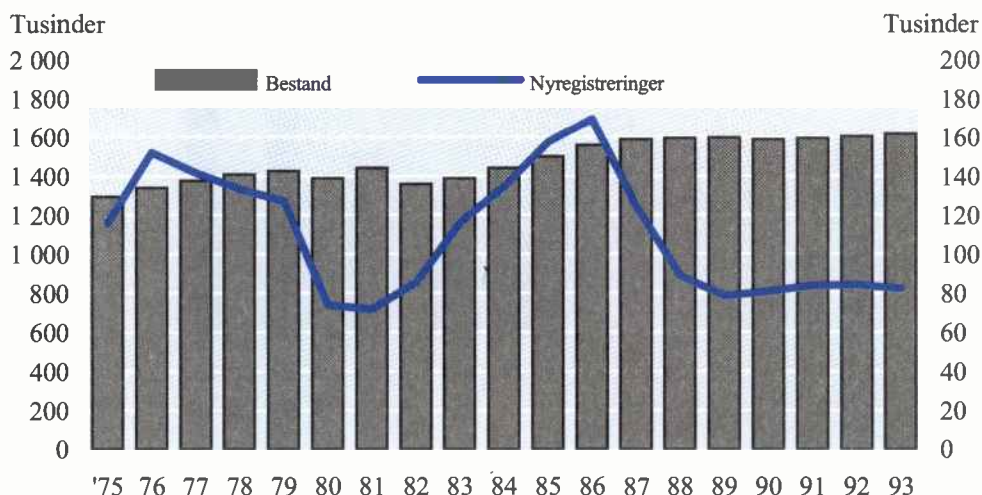
Knap hver 2. familie råder over personbil

44 pct. af familierne havde bil i 1994. Heraf havde hver 8. familie rådighed over mere end 1 bil. Bilrådigheden var lavest i København, hvor kun hver 5. familie havde bil, og højest i Viborg og Sønderjyllands Amter, hvor 2 ud af 3 familier havde bil.

Bilrådigheden øges med stigende disponibel indkomst. Godt 80 pct. af højindkomstfamilierne rådede over bil mod kun 15 pct. af lavindkomstfamilierne. Bilrådigheden var størst for selvstændige og funktionærer, for personer på 35-64 år og for familier i ejerbolig. Familietyper med høj bilrådighed havde typisk også gennemsnitligt yngre biler end de øvrige familier.

Figur 1.3.2.

Nyregistrerede personbiler og personbilbestanden. 1975-1993



Antallet af nyregistrerede personbiler følger den generelle konjunkturudvikling. Tilgangen øgedes kraftigt i forbindelse med den midlertidige momsnedsettelse i 1975, men reduceredes igen efter den finanspolitiske stramning i 1976. Det økonomiske opsving i begyndelsen af 80'erne bragte også en stigning i antallet af nyregistrerede personbiler med sig. Med "kartoffelkuren" vendte udviklingen i 1987. I begyndelsen af 90'erne lå antal nyregistrerede personbiler forholdsvis lavt, nemlig på godt 80.000 biler om året, svarende til 5 pct. af bestanden.

Fordobling af busserne

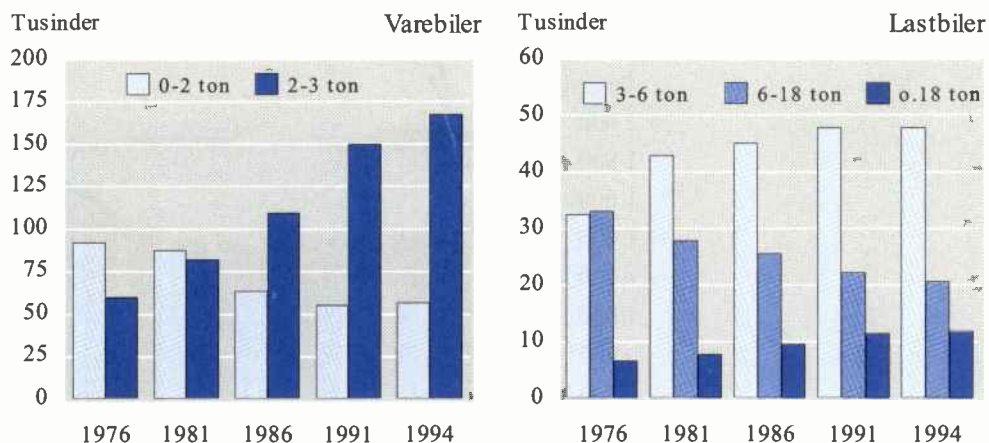
Inden for de sidste 20 år er antallet af busser mere end fordoblet. Der er især sket en forøgelse af de store busser med mindst 50 passagersæder og en stigning i antallet af de små busser med under 20 sæder. Sædekapaleteten for de store busser med mindst 50 pladser er fordoblet, navnlig som følge af udvidelsen af den kollektive bustrafik omkring 1980 efter etableringen af HT i hovedstadsområdet og de amtslige trafikselskaber i de fleste øvrige amter. For de små busser skyldes forøgelsen afgifts-omlægningen i 1991, der sænkede afgiften på små busser. Samtidig blev der foretaget en omklassificering af en del store personbiler i 1991. De små busser udgør i 1994 knap halvdelen af busparken.

Fordoblet lastekapacitet til godstransport

For køretøjer til godstransport er der siden 1976 sket en udvikling mod flere og større enheder, således at den samlede lastekapacitet i 1994 er dobbelt så stor som i 1976. Halvdelen af stigningen skyldes, at der i 1994 er flere og større sættevogne end i 1976. Resten af udvidelsen kan henføres til tilgang af store varebiler og små påhængsvogne, der dog kun delvist anvendes til erhvervsmæssig godstransport.

3-dobling af store varebiler

Primo 1994 var der 224.000 varebiler. Det er 73.000 eller 48 pct. mere end i 1976. Mens antallet af store varebiler over 2.000 kg totalvægt er næsten 3-doblet i de sidste 20 år og nu udgør 75 pct. af bestanden, er de små varebiler reduceret med knap 40 pct. Dette har forøget varebilernes samlede lastekapacitet med 81 pct. fra 109.000 ton i 1976 til 196.000 ton i 1994. Ved en særundersøgelse af varebilernes kørsel i 1992 fandtes, at kun 40 pct. af bilerne anvendes til godstransport. Resten benyttes til persontransport og servicekørsel.

Figur 1.3.3.**Vare- og lastbiler efter totalvægt. 1976-1994****60 pct. af varebilerne kører på diesel**

Antallet af dieseldrevne varebiler er steget meget siden 1976. 60 pct. af varebilerne er dieseldrevne i 1994 mod kun 6 pct. i 1976.

Bestanden af varebiler er gennemsnitligt ældre i 1994 end i 1976. Primo 1994 var 35 pct. under 5 år og 20 pct. 10 år eller mere, mens der i 1976 var 71 pct. under 5 år og kun 5 pct. på mindst 10 år.

Flere små lastbiler under 3.500 kg

Bestanden af små lastbiler under 6.000 kg totalvægt var primo 1994 på 48.000 biler. Bestanden er steget med 47 pct. i løbet af de sidste 20 år. Forøgelsen er navnlig sket for de helt små lastbiler under 4.000 kg, der er øget med 60 pct., og for lastbiler fra 5.000 til 6.000 kg totalvægt, som er steget med 67 pct. Lastekapaciteten er i samme periode vokset med 31 pct. til 74.000 ton i 1994.

Der er blevet mere end dobbelt så mange dieseldrevne små lastbiler i løbet af de sidste 20 år. I 1994 var 92 pct. dieseldrevne mod kun 59 pct. i 1976.

25 pct. af lastbilerne var mindst 10 år og 44 pct. var 5-9 år gamle i 1994.

Fremgang for lastbiler over 18.000 kg

Antallet af store lastbiler over 6.000 kg totalvægt er faldet 18 pct. siden 1976 og er nu på godt 32.000 biler primo 1994. Der er især blevet færre lastbiler mellem 6.001 og 12.000 kg, mens biler mellem 12.001 og 18.000 kg er steget med 13 pct. og lastbiler over 18.000 kg er øget med hele 81 pct. i de sidste 20 år. 79 pct. af lastbilerne er over 12.000 kg i 1994 og 37 pct. over 18.000 kg i 1994 mod hhv. 47 og 17 pct. i 1976. Derfor er den samlede lastekapacitet for store lastbiler steget svagt, nemlig med 5 pct. i perioden til 275.000 ton i 1994.

24 pct. af lastbilbestanden er mindst 10 år, og 31 pct. er under 5 år i 1994.

Halvdelen af de store lastbiler er indregistreret til vognmandskørsel, resten til firmakørsel, dvs. kørsel for egen regning.

3-dobling af antal sættevogne og 5-dobling af lastekapaciteten	Fra 1976 til 1994 er antal sættevognstrækkere steget med 136 pct. til knap 8.000. Heraf anvendes 88 pct. til vognmandskørsel. Sættevognene er i samme periode 3-doblet i antal, så sættevognenes samlede lastekapacitet i 1994 er 444.000 ton svarende til 5 gange mere end i 1976. Sammenlignet med lastbilerne er sættevognstogene forholdsvis nye. 57 pct. af trækkerne og 45 pct. af sættevognene var i 1994 under 5 år gamle og kun hhv. 8 og 28 pct. var mindst 10 år.
7-dobling af de små påhængsvogne ...	Små påhængsvogne på højest 5.000 kg totalvægt, som typisk anvendes af personbiler og varebiler, er 7-doblet inden for de sidste 20 år. Sammenlignet med den geografiske fordeling af personbiler og varebiler er der forholdsvis mange små påhængsvogne i Jylland, nemlig 63 pct. mod kun 49 pct. af person- og varebilerne.
... især i Jylland	
Beskeden vækst i de store påhængsvogne	De store påhængsvogne over 5.000 kg totalvægt er steget med 22 pct. fra 1976 til 1994, hvor der var 12.000 vogne. Der er blevet flere store vogne. 54 pct. var primo 1994 over 16.000 kg mod kun 9 pct. i 1976. Den samlede lastekapacitet er derfor øget med 50 pct. siden 1976 og er primo 1994 på godt 143.000 ton. Sammenlignet med sættevognene er de store påhængsvogne gennemsnitligt ældre. 24 pct. er under 5 år og 46 pct. mindst 10 år i 1994.
Dobbelt så mange campingvogne	Der er 95.000 campingvogne primo 1994. Det er godt dobbelt så mange som i 1976. Samtidig er vognene gennemsnitligt blevet større. I 1976 var så godt som alle campingvogne under 1000 kg, mens der i 1994 var 25 pct. over 1000 kg totalvægt. Der er blevet flere ældre vogne. 55 pct. af vognene var i 1994 mindst 10 år gamle mod kun 15 pct. i 1976.
Forholdsvis mange i Jylland	Målt pr. indbygger er der forholdsvis mange campingvogne i Jylland nemlig 24 pr. 1.000 personer i Jylland mod 13 pct. i resten af landet.
Færre landbrugstraktorer	Antal traktorer er faldet gennem de sidste 15 år, specielt på grund af nedgang i antallet af landbrugstraktorer, der er faldet med 35.000 inden for de sidste 15 år.
Flere motorcykler, især af de større	Antal motorcykler er steget 31 pct. siden 1976. Mens de små motorcykler med en egenvægt op til 150 kg er faldet med 41 pct. er motorcykler på 151-200 kg steget 52 pct. og motorcykler over 200 kg er 6-doblet. 60 pct. af motorcyklerne er i 1994 mindst 10 år gamle mod 47 pct. i 1976.
Markant fald i antal knallerter	Knallerter er faldet markant i antal. Fra 1976, hvor der var 459.000 knallerter, og frem til 1981 reduceredes bestanden med godt 300.000. Siden er den faldet jævnt til 113.000 i 1994.

Tabel 1.3.1.

Personbiler pr. 1. januar

Private cars on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Personbiler i alt	1 294 900	1 389 547	1 500 946	1 590 345	1 593 936	1 604 638	1 618 330
2. Anvendelse							
Privatkørsel	1 281 539	1 375 998	1 486 155	1 575 019	1 578 996	1 590 073	1 603 807
Hyrevogn	7 528	7 344	6 550	6 083	5 895	5 711	5 605
Udlejning	2 834	3 118	5 128	5 530	5 387	5 279	5 392
Skolekørsel	1 947	1 827	1 733	2 385	2 367	2 391	2 369
Sygetransport	1 052	1 260	1 380	1 328	1 291	1 184	1 157
3. Drivmiddel							
Benzin	1 279 389	1 353 848	1 434 172	1 509 927	1 515 579	1 527 188	1 541 342
Diesel	10 324	20 747	53 072	77 442	76 275	75 971	75 874
Gas mv.	5 187	14 952	13 702	2 976	2 082	1 479	1 114
4. Egenvægt							
Indtil 600 kg	82 692	67 427	43 428	22 699	19 833	17 650	15 754
601- 700 kg	137 774	172 396	171 836	151 436	144 439	137 997	131 281
701- 800 kg	367 918	379 139	393 684	369 557	360 154	352 361	342 254
801- 900 kg	218 539	244 925	291 777	370 175	372 256	367 789	362 815
901-1 000 kg	215 781	221 619	272 281	314 449	323 234	334 327	344 473
1 001-1 100 kg	143 493	156 173	166 592	185 963	193 709	207 440	220 595
1 101-1 300 kg	107 406	124 483	131 377	134 750	137 854	141 945	152 741
1 301-1 500 kg	15 714	17 421	21 709	29 112	30 618	32 090	34 064
1 501-2 000 kg	5 164	5 423	7 369	10 633	10 370	11 389	12 517
Over 2 000 kg	419	541	893	1 571	1 469	1 650	1 836
5. Alder							
Under 1 år	114 741	73 031	156 555	80 431	83 622	83 808	81 789
1 år	77 755	124 800	131 927	76 982	79 113	82 261	82 997
2 år	119 432	129 675	112 939	85 718	75 818	78 170	81 482
3 år	90 247	136 321	82 471	119 040	84 830	74 836	77 680
4 år	100 960	145 200	69 044	162 504	118 938	84 743	75 264
5-9 år	492 804	457 951	553 151	532 672	623 226	659 108	633 707
10-14 år	240 217	258 137	280 023	372 877	340 335	327 588	341 997
15 år eller mere	58 744	64 432	114 836	160 121	188 054	214 124	243 414
6. Brugers adresse¹							
Storkøbenhavn	276 067	274 177	283 344	287 824	284 978	283 980	283 286
Sjælland i øvrigt	237 029	265 785	295 722	320 814	322 458	325 622	329 725
Lolland-Falster	33 677	34 837	36 290	37 122	37 166	37 348	37 528
Bornholm	11 910	13 156	13 876	13 922	13 958	13 865	13 926
Fyn med omliggende øer	122 408	130 999	140 828	148 672	149 618	150 705	152 342
Syddjylland	154 926	170 765	186 027	199 284	200 506	202 525	204 715
Midtjylland	310 800	337 267	368 917	396 624	399 203	403 477	408 257
Nordjylland	148 083	162 561	175 942	183 843	184 048	185 028	186 424
Uoplyst	-	-	-	2 240	2 001	2 088	2 127

¹ Storkøbenhavn = politikredsene 1-8.
Sjælland i øvrigt = politikredsene 9-19.
Lolland-Falster = politikredsene 20-21.
Bornholm = politikredsen 22.
Fyn med omliggende øer = politikredsene 23-27.
Syddjylland = politikredsene 28-36.
Midtjylland = politikredsene 37-48.
Nordjylland = politikredsene 49-54.

TRANSLATION - Rows, 1: Private cars, total. 2: By mode of travel.
Personal use. Taxis. Hire cars. Learner's cars. Ambulance transportation. 3:
Type of fuel. Petrol. Diesel. Gas, etc. 4: Unladen weight. 5: Age. 6: Address
of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.2.

Familiernes bilbesiddelse efter socioøkonomiske forhold. 1. januar 1994

Families with use of cars, by socio-economic group

	Antal familier					Biler i alt		Bilernes gnsn. alder
	Uden bil	med 1 bil	med flere biler	med bil	I alt	I alt		
	1	2	3	4	5	6	7	
	1 000					pct.	1 000	
1. Hele landet	1 668,7	1 141,2	161,7	1 302,9	2 971,6	100,0	1 618,3	9,6
	pct.							
2. Hele landet, pct.	56,2	38,4	5,4	43,8	100,0	100,0	100,0	•
3. Bopæl								
Københavns Kommune ¹	79,1	19,5	1,4	20,9	100,0	12,5	5,2	10,0
Københavns Amt	58,4	36,6	5,0	41,6	100,0	11,2	10,5	9,0
Frederiksborg Amt	51,5	41,4	7,0	48,5	100,0	6,2	6,9	9,1
Roskilde Amt	50,7	42,4	6,9	49,3	100,0	3,9	4,5	9,1
Vestsjællands Amt	48,5	44,9	6,6	51,5	100,0	5,1	6,1	10,0
Storstrøms Amt	49,1	44,8	6,0	50,9	100,0	4,7	5,4	9,9
Bornholms Amt	50,1	45,1	4,9	49,9	100,0	0,8	0,9	12,0
Fyns Amt	50,4	43,4	6,2	49,6	100,0	8,5	9,6	10,5
Sønderjyllands Amt	43,5	48,9	7,5	56,5	100,0	4,4	5,6	9,6
Ribe Amt	46,8	46,6	6,5	53,2	100,0	3,8	4,6	9,8
Vejle Amt	47,7	45,3	7,0	52,3	100,0	5,9	7,1	9,9
Ringkøbing Amt	43,8	49,4	6,8	56,2	100,0	4,6	5,9	9,7
Århus Amt	54,5	39,6	5,9	45,5	100,0	11,2	11,7	10,2
Viborg Amt	42,9	49,5	7,6	57,1	100,0	4,0	5,2	10,3
Nordjyllands Amt	49,0	44,6	6,4	51,0	100,0	8,6	10,0	9,9
4. Disponibel indkomst								
Under 100 000 kr.	84,9	14,3	0,8	15,1	100,0	42,4	14,0	11,8
100 000-149 999 kr.	55,3	41,7	3,0	44,7	100,0	22,6	21,9	10,6
150 000-199 999 kr.	29,2	62,3	8,5	70,8	100,0	13,9	22,3	9,9
200 000-299 999 kr.	17,1	69,0	13,9	82,9	100,0	18,0	35,1	8,9
300 000 kr. og derover	16,8	59,7	23,4	83,2	100,0	3,1	6,0	7,9
5. Beskæftigelse								
Selvstændige	29,4	57,8	12,9	70,6	100,0	6,8	11,7	9,7
Funktionærer	39,9	51,3	8,8	60,1	100,0	30,1	42,2	9,0
Arbejdere	48,8	45,1	6,1	51,2	100,0	25,3	29,8	10,4
Ude af erhverv	76,3	22,6	1,1	23,7	100,0	33,1	14,9	10,8
6. Familietype								
Voksne hos forældre	83,0	16,4	0,6	17,0	100,0	8,3	3,1	11,3
Enlige uden børn	79,8	19,2	1,0	20,2	100,0	44,2	18,9	10,8
Enlige med børn	70,6	27,7	1,7	29,4	100,0	4,0	2,6	11,0
Par med og uden børn	24,8	63,8	11,4	75,2	100,0	43,0	69,3	9,4
7. Boligform								
Ejer	34,6	55,7	9,7	65,4	100,0	47,2	71,7	9,6
Lejer	73,2	24,9	1,8	26,8	100,0	48,1	28,2	10,4
8. Alder								
18-24 år	87,5	11,8	0,7	12,5	100,0	14,4	4,2	11,5
25-34 år	60,4	35,8	3,9	39,6	100,0	20,1	18,1	10,1
35-64 år	38,9	51,5	9,6	61,1	100,0	42,9	61,7	9,4
Over 65 år	64,2	33,9	1,9	35,8	100,0	21,9	16,2	10,6

Anm. Procentfordelingen omfatter kun biler hvor brugeren identificeres med cpr. nr.

¹ Inkl. Frederiksberg Kommune.

TRANSLATION - Columns, 1-5: Number of families. 1: No car. 2: One car. 3: Several cars. 4: Use of car. 5: Total. 6: Cars, total. 7: Average age of cars. - Rows, 1: Denmark, total. 2: Total as a percentage. 3: Municipality

and county of domicile. 4: Disposable income. 5: Socio-economic group. Self-employed. Salaried employees. Manual workers. Other persons not economically active. Pensioners. 6: Family type. Adults living with parents. Single persons without children. Single persons with children. Couples without children. Couples with children. 7: Form of tenure. Owner. Tenant. 8: Age groups.

Tabel 1.3.3.

Busser pr. 1. januar

Buses on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992 ¹	1993	1994
1. Busser i alt	6 061	7 351	8 010	8 109	9 989	11 261	12 978
2. Anvendelse							
Rutekørsel	2 850	4 159	4 929	4 768	4 576	4 534	4 517
Turistkørsel	3 211	3 192	3 081	3 341	5 413	6 727	8 461
3. Drivmiddel							
Benzin	380	205	60	62	504	791	1 389
Diesel	5 562	7 074	7 933	8 043	9 470	10 455	11 575
Gas mv.	119	72	17	4	15	15	14
4. Totalvægt							
Indtil 3 000 kg	1 062	736	211	268	1 523	2 547	4 042
3 001- 5 000 kg	363	659	938	1 228	1 821	1 970	2 137
5 001- 8 000 kg	207	483	520	502	527	538	538
8 001-10 000 kg	403	224	205	154	158	145	145
10 001-12 000 kg	837	540	280	102	100	86	85
12 001-14 000 kg	1 148	1 226	808	367	369	371	352
14 001-16 000 kg	2 040	3 164	3 186	2 368	2 238	2 141	2 036
Over 16 000 kg	1	319	1 862	3 120	3 253	3 463	3 643
5. Alder							
Under 1 år	509	681	564	520	809	1 565	2 124
1 år	434	726	544	493	762	864	1 556
2 år	516	791	512	508	667	753	864
3 år	511	733	643	580	620	678	750
4 år	425	597	697	631	733	612	673
5-9 år	2 103	1 935	3 281	2 712	3 123	3 205	3 242
10-14 år	1 163	1 413	1 263	2 250	2 679	2 795	2 705
15 år eller mere	400	475	506	415	596	789	1 064
6. Brugers adresse²							
Storkøbenhavn	1 337	1 479	1 500	1 312	1 630	1 836	2 187
Sjælland i øvrigt	945	1 342	1 500	1 647	2 124	2 341	2 662
Lolland-Falster	191	232	227	227	267	304	325
Bornholm	73	82	74	81	98	105	113
Fyn med omliggende øer	468	589	711	741	869	956	1 093
Syddjylland	659	808	1 002	840	1 045	1 191	1 423
Midtjylland	1 590	1 909	2 128	2 208	2 677	3 075	3 481
Nordjylland	798	910	868	1 053	1 275	1 449	1 689
Uoplyst	-	-	-	-	4	4	5
7. Antal pladser (ekskl. fører)							
9-19	1 453	1 503	1 291	1 630	3 478	4 634	6 289
20-31	294	451	497	488	512	538	546
32-49	1 654	1 364	1 057	722	747	753	761
50 eller mere	2 660	4 033	5 165	5 269	5 252	5 336	5 382
8. Kapacitet, 1 000 pladser	292	385	448	430	444	462	480

¹ Ca. 1.500 store personbiler er omklassificeret til busser i 1991.² Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Buses, total. 2: By mode of travel. Scheduled services. Tourist coaches. 3: Type of fuel. Petrol. Diesel. Gas, etc. 4: Gross vehicle weight. 5: Age. 6: Address of user. Uoplyst = Not stated. 7: Number of seats (excluding driver). 8: Capacity, seats in thousand.

Tabel 1.3.4. Varebiler pr. 1. januar
Delivery and sales vans

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Varebiler i alt	151 462	169 221	172 883	205 137	211 000	216 741	224 171
2. Drivmiddel							
Benzin	139 746	143 165	101 102	82 547	82 765	85 310	89 392
Diesel	8 601	17 602	63 249	119 968	126 211	129 966	133 683
Gas mv.	3 123	8 454	8 532	2 622	2 024	1 465	1 096
3. Totalvægt							
Indtil 1 000 kg	9 045	7 515	2 979	886	750	681	604
1 001-1 500 kg	59 176	64 703	48 397	38 909	38 690	37 691	36 835
1 501-2 000 kg	23 802	15 273	12 127	15 447	15 925	17 504	19 170
2 001-2 500 kg	56 284	78 599	99 697	122 674	123 889	125 430	127 797
2 501-3 000 kg	3 155	3 131	9 683	27 221	31 746	35 435	39 765
4. Lasteevne							
Indtil 500 kg	63 545	69 098	42 036	25 343	24 184	23 281	22 653
501- 750 kg	32 888	39 427	48 616	62 168	62 520	62 906	64 306
751-1 000 kg	9 276	14 964	22 591	33 918	37 968	42 282	45 691
1 001-1 500 kg	44 840	45 521	59 547	83 563	86 164	88 078	91 323
1 501-3 000 kg	913	211	93	145	164	194	198
5. Samlet lastekapacitet, ton	108 580	119 202	139 470	177 006	183 287	189 075	196 269
6. Alder							
Under 1 år	21 608 ¹	10 585 ¹	26 219 ¹	16 169	17 086	15 964	16 280
1 år	15 709 ¹	13 028 ¹	21 791 ¹	14 202	15 944	16 904	15 834
2 år	36 621 ¹	10 724 ¹	14 632 ¹	14 304	13 890	15 668	16 730
3 år	21 394 ¹	22 132 ¹	11 719 ¹	25 448	13 938	13 629	15 404
4 år	10 845 ¹	29 979 ¹	9 540 ¹	29 586	24 840	13 611	13 479
5-9 år	37 939 ¹	73 671 ¹	61 056 ¹	73 304	92 178	104 753	104 418
10-14 år	6 807 ¹	8 312 ¹	26 106 ¹	25 983	22 985	23 339	29 716
15 år eller mere	766 ¹	1 009 ¹	2 007 ¹	6 141	10 139	12 873	12 310
7. Brugers adresse²							
Storkøbenhavn	30 460	30 767	31 231	34 930	35 598	36 516	37 456
Sjælland i øvrigt	31 400	36 246	38 600	46 382	47 794	49 247	51 060
Lolland-Falster	4 011	4 602	4 820	5 627	5 801	5 858	5 992
Bornholm	1 438	1 702	1 829	2 165	2 193	2 258	2 317
Fyn med omliggende øer	13 737	15 984	16 090	18 322	18 806	19 125	19 793
Syddjylland	16 173	19 891	18 696	23 136	23 876	24 692	25 666
Midtjylland	37 406	41 543	42 012	51 355	53 187	54 788	56 761
Nordjylland	16 845	18 486	19 605	23 015	23 540	24 012	24 913
Uoplyst	-	-	-	205	205	245	213

¹ Inkl. brandkøretøjer.

² Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Delivery and sales vans, total. 2: Type of fuel. 3: Gross vehicle weight. 4: Load capacity. 5: Total load capacity in tonnes. 6: Age. 7: Address of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.5.

Lastbiler indtil 6 ton totalvægt pr. 1. januar (ekskl. sættevognstrækkere)

Goods road vehicles with a gross vehicle weight of not more than 6 tonnes on 1 January (excluding articulated trailer vehicles)

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Små lastbiler i alt¹	32 424	42 991	45 100	47 855	46 964	46 989	47 813
2. Drivmiddel							
Diesel	19 226 ²	29 808 ²	36 896 ²	43 190	42 675	42 918	43 888
Benzin m.v.	13 206 ²	13 187 ²	8 206 ²	4 665	4 289	4 071	3 925
3. Type							
Veksellad/container	...	...	...	52	76	112	119
Tankvogn	...	...	...	31	27	28	29
Lukket kassevogn	...	...	...	17 637	16 737	16 652	17 288
Kassevogn med presenning	...	...	...	5 182	5 105	5 142	5 115
Åbent lad mv.	...	...	...	24 953	25 019	25 055	25 262
4. Totalvægt							
3 001-3 500 kg	26 847	35 419	38 497	42 396	41 775	41 951	42 847
3 501-4 000 kg				30	29	30	29
4 001-5 000 kg	3 534	3 613	2 674	1 760	1 657	1 549	1 515
5 001-6 000 kg	2 043	3 959	3 929	3 669	3 503	3 459	3 422
5. Lasteevne							
Indtil 1 000 kg	1 012	1 980	2 246	2 818	2 892	3 042	3 201
1 001-1 500 kg	6 425	9 099	13 737	18 348	18 077	18 151	18 981
1 501-2 000 kg	20 171	25 417	23 968	22 951	22 522	22 450	22 450
2 001-3 000 kg	4 179	5 909	4 572	3 118	2 875	2 741	2 590
Over 3 000 kg	637	586	577	620	598	605	591
6. Samlet lastekapacitet, ton	56 820	74 196	74 281	75 395	73 639	73 334	74 187
7. Alder							
Under 1 år	7 344 ³	7 749 ³	11 424 ³	3 018	2 756	2 859	3 446
1 år	7 588 ³	11 486 ³	9 179 ³	3 105	2 991	2 722	2 823
2 år	10 104 ³	10 353 ³	6 443 ³	3 493	3 048	2 939	2 685
3 år	8 265 ³	9 937 ³	5 069 ³	5 193	3 374	2 966	2 874
4 år	11 028 ³	10 439 ³	5 029 ³	6 077	4 973	3 298	2 877
5-9 år	26 839 ³	25 283 ³	36 861 ³	15 865	18 737	20 892	20 921
10-14 år	3 663 ³	7 192 ³	9 907 ³	9 388	8 879	8 530	8 503
15 år eller mere	1 125 ³	902 ³	2 415 ³	1 716	2 206	2 783	3 684
8. Brugers adresse⁴							
Storkøbenhavn	6 396 ²	7 403 ²	7 374 ²	7 319	7 065	7 059	7 290
Sjælland i øvrigt	6 100 ²	8 358 ²	8 979 ²	9 591	9 459	9 356	9 484
Lolland-Falster	783 ²	995 ²	991 ²	1 045	1 030	1 009	1 053
Bornholm	222 ²	306 ²	348 ²	415	428	418	426
Fyn med omliggende øer	2 899 ²	4 270 ²	4 477 ²	4 531	4 437	4 465	4 577
Syddjylland	4 313 ²	5 839 ²	5 119 ²	6 444	6 394	6 484	6 581
Midtjylland	8 030 ²	11 004 ²	11 855 ²	12 859	12 638	12 751	12 851
Nordjylland	3 689 ²	4 820 ²	5 959 ²	5 623	5 488	5 420	5 510
Uoplyst	-	-	-	28	25	27	41

Anm. 1. januar 1994 var 22.003 med koblingsanordning og 355 med fast opkobling.

¹ Ekskl. brandkøretøjer.² Inkl. sættevognstrækkere.³ Inkl. sættevognstrækkere, brandkøretøjer og store lastbiler.⁴ Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Light goods road vehicles, total. Of which with coupler. Of which with fixed coupling. 2: Type of fuel. Diesel. Petrol, etc. 3: Types of body. Tipper/container. Tanker. With closed box. Box with cover. Ordinary open box, etc. 4: Gross vehicle weight. 5: Load capacity. 6: Total load capacity in tonnes. 7: Age. 8: Address of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.6.

Lastbiler over 6 ton totalvægt pr. 1. januar (ekskl. sættevognstrækkere)

Goods road vehicles with a gross vehicle weight of 6 tonnes and over on 1 January (excluding articulated trailer vehicles)

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Store lastbiler i alt¹	39 574	35 595	35 094	33 621	33 125	32 782	32 480
2. Type							
Veksellad/container	...	...	...	2 092	2 849	3 408	3 842
Tankvogn	...	...	...	2 777	2 694	2 565	2 510
Lukket kassevogn	...	...	...	9 010	8 858	8 790	8 640
Kassevogn med presenning	...	...	...	5 197	5 070	5 043	4 925
Åbent lad mv.	...	...	...	14 545	13 654	12 976	12 563
3. Anvendelse							
Vognmandskørsel	...	15 343	16 872	17 059	17 047	16 917	16 667
Firmakørsel	...	18 357	17 142	15 705	15 283	15 115	15 068
Uoplyst anvendelse	...	1 895	1 080	857	795	750	745
4. Aksler							
2 aksler	32 739	27 723	25 448	22 087	21 460	21 028	20 556
3 eller flere aksler	6 835	7 872	9 646	11 534	11 665	11 754	11 924
5. Totalvægt							
6 001-12 000 kg	20 865	12 632	9 840	7 914	7 475	7 141	6 798
12 001-18 000 kg	12 134	15 180	15 758	14 288	14 102	13 894	13 765
18 001-22 000 kg	6 558	4 857	3 220	1 411	1 285	1 143	1 005
22 001-24 000 kg	17	2926	6276	9 522	9 734	9 984	10 118
Over 24 000 kg				486	529	620	794
6. Lasteevne							
Indtil 6 000 kg	17 207	13 268	11 986	10 795	10 421	10 027	9 640
6 001-10 000 kg	16 837	15 400	14 485	12 381	12 083	11 919	11 827
10 001-12 000 kg	4 588	3 732	3 734	3 643	3 632	3 674	3 647
12 001-14 000 kg	919	2 872	4 222	5 509	5 601	5 660	5 701
Over 14 000 kg	23	323	667	1 293	1 388	1 502	1 665
7. Samlet lastekapacitet, ton	261 915	259 466	271 011	274 873	273 489	273 823	274 667
8. Alder							
Under 1 år	... ²	... ²	... ²	2 294	1 909	1 884	1 526
1 år	... ²	... ²	... ²	2 509	2 295	1 906	1 891
2 år	... ²	... ²	... ²	2 935	2 505	2 287	1 903
3 år	... ²	... ²	... ²	3 797	2 907	2 466	2 284
4 år	... ²	... ²	... ²	4 454	3 690	2 840	2 474
5-9 år	... ²	... ²	... ²	10 827	13 187	14 776	15 433
10-14 år	... ²	... ²	... ²	5 715	5 229	4 949	4 951
15 år eller mere	... ²	... ²	... ²	1 090	1 403	1 674	2 018
9. Brugers adresse³							
Storkøbenhavn	7 738 ⁴	6 465 ⁴	5 753 ⁴	4 820	4 688	4 762	4 740
Sjælland i øvrigt	7 857 ⁴	6 997 ⁴	7 320 ⁴	6 257	6 138	6 064	5 950
Lolland-Falster	1 149 ⁴	995 ⁴	961 ⁴	763	757	720	696
Bornholm	383 ⁴	365 ⁴	360 ⁴	288	291	265	257
Fyn med omliggende øer	3 633 ⁴	3 364 ⁴	3 423 ⁴	3 117	3 106	3 019	2 988
Syddjylland	6 064 ⁴	5 988 ⁴	5 064 ⁴	4 924	4 887	4 830	4 820
Midtjylland	10 787 ⁴	10 516 ⁴	11 214 ⁴	9 524	9 440	9 039	8 977
Nordjylland	5 287 ⁴	4 895 ⁴	6 276 ⁴	3 921	3 804	3 757	3 724
Uoplyst	-	-	-	7	14	326	328

Anm. 1. januar 1994 var 15.683 med koblingsanordning, 6.781 med fast opkobling og 2.007 med køleaggregat.

¹ Ekskl. brandkøretøjer.² Jf. tabel 1.3.5.³ Jf. note 1, tabel 1.3.1.⁴ Inkl. sættevognstrækkere.

TRANSLATION - Rows, 1: Large goods road vehicles, total. Of which with copuler. Of which with fixed coupling. 2: Types of body. Tipper/container. Tanker. With closed box. Box with cover. Ordinary open box, etc. 3: Mode of transport. Transport for hire or reward. Transport on own account. Uoplyst anvendelse = Not stated. 4: Number of axles. 5: Gross vehicles weight. 6: Load capacity. 7: Total load capacity in tonnes. 8: Age. 9: Address of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.7. Sættevognstrækkere pr. 1. januar
Articulated trailer vehicles on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Sættevognstrækkere i alt¹	3 340	3 994	5 279	6 628	7 223	7 738	7 872
2. Anvendelse							
Vognmandskørsel	...	2 958	4 403	5 804	6 401	6 863	6 954
Firmakørsel	...	992	868	807	810	866	908
Uoplyst	...	44	8	17	12	9	10
3. Drivmiddel							
Benzin	...	...	...	3	7	21	24
Diesel	...	...	...	6 623	7 214	7 715	7 846
Andet.	...	...	...	2	2	2	2
4. Aksler							
2 aksler	3 036	3 360	4 304	4 986	5 395	5 777	5 763
3 eller flere	304	634	975	1 642	1 828	1 961	2 109
5. Totalvægt							
Indtil 15 000 kg	} 3073	413	246	246	242	210	198
15 001-18 000 kg		2 975	4 111	4 800	5 218	5 570	5 568
18 001-20 000 kg		137	61	67	67	52	43
20 001-22 000 kg	}	109	306	125	122	103	75
22 001-24 000 kg		21	550	1 355	1 538	1 761	1 892
Over 24 000 kg		173	35	36	42	96	96
6. Alder							
Under 1 år	...	...	...	855	1 088	1 079	686
1 år	...	...	...	869	880	1 085	1 079
2 år	...	...	...	759	881	864	1 071
3 år	...	...	...	855	721	856	860
4 år	...	...	...	894	819	692	823
5-9 år	...	...	...	1 803	2 255	2 557	2 732
10-14 år	...	...	...	533	505	511	488
15 år eller mere	...	...	...	60	74	94	133
7. Brugers adresse²							
Storkøbenhavn	...	596	...	508	508	544	531
Sjælland i øvrigt	...	504	...	894	937	996	1 017
Lolland-Falster	...	104	...	116	125	131	139
Bornholm	...	35	...	55	54	59	61
Fyn med omliggende øer	...	136	...	309	325	359	369
Syddjylland	...	1 138	...	1 751	1 922	1 999	1 940
Midtjylland	...	1 025	...	2 048	2 308	2 524	2 635
Nordjylland	...	456	...	947	1 037	1 099	1 151
Uoplyst	...	-	...	-	7	27	29

Anm. 1. januar 1994 var 732 med fast opkobling.

¹ Jf. tabel 1.3.5.

² Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Articulated trailer vehicles, total. Of which registered with several combinations. Of which with fixed coupling. 2: Mode of transport. Transport for hire or reward. Transport on own account. Business. Uoplyst = Not stated. 3: Type of fuel. Petrol. Diesel. Other. 4: Number of axles. 5: Gross vehicle weight. 6: Age. 7: Address of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.8. Sættevogne pr. 1. januar
Semi-trailers on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Sættevogne i alt	5 703	9 425	12 056	14 798	15 454	16 174	16 880
2. Type							
Tanksættevogn	850	917	915	973	967	1 012	1 037
Veksellad/container				340	467	596	719
Lukket kassevogn	4 853	8 508	11 141	1 302	1 911	2 313	2 839
Kassevogn med presenning				5 720	6 156	6 535	6 814
Åbne sættevogne mv.				6 463	5 953	5 718	5 471
3. Sættevogne med køleaggregat	...	...	...	2 471	2 733	2 863	3 040
4. Aksler							
Indtil 2 aksler	...	...	5 677	4 242	3 931	3 738	3 619
3 eller flere	...	...	6 379	10 556	11 523	12 436	13 261
5. Totalvægt							
Indtil 24 000 kg	...	...	...	836	780	764	745
24 001-30 000 kg	...	...	...	2 172	2 039	1 958	1 889
30 001-34 000 kg	...	...	...	4 324	4 133	3 949	3 709
34 001-36 000 kg	...	...	...	5 807	6 632	7 320	7 900
36 001-38 000 kg	...	...	...	597	684	798	899
Over 38 000 kg	...	...	...	1 062	1 186	1 385	1 738
6. Lasteevne							
Indtil 20 000 kg	...	1 865	1 055	1 364	1 269	1 208	1 183
20 001-24 000 kg	...	7 560	11 001	1 965	1 809	1 671	1 559
24 001-26 000 kg				3 107	3 041	3 037	2 894
26 001-28 000 kg				4 310	4 901	5 304	5 500
28 001-30 000 kg				2 746	2 990	3 313	3 697
Over 30 000 kg				1 306	1 444	1 641	2 047
7. Samlet lastekapacitet, ton	89 256	191 693	260 846	379 649	400 434	422 172	444 243
8. Alder							
Under 1 år	546	1 111	1 214	1 681	1 683	1 420	1 627
1 år	664	1 044	1 126	1 369	1 639	1 685	1 388
2 år	745	924	580	1 193	1 364	1 638	1 687
3 år	453	1 001	575	1 174	1 178	1 323	1 567
4 år	786	967	764	1 148	1 117	1 164	1 288
5-9 år	2 152	2 898	4 621	3 397	3 743	4 210	4 615
10-14 år	260	1 348	2 351	2 958	2 572	2 269	2 072
15 år eller mere	97	132	825	1 878	2 158	2 465	2 636
9. Brugers adresse¹							
Storkøbenhavn	1 151	2 038	2 206	2 524	2 763	3 214	3 054
Sjælland i øvrigt	781	953	1 330	1 406	1 409	1 476	1 562
Lolland-Falster	94	136	134	121	114	141	142
Bornholm	26	56	79	92	103	116	124
Fyn med omliggende øer	154	180	271	417	456	460	473
Syddjylland	321	3 275	3 238	3 486	3 553	3 436	3 761
Midtjylland	1 003	2 051	3 789	5 530	5 826	6 003	6 314
Nordjylland	2 173	736	1 009	1 218	1 224	1 286	1 405
Uoplyst	-	-	-	4	6	42	45

¹ Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Semi-trailers. 2: Type of body. Tipper/container. Tanker. With closed box. Box with cover. Ordinary open

box, etc. 3: Semi-trailers with temperature controlled box. 4: Number of axles. 5: Gross vehicle weight. 6: Load capacity. 7: Total load capacity in tonnes. 8: Age. 9: Address of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.9.

Påhængsvogne¹ indtil 5 ton totalvægt pr. 1. januar

Trailers with a gross vehicle weight of not more than 5 tonnes on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Påhængsvogne i alt	46 788	109 779	199 838	291 486	304 848	319 156	333 836
2. Totalvægt							
Indtil 500 kg	39 423	94 099	168 498	239 682	250 201	261 577	273 383
501-1 000 kg	3 817	9 836	19 037	30 077	31 621	33 254	34 851
1 001-2 000 kg	859	3 664	10 363	19 805	21 132	22 429	23 637
2 001-3 000 kg	518	374	331	514	540	599	679
3 001-4 000 kg	1 326	1 095	959	838	802	760	748
4 001-5 000 kg	845	711	650	570	552	537	538
3. Lasteevne							
Indtil 1 000 kg	...	...	...	284 762	297 734	311 658	325 854
1 001-2 000 kg	...	...	...	5 139	5 576	5 996	6 467
2 001-3 000 kg	...	...	...	977	954	937	950
3 001-4 000 kg	...	...	...	587	565	546	547
4 001-5 000 kg	...	...	...	21	19	19	18
4. Samlet lastekapacitet, ton	16 000²	38 000²	70 000²	104 068	109 582	115 634	122 131
5. Alder							
Under 1 år	...	...	...	14 329	14 256	15 193	15 645
1 år	...	...	...	16 666	14 279	14 225	15 206
2 år	...	...	...	17 674	16 632	14 248	14 217
3 år	...	...	...	20 142	17 704	16 620	14 200
4 år	...	...	...	25 361	20 104	17 662	16 594
5-9 år	...	...	...	89 945	101 735	106 380	107 003
10-14 år	...	...	...	63 346	64 965	67 680	71 765
15 år eller mere	...	...	...	44 023	55 173	67 148	79 206
6. Brugers adresse³							
Storkøbenhavn	5 097	8 612	14 781	21 433	22 440	23 491	24 524
Sjælland i øvrigt	8 207	17 744	32 076	47 440	49 718	52 018	54 603
Lolland-Falster	1 136	2 823	5 447	7 895	8 305	8 722	9 193
Bornholm	458	1 198	2 185	3 011	3 129	3 256	3 402
Fyn med omliggende øer	4 423	9 992	18 983	27 819	29 296	30 905	32 494
Syddjylland	7 938	18 762	33 380	48 593	50 828	53 204	55 875
Midtjylland	12 775	32 525	60 076	88 016	92 111	96 459	100 638
Nordjylland	6 754	18 123	32 910	46 604	48 334	50 377	52 345
Uoplyst	-	-	-	675	687	724	762

¹ Inkl. trailere mv.² Skøn.³ Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Trailers, total. 2: Number of axles. 3: Gross vehicle weight. 4: Load capacity. 5: Total load capacity in tonnes. 6: Age. 7: Address of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.10.

Påhængsvogne over 5 ton totalvægt pr. 1. januar

Trailers with a gross vehicle weight of 5 tonnes and over on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Påhængsvogne i alt	9 767	9 006	9 887	11 437	11 700	11 811	11 911
2. Type							
Veksellad/container	...	...	...	659	933	1 125	1 252
Tankvogn	...	...	...	526	566	615	627
Lukket kassevogn	...	...	...	463	627	738	820
Kassevogn med presenning	...	...	...	1 684	1 690	1 651	1 644
Åbent lad mv.	...	...	...	8 105	7 884	7 682	7 568
3. Med køleaggregat	...	...	...	595	622	627	637
4. Aksler							
Indtil 2 aksler	...	...	...	8 382	8 528	8 605	8 787
3 eller flere	...	...	...	3 055	3 172	3 206	3 124
5. Totalvægt							
5 001-10 000 kg	2 847	2 550	2 452	2 427	2 391	2 339	2 325
10 001-12 000 kg	1 526	763	699	733	739	742	749
12 001-14 000 kg	498	334	383	481	503	505	500
14 001-16 000 kg	3 989	3 043	2 850	2 082	2 028	1 943	1 875
16 001-20 000 kg	907	1 117	1 752	2 909	3 116	3 312	3 417
Over 20 000 kg		1 199	1 751	2 805	2 923	2 970	
6. Lasteevne							
Indtil 1 000 kg	...	...	...	5	8	7	7
1 001- 5 000 kg	...	...	...	1 017	1 001	966	950
5 001-10 000 kg	...	...	...	2 962	2 956	2 938	2 942
10 001-12 000 kg	...	...	...	1 836	1 836	1 784	1 704
12 001-14 000 kg	...	...	...	1 295	1 351	1 392	1 471
14 001-16 000 kg	...	...	...	1 782	1 886	1 947	1 957
16 001-18 000 kg	...	...	...	1 936	2 004	2 085	2 187
18 001-20 000 kg	...	...	...	591	646	682	682
Over 20 000 kg	...	...	...	13	12	10	11
7. Samlet lastekapacitet, ton	96 000¹	99 000¹	120 000¹	134 304	138 601	141 217	143 259
8. Alder							
Under 1 år	...	...	...	612	684	563	401
1 år	...	...	...	734	602	659	551
2 år	...	...	...	701	714	601	648
3 år	...	...	...	956	700	711	596
4 år	...	...	...	916	939	677	708
5-9 år	...	...	...	2 019	2 588	3 244	3 569
10-14 år	...	...	...	2 651	2 434	2 051	1 689
15 år eller mere	...	...	...	2 848	3 039	3 305	3 749
9. Brugers adresse²							
Storkøbenhavn	897	612	655	695	748	820	787
Sjælland i øvrigt	1 523	1 374	1 557	1 847	1 932	1 886	1 915
Lolland-Falster	497	433	443	428	435	418	420
Bornholm	72	95	94	109	103	98	103
Fyn med omliggende øer	926	953	1 083	1 240	1 253	1 229	1 241
Syddjylland	1 736	1 596	1 647	2 111	2 116	2 173	2 177
Midtjylland	2 722	2 673	3 065	3 542	3 627	3 644	3 679
Nordjylland	1 394	1 270	1 343	1 463	1 486	1 512	1 555
Uoplyst	-	-	-	2	0	31	34

¹ Skøn.² Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Trailers, total. 2: Type of body. Tipper/container. Tanker. with closed box. Box with cover. Ordinary open

box, etc. 3: With temperature controlled box. 4: Number of axles. 5: Gross vehicle weight. 6: Load capacity. 7: Total load capacity in tonnes. 8: Age. 9: Address of user. Uoplyst = Not stated.

Tabel 1.3.11. Campingvogne og campingbiler pr. 1. januar
Caravans and camper vans on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Campingvogne i alt	46 252	61 831	79 191	90 361	91 364	93 188	94 597
2. Totalvægt							
Indtil 500 kg	1 604	1 055	825	632	582	552	519
501-1 000 kg	42 952	55 062	66 103	71 564	71 267	71 281	70 880
1 001-1 500 kg	1 608	5 343	11 407	17 804	19 178	21 009	22 838
Over 1 500 kg	88	371	856	361	337	346	360
3. Alder							
Under 1 år	4 089	3 136	4 800	4 096	3 903	3 453	3 095
1 år	3 749	4 841	3 885	4 318	3 976	3 859	3 401
2 år	4 256	4 887	3 161	4 914	4 221	3 956	3 830
3 år	3 281	5 557	2 853	5 847	4 883	4 204	3 941
4 år	3 891	5 064	2 619	5 678	5 755	4 889	4 155
5-9 år	20 235	17 220	24 370	15 478	18 516	21 697	23 723
10-14 år	6 366	16 890	17 800	21 096	18 332	15 736	14 154
15 år eller mere	385	4 236	19 703	28 934	31 778	35 394	38 298
4. Brugers adresse¹							
Storkøbenhavn	7 003	7 983	8 763	7 664	7 473	7 402	7 312
Sjælland i øvrigt	6 890	9 796	12 989	15 704	15 861	16 136	16 280
Lolland-Falster	818	1 073	1 457	1 657	1 691	1 729	1 775
Bornholm	147	319	535	630	625	627	601
Fyn med omliggende øer	5 322	7 195	8 637	9 495	9 641	9 755	9 960
Syddjylland	7 664	9 525	12 632	13 714	13 888	14 222	14 441
Midtjylland	13 194	18 225	23 811	28 318	28 784	29 660	30 336
Nordjylland	5 214	7 715	10 367	13 049	13 269	13 535	13 759
Uoplyst	-	-	-	130	132	122	133
5. Campingbiler i alt	...	...	...	153	367	543	711

¹ Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Caravans, total. 2: Gross vehicle weight. 3: Age. 4: Address of user. 5: Camper vans, total.

Tabel 1.3.12. Traktorer pr. 1. januar
Tractors on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Traktorer i alt	191 638	195 756	173 403	171 744	169 385	164 089	160 271
Registrerede	5 208	6 330	7 089	8 599	8 851	8 985	9 146
Godkendte	139 275	141 954	136 481	128 145	126 534	124 104	121 125
Øvrige landbrugstraktorer	47 155	47 472	29 833	35 000	34 000	31 000	30 000

TRANSLATION - Rows, 1: Tractors, total. Registered. Authorized. Other agricultural tractors.

Tabel 1.3.13. Motorcykler¹ og knallerter pr. 1. januar
Motorcycles and mopeds on 1 January

	1976	1981	1986	1991	1992	1993	1994
1. Motorcykler i alt	36 308	34 362	41 395	44 111	45 362	46 024	47 405
2. Drivmiddel							
El	...	...	...	1 230	1 140	1 137	1 046
Anden	...	...	...	42 881	44 222	44 887	46 359
3. Egenvægt							
Indtil 100 kg	8 481	3 922	3 422	3 088	2 974	2 991	3 052
101-150 kg	13 864	9 311	10 025	9 624	9 787	9 709	10 061
151-200 kg	11 225	12 768	15 385	15 705	16 204	16 458	17 014
201-250 kg	1 628	7 314	11 218	12 768	13 314	13 680	14 046
Over 250 kg	1 110	1 047	1 345	2 926	3 083	3 186	3 232
4. Alder							
Under 1 år	4 203	2 169	2 380	1 510	1 513	1 152	1 511
1 år	2 555	2 134	2 727	981	1 467	1 495	1 104
2 år	3 124	2 250	3 134	2 018	994	1 429	1 512
3 år	2 000	4 165	2 337	1 794	1 911	982	1 433
4 år	1 756	3 800	2 076	1 862	1 778	1 844	991
5-9 år	5 443	8 343	12 317	11 145	11 079	10 645	12 243
10-14 år	6 667	2 376	5 972	10 121	9 443	8 458	9 399
15 år eller mere	10 560	9 125	10 452	14 680	17 177	20 019	19 212
5. Brugers adresse²							
Storkøbenhavn	10 019	7 712	8 554	8 431	8 655	8 719	8 973
Sjælland i øvrigt	7 039	7 166	8 864	8 962	9 194	9 337	9 561
Lolland-Falster	835	765	880	973	988	1 001	1 010
Bornholm	473	379	486	519	543	538	552
Fyn med omliggende øer	3 493	3 478	4 234	4 639	4 786	4 807	4 843
Syddjylland	3 448	3 546	4 360	4 824	4 974	5 102	5 371
Midtjylland	7 677	7 781	9 527	10 856	11 203	11 481	11 961
Nordjylland	3 324	3 535	4 490	4 659	4 804	4 839	4 915
Uoplyst	-	-	-	248	215	200	219
6. Knallerter i alt³	459 000	153 000	151 340	119 928	117 578	112 550	...

¹ Inkl. scootere og ellertter.

² Jf. note 1, tabel 1.3.1.

³ Oplyst af Assurandørsocietetet.

TRANSLATION - Rows, 1: Motorcycles, total. 2: Type of energy. Electricity. Other. 3: Unladen weight. 4: Age. 5: Address of user. 6: Mopeds, total.

Tabel 1.3.14.

Nyregistreringer fordelt efter køretøjets art

Motor vehicles registered for the first time, by type of vehicle

	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993
1. I alt	145 272	93 314	196 067	104 216	107 983	108 055	106 581
2. Personbiler	115 733	73 961	157 632	80 837	83 828	84 170	82 205
3. Busser	512	687	565	786	1 002	1 705	2 243
4. Varebiler i alt	21 625	10 634	26 333	16 239	17 190	16 063	16 356
Indtil 2 000 kg	11 742	4 328	6 421	3 501	3 194	3 113	2 943
2 001-3 000 kg	9 883	6 306	19 912	12 738	13 996	12 950	13 413
5. Lastbiler i alt¹	7 402	8 032	11 537	6 354	5 963	6 117	5 777
3 001- 3 500 kg	2 585	3 126	5 629	2 807	2 528	2 644	3 258
3 501- 6 000 kg	4817	4906	722	252	262	243	227
6 001-10 000 kg			637	251	219	220	170
10 001-12 000 kg			317	165	93	61	79
12 001-15 000 kg			874	395	376	320	223
15 001-18 000 kg			1714	1328	1426	1498	980
Over 18 000 kg			1644	1156	1059	1131	840
6. Påhængs- og sættevogne	8 220	14 885	25 352	17 171	16 997	17 533	18 137
7. Campingvogne	4 225	3 403	4 909	4 254	4 006	3 571	3 200
8. Traktorer	7 449	4 044	7 112	3 779	3 109	2 583	1 589
9. Motorcykler	4 484	2 448	2 626	1 704	1 740	1 257	1 674

¹ Inkl. sættevognstrækkere.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Private cars. 3: Buses. 4: Delivery and sales vans, total. 5: Goods road vehicles, total. 6: Semi-trailers and trailers. 7: Caravans. 8: Tractors. 9: Motorcycles.

Tabel 1.3.15.

Nyregistrerede personbiler fordelt efter brugers adresse¹

Motor vehicles registered for the first time, by address of user

	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993
1. I alt	115 733	73 961	157 632	80 837	83 828	84 170	82 205
Storkøbenhavn	31 671	20 740	41 420	23 184	22 706	22 833	22 161
Sjælland i øvrigt	22 833	14 803	34 720	16 964	18 018	17 975	17 601
Lolland-Falster	3 009	1 638	3 701	1 793	2 003	1 898	1 805
Bornholm	751	579	1 118	381	460	371	371
Fyn med omliggende øer	8 894	5 272	11 299	5 913	6 354	6 274	6 317
Syddjælland	12 682	8 498	17 554	8 611	9 098	9 239	8 940
Midtjylland	23 518	15 369	32 715	17 136	17 880	18 026	17 663
Nordjylland	12 375	7 062	15 105	6 855	7 309	7 554	7 347

¹ Jf. note 1, tabel 1.3.1.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. By region.

Tabel 1.3.16. Beregnet værdi af omsætningen med førstegangsregistrerede køretøjer
Estimated retail values of motor vehicles registered for the first time

	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993
	mio. kr.						
1. I alt	6 408,6	7 391,4	24 377,0	18 194,3	20 060,2	20 092,8	19 328,3
2. Personbiler	4 702,1	5 048,7	18 437,3	13 616,7	15 026,0	14 747,7	14 416,0
3. Busser	113,1	77,0	136,9	125,9	223,6	412,8	531,7
4. Varebiler indtil 3 000 kg	688,1	587,7	2 514,2	1 999,1	2 359,0	2 322,9	2 364,9
5. Lastbiler indtil 4 000 kg	126,4	279,8	731,3	514,4	465,2	575,1	534,1
6. Lastbiler over 4 000 kg	720,0	1 340,0	2 458,0	1 864,0	1 880,6	1 954,5	1 390,5
7. Motorcykler	58,9	58,2	99,3	74,2	105,8	79,8	91,1

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Private cars. 3: Buses. 4: Delivery and sales vans of not more than 3 tonnes. 5: Goods road vehicles of not more than 4 tonnes. 6: Goods road vehicles of 4 tonnes and over. 7: Motorcycles.

Tabel 1.3.17. Afgiftsprovenu
Revenue from car taxes

	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993
	mio. kr.						
1. Afgifter i alt	6 253,6	10 078,9	19 818,5	19 067,5	19 389,2	19 854,5	19 638,1
2. Registreringsafgifter i alt	2 570,8	2 988,8	11 303,0	7 702,7	8 203,9	8 840,2	8 699,4
Personbiler	...	...	10 679,2	7 227,5	7 670,9	8 344,6	8 219,1
Hyrevogne	...	...	43,9	61,7	57,7	57,0	63,4
Varebiler indtil 2 ton	...	...	260,7	210,2	237,8	207,7	182,0
Varebiler 2-3 ton	...	...	229,3	147,7	164,4	165,4	161,8
Lastbiler 3-4 ton	...	...	36,7	18,0	16,2	21,4	21,0
Motorcykler	...	...	53,2	37,6	56,9	44,1	52,1
3. Nummerpladeafgifter	22,0	43,1	259,5	258,3	275,4	284,5	282,8
4. Ansvarsforsikringsafgifter	142,9	469,6	606,1	922,5	896,4	852,9	855,2
5. Vægt- og udligningsafgifter i alt	1 672,7	2 887,7	3 203,3	4 363,0	4 548,5	4 210,0	4 173,5
Personbiler	1 158,8	1 958,2	2 147,9	3 035,2	3 441,4	3 439,6	3 392,7
Busser	21,2	28,5	35,3	43,3	59,9	16,4	18,5
Varebiler indtil 3,5 ton	53,1	105,9	157,0	297,6	311,9	323,2 ¹	326,9 ¹
Lastbiler indtil 4 ton	81,5	136,6	141,6	153,3	145,9	355,0	360,2
Lastbiler over 4 ton	332,3	602,7	649,8	748,1	492,8		
Traktorer	8,3	13,5	18,9	21,3	20,2	10,0	9,5
Motorcykler	7,0	9,9	12,0	16,4	19,7	20,3	20,5
Campingvogne	10,5	32,0	40,9	47,8	56,9	45,6	45,2
6. Brændstofafgifter							
Blyfri benzin	-	-	-	3 039,6	3 155,5	3 695,4	4 353,1
Blyholdig benzin	1 845,2	3 689,7	4 446,6	2 781,4	2 309,5	1 971,5	1 274,1

Anm. Gas- og dieselolieafgiften (motorbrændsel) udgjorde i 1994 1.564 mio. kr.

¹ Fra 1992 er tallene for varebiler kun biler med en totalvægt på indtil 3 ton. Overskrider totalvægten 3 ton medregnes bilen som lastbil.

TRANSLATION - Rows, 1: Taxes, total. 2: Car taxes, total. Private cars. . Taxis. Goods motor vehicles by weight. Motorcycles. 3: Number plate duty. 4: Third-party liability insurance duty. 5: Weight duty on motor vehicles and compensation duty, total. Private cars. Buses. Goods motor vehicles by weight. Tractors. Motorcycles. 6: Fuel duty. Unleaded petrol. Leaded petrol.

1.4. Vejtrafik

1.4.1. Kilder

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 trafikarbejde beregnet ud fra bestanden af køretøjer og et anslået antal kørte km pr. 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.

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 53 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 afsnit 1.5.

Skønnet over trafikarbejdet for cykler og knallerter er baseret på en undersøgelse i efteråret 1986 af den voksne befolknings trafikvaner 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 bliver revideret

Vejdirektoratet og Trafikministeriet har igangsat en række undersøgelser med henblik på revision af metoderne for opgørelsen af trafikarbejdet. For at sikre sammenlignelige opgørelser for de sidste 10 år er tallene i denne publikation dog baseret på den hidtil gældende metode, der bygger på målinger af trafikudviklingen samt visse skønnede parametre.

1.4.2. Definitioner

Trafikarbejdet

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

1.4.3. Udviklingen i trafikarbejdet

Stor vækst i trafikarbejdet

I 1993 blev der udført et trafikarbejde på i alt 44 mia. km. Over de sidste 10 år er trafikarbejdet øget med 11 mia. km eller 32 pct.

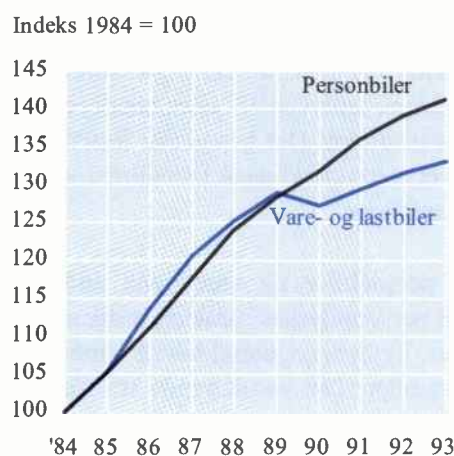
Øget trafik af personbiler

Der er især sket en markant forøgelse af personbilkørslen, der er steget med 41 pct., dels fordi bilbestanden er øget, dels fordi personbilerne i 1993 kørte 25 pct. længere om året end i 1984. Personbilerne står for 68 pct. af det samlede trafikarbejde i 1993 mod kun 64 pct. i 1984. De kørte i alt 30 mia. km i 1993, svarende til 18.600 km årligt pr. bil. Ved Danmarks Statistiks undersøgelse af personbilernes årskørsel i 1992 og 1993 fandt man en gennemsnitlig årskørsel på 16.600 km. Denne undersøgelses resultater er ikke indregnet i Vejdirektoratets model.

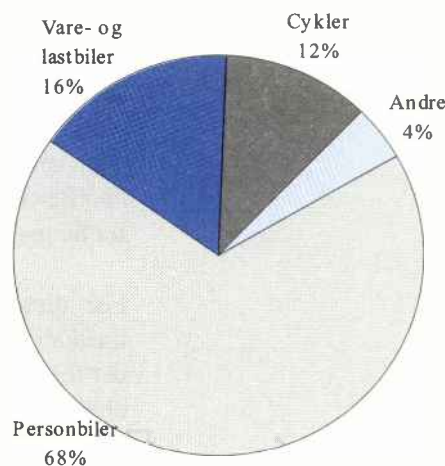
Gennemsnitlig årlig kørsel på 16.600 km

Figur 1.4.1.

Trafikarbejde



Trafikarbejdet fordelt på transportmiddel. 1993



Kraftig forøgelse af varebiltrafikken

Varebilernes trafikarbejde er på knap 5 mia. km i 1993. Der har været en markant stigning siden 1984 på næsten 2 mia. km, især som følge af en større bestand af store varebiler over 2.000 kg totalvægt. Samtidig er der sket et fald i årskørslen for de store varebiler fra 35.700 km i 1984 til 24.300 km i 1993.

Mindre stigning for de små lastbiler ...

For de små lastbiler på 3.000-6.000 kg totalvægt har der fra 1984 til 1993 været en fremgang i trafikarbejdet på 13 pct. som følge af den stigende bestand.

... og for de store lastbiler og vogntog

Trafikarbejdet for lastbiler på 6.000 kg til 18.000 kg er faldet gennem de sidste år, fordi lastbilbestanden er reduceret, mens der har været stigning for de store solovogne og for vogntog. For de store lastbiler over 6.000 kg og vogntog under ét har der således været en lille stigning på knap 3 pct. i trafikarbejdet fra 1984 til 1993. Lastbilernes samlede trafikarbejde udgør godt 2,7 mia. km eller 6 pct. af det samlede trafikarbejde i 1993.

Cykler dækker 12 pct. af trafikarbejdet

Cykler og knallerter stod for 12 pct. af det samlede trafikarbejde i 1993, nemlig 5 mia. km. Det svarer til gennemsnitligt 1.000 km pr. indbygger.

Mere motorvejstrafik

Stigningen i motortrafikarbejdet på 38 pct. fra 1984 til 1993 er stort set ligeligt fordelt på kommune-, amts- og hovedlandeveje. Godt en tredjedel af trafikarbejdet sker på hovedlandeveje. Mens andelen har været nogenlunde uændret i de sidste 10 år, er der derimod sket en forskydning mod mere trafik på motor- og motortrafikveje, hvor trafikarbejdet er mere end fordoblet inden for de sidste 10 år. Samtidig med at der er blevet flere motorveje, er der dog også sket en forøgelse af trafikintensiteten, dvs. køretøjkm/vejnetkm, på 55 pct. for motorveje og 46 pct. for motortrafikveje.

Tabel 1.4.1.

Trafikarbejde i Danmark fordelt efter transportmiddel

Traffic performance in Denmark, by type of vehicle

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. køretøjskm									
1. Trafikarbejde i alt	33 319	34 226	36 046	37 782	40 403	41 129	41 936	42 755	43 666	44 005
Cykler	5 055	4 549	4 600	4 549	5 560	5 207	5 358	5 207	5 308	5 105
2. Trafikarbejde ekskl. cykler	28 264	29 676	31 446	33 232	34 843	35 923	36 578	37 549	38 358	38 899
Personbiler	21 289	22 377	23 637	25 029	26 387	27 305	28 012	28 939	29 616	30 064
Hyrevogne	497	498	506	509	504	489	472	461	449	438
Motorcykler	260	268	275	277	285	289	295	291	296	305
Varebiler 0-2 000 kg	1 053	1 020	992	980	1 005	1 023	1 020	1 033	1 054	1 071
Varebiler 2 000-2 999 kg	2 121	2 371	2 695	3 016	3 232	3 345	3 417	3 514	3 640	3 777
Lastbiler 3 000-3 999 kg	1 032	1 097	1 167	1 218	1 261	1 285	1 271	1 247	1 238	1 252
Lastbiler 4 000-4 999 kg	86	82	77	71	64	59	56	52	49	46
Lastbiler 5 000-5 999 kg	163	166	171	175	173	165	160	155	150	148
Lastbiler 6 000-11 999 kg	215	190	200	206	180	190	151	164	146	120
Lastbiler 12 000-17 999 kg	373	389	414	410	408	412	358	373	360	311
Lastbiler 18 000 kg og over	188	199	233	240	233	266	223	231	246	238
Påhængsvogn tog	300	302	344	353	369	352	390	339	387	375
Sættevogn tog	191	214	227	237	235	236	247	254	239	259
Renovationskørsel	32	28	23	21	20	20	20	23	24	26
Bybusser	278	281	284	288	290	286	277	268	261	259
Turistbusser	184	194	201	201	198	200	209	206	202	211

Anm. Eksportkørsel er ikke medregnet.

Kilde: Vejdirektoratet og Danmarks Statistik.

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

and sales vans. Goods road vehicles. Trailers. Semi-trailers. Refuse collection. Buses (in urban areas). Tourist coaches. Mio. køretøjskm = motor vehicle kilometres (millions).

Tabel 1.4.2.

Motortrafikarbejde fordelt efter vejtype og urbanitet

Motor traffic performance, by road type and urbanization

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. køretøjskm									
1. I alt	28 264	29 676	31 446	33 232	34 843	35 923	36 578	37 549	38 359	38 899
2. Vejtype										
Motorveje	2 786	3 203	3 458	3 800	4 063	4 331	4 853	4 768	5 508	5 856
Motortrafikveje	308	338	381	463	514	542	559	588	598	627
Øvrige hovedlandeveje	6 569	6 421	6 722	6 911	7 037	7 231	7 001	7 262	7 341	7 161
Amtsveje	5 700	6 200	6 700	7 000	7 300	7 400	7 700	7 900	8 000	8 100
Kommuneveje	12 901	13 514	14 185	15 058	15 929	16 419	16 465	17 031	16 912	17 155
3. Hovedlandevejsnettet fordelt efter urbanitet										
Byer	1 435	1 296	1 359	1 393	1 325	1 306	1 243	1 280	1 263	1 237
Landområder	8 347	8 672	9 209	9 769	10 289	10 797	11 171	11 615	12 446	12 704
	vejnetkm									
4. I alt	70 026	70 161	70 205	70 505	70 688	70 787	70 922	71 042	71 040	71 111
5. Vejtype										
Motorveje	544	596	597	602	603	604	653	653	696	737
Motortrafikveje	182	188	201	225	244	246	255	255	247	254
Øvrige hovedlandeveje	3 956	3 819	3 796	3 773	3 732	3 732	3 653	3 653	3 594	3 561
Amtsveje	6 990	7 049	7 082	7 089	7 085	7 037	7 102	7 091	7 056	7 027
Kommuneveje	58 354	58 509	58 529	58 816	59 024	59 168	59 259	59 390	59 447	59 532
6. Hovedlandevejsnettet fordelt efter urbanitet										
Byer	601	543	526	520	499	477	466	464	447	441
Landområder	4 081	4 060	4 068	4 080	4 080	4 104	4 093	4 097	4 089	4 111
	1 000 køretøjskm/vejnetkm									
7. I alt	9 511	9 964	10 647	11 445	12 030	12 640	12 903	12 996	13 796	13 866
8. Vejtype										
Motorveje	5 121	5 374	5 792	6 312	6 738	7 171	7 432	7 302	7 914	7 946
Motortrafikveje	1 692	1 798	1 896	2 058	2 107	2 203	2 192	2 306	2 421	2 469
Øvrige hovedlandeveje	1 661	1 681	1 771	1 832	1 886	1 938	1 917	1 988	2 043	2 011
Amtsveje	815	880	946	987	1 030	1 052	1 084	1 114	1 134	1 153
Kommuneveje	221	231	242	256	270	277	278	287	284	288
9. Hovedlandevejsnettet fordelt efter urbanitet										
Byer	2 387	2 387	2 583	2 679	2 656	2 738	2 667	2 759	2 825	2 804
Landområder	2 045	2 136	2 264	2 394	2 522	2 631	2 729	2 835	3 044	3 090

Kilde: Vejdirektoratet.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Road type. Motorways. Dual carriageways. Other main roads. County roads. Municipal roads. 3: Main road network, by urbanization. Built-up areas. Rural areas. 4: Total. 5: Road type. Motorways. Dual carriageways. Other main roads. County roads.

Municipal roads. 6: Main road network, by urbanization. Built-up areas. Rural areas. 7: Total. 8: Road type. Motorways. Dual carriageways. Other main roads. County roads. Municipal roads. 9: Main road network, by urbanization. Built-up areas. Rural areas. Mio. køretøjskm = Motor vehicle kilometres (million). Vejnetkm = Road network kilometres.

Tabel 1.4.3.

Motortrafikarbejde på hovedlandeveje fordelt efter amt

Motor traffic performance on main roads, by county

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	— mio. køretøjskm —								
1. Hele landet	9 967	10 560	11 177	11 471	12 102	12 415	12 894	13 447	13 642
Kbh. & Frb. kommuner	69	69	96	99	99	114	115	116	133
Københavns Amt	1 089	1 192	1 371	1 321	1 454	1 525	1 560	1 587	1 584
Frederiksborg Amt	440	476	503	534	547	564	583	602	607
Roskilde Amt	643	700	741	776	860	905	926	973	998
Vestsjællands Amt	682	726	735	761	789	807	839	844	852
Storstrøms Amt	630	662	680	709	735	718	755	790	794
Bornholms Amt	84	89	89	84	88	94	103	103	103
Fyns Amt	648	671	704	750	794	827	863	911	926
Sønderjyllands Amt	640	703	729	783	873	884	899	969	970
Ribe Amt	487	528	586	571	584	590	618	645	658
Vejle Amt	1 007	1 011	1 097	1 136	1 217	1 193	1 260	1 317	1 341
Ringkøbing Amt	757	817	841	894	900	918	947	1 022	1 008
Århus Amt	1 083	1 145	1 185	1 162	1 211	1 257	1 343	1 443	1 503
Viborg Amt	607	630	649	657	668	688	709	742	739
Nordjyllands Amt	1 101	1 141	1 171	1 234	1 283	1 331	1 374	1 383	1 426
	1 000 køretøjskm/vejnetkm								
2. Hele landet	2 165	2 298	2 430	2 505	2 641	2 724	2 827	2 963	2 997
Kbh. & Frb. kommuner	9 857	9 857	10 667	11 000	11 000	12 667	12 778	12 889	14 778
Københavns Amt	9 811	10 739	12 026	11 588	12 754	13 377	13 684	13 921	13 895
Frederiksborg Amt	3 077	3 329	3 517	3 761	3 852	3 972	4 077	4 239	4 275
Roskilde Amt	4 799	5 224	5 530	5 791	6 418	6 754	6 910	7 316	7 504
Vestsjællands Amt	2 214	2 404	2 434	2 520	2 613	2 655	2 760	2 823	2 840
Storstrøms Amt	1 994	2 102	2 159	2 309	2 394	2 573	2 706	2 821	2 836
Bornholms Amt	667	706	706	672	704	752	824	824	824
Fyns Amt	2 290	2 371	2 488	2 650	2 806	2 922	3 049	3 219	3 272
Sønderjyllands Amt	1 637	1 798	1 874	2 013	2 244	2 272	2 311	2 497	2 500
Ribe Amt	1 323	1 435	1 592	1 552	1 587	1 603	1 679	1 753	1 793
Vejle Amt	2 714	2 725	2 957	3 062	3 289	3 198	3 360	3 521	3 576
Ringkøbing Amt	1 298	1 401	1 443	1 533	1 541	1 572	1 622	1 753	1 729
Århus Amt	2 507	2 650	2 737	2 734	2 849	2 965	3 167	3 395	3 463
Viborg Amt	1 463	1 518	1 564	1 595	1 610	1 658	1 708	1 788	1 781
Nordjyllands Amt	1 790	1 855	1 904	2 007	2 086	2 164	2 234	2 305	2 361
	køretøjskm/indbygger								
3. Hele landet	1 949	2 062	2 180	2 236	2 358	2 415	2 502	2 600	2 629
Kbh. & Frb. kommuner	122	124	173	179	179	207	209	210	240
Københavns Amt	1 783	1 960	2 262	2 189	2 417	2 536	2 590	2 630	2 621
Frederiksborg Amt	1 309	1 406	1 480	1 570	1 605	1 649	1 696	1 743	1 748
Roskilde Amt	3 057	3 293	3 457	3 600	3 973	4 155	4 221	4 407	4 494
Vestsjællands Amt	2 439	2 579	2 601	2 689	2 784	2 842	2 947	2 954	2 971
Storstrøms Amt	2 450	2 570	2 641	2 758	2 860	2 794	2 937	3 073	3 088
Bornholms Amt	1 783	1 896	1 904	1 811	1 913	2 053	2 258	2 270	2 282
Fyns Amt	1 425	1 472	1 541	1 639	1 731	1 797	1 867	1 962	1 988
Sønderjyllands Amt	2 564	2 816	2 916	3 130	3 487	3 526	3 585	3 860	3 857
Ribe Amt	2 258	2 439	2 695	2 617	2 673	2 696	2 816	2 928	2 977
Vejle Amt	3 077	3 080	3 332	3 445	3 687	3 606	3 795	3 949	4 006
Ringkøbing Amt	2 860	3 077	3 158	3 352	3 370	3 432	3 533	3 804	3 744
Århus Amt	2 655	1 950	2 007	1 959	2 033	2 099	2 227	2 375	2 456
Viborg Amt	1 493	2 729	2 811	2 849	2 904	2 995	3 088	3 230	3 212
Nordjyllands Amt	2 283	2 362	2 422	2 551	2 650	2 745	2 830	2 843	2 926

Kilde: Vejdirektoratet.

TRANSLATION - Rows, 1,2,3: All Denmark. Kommuner = Municipalities.
Amt = County. Mio køretøjskm = Motor vehicle kilometres (million). 1,000køretøjskm/vejnetkm = 1,000 motor vehicle kilometres/road network
kilometres. Køretøjskm/indbygger = Motor vehicle kilometres/population.

1.5. Godstransport med bil

1.5.1. 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.

Indenlandsk lastbiltransport

Til belysning af den indenlandske godstransport med danske lastbiler gennemfører Danmarks Statistik således en kvartalsvis stikprøveundersøgelse. Der udvælges 3.500 lastbiler (indtil 1989 4.000 lastbiler), som har en totalvægt på over 6.000 kg samt sættevognstrækkere med en totalvægt på over 3.000 kg. Bestanden af lastbiler kendes fra Centralregistret for Motorkøretøjer.

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 lasteevne. 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 indsamledes indtil 1992 via udenrigshandelsstatistikken. De indsamlede data omfatter ikke opdelinger på vognmands- og firmakørsel. På grundlag af den tyske statistik om udenlandske bilers kørsel gennem Tyskland skønnes, at hovedparten af den danske godstransport sker ved vognmandskørsel. Der indsamles heller ikke oplysninger om transportafstande. I samarbejde med Danske Vognmænd har Danmarks Statistik skønnet de gennemsnitlige transportafstande til hvert enkelt land. På det grundlag er transportarbejdet beregnet.

Varebilers og små lastbilers gods-transportarbejde

Godstransportarbejdet for vare- og lastbiler mellem 2.000 og 6.000 kg totalvægt er baseret på en stikprøveundersøgelse af køretøjernes årskørsel, udnyttelsesgrad og lasteevne i 1983. Beregningen af trafikarbejdet er beskrevet i kapitel 1.4.

1.5.2. 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.

Turdefiniton

En tur (enkelttur) defineres som enhver kørsel mellem 2 af følgende steder: Hjemsted, pålæsningssted og aflæsningssted. Rundture er ture, hvor på- eller aflæsningen sker jævnt på turen, fx. ved indsamling af mælk fra landbrugsbedrifter. De medregnes dog som enkeltture. Tomture er kørsel uden læs.

Godsmængde

Ved opgørelsen af den nationale kørsel opgøres godsmængden som vægten af det pålæssede vareparti inkl. emballagen. Ved den internationale godstransport, der baseres på udenrigshandelsstatistikken, er godsets vægt opgjort som nettovægten ekskl. emballagens vægt.

I den nationale godstransport belyses transporter mellem på- og aflæsningssteder, der er klassificeret på amtsniveau. For den internationale kørsel belyses kørslen mellem Danmark og et udland. Ved eksport af gods haves oplysning om bestemmelseslandet og ved import om afsendelseslandet. Bestemmelses- og afsendelsesland kan afvige fra af- og pålæsningslandet, hvis der sker omladninger til andre transportmidler undervejs, fx ved forsendelser til og fra oversøiske havne.

Transportarbejdet

Som mål for transportaktiviteten, beregnes transportarbejdet, der defineres som produktet af varepartiets vægt og den tilbagelagte afstand med bil. Transportarbejdet opgøres i tonkm. 1 tonkm er det arbejde der foregår, når 1 ton flyttes 1 km. Ved rundture beregnes transportarbejdet som den halve godsmængde gange den tilbagelagte afstand.

Kapacitetsudnyttelsen

Kapacitetsudnyttelsen beregnes som forholdet mellem summen af alle tures transportarbejde og det transportarbejde, som ville være udført, hvis alle ture havde været med maksimal last. I tilfælde af volumengods, dvs. gods med ringe vægtfylde, kan der ske undervurdering af kapacitetsudnyttelsen, fordi godset selv ved fuldt læs vejer mindre end den tilladte maksimale lastevægt. Kapacitetsudnyttelsen kan beregnes for alle ture inkl. tomture eller for ture med læs.

Trafikarbejdet

Trafikarbejdet opgøres som bilens tilbagelagte distance. Transport med færge eller biltog medregnes ikke.

1.5.3. Udviklingen i godstransporten

Lastbiltransport er den altdominerende transportform i den indenlandske gods-transport. 90 pct. af godsmængden transporteredes med bil i 1993, og vare- og lastbiler udførte ca. 85 pct. af transportarbejdet. I udenrigshandelen dækker lastbiltransporten derimod kun knap 1/4 af de im- og eksporterede godsmængder. 3/4 af godset transporteredes med dansk bil.

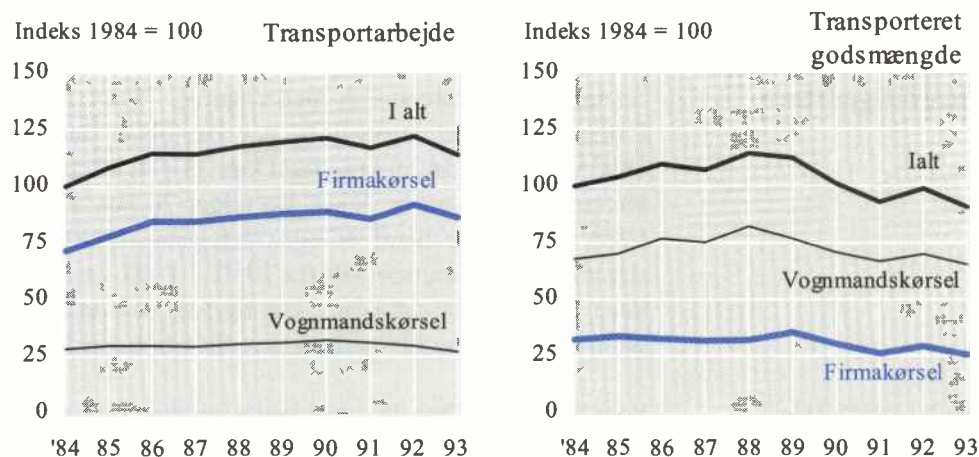
National godstransport

Stigende godsmængde i vognmandskørsel

I 1993 blev der transporteret 174,6 mio. ton gods med danske lastbiler over 6.000 kg totalvægt. Frem til 1988 har den transporterede godsmængde været stigende. Bortset fra i 1992 har der herefter været fald i godsmængden. Firmakørslen har stort set været vigende i perioden, mens vognmandskørslen har været stigende frem til 1988 og herefter svagt aftagende, således at vognmandskørslen i 1993 tegner sig for 72 pct. af godsmængden mod 68 pct. i 1984.

Figur 1.5.1.

Transportarbejde og transporteret godsmængde. 1984-93



Mindre gods til byggeriet ...

... flere færdigvarer og landbrugsprodukter

Som følge af afmatningen inden for byggeriet har der især været faldende transport af grus, sand, cement, jord og sten, der udgjorde 39 pct. af godsmængden i 1984 og kun 31 pct. i 1993. Til gengæld har der været mere transport af færdigvarer såsom næringsmidler og maskiner og bearbejdede varer og stykgods. Her er fremgangen dog kun sket inden for vognmandskørsel og i et vist omfang på firmakørsels bekostning. Endelig har der som følge af den øgede landbrugsproduktion været stigende mængder af fodertransporter i såvel firma- som vognmandskørsel. I forbindelse hermed er der også transporteret en øget mængde af landbrugsprodukter, de sidste dog næsten udelukkende i vognmandskørsel.

En større del af godset flyttes nu på vogntog, nemlig 60 pct. i 1993 mod 45 pct. i 1984.

I 1992 blev der flyttet 32,5 mio. ton gods på varebiler og små lastbiler, svarende til 15 pct. af den indenlandske godsmængde ved biltransport.

**Transportarbejdet
er øget ...**

Transportarbejdet var i 1993 på 9,3 mia. tonkm. Fra 1980 og frem til 1992 steg det fra 8,1 mia. til 9,9 mia. tonkm. Herefter er det faldet lidt i 1993. Det ligger dog stadig 15 pct. højere end 10 år tidligere.

For de store lastbiler over 6 ton, der tegner sig for 95 pct. af transportarbejdet, ligger niveauet 14 pct. højere end i 1984, mens der for varebilerne er der sket næsten en fordobling af transportarbejdet i perioden.

**... især ved
vognmandskørsel**

For de store lastbiler har der navnlig været fremgang i transportarbejdet i forbindelse med vognmandskørsel. For firmakørsel har der derimod været en beskedent tilbagegang. 76 pct. af kørslen med lastbiler over 6 ton skete i 1993 ved vognmandskørsel mod kun 72 pct. i 1984.

At der ikke er sket samme tilbagegang i transportarbejdet som i den transporterede godsmængde skyldes bl.a., at transporter af grus mv. til byggeriet typisk foregår over forholdsvis korte afstande.

**Markant fald i antal
ture, navnlig i tomture**

I 1993 blev der tilbagelagt 23 mio. ture med lastbiler over 6.000 kg. Der er 34 pct. færre end i 1984. Nedgangen har især været markant for tomturene, der er mere end halveret i perioden.

Flere længere ture

En større del af turene sker med vogntog. 75 pct. af turene var med solovogn i 1984. I 1993 var andelen faldet til 61 pct. Der bliver flere længere ture. 53 pct. af turene i 1993 var på mindst 50 km., mod kun 33 pct. 10 år før. Det er navnlig turene på 100 km og derover som er steget. De udgør 26 pct. af turene i 1993 mod kun 13 pct. i 1984. Som følge heraf er også den gennemsnitlige transportlængde pr. ton gods stigende i perioden, specielt fra 1990. I 1993 var den på 50 km mod kun 40 km pr. ton i 1984. Denne udvikling kan skyldes den øgede specialisering og centralisering af produktionen og dermed længere distributionsafstande.

**Moderat stigning i
trafikarbejdet ...**

Som følge heraf har der også været en stigning i trafikarbejdet med læs, specielt for vognmandskørsel. Samtidig er omfanget af tomkørsel reduceret for de store lastbiler over 6 ton, således at det samlede tilbagelagte km pr. år kun har været moderat stigende.

**... men faldende
kapacitetsudnyttelse**

Alligevel er den samlede kapacitetsudnyttelse ved kørsel med som uden læs faldet over perioden. Baggrunden er, at lastbilerne samtidig er blevet større. Hvor der tidligere har været en gennemsnitligt bedre udnyttelse af vognmandsbilerne, er der nu nogenlunde samme udnyttelsesgrad for firma- og vognmandsbiler.

Til trods for at udnyttelsen både afhænger 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.

En stadig mindre del af godset pålæsses i Hovedstadsregionen. I 1993 drejede det sig om 18 pct., mod 21 pct. i 1984. Også for de øvrige amter øst for Lillebælt har der været mindre lastbilgods. Til gengæld er der pålæsset mere gods i Ribe, Vejle, og Århus amter i 1993 end i 1984.

Det meste gods flyttes lokalt

Det meste gods transporteres inden for samme amt. Kun en lille mængde gods flyttes mellem landsdele. Kun 3 pct. af godset transporteredes således mellem Jylland og Fyn på den ene side og Sjælland og øvrige øer på den anden side. Hovedparten af de transporter, som sker over amtsgrænsen går til et naboamt.

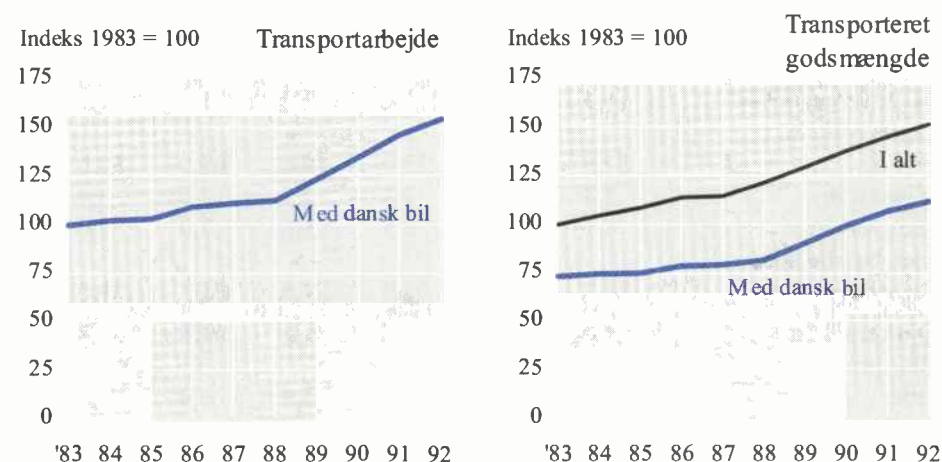
International godstransport

Den internationale godstransport med bil har været støt stigende fra 1984 til 1993. I trafikken fra udlandet til Danmark blev der i 1992 transporteret 8,4 mio. ton gods. Det er 59 pct. mere end i 1983. For kørsel med eksportvarer har udviklingen været tilsvarende. 8,6 mio. ton blev udført med bil i 1992, svarende til 44 pct. mere end i 1983.

Den internationale godstransport med lastbil udgør 5 pct. af den samlede mængde gods transporteret med lastbil. Måles der derimod efter det udførte transportarbejde dækker den internationale godstransport med dansk lastbil halvdelen af transportarbejdet.

Figur 1.5.2.

Transportarbejde og transporteret godsmængde. 1984-93



Stigende dansk markedsandel

Danske lastbiler stod for 74 pct. af godsmængden i den internationale kørsel i 1992. Andelen var lidt højere for udførselen, knap 82 pct., end for indførselen, 67 pct. De danske lastbilers markedsandel har været svagt stigende siden 1988.

Tabel 1.5.1.

Nationalt transporteret godsmængde med lastbiler over 6 ton

National road transport of goods by trucks over 6 tonnes

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. ton									
1. I alt	192,2	199,9	210,5	205,7	220,0	215,9	194,5	178,5	190,1	174,6
2. Solovogne	105,2	106,4	103,8	102,4	100,0	102,4	82,0	75,2	77,1	69,6
6 000-12 000 kg totalvægt	12,4	8,8	8,4	8,3	7,8	7,5	6,6	5,4	5,0	5,1
12 000-18 000 kg totalvægt	42,1	42,7	37,1	36,1	38,7	41,5	28,8	26,6	28,0	21,4
18 000 kg totalvægt og over	50,6	54,9	58,3	58,0	53,5	53,5	46,5	43,1	44,2	43,2
3. Påhængsvogntog	54,6	59,6	65,9	65,1	79,2	73,0	74,0	61,5	76,1	63,1
4. Sættevogntog	32,5	33,9	40,8	38,3	40,8	40,5	38,5	41,8	37,0	42,0
Heraf :										
5. Vognmandskørsel i alt	130,3	134,9	148,0	144,5	158,2	147,7	135,9	128,2	134,1	125,4
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	11,6	13,4	13,8	12,0	16,7	15,5	17,9	16,0	17,5	14,7
Sukkerroer	2,8	1,4	2,3	1,1	3,8	4,0	4,5	2,0	2,5	2,1
Næringsmidler	11,4	12,4	15,7	14,7	16,0	18,5	13,1	16,4	17,0	17,6
Foder	6,2	6,8	6,2	8,1	8,5	6,6	6,9	6,7	9,0	7,7
Fast mineralsk brændsel	1,5	1,3	0,6	0,5	0,8	1,0	1,4	1,7	2,3	1,0
Olieprodukter	3,5	4,2	3,5	4,8	3,8	3,4	3,2	2,7	2,4	2,2
Malm og metalskrot	1,4	0,9	1,1	0,7	2,0	1,7	0,8	1,3	1,3	0,7
Metallurgiske produkter	1,3	1,7	1,2	1,2	1,8	1,2	1,6	1,5	1,4	1,0
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	57,8	59,2	72,0	69,6	69,9	55,6	55,6	49,5	47,7	44,3
Gødningsstoffer	2,8	4,2	3,3	2,7	2,6	3,4	3,1	2,0	3,1	2,1
Kemiske produkter	6,1	6,3	5,5	5,6	7,0	7,0	6,1	6,0	7,0	5,5
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	23,7	23,3	22,9	23,5	25,2	29,8	21,6	22,2	23,0	26,4
6. Firmakørsel i alt	62,0	65,0	62,5	61,2	61,8	68,3	58,5	50,4	56,0	49,2
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	6,8	5,4	5,8	5,5	6,4	7,6	5,9	6,5	6,6	4,4
Sukkerroer	-	0,0	-	0,1	-	-	-	-	0,1	-
Næringsmidler	17,2	15,2	16,1	14,2	13,6	14,8	14,1	13,2	14,6	14,0
Foder	4,0	6,5	5,7	5,2	5,4	7,8	4,6	5,5	6,0	6,7
Fast mineralsk brændsel	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,0	0,4	0,2	0,0	0,0
Olieprodukter	6,8	8,3	4,8	5,2	6,4	6,7	5,6	3,0	6,5	5,0
Malm og metalskrot	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1	0,6	0,4	0,8	0,4
Metallurgiske produkter	1,2	0,9	1,1	1,8	1,1	0,8	1,1	0,6	0,5	0,6
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	16,2	18,8	18,2	17,7	15,5	18,4	17,0	12,4	12,7	10,3
Gødningsstoffer	0,3	0,6	0,3	0,6	0,9	0,6	0,4	0,3	0,4	1,0
Kemiske produkter	1,6	1,6	2,2	2,5	2,1	1,9	1,6	2,2	2,1	1,5
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	6,8	6,8	7,4	7,6	9,5	8,5	7,4	6,2	5,7	5,4

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Trucks 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 1.5.2.

Nationalt transportarbejde med vare- og lastbiler

National goods transport performance by goods motor vehicles

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. tonkm									
1. I alt	8 074	8 731	9 244	9 256	9 521	9 684	9 821	9 495	9 879	9 260
2. Varebiler 2 000-2 999 kg totalvægt	120	134	152	171	183	189	193	199	206	214
3. Lastbiler 3 000-5 999 kg totalvægt	245	255	267	277	281	281	276	269	266	266
4. Lastbiler over 6 ton i alt	7 709	8 342	8 825	8 808	9 057	9 214	9 352	9 027	9 407	8 780
5. Solovogne	2 435	2 577	2 656	2 704	2 768	2 916	2 669	2 638	2 651	2 348
6 000-11 999 kg totalvægt	341	308	304	300	295	282	226	271	208	185
12 000-17 999 kg totalvægt	1 107	1 190	1 118	1 176	1 264	1 230	1 128	1 099	1 024	833
18 000 kg totalvægt og over	986	1 079	1 234	1 228	1 209	1 405	1 315	1 267	1 419	1 329
6. Påhængsvogntog	3 274	3 416	3 628	3 561	3 865	3 713	4 025	3 554	4 200	3 604
7. Sættevogntog	2 000	2 349	2 541	2 543	2 425	2 584	2 658	2 835	2 556	2 828
Heraf :										
8. Vognmandskørsel i alt	5 531	6 039	6 535	6 540	6 701	6 805	6 863	6 624	7 102	6 675
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	628	664	761	746	870	763	976	945	1 058	850
Sukkerroer	83	55	73	55	100	138	178	74	116	99
Næringsmidler	903	1 004	1 188	1 182	1 155	1 339	1 216	1 270	1 412	1 543
Foder	417	466	392	463	573	437	448	411	615	542
Fast mineralsk brændsel	66	91	36	29	53	56	38	49	68	53
Olieprodukter	183	214	197	258	167	205	183	202	151	171
Malm og metalskrot	72	42	42	48	98	53	37	96	90	34
Metallurgiske produkter	89	104	81	92	131	102	97	122	117	76
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	1 354	1 611	1 895	1 744	1 678	1 494	1 704	1 393	1 368	1 226
Gødningsstoffer	134	140	196	170	126	217	144	121	162	83
Kemiske produkter	309	246	243	259	244	307	290	272	348	237
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	1 292	1 401	1 429	1 495	1 508	1 694	1 551	1 670	1 596	1 761
9. Firmakørsel i alt	2 179	2 304	2 289	2 268	2 356	2 409	2 489	2 403	2 305	2 105
Landbrugsprodukter										
ekskl. roer	226	217	230	249	234	297	281	293	261	169
Sukkerroer	-	0	-	8	-	-	-	-	2	-
Næringsmidler	654	600	716	583	650	574	697	682	625	633
Foder	151	253	226	214	231	318	226	273	259	336
Fast mineralsk brændsel	3	10	4	0	1	0	10	11	2	0
Olieprodukter	326	379	255	269	305	341	303	193	293	369
Malm og metalskrot	38	28	41	32	47	30	29	13	32	12
Metallurgiske produkter	59	55	53	64	55	51	61	53	36	34
Grus, sand, cement, jord, sten mv.	346	360	391	373	357	367	444	425	352	214
Gødningsstoffer	14	20	11	22	21	27	22	15	18	17
Kemiske produkter	52	69	81	89	73	70	60	95	111	56
Maskiner, bearbejdede varer og stykgods	310	312	283	366	381	333	357	349	314	264

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Delivery and sales vans. 3: Goods road vehicles. 4: Trucks, total. 5: Trucks 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. Feedings 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.

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 1.5.3.

Nationalt trafikarbejde med lastbiler over 6 ton

National traffic performance by trucks over 6 tonnes

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. km									
1a. I alt	1 267	1 294	1 418	1 446	1 423	1 457	1 368	1 362	1 378	1 303
1b. Vognmandskørsel i alt	753	778	883	908	899	897	871	897	910	876
Med læs	509	535	617	667	659	690	681	722	728	711
Uden læs	244	243	266	241	240	207	190	175	183	166
1c. Firmakørsel i alt	514	516	535	538	525	560	498	464	467	427
Med læs	395	385	409	437	416	467	419	393	403	363
Uden læs	119	131	126	100	109	93	78	71	64	64
2a. Solovogne i alt	776	778	848	856	820	869	731	769	752	670
6 000-12 000 kg totalvægt	215	190	200	206	180	190	151	164	146	120
12 000-18 000 kg totalvægt	373	389	415	410	408	412	358	373	360	311
18 000 kg totalvægt og over	188	199	233	240	233	266	223	231	246	238
2b. Vognmandskørsel										
Turlængde indtil 15 km	64	60	61	57	55	45	38	34	30	30
15-49 km	201	185	201	192	196	180	177	153	168	151
50-99 km	196	197	227	221	238	226	190	198	213	190
Over 99 km	292	336	394	437	409	446	466	512	500	505
2c. Firmakørsel										
Turlængde indtil 15 km	40	37	34	32	32	29	27	16	22	18
15-49 km	151	146	153	133	126	144	116	101	100	91
50-99 km	162	144	144	139	149	155	110	112	106	101
Over 99 km	161	189	204	234	218	232	244	235	240	217
3a. Vogntog i alt	492	516	571	590	603	589	637	593	626	634
Påhængsvogntog	300	302	344	353	369	352	390	339	387	375
Sættevogntog	191	214	227	237	235	236	247	254	239	259
3b. Vognmandskørsel	391	414	462	489	493	490	527	484	526	542
Turlængde indtil 15 km	15	14	17	15	19	15	13	12	12	12
15-49 km	71	71	86	84	87	80	92	73	84	78
50-99 km	103	113	120	129	133	117	115	106	128	119
Over 99 km	201	215	239	261	254	278	307	292	302	332
3c. Firmakørsel	101	102	108	101	111	99	110	109	100	92
Turlængde indtil 15 km	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2
15-49 km	18	18	22	19	23	20	20	17	17	12
50-99 km	31	28	31	26	32	26	25	26	24	19
Over 99 km	48	53	53	52	53	50	63	64	57	60

TRANSLATION - Rows, 1a: Total. 1b: Transport for hire or reward, total. With load. Without load. 1c: Transport on own account, total. With load. Without load. 2a: Trucks without trailers, by gross vehicle weight. 2b: Transport for hire or reward. Journey distance. 2c: Transport on own

account. Journey distance. 3a: Trucks with trailers, total. Trailers. Semi-trailers. 3b: Transport for hire or reward. Journey distance. 3c: Transport on own account. Journey distance.

Tabel 1.5.4. National godstransport. Antal ture med lastbiler over 6 ton
National transport of goods. Journeys by trucks over 6 tonnes

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1a. I alt	35 380	34 674	35 647	34 014	33 895	31 700	27 530	24 105	25 221	23 196
1b. Vognmandskørsel i alt	20 965	20 647	21 985	20 952	21 193	18 424	16 812	15 611	15 860	14 725
Med læs	12 220	12 071	13 207	13 013	13 397	12 319	11 377	10 880	11 012	10 499
Uden læs	8 745	8 576	8 778	7 939	7 797	6 105	5 435	4 730	4 849	4 226
1c. Firmakørsel i alt	14 415	14 027	13 662	13 062	12 701	13 276	10 719	8 495	9 360	8 472
Med læs	9 940	9 554	9 425	9 432	9 240	10 107	8 322	6 556	7 434	6 647
Uden læs	4 475	4 474	4 237	3 630	3 462	3 169	2 397	1 938	1 926	1 825
2a. Solovogne i alt	26 569	25 515	25 179	23 801	22 706	21 872	17 624	15 409	15 742	14 122
6 000-12 000 kg totalvægt	6 341	4 444	4 537	4 467	3 648	4 142	3 656	2 585	2 521	2 341
12 000-18 000 kg totalvægt	11 417	11 687	10 628	9 757	10 483	9 779	7 434	6 629	7 064	5 770
18 000 kg totalvægt og over	8 811	9 384	10 014	9 577	8 575	7 951	6 535	6 195	6 156	6 011
2b. Vognmandskørsel										
Turlængde indtil 15 km	8 897	8 773	8 849	8 134	8 018	5 972	5 064	4 689	3 984	3 965
15-49 km	7 342	6 888	7 249	7 056	7 159	6 431	6 431	5 405	6 008	5 306
50-99 km	2 829	2 819	3 289	3 169	3 377	3 222	2 772	2 785	3 119	2 747
Over 99 km	1 897	2 168	2 599	2 594	2 639	2 799	2 544	2 732	2 749	2 707
2c. Firmakørsel										
Turlængde indtil 15 km	5 563	5 444	4 792	4 870	4 515	4 341	3 614	1 962	2 967	2 503
15-49 km	5 406	5 223	5 398	4 770	4 572	5 187	4 102	3 573	3 462	3 206
50-99 km	2 362	2 111	2 077	1 986	2 131	2 224	1 602	1 609	1 509	1 474
Over 99 km	1 085	1 249	1 395	1 435	1 482	1 524	1 401	1 351	1 423	1 289
3a. Vogntog i alt	8 811	9 159	10 468	10 212	11 189	9 828	9 907	8 697	9 479	9 075
Påhængsvogntog	5 545	5 941	6 727	6 627	7 364	6 421	6 659	5 452	6 435	5 795
Sættevogntog	3 266	3 218	3 741	3 586	3 825	3 407	3 248	3 245	3 044	3 280
3b. Vognmandskørsel										
Turlængde indtil 15 km	1 850	1 940	2 016	2 113	2 661	1 939	1 710	1 553	1 482	1 651
15-49 km	2 499	2 499	2 997	2 899	3 078	2 737	3 193	2 478	2 930	2 664
50-99 km	1 462	1 607	1 845	1 834	1 876	1 660	1 656	1 514	1 844	1 696
Over 99 km	1 268	1 368	1 983	1 535	1 613	1 707	1 671	1 594	1 669	1 758
3c. Firmakørsel										
Turlængde indtil 15 km	367	411	479	432	393	405	305	236	331	331
15-49 km	597	591	540	698	757	688	669	576	554	373
50-99 km	452	396	208	376	449	364	347	368	342	261
Over 99 km	316	348	140	326	364	328	355	380	327	341

TRANSLATION - Rows, See table 1.5.3.

Tabel 1.5.5.

Godstransport med lastbiler over 6 ton fordelt efter amt

Road transport of goods by trucks over 6 tonnes, by county

	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
Fra														
1 000 ton														
1. 1984 i alt	38 640	14 551	10 311	1 510	19 642	12 347	8 796	18 367	11 428	23 616	10 272	22 762	192 242	
Hovedstadsregion ¹	34 494	2 853	1 247	23	245	107	81	223	70	186	47	173	39 748	
Vestsjælland	1 765	10 711	523	8	60	4	8	22	7	78	54	30	13 270	
Storstrøm	1 494	777	8 351	0	39	0	17	26	0	77	7	1	10 787	
Bornholm	26	6	6	1 473	0	0	4	4	0	4	0	0	1 523	
Fyn	160	18	34	0	17 290	284	171	1 552	133	458	96	207	20 401	
Sønderjylland	65	40	15	0	315	9 773	553	1 062	177	368	194	221	12 784	
Ribe	40	19	37	7	217	827	5 905	1 069	561	564	157	387	9 792	
Vejle	189	17	52	0	687	615	714	10 963	337	1 355	123	492	15 545	
Ringkøbing	58	33	6	0	112	172	690	794	8 633	846	892	354	12 591	
Århus	185	45	35	0	465	290	422	1 852	668	16 390	1 019	1 500	22 871	
Viborg	36	15	5	0	107	91	53	372	651	1 670	6 578	1 543	11 123	
Nordjylland	129	15	0	0	105	184	177	428	192	1 619	1 106	17 854	21 808	
2. 1993 i alt	30 212	12 683	8 864	2 148	14 241	10 369	11 175	18 690	10 486	26 429	10 660	18 653	174 610	
Hovedstadsregion ¹	25 167	3 413	1 492	0	347	173	149	242	96	722	150	130	32 082	
Vestsjælland	2 643	8 306	811	0	28	14	30	55	14	91	14	6	12 012	
Storstrøm	954	693	6 232	21	60	23	0	56	14	49	12	5	8 119	
Bornholm	24	0	0	2 127	0	0	0	0	0	6	0	0	2 158	
Fyn	376	29	99	0	10 540	477	392	1 588	117	629	256	161	14 664	
Sønderjylland	70	62	10	0	478	6 908	1 149	1 299	165	604	217	244	11 206	
Ribe	47	30	10	0	455	796	6 777	1 645	631	486	113	331	11 319	
Vejle	204	46	57	0	1 092	907	889	10 058	395	1 860	305	487	16 300	
Ringkøbing	6	0	10	0	212	405	1 084	995	7 279	578	912	232	11 714	
Århus	484	41	52	0	582	439	434	1 720	590	18 321	1 893	1 365	25 922	
Viborg	74	0	90	0	90	117	121	467	981	1 544	5 799	1 421	10 704	
Nordjylland	164	62	0	0	356	109	150	566	203	1 539	989	14 271	18 410	

¹ Herunder København og Frederiksberg kommuner, samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter.

TRANSLATION - Rows, 1: 1984 total. By county. 2: 1993 total. By county. Fra = From. Til = To. I alt = Total.

Tabel 1.5.6.

Kapacitetsudnyttelse ved national kørsel med lastbiler over 6 ton

Capacity utilization per journey with trucks over 6 tonnes

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	pct.									
1a. I alt	45	45	43	41	42	42	42	42	42	40
1b. Vognmandskørsel i alt	46	47	45	42	42	42	42	41	42	39
Med læs	71	70	66	60	60	58	56	53	54	50
Uden læs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1c. Firmakørsel i alt	41	42	40	40	40	39	42	42	42	40
Med læs	57	59	55	52	55	50	52	53	50	49
Uden læs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2a. Solovogne i alt	41	41	39	39	41	40	44	42	42	41
6 000-12 000 kg totalvægt	36	36	35	35	37	35	37	39	36	36
12 000-18 000 kg totalvægt	40	41	36	39	42	40	43	41	39	37
18 000 kg totalvægt og over	43	44	43	41	42	42	47	44	45	44
2b. Vognmandskørsel										
Turlængde indtil 15 km	42	44	38	41	42	37	42	38	34	36
15-49 km	40	40	39	39	38	38	39	38	37	34
50-99 km	37	40	40	38	41	38	42	40	40	38
Over 99 km	47	49	51	42	44	46	50	43	45	45
2c. Firmakørsel										
Turlængde indtil 15 km	37	39	35	38	34	36	38	40	37	35
15-49 km	39	39	39	39	38	36	40	41	37	40
50-99 km	42	42	40	40	42	40	43	42	41	42
Over 99 km	41	38	41	38	46	43	45	44	45	40
3a. Vogntog i alt	47	47	45	42	42	42	41	42	42	39
Påhængsvogntog	47	48	45	41	42	42	41	41	42	38
Sættevogntog	47	46	47	44	42	42	41	42	41	41
3b. Vognmandskørsel										
Turlængde indtil 15 km	37	33	34	29	32	31	31	33	29	27
15-49 km	50	38	39	35	36	34	37	36	34	33
50-99 km	43	43	41	41	38	40	39	40	39	38
Over 99 km	54	55	58	47	48	48	44	44	46	42
3c. Firmakørsel										
Turlængde indtil 15 km	32	36	32	27	29	34	33	29	30	27
15-49 km	36	39	41	34	37	31	38	36	38	32
50-99 km	42	45	40	41	38	38	42	44	86	37
Over 99 km	47	46	43	44	41	41	42	43	43	43

Anm. Omfatter kørsel med og uden læs.

TRANSLATION - Rows, See table 1.5.3.

Tabel 1.5.7.

Indførsel af godsmængde med bil fordelt efter godsarter

Imports of goods by Danish vehicles analysed by commodity category

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	1 000 ton									
1. I alt	5 295	5 754	6 205	6 741	6 811	7 014	7 217	7 509	7 833	8 436
Korn, frugt og grønsager	244	267	269	320	381	378	367	365	432	455
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	738	698	709	740	826	872	906	988	1 087	1 187
Oliefrø, -nødder, animalske, vegetab. olier og fedtstoffer	166	185	220	238	259	243	252	241	243	266
Træ, tømmer og kork	441	485	526	611	554	571	628	657	653	758
Gødningstoffer	18	20	23	23	27	19	28	47	53	45
Sten, sand, grus mv.	145	155	188	204	223	256	253	246	247	281
Malme og metalaffald	20	25	24	26	26	40	51	71	56	63
Animalske og vegetab. råstoffer	129	151	163	174	162	188	209	196	246	290
Kul, koks og briketter	32	35	36	39	50	95	49	44	62	53
Flydende brændsel	130	138	123	142	123	129	128	109	113	120
Kemiske produkter	1 012	1 116	1 182	1 259	1 270	1 309	1 355	1 391	1 388	1 453
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	243	291	331	401	390	417	422	362	303	332
Metaller	687	712	747	774	771	762	745	782	747	805
Mere bearbejdede metalvarer	120	137	157	172	188	177	184	203	225	238
Maskiner, transportmidler mv.	303	353	415	459	426	409	425	449	454	466
Andre varer	868	986	1 095	1 158	1 134	1 149	1 216	1 358	1 523	1 624
	kr./ton									
2. Enhedspris	13 455	14 766	15 760	15 779	15 346	15 417	16 388	16 237	16 635	15 880
	1 000 ton									
3. Heraf med dansk bil	3 533	3 720	3 880	4 249	4 354	4 174	4 500	4 845	5 251	5 611
Korn, frugt og grønsager	172	174	178	208	245	234	244	253	294	314
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	446	393	369	388	447	460	504	582	704	742
Oliefrø, -nødder, animalske, vegetab. olier og fedtstoffer	83	86	84	91	97	98	109	119	145	151
Træ, tømmer og kork	425	460	488	566	520	514	572	587	564	665
Gødningstoffer	11	14	13	14	17	9	9	19	35	30
Sten, sand, grus mv.	114	121	140	139	160	157	162	151	162	195
Malme og metalaffald	11	16	18	20	18	28	41	55	38	49
Animalske og vegetab. råstoffer	89	107	114	117	111	126	139	130	181	210
Kul, koks og briketter	19	22	21	26	40	31	32	32	43	36
Flydende brændsel	103	96	87	111	92	86	86	84	79	83
Kemiske produkter	498	529	533	584	607	584	662	697	714	740
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	173	209	223	282	278	287	292	242	194	202
Metaller	507	500	518	546	566	480	481	538	554	606
Mere bearbejdede metalvarer	84	92	105	115	132	116	123	141	168	170
Maskiner, transportmidler mv.	201	231	263	294	282	245	264	289	306	308
Andre varer	597	670	726	749	741	719	780	926	1 070	1 111
	mio. tonkm									
4. Transportarbejde med dansk bil¹	2 695	2 847	2 948	3 257	3 392	3 199	3 390	3 705	4 080	4 361

¹ Omfatter også transportarbejde på den danske strækning af udlandskørsler.

Kilde: Udenrigshandelstatistikken.

TRANSLATION - Rows, 1: Goods by Danish vehicles, total. Cereals, fruit and vegetables. Other food products, feeding stuffs, beverages and tobacco. Oilseeds, oilnuts, animal, vegetable oils and fats. Wood, lumber and cork. Fertilizers. Crude minerals other than ore. Ores and metal scrap. Animal

and vegetable raw materials. Coal, coke and briquettes. Liquid fuels. Chemical products. Manufactures of non-metallic minerals n.e.s. Metals. Manufactured metal articles. Machinery, transport equipment, etc. Miscellaneous manufactured articles. 2: Price per unit. 3: Of which by Danish vehicles. 4: Goods transport performance by Danish vehicles.

Tabel 1.5.8.

Udførsel af godsmængde med bil fordelt efter godsarter

Exports of goods by Danish vehicles analysed by commodity category

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	1 000 ton									
1. I alt	5 977	6 034	6 006	6 084	6 101	6 664	7 340	7 991	8 484	8 595
Korn, frugt og grønsager	73	65	116	111	138	120	195	187	152	118
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	1 942	1 938	2 012	2 039	1 969	2 023	2 248	2 412	2 776	2 850
Oliefrø, -nødder, animalske, vegetab. olier og fedtstoffer	89	85	84	85	62	66	78	80	77	76
Træ, tømmer og kork	203	189	133	91	96	131	151	148	140	160
Gødningstoffer	76	92	66	64	80	70	62	48	31	27
Sten, sand, grus mv.	814	769	708	749	599	701	751	784	691	450
Malme og metalaffald	64	82	104	102	123	159	159	150	127	106
Animalske og vegetab. råstoffer	310	330	367	363	385	407	454	514	590	583
Kul, koks og briketter	3	4	7	6	7	7	5	9	9	6
Flydende brændsel	12	12	15	33	72	83	62	72	59	67
Kemiske produkter	442	454	428	431	473	538	559	573	616	650
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	551	492	443	431	435	541	647	854	928	1 117
Metaller	215	241	241	260	271	260	257	286	326	363
Mere bearbejdede metalvarer	106	120	119	124	126	173	202	228	233	247
Maskiner, transportmidler mv.	339	366	379	379	387	434	480	521	519	536
Andre varer	739	794	786	817	878	952	1 034	1 126	1 210	1 238
	kr./ton									
2. Enhedspris	14 893	16 194	17 842	18 334	19 002	18 801	19 525	19 116	19 432	20 067
	1 000 ton									
3. I alt med dansk bil	4 802	4 769	4 640	4 682	4 639	5 077	5 719	6 377	6 822	7 021
Korn, frugt og grønsager	50	46	61	57	86	66	120	107	103	82
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	1 568	1 531	1 549	1 580	1 533	1 545	1 726	1 901	2 214	2 345
Oliefrø, -nødder, animalske, vegetab. olier og fedtstoffer	65	65	61	60	42	44	63	63	57	58
Træ, tømmer og kork	174	169	120	84	88	112	134	134	131	142
Gødningstoffer	45	44	29	30	38	29	24	23	17	20
Sten, sand, grus mv.	752	676	606	597	419	604	649	691	562	342
Malme og metalaffald	47	66	87	83	100	126	117	108	96	88
Animalske og vegetab. råstoffer	227	240	261	275	299	309	359	413	485	482
Kul, koks og briketter	2	4	6	5	6	3	5	9	8	6
Flydende brændsel	8	9	10	15	12	23	28	42	34	18
Kemiske produkter	348	364	332	326	374	415	441	452	492	523
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	432	378	335	332	330	421	510	709	773	939
Metaller	182	201	205	219	235	206	216	252	288	315
Mere bearbejdede metalvarer	82	91	89	92	93	131	158	183	191	207
Maskiner, transportmidler mv.	261	282	289	285	296	320	364	395	407	432
Andre varer	561	604	599	640	689	724	807	893	964	1 021
	mio. tonkm									
4. Transportarbejde med dansk bil¹	3 802	3 801	3 752	3 849	3 839	4 129	4 634	5 060	5 433	5 665

¹ Omfatter også transportarbejde på den danske strækning af udlandskørsler.

TRANSLATION - Rows, See table 1.5.7.

Kilde: Udenrigshandelstatistikken.

Tabel 1.5.9.

Ind- og udførsel af godsmængde med bil fordelt efter lande

Imports and exports of goods by Danish vehicles analysed by country

	Godsmængde					Heraf med dansk bil ¹				
	1984	1986	1988	1990	1992	1984	1986	1988	1990	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	1 000 ton					pct.				
1. Til Danmark i alt	5 754	6 741	7 014	7 509	8 436	64,7	63,0	59,5	64,5	66,5
2. Fra EUR 12	3 664	4 372	4 622	5 002	5 619	57,8	55,2	53,5	59,0	64,5
Frankrig, Monaco	317	338	364	400	441	63,7	61,1	62,9	67,5	69,2
Belgien, Luxembourg	284	351	363	410	460	50,5	48,4	47,9	48,3	51,0
Holland	506	606	669	742	796	41,0	37,6	39,0	38,0	40,5
Tyskland ²	2 095	2 532	2 629	2 876	3 275	59,8	56,5	58,6	66,3	73,6
Italien	175	208	180	185	213	80,7	81,1	84,5	88,0	90,2
UK	221	244	304	274	296	59,2	61,2	16,7	19,8	21,5
Irland	6	11	11	8	11	55,3	64,2	20,8	24,7	33,7
Grækenland	13	14	15	16	11	64,9	62,7	53,8	56,1	50,9
Portugal	7	12	19	25	24	55,4	42,1	52,3	57,2	49,5
Spanien	40	56	67	67	92	59,7	65,1	63,4	76,0	81,0
Norge	215	244	285	294	357	69,6	66,5	48,8	41,5	37,9
Sverige	1 425	1 604	1 505	1 621	1 681	84,7	86,5	84,1	88,1	85,2
Finland	108	146	138	147	202	53,9	62,0	56,1	70,7	66,0
Schweiz	57	65	60	56	59	41,0	45,7	47,0	49,3	56,8
Østrig	73	74	77	82	92	27,3	24,3	31,4	38,2	43,0
Sovjetunionen ³	8	8	13	4	28	24,4	5,9	20,4	53,0	26,4
Polen	51	69	131	167	238	93,5	90,5	52,3	65,7	51,2
Tjekkoslaviet	26	31	33	34	48	37,1	29,4	24,1	22,7	23,4
Ungarn	24	23	23	25	27	52,9	39,9	42,2	56,5	54,8
Andre lande	103	105	129	76	86	71,7	64,9	62,0	61,7	69,3
3. Fra Danmark i alt	6 034	6 084	6 664	7 991	8 595	79,0	77,0	76,2	79,8	81,7
4. Til EUR 12	3 985	4 019	4 401	5 343	5 840	76,1	72,8	71,8	75,6	79,2
Frankrig, Monaco	253	294	356	417	448	79,6	81,9	81,3	82,5	85,0
Belgien, Luxembourg	125	146	158	175	180	58,8	54,3	51,0	52,7	59,8
Holland	292	273	326	394	427	42,8	44,3	39,4	44,8	50,5
Tyskland ²	2 450	2 441	2 595	3 311	3 646	77,2	71,3	72,7	77,9	82,6
Italien	217	264	251	273	335	83,5	88,7	88,3	89,2	77,8
UK	564	492	588	611	596	87,7	86,8	78,1	77,3	80,7
Irland	20	19	17	19	15	89,9	74,7	60,8	73,7	72,7
Grækenland	32	36	37	40	51	78,9	73,5	72,0	70,3	73,5
Portugal	4	12	19	28	27	76,4	90,4	86,7	86,9	76,9
Spanien	28	42	54	76	115	78,6	81,9	76,2	87,4	88,3
Norge	329	419	447	423	436	85,0	84,8	81,4	79,4	79,2
Sverige	951	916	1 094	1 384	1 335	90,9	91,9	91,3	95,0	93,0
Finland	99	101	112	123	108	64,8	74,2	77,1	81,9	76,0
Schweiz	67	63	72	84	93	65,6	70,2	69,3	81,7	84,4
Østrig	43	45	51	67	76	52,2	47,4	55,5	62,6	63,5
Sovjetunionen ³	3	3	4	5	16	8,2	10,4	11,7	44,4	63,2
Polen	8	12	11	59	117	71,9	60,7	51,0	77,2	65,5
Tjekkoslaviet	5	7	11	15	24	64,6	80,0	70,6	68,2	55,4
Ungarn	7	5	7	7	12	40,7	26,4	30,4	33,9	61,7
Andre lande	538	493	453	482	538	83,3	81,4	82,3	86,7	91,1

¹ Omfatter dog ikke ind- og udførsel pr. "sættevogn på skib", idet nationalitetskode herfor er uoplyst² Inkl. Tyske Demokratiske Republik³ 1992: Tidligere Sovjetunionen.

Kilde: Udenrigshandelstatistikken.

TRANSLATION - Columns, 1-5: Goods carried. 6-10: Of which by Danish vehicles. - Rows, 1: To Denmark, total. 2: From EUR 12. France, Monaco. Belgium, Luxembourg. Netherlands. Germany. Italy. United Kingdom. Ireland. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Switzerland. Austria. Soviet Union. Poland. Czechoslovakia. Hungary. Other countries. 3: From Denmark, total. 4: To EUR 12.

1.6. Persontransport

1.6.1. Kilder

Rejsevaneundersøgelse fra 1992

Siden august 1992 har Danmarks Statistik på vegne af Trafikministeriet m.fl. gennemført månedlige stikprøveundersøgelser af de 16-74 åriges rejsevaner. Stikprøverne er på 1.800-2.300 personer. Der opnås interview med knap 70 pct. Stikprøven fornyes hver måned. Da mange er bortrejst i juli, foretages der ingen undersøgelse i denne måned.

Stikprøven udtages ved simpel, tilfældig udtrækning blandt personer på 16-74 år. De indkomne svar opregnes inden for gruppering af stikprøven efter køn, alder, civilstand, urbanisering og ejerforhold til bolig. Opregningsfaktoren er forholdet mellem befolkningsantallet og anvendelige besvarelser inden for hver gruppe. De familierelaterede oplysninger opregnes pr. familie, de øvrige pr. person.

I 1976, 1981 og 1986 har der været gennemført tilsvarende undersøgelser i en efterårsmåned, men som følge af store metodemæssige forskelle er de nye undersøgelser ikke sammenlignelige med de ældre.

Børn og ældres rejsevaner

Som supplement til rejsevaneundersøgelserne har Trafikministeriet i 1993 foretaget særundersøgelser af børn og ældres rejsemønster.

Vejdirektoratets opgørelse

Vejdirektoratet har beregnet udviklingen i det samlede persontransportarbejde, der er udført ved kørsel på offentlig vej. Opgørelsen er baseret på direktoratets skøn over trafikarbejdet for forskellige køretøjer, jf. afsnit 1.4., og særundersøgelser over antal personer pr. bil og bus.

Revision af beregningsmetoder

Rejsevaneundersøgelsen og Vejdirektoratets beregninger giver ikke nødvendigvis samme resultater, fordi de anvendte metoder er forskellige. Trafikministeriet og Vejdirektoratet har igangsat en række undersøgelser med henblik på revision af Vejdirektoratets beregningsmetoder.

1.6.2. Definitioner og afgrænsninger

Rejsevaneundersøgelsen

Ved rejsevaneundersøgelsen indsamles der oplysninger om de udvalgte personers rejseadfærd dagen før interviewet. For hver tur beskrives bl.a. formålet med turen, tidspunkt og varighed, turlængde pr. benyttet transportmiddel og om turen foregik helt eller delvis i by eller på land. Endvidere indhentes der oplysninger om en række baggrundsvARIABLE, såsom bilrådighed og socioøkonomiske forhold.

Turbegrebet

I rejsevaneundersøgelsen defineres en tur som en bevægelse fra et sted til et andet for på bestemmelsesstedet at opfylde et andet formål end på afrejsestedet. En tur kan bestå af flere delture, som hver afgrænses som persontransporter med samme formål, men med hvert sit transportmiddel.

Delture inden for samme tur regnes sammen pr. transportmiddel. Anvendes fx. to busser på en tur, vil der kun blive opgjort én bustur.

I undersøgelsen medtages kun ture, som passerer offentlig gade, og som er på mindst 300 m.

Den oplyste rejselængde afrundes og registreres i hele km. En rejselængde på fx. 3 km dækker således over en afstand på 2,5 - 3,4 km.

Turene opdeles efter formål. Der er benyttet følgende grupper:

- Bolig/hjem.
- Arbejdsplads/uddannelsessted.
- Indkøb/ærinde, fx. bank, læge, børnehave, bager.
- Fritid, fx. besøg, udflugt, sport, aftenskole.
- Erhverv (dog ikke kørsel som chauffør).

Foretages der indkøb på vejen hjem fra arbejde, opgøres der 2 ture, nemlig en arbejde/indkøbstur og en indkøb/hjemtur.

I nærværende opgørelse indgår ikke erhvervsture som chauffør. Derimod medregnes erhvervsmæssige kørsler, der foretages af fx. håndværkere og repræsentanter.

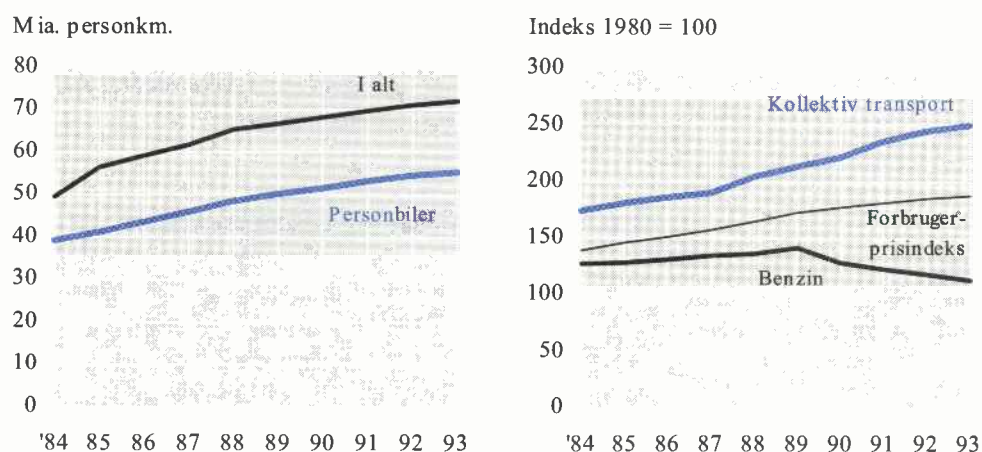
1.6.3. Persontransportarbejdets udvikling og sammensætning

Fra 1984 til 1993 er persontransportarbejdet steget med næsten en tredjedel, hovedsagelig som følge af øget personbilkørsel.

Medvirkende årsager til den kraftige udvikling i personbiltransporten er formentlig den øgede bilbestand og den udbyggede vejinfrastruktur, samt at priserne på kollektiv transport er steget betydeligt i perioden, endog mere end forbrugerprisindekset, mens benzinprisen har været svagt stigende frem til 1989 og herefter direkte faldende.

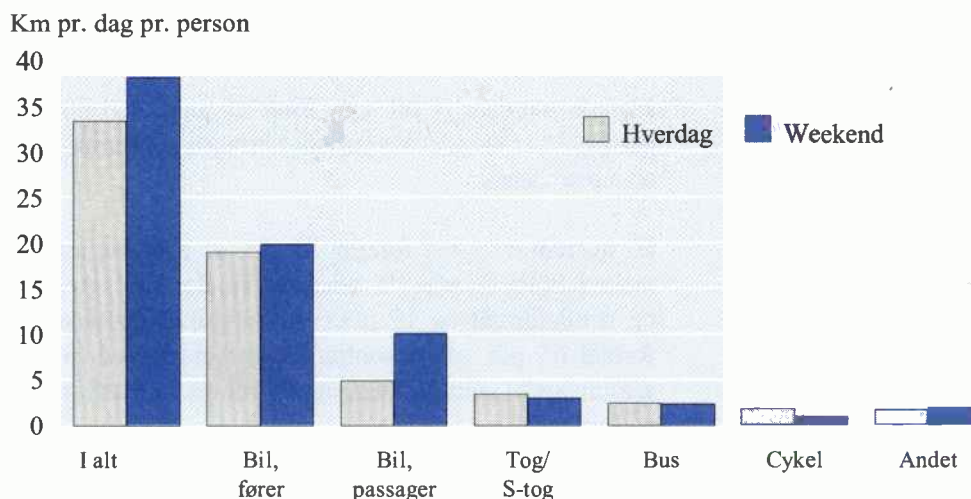
Figur 1.6.1.

Udviklingen i persontransporten og i priserne. 1984-93



I 1994 tilbagelagde hver person mellem 16 og 74 år gennemsnitligt 12.700 km, heraf 7.100 km i bil som fører, 2.400 km som passager i personbil, 2.100 km med bus eller tog og 600 km på cykel. Opgjort pr. person pr. dag var det samlede persontransportarbejde i 1994 på 33 km på hverdage og 38 km på lørdag/søndage. I figur 1.6.2. er vist persontransportarbejdets fordeling efter transportmåde på hhv. hverdage og lørdag/søndage:

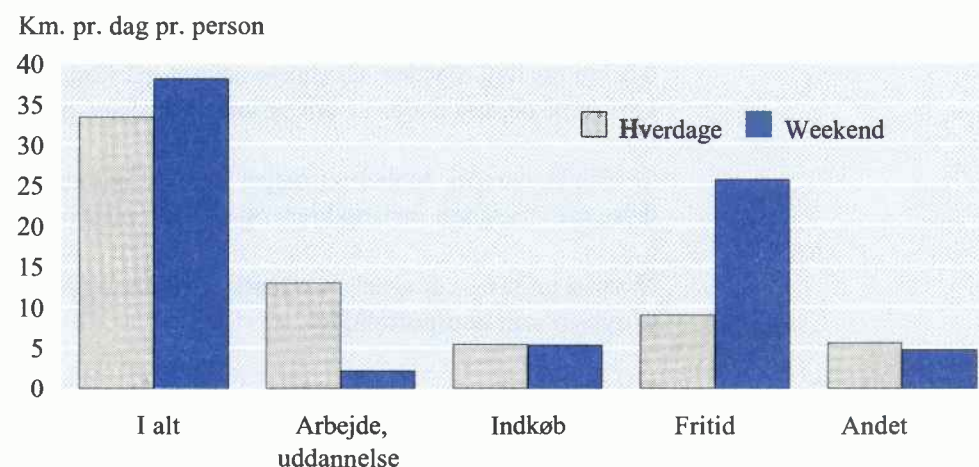
Figur 1.6.2.

Persontransportarbejde efter transportmåde. 1994

Persontransportarbejdet er lidt højere på weekend-dage end på hverdage. Forskellen skyldes især, at der i weekenden er flere personkm som passager i personbil. Til gengæld er kørslen med S-tog og på cykel mindre i weekenden end på hverdage.

I 1994 udgjorde persontransporten mellem bolig og arbejds- eller uddannelsessted 39 pct. af det samlede transportarbejde på hverdage. I weekenden dækkede bolig/-arbejds-kørslen kun 6 pct. af de samlede personkm. 15 pct. af persontransporten var bolig/indkøbsture. Dette gjaldt både hverdage og i weekenden. Fritidsformål var årsag til 1/4 af persontransporten på hverdage og hele 2/3 af personkm i weekenden. Andet udgøres af andre kombinationer af de forskellige formål, fx. arbejde/indkøb.

Figur 1.6.3.

Persontransportarbejde efter turens hovedformål. 1994

**Personbilkørsel
dækker 3/4 af
persontransporten**

Hovedparten af de 16-74 åriges transport tilbagelægges i bil. I 1994 foregik 72 pct. af persontransporten på hverdage og 79 pct. i weekenden med bil enten som fører eller som passager. 15 pct. af hverdagskørslen og 27 pct. af weekendkørslen skete som passager i personbil.

Bilen anvendes typisk til længere kørsler. 1/3 af persontransportarbejdet med personbil udføres på delture over 50 km og 2/3 ligger på delture over 20 km. Kun 2 pct. af persontransporten med personbil var på strækninger under 3 km.

Personbilen benyttes især af 20-59 årige personer i beskæftigelse, dvs. den personkategori, som er typiske bilbesiddere. Og jo flere biler familien råder over, des større er persontransport med bil.

Mænds transport i bil som fører er mere end dobbelt så stort som kvinders. Til gengæld var kvindernes transportarbejde som bilpassagerer næsten tre gange så stort som mændenes.

På hverdage i 1994 foregik 35 pct. af transportarbejdet med personbil som kørsel mellem bolig og arbejds- eller uddannelsessted, godt 28 pct. var kørsel mellem bolig og fritidsformål og 19 pct. var bolig/indkøbskørsel. I weekenden dækkede fritidsformål 65 pct. af persontransportarbejdet med bil. Indkøbsturene har nogenlunde samme andel som på hverdage, fordi en stor del af husholdningernes indkøb lægges på lørdage.

Personer, som bor i Hovedstaden og forstæderne, brugte gennemsnitligt bilen mindre end personer i byer og i landdistrikter.

9 pct. foregår med tog I 1994 dækkede togrejser 10 pct. af transportarbejdet på hverdage og 8 pct. i weekenden. 1/4 af persontransportarbejdet med tog foregik med S-tog. For en nærmere beskrivelse henvises til afsnit 2.4.

7 pct. er med bus I 1994 foregik 7 pct. af persontransporten på hverdage med bus, mod kun 6 pct. i weekenderne. Godt 1/4 af personkm med bus var på delture på over 50 km og 1/5 på delture over 100 km. 52 pct. var på delture på indtil 20 km. Hovedparten af busturene skete således i forbindelse med korte ture, typisk i forbindelse med bolig/fritidskørsel eller ved kørsel til og fra arbejde eller uddannelsessted.

Navnlig unge, uddannelsessøgende og personer uden bilrådighed kørte med bus.

6 pct. med cykel I 1994 brugtes cyklen til 6 pct. af det samlede persontransportarbejde, svarende til 1,5 km pr. dag. Cyklen anvendtes navnlig på korte delture. Godt 3/4 af de cyklede km var på delture under 11 km og knap halvdelen på delture under 5 km.

Cyklen benyttedes dobbelt så meget på hverdage som i weekenden, og især i forbindelse med transport mellem hjem og arbejds- eller uddannelsessted.

Navnlig unge og uddannelsessøgende personer og personer uden bilrådighed anvendte cyklen som transportmiddel.

Gang dækker 2 pct. 2 pct. af persontransporten foregik til fods, navnlig over kortere afstande i forbindelse med fritidsaktiviteter.

Børns trafikvaner Den løbende undersøgelse af befolkningens trafikvaner omfatter kun personer på 16-74 år. En særundersøgelse foretaget for Trafikministeriet i 1993 viser, at børnene gennemsnitligt har et dagligt persontransportarbejde på 19 km pr. dag. Heraf foregår 58 pct. med bil og 19 pct. med kollektive transportmidler. 23 pct. svarende til 4,4 km pr. dag var som cyklist.

Ældres persontransport Ældre personer på 75 år og derover er heller ikke omfattet af den løbende persontrafikundersøgelse. En særundersøgelse foretaget for Trafikministeriet i 1993/94 viser, at de ældre gennemsnitligt tilbagelægger 11 km pr. dag, heraf er 37 pct. i bil som fører og 25 pct. i bil som passager. Kollektiv transport benyttes ved 25 pct. af persontransporten.

Tabel 1.6.1. Nationalt persontransportarbejde
National passenger transport performance

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. personkm									
1. I alt	54 682	56 571	59 232	61 828	65 339	66 717	68 287	69 746	71 150	72 049
Cykler	5 055	4 549	4 600	4 549	5 560	5 207	5 358	5 207	5 308	5 105
Personbiler	39 172	41 174	43 492	46 054	48 553	50 241	51 542	53 247	54 494	55 318
Hyrevogne	398	398	405	407	404	391	378	369	359	350
Varebiler	1 369	1 326	1 290	1 274	1 306	1 330	1 326	1 342	1 371	1 392
Motorcykler	325	335	344	347	357	361	369	363	370	381
Bybusser	3 707	3 752	3 802	3 844	3 876	3 805	3 675	3 552	3 471	3 452
Turistbusser	4 655	5 037	5 300	5 353	5 283	5 382	5 639	5 666	5 777	6 050

Kilde: Vejdirektoratet.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. Bicycles. Private cars. Taxis. Vans. Motorcycles. Buses (in urban areas). Tourist coaches. - Mio. personkm = million passenger kilometres

Tabel 1.6.2. Forbrugerprisindeks
Consumer price index

1980 = 100	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Samlet forbrugerprisindeks	139,8	146,4	151,7	157,8	165,0	172,9	177,4	181,7	185,5	187,8
Transport	140	145	150	159	168	176	177	181	185	189
Kollektiv transport	174	181	186	190	204	213	221	235	244	249
Hyrevognskørsel	147	152	156	167	180	189	196	196	196	199
Bustransport	207	210	220	229	257	263	267	281	295	304
Reparation og vedligeholdelse af personbil	152	161	166	188	202	214	226	239	253	263
Benzin	128	129	132	135	137	142	129	123	119	114
Anskaffelse af køretøj	126	132	140	148	154	160	164	166	168	172
2. Nettoprisindeks										
Benzin	143	146	94	93	98	112	119	118	110	111
Anskaffelse af køretøj	124	131	136	143	149	155	160	163	164	170

TRANSLATION - Rows, 1: Consumer price index, total. Transport Public transport. Taxis. Buses. Repair and maintenance of private cars. Petrol.

Motor vehicle purchases. 2: Index of net retail prices. Petrol. Motor vehicle purchases.

Tabel 1.6.3.

Persontransport med bil som fører pr. dag, pr. person

Passenger transport by car as driver per day, per passenger

	1992 ¹		1993		1994	
	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend
	1	2	3	4	5	6
	personkm					
1. Personkm med bil	20,7	21,1	19,6	20,2	19,1	19,9
2. Personkm efter turlængde						
Indtil 3 km	0,6	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3
3- 4 km	0,9	0,7	0,8	0,5	0,7	0,6
5- 6 km	1,2	0,8	1,0	0,8	1,0	0,8
7- 10 km	2,2	1,6	1,9	1,6	1,9	1,6
11- 20 km	4,3	3,0	3,8	2,8	3,8	2,9
21- 50 km	6,1	5,4	6,1	4,9	5,9	5,1
51-100 km	3,0	3,7	2,9	3,8	3,0	3,8
Over 100 km	2,8	5,9	2,7	5,5	2,3	5,0
3. Personkm efter turens formål						
Bolig/arbejde	8,1	2,1	8,4	1,6	7,4	1,5
Bolig/indkøb	3,4	2,7	3,5	3,2	3,7	3,8
Bolig/fritid	4,8	10,1	4,4	11,9	4,4	11,8
Andet	4,5	6,3	3,4	3,6	3,6	2,8
4. Personkm efter køn						
Mand	27,6	30,5	26,4	28,0	25,0	28,4
Kvinde	13,7	11,6	12,7	12,5	13,1	11,2
5. Personkm efter alder						
16-19 år	7,2	4,8	5,8	8,3	6,6	4,0
20-29 år	21,7	19,9	18,8	20,0	19,4	22,0
30-49 år	26,5	28,6	26,0	26,3	24,7	25,2
50-59 år	23,1	20,5	21,8	21,3	19,7	20,5
60-69 år	12,4	17,1	11,9	13,5	12,5	11,6
70-74 år	6,5	6,4	6,5	6,7	6,5	11,4
6. Personkm efter beskæftigelse						
Selvstændig	24,3	29,9	27,9	30,1	21,1	37,3
Funktionær	29,7	27,4	27,3	26,8	26,4	26,9
Arbejder	25,4	30,4	22,7	25,5	23,5	20,6
Uddannelsessøgende	9,4	5,2	7,2	7,4	9,2	7,3
Arbejdsløs	10,9	14,1	13,7	15,8	12,4	14,4
Pensionist/efterlønsmottager	8,6	8,7	9,7	10,0	8,9	10,6
Øvrige	7,5	12,4	9,6	6,5	11,3	9,3
7. Personkm efter bilrådighed						
Ingen bil	1,5	2,8	1,6	2,8	1,7	2,1
1 bil	24,0	24,1	22,2	23,7	21,9	23,4
2 biler eller flere	35,8	35,9	36,3	32,7	36,2	34,8
8. Personkm efter urbanisering						
Hovedstaden	10,1	8,4	9,7	14,3	9,0	11,8
Forstæder	18,3	19,1	17,0	18,2	16,5	16,8
Byer ²	19,2	22,0	20,0	22,2	17,7	20,5
Landområder	28,3	25,9	25,5	22,7	27,0	23,9

Anm. Omfatter kun privatkørsel.

¹ I 1992 blev Trafikundersøgelsen kun foretaget i de sidste 5 måneder af året.² Mere end 2.000 indbyggere

Kilde : Trafikundersøgelsen.

TRANSLATION - Columns, 1, 3 and 5: Weekdays. 2, 4 and 6: Weekends. -

Rows, 1: Passenger kilometres by car. 2: Passenger km by length of journey.

3: Passenger km by purpose of journey. Dwelling/work. Dwelling/shopping. Dwelling/leisure. Other. 4: Passenger km by sex. Males. Females. 5: Passenger km by age. 6: Passenger km by socio-economic group. Self-employed. Salaried employees. Manual workers. Students. Unemployed persons. Pensioners/early retirement pensioners. Other. 7: Passenger km by use of car. No car. One Car. Two or more cars. 8: Passenger km by urbanization. Central Copenhagen. Suburbs. Urban areas. Rural areas.

Tabel 1.6.4.

Persontransport med bil som passager pr. dag, pr. person
 Passenger transport by car as passenger per day, per passenger

	1992 ¹		1993		1994	
	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend
	1	2	3	4	5	6
	personkm					
1. Personkm med bil	4,6	9,7	4,1	9,5	5,0	10,1
2. Personkm efter turlængde						
Indtil 3 km	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
3- 4 km	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
5- 6 km	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3
7- 10 km	0,4	0,5	0,3	0,5	0,4	0,6
11- 20 km	0,8	1,2	0,7	1,1	0,9	1,3
21- 50 km	1,7	2,8	1,2	2,2	1,4	2,5
51-100 km	0,9	2,3	0,6	1,5	1,0	2,7
Over 100 km	0,5	2,5	0,8	3,8	1,0	2,6
3. Personkm efter turens formål						
Bolig/arbejde	1,2	0,5	0,9	0,3	1,1	0,2
Bolig/indkøb	0,6	0,9	0,6	0,8	0,8	0,9
Bolig/fritid	1,7	5,3	1,6	6,7	2,4	7,8
Andet	1,1	3,1	0,9	1,7	0,8	1,3
4. Personkm efter køn						
Mand	2,8	4,4	2,5	4,8	3,1	5,0
Kvinde	6,2	14,9	5,7	14,2	6,9	15,2
5. Personkm efter alder						
16-19 år	5,1	14,2	5,0	20,9	7,5	13,8
20-29 år	5,0	9,3	4,9	12,4	5,5	11,6
30-49 år	4,9	11,3	3,4	8,1	3,9	10,3
50-59 år	3,6	6,7	4,0	8,5	5,5	9,9
60-69 år	2,8	8,5	5,0	4,4	5,2	6,0
70-74 år	5,5	2,9	2,3	6,3	6,3	7,0
6. Personkm efter beskæftigelse						
Selvstændig	1,7	6,1	1,5	4,9	2,2	6,6
Funktionær	3,7	11,0	4,0	8,7	4,6	11,4
Arbejder	6,7	11,1	3,4	8,9	5,9	9,8
Uddannelsessøgende	5,7	10,0	4,5	18,3	6,3	11,4
Arbejdsløs	4,8	7,7	4,7	10,1	4,4	12,2
Pensionist/efterlønsmodtager	3,7	6,9	4,5	6,5	5,0	7,1
Øvrige	6,2	11,9	9,6	12,7	7,6	11,0
7. Personkm efter bilrådighed						
Ingen bil	4,2	5,6	3,4	7,3	3,8	7,0
1 bil	4,7	10,7	4,6	9,9	5,7	10,8
2 biler eller flere	4,6	12,0	3,0	11,4	4,5	12,1
8. Personkm efter urbanisering						
Hovedstaden	3,6	5,4	3,2	5,3	2,5	7,2
Forstæder	3,0	9,2	3,5	9,7	4,9	7,5
Byer ²	4,5	10,8	5,0	11,7	4,9	9,9
Landområder	5,8	9,9	3,7	8,6	6,4	12,9

¹ I 1992 blev Trafikundersøgelsen kun foretaget i de sidste 5 måneder af året.

² Mere end 2.000 indbyggere.

Kilde: Trafikundersøgelsen.

TRANSLATION - Columns, 1, 3 and 5: Weekdays. 2, 4 and 6: Weekends. - Rows, 1: Passenger kilometres by car. 2: Passenger km by length of journey.

3: Passenger km by purpose of journey. Dwelling/work. Dwelling/shopping. Dwelling/leisure. Other. 4: Passenger km by sex. Males. Females. 5: Passenger km by age. 6: Passenger km by socio-economic group. Self-employed. Salaried employees. Manual workers. Students. Unemployed persons. Pensioners/early retirement pensioners. Other. 7: Passenger km by use of car. No car. One Car. Two or more cars. 8: Passenger km by urbanization. Central Copenhagen. Suburbs. Urban areas. Rural areas.

Tabel 1.6.5.

Årstrafik fordelt på busrutetyper og amter. 1994

Annual traffic by bus types and counties. 1994

	Passagerer 1	Passagerkm 2	Buskm 3	Bustimer 4	Sædekm 5	Pladskm 6
	mio.					
1. I alt	436,3	2 853,4	288,6	9,3	12 339,6	20 386,4
Ekspresbusser	2,1	80,8	7,8	0,2	393,0	556,6
Regionalruter	108,8	1 344,6	144,7	3,7	6 648,2	10 162,5
Oplandsruter	12,3	95,4	8,8	0,3	338,3	673,1
Bybusser	277,1	1 033,3	80,5	3,8	3 102,4	6 013,7
Pendlingsruter	7,8	38,2	4,1	0,2	164,5	307,5
Lokalruter	23,7	223,0	36,4	1,0	1 458,3	2 315,4
Servicebusser	1,2	5,0	0,7	0,0	21,4	37,3
Skoleruter	2,6	25,0	4,0	0,1	159,1	245,3
Telebusser	0,7	8,1	1,5	0,0	54,6	74,9
Hovedstadsregionen	238,0	1 023,3	80,3	3,4	3 127,0	5 933,3
Vestsjællands Amt	14,5	132,4	17,5	0,5	498,8	926,5
Storstrøms Amt	8,8	118,7	17,2	0,5	842,4	1 218,8
Bornholms Amt	2,1	30,2	2,8	0,1	122,7	184,5
Fyns Amt	25,8	247,4	24,2	0,7	1 092,8	1 737,6
Sønderjyllands Amt	9,2	107,6	14,3	0,4	681,0	1 032,6
Ribe Amt	8,1	70,5	11,2	0,3	465,6	786,8
Vejle Amt	19,4	183,3	24,3	0,6	1 241,5	1 679,7
Ringkøbing Amt	7,5	84,5	13,0	0,3	576,8	844,0
Århus Amt	65,2	473,4	37,5	1,2	1 527,3	2 820,5
Viborg Amt	8,2	95,7	14,2	0,4	634,0	999,3
Nordjyllands Amt	29,6	286,3	32,1	0,9	1 529,7	2 222,7

Kilde: Landsdækkende database for Bustrafik, Trafikministeriet.

TRANSLATION - Columns, 1: Passengers. 2: Passenger-km. 3: Bus-km. 4: Bus hours. 5: Seat-km. 6: Passenger capacity-km. - Rows, 1: Total. Express

buses. Regional services. Environs services. City buses. Commuting services. Local services. Service buses. School buses. Tele busses. Copenhagen region and counties.

Tabel 1.6.6.

Persontransport

Passenger transport

	1992 ¹		1993		1994	
	Hverdag 1	Weekend 2	Hverdag 3	Weekend 4	Hverdag 5	Weekend 6
	personkm pr. dag pr. person					
1. I alt	34,0	38,3	32,4	35,3	33,4	38,1
2. Til fods	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7
3. Med cykel	2,0	1,0	1,9	1,0	1,8	0,9
4. Med knallert	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
5. Med motorcykel	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,2
6. Med bil som fører	20,7	21,1	19,6	20,2	19,1	19,9
7. Med bil som passager	4,6	9,7	4,1	9,5	5,0	10,1
8. Med bus	2,5	1,9	2,3	1,7	2,5	2,4
9. Med S-tog	1,1	0,5	1,1	0,5	1,0	0,6
10. Med tog i øvrigt	1,7	2,0	1,9	1,1	2,4	2,4
11. Andet	0,6	1,2	0,7	0,6	0,8	0,9

¹ I 1992 blev Trafikundersøgelsen kun foretaget i de sidste 5 måneder af året.

TRANSLATION - Columns, 1, 3 and 5: Weekdays. 2, 4 and 6: Weekends. - Rows, 1: Total. 2: By foot. 3: By bicycle. 4: By moped. 5: By motor cycle. 6: By car as driver. 7: By car as passenger. 8: By bus. 9: By city train. 10: By other trains. 11: Other.

1.7. Færdselsuheld

1.7.1. Kilde

Færdselsuheldsstatistik-register

Danmarks Statistiks færdselsuheldsstatistiksregister bygger på politiets indberetninger om færdselsuheld med personskaade.

1.7.2. 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 personskaaden 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 dets alder.

Personskaade

Personskaade er defineret som en tilstand, der normalt kræver lægebehandling. Personskader omfatter både trafikdræbte og tilskadekomne i færdselsuheld.

Dræbte

Som dræbte medregnes i færdselsuheldsstatistikken 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.

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 på 0,5 og derover, eller når politiet skønner at vedkommende er påvirket, uden at der er udtaget spiritusprøve.

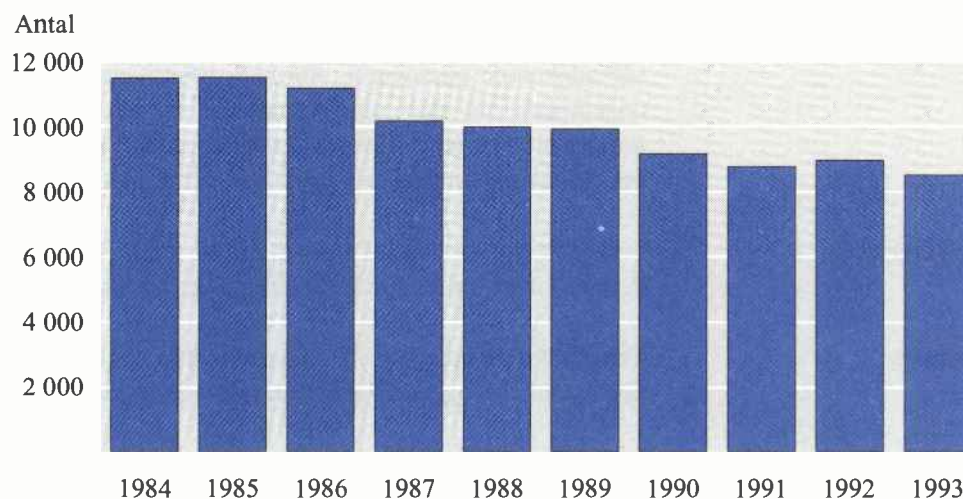
Færdselsuheldsstatistikens dækningsgrad

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 færdselsloven, 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. Alle færdselsuheld med dræbte antages indberettet. Odense Sygehus' undersøgelser, der bygger på skadestue-registreringer om færdselsuheldsoplysninger på Fyn i 1993, har vist, at politiet fik kendskab til 42 pct. af de alvorligt tilskadekomne og kun 11 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 med alene cykler og/eller knallerter ikke så hyppigt til politiets kendskab som uheld med biler.

1.7.3. Udviklingen i antal uheld og implicerede færdselselementer**Stort fald i antal uheld fra 1984 til 1993**

Antallet af uheld i 1993 lå 26 pct. lavere end i 1984. Antallet af færdselsuheld er faldet fra 11.489 i 1984 til 8.513 i 1993.

Figur 1.7.1.**Udviklingen i antal uheld****Flest uheld på fredage**

De fleste færdselsuheld forekommer mellem kl. 16-18 og de færreste i tidsrummet fra kl. 02-04. Fordelt på ugedage finder de fleste uheld sted om fredagen, mens der indtræffer relativt få uheld på lørdage og søndage. Der rapporteres flest uheld i perioden fra maj til august og færrest i perioden januar og februar.

Stort fald i antal uheld i byzone

To trediedele af samtlige uheld finder sted i byzone. Fra 1984 til 1993 er antallet af uheld i byzone faldet med knap en tredjedel, mens uheld uden for byzone kun er faldet med 13 pct. Uheld i vejkryds og på lige vej udgør i gennemsnit henholdsvis 43 pct. og 40 pct. af færdselsuheldene fra 1984 til 1993.

25 pct. fald i antal implicerede færdselselementer

Antallet af implicerede færdselselementer (køretøjer og fodgængere) i uheld faldt fra 22.611 i 1984 til 16.892 i 1993, svarende til et fald på 25 pct. Det største fald er sket for motorcykler og knallerter med henholdsvis 53 pct. og 44 pct. Ligeledes faldt antallet af implicerede personbiler med 22 pct. fra 1984 til 1993. Faldet er mindst for varebiler og små lastbiler under 3.500 kg.

Uheld med implicerede lastbiler er farligst

Lastbiler er det farligste køretøj, som andre køretøjer og fodgængere kan møde ved færdselsuheld. I 1993 var lastbilerne impliceret i 7 pct. af uheldene mod 8 pct. i 1984. Ved lastbiluheld i 1984 blev der dræbt i alt 131, hvoraf de 127 var modpart til lastbil, svarende til 19 pct. af alle trafikdræbte i 1984. 21 pct. af alle trafikdræbte i 1993 var modpart til lastbil.

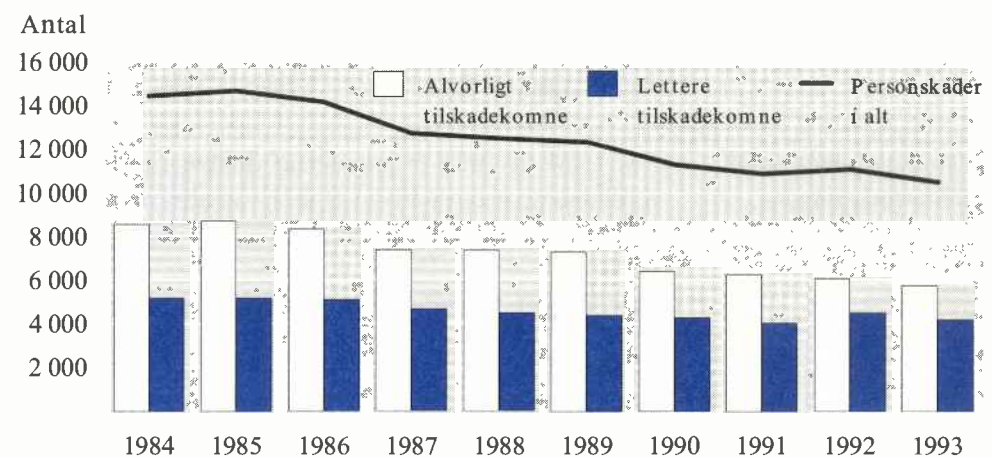
Fodgængere er den mest udsatte gruppe i trafikken. Fodgængere var implicerede i 14 pct. af uheldene. 12 pct. af personskaderne, og 22 pct. af de dræbte hidrørte fra uheld med fodgængere impliceret. 92 pct. af personskaderne og så godt som alle dræbte i disse uheld var fodgængere.

1.7.4. Udviklingen i antal implicerede trafikanter og personskader

Antallet af implicerede trafikanter (førere og fodgængere) er faldet fra 20.012 i 1984 til 15.233 i 1993, svarende til et fald på 24 pct. Faldet er størst for motorcyklister og knallertkørere med henholdsvis 53 pct. og 44 pct. fra 1984 til 1993. Antallet af implicerede førere af lastbiler er faldet med 32 pct. For førere af varebiler var faldet kun 8 pct. og for personbilførere 21 pct.

Figur 1.7.2.

Udviklingen i antal personskader



Stigning blandt ældre på 70 år og derover

Fra 1984 til 1993 steg antallet af implicerede førere og fodgængere på 70 år og derover med 5 pct. Stigningen var størst for personbilførere (15 pct.) og cyklister (21 pct.)

Stort fald blandt børn og unge under 25 år

Der er indtruffet en betydelig reduktion i antal implicerede førere og fodgængere i alderen under 25 år. For børn i alderen 0-6 år sket et fald på 49 pct. fra 1984 til 1993. For de unge på 18-24 år var faldet 38 pct., og for førere og fodgængere i alderen fra 25-64 år var faldet knap 14 pct.

Kraftigt fald i antal personskader og dræbte

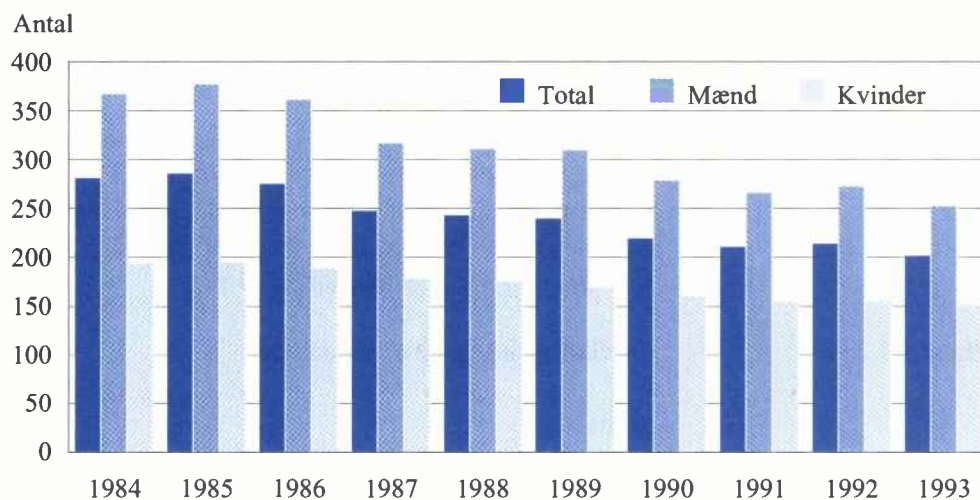
Antallet af personskader er faldet støt fra 14.383 i 1984 til 10.489 i 1993, hvilket svarer til et fald på 27 pct. Ligeledes faldt antallet af dræbte med 16 pct. fra 1984 til 1993. Antallet af alvorligt tilskadekomne personer er faldet med 32 pct. fra 1984 til 1993 og antallet af lettere tilskadekomne med 19 pct.

Markant fald i antal personskader for motorcyklister og knallertkørere

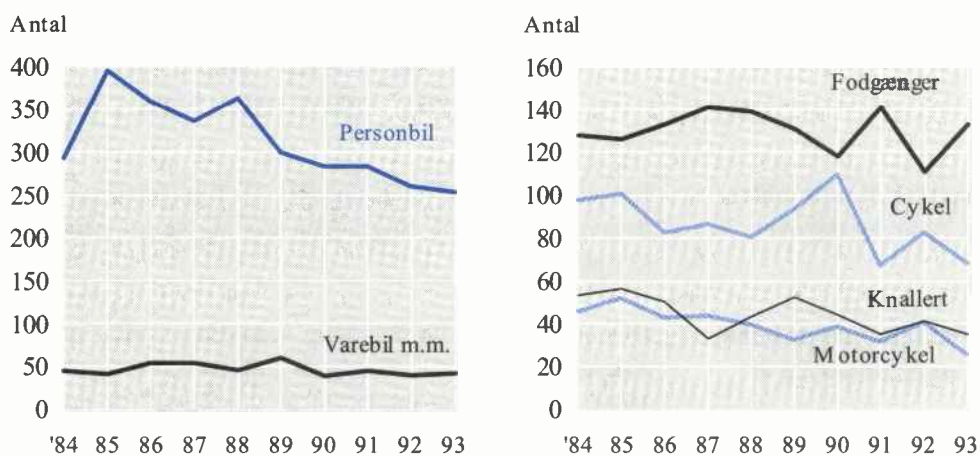
I 1993 var antallet af personskader for motorcyklister og knallertkørere henholdsvis 55 pct. og 45 pct. lavere end 1984. Faldet i antallet af dræbte er også størst for motorcyklister, knallertkørere og cyklister med henholdsvis 43, 34 og 30 pct.

Fald i antal personskader er størst for mænd

Udviklingen i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere viser, at faldet er større for mænd end for kvinder. I 1984 var der 368,0 personskader pr. 100.000 mandlige indbyggere mod 252,4 i 1993, svarende til et fald på 31 pct. For kvinder er den tilsvarende nedgang på 22 pct.

Figur 1.7.3.**Udviklingen i antal personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter køn****Næsten uændret antal dræbte fodgængere**

Fra 1984 til 1993 er antallet af dræbte i personbil faldet med 14 pct. De øvrige trafikanter har også udvist et fald i antallet af dræbte fra 1984 til 1993. For fodgængernes vedkommende er der dog tale om et næsten uændret niveau fra 1984 til 1993.

Figur 1.7.4.**Udviklingen i antal dræbte fordelt efter arten af færdselselementer**

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

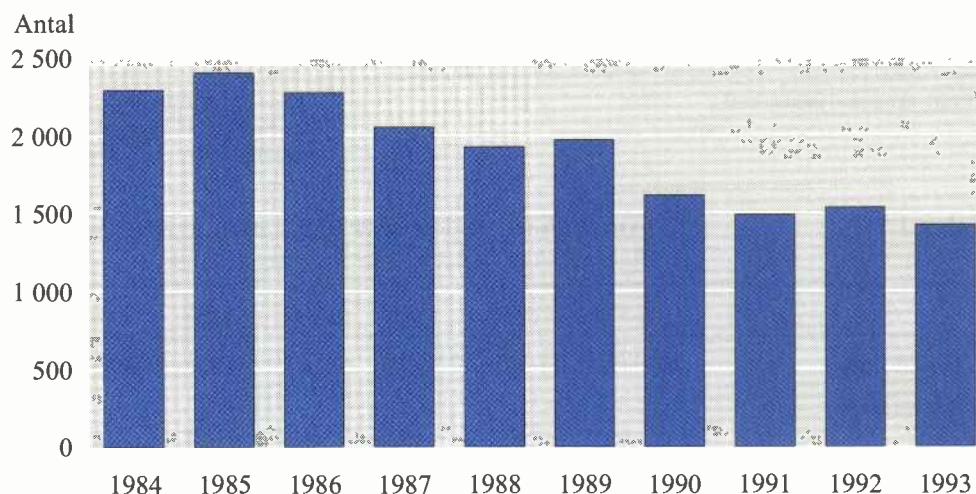
1.7.5. Spiritusuheld

Faldende antal spiritusuheld

Spiritusuheld udgjorde 17 pct. af samtlige færdselsuheld med personskade i 1993 mod 20 pct. i 1984. Antallet af uheld med spirituspåvirkede førere af personbil udgjorde i 1984 23 pct. af samtlige personbiluheld mod 12 pct. i 1993. I 1984 udgjorde spiritusuheld 21 pct. af alle motorcykeluheld mod 14 pct. i 1993. 25 pct. af alle knallertuheld var spiritusuheld i 1993 mod 22 pct. i 1984.

Figur 1.7.5.

Udviklingen i antal spiritusuheld



Færre personskader ved spiritusuheld

Antallet af personskader ved spiritusuheld er faldet fra 3.032 i 1984 til 1.758 i 1993, svarende til et fald på 42 pct., og antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere faldt med 37 pct. Fra 1984 til 1993 var faldet i antallet af personskader størst for førere af motorcykler og personbiler med henholdsvis 69 og 39 pct.

Antallet af personskader for knallertkørere og cyklister faldt med henholdsvis 38 pct. og 30 pct., men antallet af dræbte er næsten uændret fra 1984 til 1993. For fodgængerne var der derimod en stigning i såvel antallet af personskader som antallet af dræbte. Næsten alle dræbte knallertkørere, cyklister og fodgængere i spiritusuheld var selv spirituspåvirkede.

Tabel 1.7.1.

Antal uheld og personskader

Road accidents and traffic casualties

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal uheld med personskade i alt	11 489	11 502	11 170	10 164	9 978	9 922	9 155	8 757	8 965	8 513
2. Antal indberettede materielskadeuheld ¹	12 981	14 169	14 186	13 349	12 427	12 269	11 781	10 976	11 180	11 459
3. Antal personskader i alt	14 383	14 627	14 121	12 714	12 503	12 315	11 287	10 871	11 091	10 489
Dræbte	665	772	723	698	713	670	634	606	577	559
Alvorligt tilskadekomne	8 523	8 672	8 301	7 357	7 321	7 266	6 396	6 231	6 031	5 735
Lettere tilskadekomne	5 195	5 183	5 097	4 659	4 469	4 379	4 257	4 034	4 483	4 195

¹ Ekskl. uheld med personskade.TRANSLATION - Rows, 1: Road traffic accidents causing casualties, total.
2: Number of reported accidents causing material damage only. 3: Casualties, total. Killed. Seriously injured. Slightly injured.

Tabel 1.7.2.

Antal uheld fordelt efter klokkeslet, ugedag og måned

Road accidents by hour of day, weekday and month

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Uheld i alt	11 489	11 502	11 170	10 164	9 978	9 922	9 155	8 757	8 965	8 513
2. Klokkeslet										
00-02	502	500	459	422	395	382	323	302	315	291
02-04	339	322	322	300	300	268	210	188	216	240
04-06	213	230	233	226	228	213	205	189	187	193
06-08	882	898	903	790	819	802	762	749	794	744
08-10	810	797	821	782	694	757	691	704	686	655
10-12	977	1 038	990	891	875	889	835	844	807	804
12-14	1 166	1 115	1 123	1 067	1 005	1 072	998	963	968	919
14-16	1 682	1 776	1 599	1 552	1 554	1 543	1 422	1 394	1 365	1 399
16-18	2 019	1 884	1 932	1 646	1 639	1 656	1 568	1 380	1 571	1 350
18-20	1 315	1 278	1 256	1 120	1 103	1 046	994	923	943	896
20-22	827	849	797	714	686	669	591	568	563	516
22-00	684	740	681	615	645	573	516	519	494	466
3. Ugedag										
Mandag	1 610	1 613	1 529	1 408	1 429	1 347	1 334	1 289	1 257	1 161
Tirsdag	1 537	1 593	1 625	1 412	1 358	1 409	1 275	1 230	1 218	1 226
Onsdag	1 639	1 605	1 627	1 453	1 270	1 382	1 309	1 187	1 345	1 214
Torsdag	1 774	1 700	1 684	1 522	1 508	1 503	1 396	1 373	1 457	1 271
Fredag	2 093	2 162	2 007	1 887	1 941	1 836	1 671	1 662	1 582	1 585
Lørdag	1 654	1 648	1 598	1 465	1 453	1 421	1 275	1 124	1 212	1 173
Søndag	1 179	1 181	1 099	1 017	1 019	1 024	894	892	894	882
4. Måned										
Januar	753	661	811	478	804	696	676	710	668	589
Februar	631	608	696	659	774	634	651	469	557	558
Marts	814	768	734	727	701	751	718	554	639	600
April	880	805	774	742	688	752	738	686	645	674
Maj	1 064	1 108	1 100	901	939	939	862	772	827	811
Juni	1 079	1 125	1 024	882	927	952	822	764	783	795
Juli	1 040	1 047	933	900	801	844	695	799	789	720
August	1 146	1 238	1 096	961	884	879	867	882	805	809
September	1 087	1 218	1 043	1 019	873	912	756	809	774	745
Oktober	1 092	1 043	1 103	993	915	878	816	747	811	795
November	1 000	1 004	996	977	797	954	819	799	900	653
December	903	877	860	925	875	731	735	766	767	764

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: Casualties, total. 2: Hour of day. 3: Weekday. 4: Month.

Tabel 1.7.3.

Antal uheld fordelt efter forholdene på uheldsstedet
 Road accidents by circumstances at scene of accident

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Uheld i alt	11 489	11 502	11 170	10 164	9 978	9 922	9 155	8 757	8 965	8 513
I byzone	7 685	7 584	7 200	6 520	6 301	6 294	5 863	5 503	5 631	5 205
Udenfor by zone	3 804	3 914	3 970	3 644	3 677	3 628	3 292	3 254	3 334	3 308
2. Randbebyggelse										
Forretningsgade	1 442	1 315	1 225	1 106	1 053	1 027	997	886	896	852
Industrikvarter	438	487	524	407	399	421	421	374	409	346
Beboelseskvarter, etageejendomme	2 165	2 120	2 059	1 909	1 903	1 875	1 750	1 713	1 830	1 646
Villakvarter og anden lav bebyggelse	2 385	2 400	2 178	2 036	1 973	1 980	1 784	1 661	1 620	1 517
Facadeløs randbebyggelse	524	539	555	511	552	537	508	442	484	492
Ingen eller spredt randbebyggelse	4 361	4 481	4 485	4 101	4 020	4 012	3 638	3 613	3 654	3 570
3. Vejudformning										
4-benet kryds	2 430	2 386	2 426	2 196	2 314	2 234	2 103	1 991	2 041	1 884
3-benet kryds	1 979	1 994	2 003	1 870	1 858	1 865	1 761	1 671	1 844	1 604
Kryds i øvrigt	339	351	258	245	202	217	219	197	215	235
Ud-/indkørsel	461	391	377	396	355	400	333	336	312	331
På bro	51	40	24	19	30	24	22	27	18	23
Kurve	1 313	1 368	1 377	1 236	1 119	1 136	960	898	971	927
Lige vej	4 712	4 747	4 482	4 011	3 931	3 851	3 580	3 438	3 373	3 317
Anden vejudformning	179	202	199	181	167	192	174	196	191	190
4. Føre										
Tørt	7 712	7 180	7 373	6 456	6 311	6 965	6 096	5 852	5 658	5 400
Vådt	3 029	3 037	2 863	2 827	3 138	2 521	2 698	2 468	2 936	2 583
Glat	705	1 227	893	843	504	398	333	402	344	503
5. Sigtforhold										
Sigtbart	10 478	10 466	10 349	9 354	9 244	9 303	8 501	8 122	8 313	7 854
Nedsat sigtbarhed	794	848	692	690	607	473	514	509	504	537
6. Lysforhold										
Dagslys	7 450	7 623	7 292	6 718	6 403	6 647	6 166	5 891	5 900	5 745
Tusmørke	615	588	584	511	545	509	473	436	479	433
Mørke	3 402	3 270	3 278	2 920	3 022	2 749	2 508	2 419	2 574	2 321
7. Vejrforhold										
Ingen nedbør	9 330	9 197	9 240	8 283	8 058	8 500	7 551	7 344	7 409	6 942
Regn	1 413	1 393	1 356	1 261	1 428	1 072	1 350	1 058	1 314	1 170
Tåge	212	292	202	247	160	188	117	177	103	121
Sne, slud, hagl	404	470	283	284	252	80	82	130	82	216
8. Vejbelysning										
Findes ikke	3 433	3 628	3 654	3 286	3 251	3 285	2 948	2 919	2 940	2 900
Tændt	2 401	2 278	2 271	2 001	2 140	1 958	1 803	1 675	1 827	1 568
Findes, men ikke tændt	5 365	5 368	5 071	4 708	4 460	4 532	4 295	4 068	4 067	3 889

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, tall buildings. Residential or other area with low 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. Bend. Straight road. Other. 4: Road surface condition. Dry. Wet. Slippery. 5: Visibility degree. Good visibility. Poor visibility. 6: Daylight situation. 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 1.7.4.**Antal uheld fordelt efter hastighedsbegrænsningerne på uheldsstedet**

Road accidents by speed limits at scene of accident

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Uheld i alt	11 489	11 502	11 170	10 164	9 978	9 922	9 155	8 757	8 965	8 513
20 km/t og derunder	15	13	7	13	5	9	8	9	11	10
25-50 km/t	209	1 742	5 794	5 245	5 131	5 108	4 781	4 470	4 540	4 284
60 km/t	7 002	5 431	962	858	802	792	710	698	806	652
70 km/t	435	391	467	511	489	484	484	454	440	391
80 km/t	3 571	3 661	3 684	3 313	3 305	3 287	2 969	2 885	2 936	2 931
90 km/t	12	25	32	34	42	39	36	48	33	40
100 km/t	129	136	165	147	162	159	128	159	41	167
Antal skolevejsuheld	293	257	243	265	239	238	247	232	208	208
Antal uheld i forbindelse med vejarbejde	167	190	191	176	142	152	134	120	118	131

TRANSLATION - Rows, 1: Accidents, total. Estimated speed. Accidents on way to or from school. Accidents in connection with road work.

Tabel 1.7.5.**Antal implicerede elementer i uheld**

Road accidents by type of traffic unit involved

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Implicerede elementer i alt	22 611	22 880	22 215	20 300	19 945	19 869	18 260	17 524	17 857	16 892
2. Personbiler i alt	9 867	10 213	10 263	9 460	9 303	9 010	8 221	7 942	8 093	7 788
Almindelig personbil	9 517	9 870	9 915	9 122	8 987	8 763	7 988	7 716	7 864	7 579
Hyrevogn	324	319	312	305	277	207	203	201	200	186
Køretøj under udrykning ¹	26	24	36	33	39	40	30	25	29	23
3. Vare- og lastbiler indtil 3 500 kg i alt	1 493	1 669	1 716	1 548	1 623	1 598	1 379	1 410	1 376	1 371
Indtil 2 000 kg	755	753	717	632	611	670	533	509	466	465
2 001-3 500 kg	738	916	999	916	1 012	928	846	901	910	906
4. Lastbiler over 3 500 kg i alt	957	1 106	1 101	890	797	798	739	687	648	640
Sololastbil	707	851	784	654	576	552	513	499	489	462
Lastbil med anhænger	147	159	210	148	134	141	140	120	70	64
Sættevognstog	101	94	102	85	83	103	82	67	86	109
Køretøj under udrykning	2	2	5	3	4	2	4	1	3	5
5. Busser i alt	287	362	316	323	236	232	190	193	193	206
Rutebus	211	261	229	217	169	162	127	130	136	137
Andre busser	76	101	87	106	67	70	63	63	57	69
6. Traktor	199	218	184	172	150	182	143	156	127	142
Heraf med anhænger, markredskab	66	73	53	48	52	83	48	56	42	53
7. Motorcykel	1 004	843	812	672	588	631	616	533	529	469
8. Knallert	1 837	1 730	1 459	1 259	1 351	1 403	1 269	1 198	1 267	1 032
Heraf med ulovlige ændringer	463	410	316	234	259	327	285	240	258	199
9. Cykel	3 269	3 018	2 819	2 644	2 751	2 996	2 968	2 718	3 004	2 744
10. Fodgænger	1 654	1 706	1 616	1 590	1 498	1 375	1 391	1 356	1 306	1 234
11. Ryttere og hestevogne	19	9	11	20	11	13	10	18	16	7
12. Uoplyst køretøj	43	28	40	27	20	18	11	19	13	10
13. Forhindringer	1 982	1 978	1 878	1 695	1 617	1 613	1 323	1 294	1 285	1 249

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: Trucks of more than 3,500 kg, total. Trucks without trailer. Trucks

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. 8: Mopeds. Of which with mechanical changes. 9: Bicycles. 10: Pedestrians. 11: Horse riders and horse-drawn carriages. 12: Not stated. 13: Obstacles.

Tabel 1.7.6. Antal uheld fordelt efter arten af færdselselement
Road accidents by traffic unit involved

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal uheld i alt	11 489	11 502	11 170	10 164	9 978	9 922	9 155	8 757	8 965	8 513
2. Uheldsramte i alt	18 111	18 203	17 561	16 071	15 828	15 831	14 760	14 098	14 397	13 617
Med personbil impliceret	7 857	8 044	7 952	7 363	7 244	7 059	6 502	6 206	6 383	6 125
Med varebil impliceret	1 432	1 611	1 635	1 468	1 547	1 512	1 323	1 347	1 301	1 313
Med lastbil impliceret	911	1 038	1 042	843	745	755	696	657	615	615
Med bus impliceret	279	356	313	316	235	231	190	191	193	203
Med traktor impliceret	198	214	184	171	150	181	143	156	125	141
Med motorcykel impliceret	974	828	792	661	581	624	607	524	524	466
Med knallert impliceret	1 806	1 683	1 427	1 236	1 308	1 382	1 243	1 173	1 234	1 009
Med cykel impliceret	3 053	2 804	2 656	2 494	2 573	2 762	2 733	2 543	2 769	2 558
Fodgænger	1 601	1 625	1 560	1 519	1 445	1 325	1 323	1 301	1 253	1 187

TRANSLATION - Rows, 1: Road accidents, total. 2: Total accidents involving: Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. Moped. Bicycle. Pedestrian.

Tabel 1.7.7. Antal personskader fordelt efter arten af færdselselement
Traffic casualties by type of traffic unit involved

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal personskader i alt	14 383	14 627	14 121	12 714	12 503	12 315	11 287	10 871	11 091	10 489
I personbil	6 154	6 705	6 673	5 936	5 780	5 452	4 843	4 666	4 692	4 619
I varebil	645	734	786	722	701	736	533	596	596	580
I lastbil	152	169	172	130	121	100	88	75	97	82
I bus	135	165	140	124	77	79	45	95	61	111
I traktor	38	62	43	42	33	39	40	42	30	35
På motorcykel	1 066	861	828	690	635	639	626	548	546	483
På knallert	1 689	1 616	1 373	1 155	1 240	1 282	1 169	1 113	1 159	937
På cykel	2 907	2 695	2 542	2 370	2 473	2 676	2 615	2 419	2 666	2 457
Fodgænger	1 576	1 608	1 552	1 525	1 432	1 301	1 305	1 300	1 227	1 179
Andet ¹	21	12	12	20	11	11	23	17	16	6
2. Heraf dræbte i alt	665	772	723	698	713	670	634	606	577	559
I personbil	294	396	360	337	364	300	284	284	261	254
I varebil	36	30	39	38	35	49	27	36	31	32
I lastbil	4	6	8	9	6	9	6	5	6	2
I bus	1	1	-	4	4	2	1	1	-	5
I traktor	4	4	7	3	1	-	5	3	3	3
På motorcykel	46	52	43	44	40	33	39	32	41	26
På knallert	53	56	50	33	43	52	44	35	41	35
På cykel	98	101	83	87	81	94	110	68	83	69
Fodgænger	128	126	133	141	139	131	118	141	111	133
Andet ¹	1	-	-	2	-	-	-	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 1.7.8.

Antal uheld fordelt efter trafikantgrupper

Road accidents by type of traffic unit involved

	Antal trafikantgrupper impliceret			I alt
	1	2	Over 2	
	1	2	3	4
1984 i alt	3 135	7 701	653	11 489
1. Personbiler i alt	1 574	5 707	576	7 857
Heraf: Hyrevogn	22	260	35	317
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	7	17	2	26
2. Vare- og lastbiler indtil 3 500 kg i alt	201	1 065	166	1 432
Indtil 2 000 kg	118	536	82	736
2 001-3 500 kg	83	542	92	717
3. Lastbiler over 3 500 kg i alt	48	738	125	911
Lastbil med anhænger	9	103	32	144
Sættevognstog	7	81	12	100
Sololastbil	32	560	94	686
Heraf: Køretøj under udrykning	-	1	1	2
4. Busser i alt	18	226	35	279
Rutebus	17	164	25	206
Andre busser	1	63	11	75
5. Traktor	13	167	18	198
6. Motorcykel	293	627	54	974
7. Knallert	451	1 307	48	1 806
8. Cykel	532	2 410	111	3 053
9. Fodgænger	.	1 488	113	1 601
10. Ryttere og hestevogne	5	14	-	19
1993 i alt	2 019	5 972	522	8 513
11. Personbiler i alt	1 094	4 553	478	6 125
Heraf: Hyrevogn	13	149	22	184
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	3	19	1	23
12. Vare- og lastbiler indtil 3 500 kg i alt	186	967	160	1 313
Indtil 2 000 kg	65	329	60	454
2 001-3 500 kg	121	649	103	873
13. Lastbiler over 3 500 kg i alt	27	504	84	615
Lastbil med anhænger	2	49	12	63
Sættevognstog	5	91	12	108
Sololastbil	20	367	65	452
Heraf: Køretøj under udrykning	-	5	-	5
14. Busser i alt	3	172	28	203
Rutebus	2	116	16	134
Andre busser	1	56	12	69
15. Traktor	9	119	13	141
16. Motorcykel	122	316	28	466
17. Knallert	245	737	27	1 009
18. Cykel	330	2 147	81	2 558
19. Fodgænger	.	1 106	81	1 187
20. Ryttere og hestevogne	3	3	1	7

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: Trucks with a gross vehicle weight of

more than 3,500 kg, total. Trucks with trailer. Semi-trailers. Trucks without trailer. Of which cars giving emergency signal. 4 and 14: Busses, total. Scheduled bus service. Other bus service. 5 and 15: Tractors. 6 and 16: Motorcycles. 7 and 17: Mopeds. 8 and 18: Bicycles. 9 and 19: Pedestrians. 10 and 20: Horse riders and horse-drawn carriages.

Tabel 1.7.9.

Personskader fordelt efter arten af færdselselement

Traffic casualties by type of traffic unit involved

	Dræbte		Alvorligt tilskadekomne		Lettere tilskadekomne		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
1984								
1. Personbiler i alt	294	184	3 362	2 565	2 498	1 401	6 154	4 150
Heraf: Hyrevogn	2	6	55	174	32	107	89	287
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	1	1	6	13	4	3	11	17
2. Vare- og lastbiler indtil 3 500 kg i alt	36	66	333	706	276	433	645	1 205
Indtil 2 000 kg	20	24	183	341	155	205	358	570
2 001-3 500 kg	16	44	150	382	121	237	287	663
3. Lastbiler over 3 500 kg i alt	4	127	82	583	66	301	152	1 011
Lastbil med anhænger	-	21	14	97	6	52	20	170
Sættevognstog	-	16	8	66	7	29	15	111
Sololastbil	4	91	60	431	53	230	117	752
Køretøj under udrykning	-	1	-	3	-	3	-	7
4. Busser i alt	1	25	66	173	68	79	135	277
Rutebus	1	18	38	116	49	55	88	189
Andre busser	-	7	28	57	19	28	47	92
5. Traktor	4	10	27	123	7	64	38	197
6. Motorcykel	46	14	697	86	323	55	1 066	155
7. Knallert	53	2	1 071	153	565	87	1 689	242
8. Cykel	98	1	1 798	180	1 011	111	2 907	292
9. Fodgænger	128	5	1 070	89	378	50	1 576	144
10. Ryttere og hestevogne	1	-	17	3	3	3	21	6
1993								
11. Personbiler i alt	254	152	2 265	1 794	2 100	1 221	4 619	3 167
Heraf: Hyrevogn	4	8	37	94	21	54	62	156
Heraf: Køretøj under udrykning ¹	-	-	4	13	2	7	6	20
12. Vare- og lastbiler indtil 3 500 kg i alt	32	65	312	597	236	434	580	1 096
Indtil 2 000 kg	15	20	126	208	83	148	224	376
2 001-3 500 kg	17	51	186	399	153	295	356	745
13. Lastbiler over 3 500 kg i alt	2	117	33	391	47	249	82	757
Lastbil med anhænger	-	21	1	37	2	21	3	79
Sættevognstog	-	29	7	94	7	51	14	174
Sololastbil	2	68	25	267	38	180	65	515
Køretøj under udrykning	-	-	2	1	4	2	6	3
14. Busser i alt	5	21	51	128	55	56	111	205
Rutebus	3	12	29	90	28	31	60	133
Andre busser	2	9	22	38	27	25	51	72
15. Traktor	3	10	15	83	17	54	35	147
16. Motorcykel	26	4	330	37	127	25	483	66
17. Knallert	35	2	570	67	332	58	937	127
18. Cykel	69	2	1 418	130	970	64	2 457	196
19. Fodgænger	133	-	736	57	310	44	1 179	101
20. Ryttere og hestevogne	-	-	5	1	1	1	6	2

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: Trucks with

a gross vehicle weight of more than 3,500 kg, total. Trucks with trailer. Semi-trailers. Trucks without trailer. Of which cars giving emergency signal. 4 and 14: Buses, total. Scheduled bus service. Other bus service. 5 and 15: Tractors. 6 and 16: Motorcycles. 7 and 17: Mopeds. 8 and 18: Bicycles. 9 and 19: Pedestrians. 10 and 20: Horse riders and horse-drawn carriages.

Tabel 1.7.10.

Gennemsnitligt antal uheld og personskader fordelt efter de implicerede færdselselementer. 1989-93

Average number of road accidents and traffic casualties, by group of traffic unit involved. 1989-93

	Med kun 1	Modpart							I alt	
	færdsels- element	Person- bil	Varebil	Lastbil	Bus	Motor- cykel	Cykel og knallert	Fod- gænger	Andet	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Antal uheld med										
Personbil	433,8	1522,2	528,2	341,4	75,2	263,4	2039	767,4	934	6455
Varebil	81,6	528,2	64,6	84,6	16	47,6	356	142,8	165,4	1359,2
Lastbil	12	341,4	84,6	31,2	7,6	16	161,6	49	48	667,6
Bus	2,8	75,2	16	7,6	1	5,8	53,4	50,4	10,6	201,6
Traktor	8,8	80,6	15,2	7,4	1,4	9,6	22,2	6,8	8,4	149,2
Motorcykel	71	263,4	47,6	16	5,8	6	37,4	30,8	95,6	549
Knallert	145	556	103,6	47,6	12,6	9,4	132,2	66,8	161,4	1208,2
Cykel	206,4	1483	252,4	114	40,8	28	308,8	182,6	145,2	2673
Fodgænger	•	767,4	142,8	49	50,4	30,8	249,4	•	...	1277,8
2. Antal personskader										
I personbil	588	2361	565,2	444,6	77,8	26,8	28	16	1202,2	4854,4
I varebil	105,4	224,6	80,4	77,4	13,6	1	2,6	1,8	164,6	608,2
I lastbil	16,6	26,8	9	25,8	1,8	0	0,2	0,6	19,8	88,4
I bus	6,8	25,4	7,4	30	2,6	1,2	1,2	2,2	11,2	78,2
I traktor	12	12,2	3,2	6	1	0	0,2	0	3,6	37,2
På motorcykel	82,2	284,6	52	16,6	6,6	10,8	21	11,6	109,8	568,4
På knallert	149,6	568,6	106,2	47,8	13	8	77,2	18,6	166,2	1132
På cykel	209	1488,4	252,8	115	40,2	25	329	58	142	2566,6
For fodgænger	•	791,4	147,8	49,6	49,8	31,4	203,4	•	...	1262,4
3. Antal dræbte										
I personbil	27,4	102,4	31,6	65,2	6	1,6	1,2	0,4	78,8	276,6
I varebil	4,4	6,8	4,4	9,4	0,8	0	0	0	13,6	35
I lastbil	0,6	2,2	0,2	3	0	0	0	0,2	1	5,6
I bus	0	0,8	0,2	1	0	0	0	0	0	1,8
I traktor	1,4	0,2	0,2	0,4	0	0	0,2	0	0,6	2,8
På motorcykel	3	14	2,8	1,8	1,2	0,4	0,4	0	13,8	34,2
På knallert	3,8	17,6	5,8	7	1,2	0,4	1,2	0,2	5,4	41,4
På cykel	5,4	41,2	8,4	18,2	3,6	1,4	5,6	0	5,2	84,8
For fodgænger	•	78	21,8	16,2	4,8	3,2	4	•	...	126,8

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: Counterparty. 2: Private car. 3: Van. 4: Lorry. 5: Bus. 6: Motorcycle. 7: Bicycle and moped. 8: Pedestrian. 9: Other. 10: Total. -

Rows, 1: Accidents with group of traffic unit involved. Private car. Van. Lorry. Bus. Tractor. Motorcycle. 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 1.7.11.

Personskader fordelt efter alder og køn

Traffic casualties by age and sex

	Personskader					Heraf dræbte				
	1985	1987	1989	1991	1993	1985	1987	1989	1991	1993
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	pr. 100 000 indbyggere									
1. I alt	286,2	248,1	240,1	211,2	202,5	15,1	13,6	13,1	11,8	10,8
0- 6 år	82,3	60,6	64,2	49,2	47,3	4,1	4,0	4,4	4,0	2,3
7-14 år	195,4	174,5	178,9	156,4	134,0	9,8	5,4	6,1	6,4	4,9
15-17 år	615,9	501,3	511,5	433,5	402,0	16,8	15,1	14,8	16,1	13,8
18-19 år	901,5	761,7	736,4	603,0	614,0	41,3	25,6	30,7	23,1	24,8
20-24 år	633,9	537,1	480,6	424,2	413,0	27,0	25,4	19,6	17,2	13,4
25-34 år	310,4	272,5	276,2	247,4	246,5	10,7	13,4	11,1	10,3	9,6
35-44 år	221,6	193,7	188,6	169,4	177,9	13,2	7,9	9,3	7,5	8,6
45-54 år	203,7	182,7	183,9	161,9	150,2	13,5	11,9	11,3	11,0	7,8
55-64 år	185,6	162,1	156,7	150,0	137,0	13,1	14,2	9,9	9,6	9,2
65-69 år	190,1	186,0	156,5	146,0	136,8	12,5	16,1	17,3	13,4	14,6
Over 70 år	218,7	196,6	193,8	177,5	177,8	24,5	24,3	26,2	23,3	23,8
2. Mænd i alt	377,5	317,0	309,9	266,7	252,4	22,7	18,3	18,7	17,1	15,6
0- 6 år	90,4	63,3	68,8	51,1	51,5	3,0	4,1	5,1	5,3	2,7
7-14 år	225,3	193,6	194,6	171,3	151,9	12,2	6,2	7,4	8,3	4,3
15-17 år	815,7	638,1	696,9	564,2	528,4	24,1	16,1	21,9	22,6	24,1
18-19 år	1 307,3	1 096,4	1 032,6	808,8	824,4	69,0	41,1	46,1	33,5	39,1
20-24 år	921,7	765,7	661,7	588,5	549,3	46,4	41,0	27,3	29,0	20,9
25-34 år	427,9	356,0	366,1	319,8	322,7	18,5	21,9	16,7	16,3	15,0
35-44 år	266,6	234,5	236,7	207,7	210,9	16,0	11,6	13,1	12,0	12,4
45-54 år	239,0	198,7	220,9	190,0	163,6	18,4	12,2	16,6	16,7	11,2
55-64 år	212,7	187,9	172,0	164,4	153,6	22,9	18,1	14,7	14,0	14,3
65-69 år	222,5	213,1	174,1	166,9	138,3	19,5	20,6	25,9	15,4	18,6
Over 70 år	280,4	236,7	254,8	227,2	231,8	40,2	29,4	42,4	33,6	37,1
3. Kvinder i alt	195,9	178,5	169,5	154,8	151,7	7,6	9,1	7,5	6,5	6,0
0- 6 år	72,2	55,7	58,4	44,7	42,4	5,3	3,8	3,7	2,5	1,9
7-14 år	161,3	153,5	159,8	137,7	113,6	7,3	4,5	4,8	3,9	5,0
15-17 år	404,8	353,2	314,7	291,2	269,0	9,1	14,1	7,3	9,4	3,0
18-19 år	467,2	405,9	419,8	385,2	391,1	9,6	9,2	14,4	12,2	9,9
20-24 år	331,6	292,2	281,5	248,8	267,2	6,8	8,9	11,0	4,7	4,9
25-34 år	186,5	182,7	178,9	169,2	162,5	2,5	4,1	5,1	3,7	3,8
35-44 år	174,2	148,9	137,6	126,6	141,9	10,3	4,1	5,2	2,9	4,4
45-54 år	167,4	163,9	145,5	132,0	135,3	8,6	11,6	5,9	5,2	4,2
55-64 år	159,1	136,8	140,8	136,5	120,0	4,0	10,5	5,4	5,5	4,3
65-69 år	162,0	162,7	138,3	127,3	135,5	6,4	12,3	9,9	11,6	11,2
Over 70 år	177,4	169,9	153,0	145,4	142,5	14,2	20,9	15,5	16,6	15,3

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 capita.

Tabel 1.7.12.

Antal personskader i uheld med spirituspåvirket fører eller fodgænger impliceret

Traffic casualties involving driver or pedestrian influenced by alcohol

	Heraf med spirituspåvirket fører af								Spiritus- påvirket fod- gænger	I alt
	Person- bil	Varebil	Lastbil	Bus	Traktor	Motor- cykel	Knallert	Cykel		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
a. Gennemsnit 1984-1988	1 772	259	35	3	6	208	381	137	187	2 914
b. Gennemsnit 1989-1993	1 115	181	15	1	6	111	334	135	192	2 039
1. Spiritusuheld 1984 i alt	1 214	165	24	1	4	207	406	159	141	2 292
2. Personskader i alt	1 796	250	31	1	6	274	440	166	151	3 032
Dræbte	115	16	3	-	-	24	14	8	17	193
Alvorligt tilskadekomne	1 031	139	21	1	3	176	289	104	95	1 803
Lettere tilskadekomne	650	95	7	-	3	74	137	54	39	1 036
3. Personskader blandt spirituspåvirkede i alt	952	122	12	-	1	212	407	158	144	1 945
Dræbte	63	9	1	-	-	20	11	8	17	126
Alvorligt tilskadekomne	560	72	8	-	1	140	273	98	90	1 199
Lettere tilskadekomne	329	41	3	-	-	52	123	52	37	620
4. Personskader blandt øvrige implicerede i alt	844	128	19	1	5	62	33	8	7	1 087
Dræbte	52	7	2	-	-	4	3	-	-	67
Alvorligt tilskadekomne	471	67	13	1	2	36	16	6	5	604
Lettere tilskadekomne	321	54	4	-	3	22	14	2	2	416
5. Spiritusuheld 1993 i alt	722	126	8	1	6	67	255	113	161	1 423
6. Personskader i alt	969	171	10	1	9	79	273	116	179	1 758
Dræbte	69	14	2	-	1	10	15	7	30	141
Alvorligt tilskadekomne	511	87	6	-	5	51	160	73	111	972
Lettere tilskadekomne	389	70	2	1	3	18	98	36	38	645
7. Personskader blandt spirituspåvirkede i alt	585	87	4	-	4	65	251	112	167	1 233
Dræbte	51	9	-	-	1	10	14	7	30	115
Alvorligt tilskadekomne	313	46	3	-	1	42	149	70	105	704
Lettere tilskadekomne	221	32	1	-	2	13	88	35	32	414
8. Personskader blandt øvrige implicerede i alt	384	84	6	1	5	14	22	4	12	525
Dræbte	18	5	2	-	-	-	1	-	-	26
Alvorligt tilskadekomne	198	41	3	-	4	9	11	3	6	268
Lettere tilskadekomne	168	38	1	1	1	5	10	1	6	231

Anm. Da der forekommer færdselsuheld med mere end én spirituspåvirket (med mindst 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, 1-8: Of which driver influenced by alcohol. 1: Private car. 2: Van. 3: Lorry. 4: Bus. 5: Tractor. 6: Motorcycle. 7: Moped. 8:

Bicycle. 9: Pedestrian influenced by alcohol. 10: Total. - Rows, a: Average 1984-1988. b: Average 1989-1993. 1: Alcohol accidents 1984, 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, 1993, total.

Tabel 1.7.13.

Antal uheld og personskader fordelt efter amter

Road accidents and traffic casualties, by county

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal uheld i alt	11 489	11 502	11 170	10 164	9 978	9 922	9 155	8 757	8 965	8 513
Københavns Amt ¹	2 594	2 379	2 210	2 061	1 994	1 906	1 873	1 760	1 862	1 747
Frederiksborg Amt	679	665	610	561	555	566	519	496	453	449
Roskilde Amt	427	433	407	395	338	311	311	274	294	276
Vestsjællands Amt	655	618	621	577	558	503	486	441	460	471
Storstrøms Amt	576	560	597	508	520	521	460	401	431	433
Bornholms Amt	118	98	108	88	85	103	88	87	72	77
Fyns Amt	1 016	1 079	1 004	909	942	935	853	789	950	854
Sønderjyllands Amt	591	596	596	604	546	635	586	549	495	502
Ribe Amt	508	495	532	447	458	509	439	398	413	354
Vejle Amt	807	877	854	660	754	724	610	608	620	545
Ringkøbing Amt	586	636	642	536	549	536	497	488	500	508
Århus Amt	1 324	1 315	1 272	1 216	1 183	1 188	1 049	1 096	1 015	997
Viborg Amt	483	534	527	498	460	452	423	437	438	402
Nordjyllands Amt	1 125	1 217	1 190	1 104	1 036	1 033	961	933	962	898
2. Antal dræbte i alt	665	772	723	698	713	670	634	606	577	559
Københavns Amt ¹	97	105	80	81	82	82	66	65	66	70
Frederiksborg Amt	36	51	38	32	46	38	44	28	31	27
Roskilde Amt	30	29	24	38	28	17	24	23	23	19
Vestsjællands Amt	50	45	51	56	55	57	43	35	52	50
Storstrøms Amt	35	62	50	42	44	38	39	36	30	39
Bornholms Amt	8	8	7	3	5	6	3	10	4	2
Fyns Amt	47	56	65	63	57	64	57	54	43	39
Sønderjyllands Amt	31	47	52	38	53	39	49	59	37	44
Ribe Amt	26	25	45	34	30	34	34	26	44	21
Vejle Amt	55	64	56	50	62	63	47	45	38	45
Ringkøbing Amt	55	59	47	54	57	42	41	48	34	39
Århus Amt	82	78	87	81	84	78	71	72	54	77
Viborg Amt	48	55	36	47	35	46	34	33	47	31
Nordjyllands Amt	65	88	85	79	75	66	82	72	74	56
3. Antal tilskadekomne i alt	13 718	13 855	13 398	12 016	11 790	11 645	10 653	10 265	10 514	9 930
Københavns Amt ¹	2 776	2 568	2 409	2 258	2 124	2 017	1 977	1 867	2 007	1 857
Frederiksborg Amt	813	828	731	680	685	671	603	601	549	544
Roskilde Amt	479	557	503	462	402	357	360	327	348	315
Vestsjællands Amt	814	759	792	698	696	583	584	534	548	555
Storstrøms Amt	729	725	735	637	631	614	550	480	510	541
Bornholms Amt	147	109	122	107	99	113	102	89	88	88
Fyns Amt	1 195	1 238	1 213	1 029	1 108	1 101	983	920	1 102	956
Sønderjyllands Amt	745	775	750	743	686	794	729	653	594	604
Ribe Amt	641	636	645	552	547	640	540	460	474	420
Vejle Amt	995	1 050	1 049	775	880	861	728	723	713	642
Ringkøbing Amt	771	849	813	683	685	660	604	618	645	689
Århus Amt	1 609	1 579	1 530	1 440	1 394	1 411	1 225	1 312	1 204	1 155
Viborg Amt	627	665	651	588	578	586	520	544	564	489
Nordjyllands Amt	1 377	1 517	1 455	1 364	1 275	1 237	1 148	1 137	1 168	1 342

¹ Inkl. Københavns og Frederiksberg kommuner.

TRANSLATION - Rows, 1: Casualties, total. 2: Fatal casualties, total. 3: Casualties, total. Amt = county.

Bane- transport

2.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse

2.1.1. Indledning

Jernbanetransportsektoren består af få virksomheder og er i høj grad domineret af en enkelt stor offentlig virksomhed, nemlig DSB. Derudover indgår der 13 privatbaner i sektoren. Jernbanetransportsektoren består udelukkende af branchen jernbaner.

2.1.2. Datagrundlag og definitioner

Dette kapitel er udarbejdet på grundlag af nationalregnskabsstatistikken og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken. Jernbanetransportsektoren er ikke dækket af regnskabsstatistikken for byerhverv, der kun omfatter private firmaer. For en beskrivelse af disse statistikker henvises til Datagrundlag og definitioner i afsnit 1.1.

Det skal dog bemærkes, at for omsætningsstatistikken gør det forhold sig gældende, at persontransport ikke er momsbelagt, hvilket betyder, at den økonomiske aktivitet, der er relateret til persontransport på bane, ikke kan belyses ad denne vej. Danmarks Statistiks erhvervsstatistikker er derfor suppleret med statistisk materiale udarbejdet af DSB.

2.1.3. Banetransportsektorens økonomiske forhold

Nationalregnskabsstatistikken

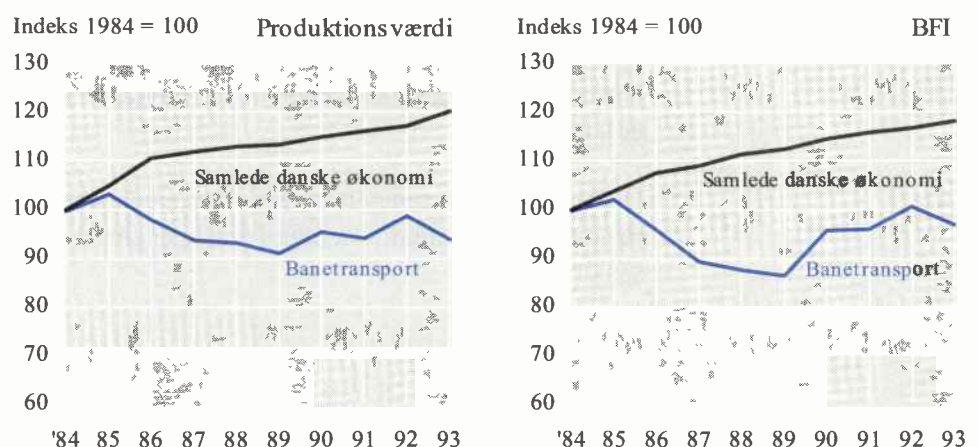
Ifølge nationalregnskabsstatistikken var jernbanedrift i 1993 årsag til 0,8 pct. af landets samlede værditilvækst udtrykt ved bruttofaktorindkomsten i løbende priser.

Fald i produktionen

Produktionsværdien i faste priser er i tiårsperioden faldet med 6 pct. Stigningen i løbende priser på 20 pct. skyldes derfor alene en stigning i priserne. Udviklingen i forbruget af rå- og hjælpeoffer følger stort set udviklingen i produktionsværdien, med et samlet fald på 5 pct. Udviklingen i begge serier er meget konstant. Jernbanedriften modtager betydelige offentlige subsidier, der sikrer drift på ruter, der ikke ud fra rent forretningsmæssige kriterier er rentable. Som følge heraf er BFI i løbende priser større end produktionsværdien.

Figur 2.1.1.

Udviklingen i produktionsværdi og bruttofaktorindkomst i 1980 priser



Lønkvoten har været faldende i hele perioden. I 1984 gik 81 pct. af bruttofaktorindkomsten til aflønning af arbejdskraften, mens andelen i 1992 var faldet til 69 pct. Restindkomsten går til aflønning af kapitalapparatet. Den modsvarer statens investeringssubsidier.

Rolig prisudvikling

Priserne på branchens produktion er steget 28 pct. i de sidste ti år, hvilket er lidt højere end prisstigningerne på produktionsværdien i den samlede økonomi, men til gengæld er det den laveste prisstigning inden for transporterhvervene, hvis man ser bort fra søtransport.

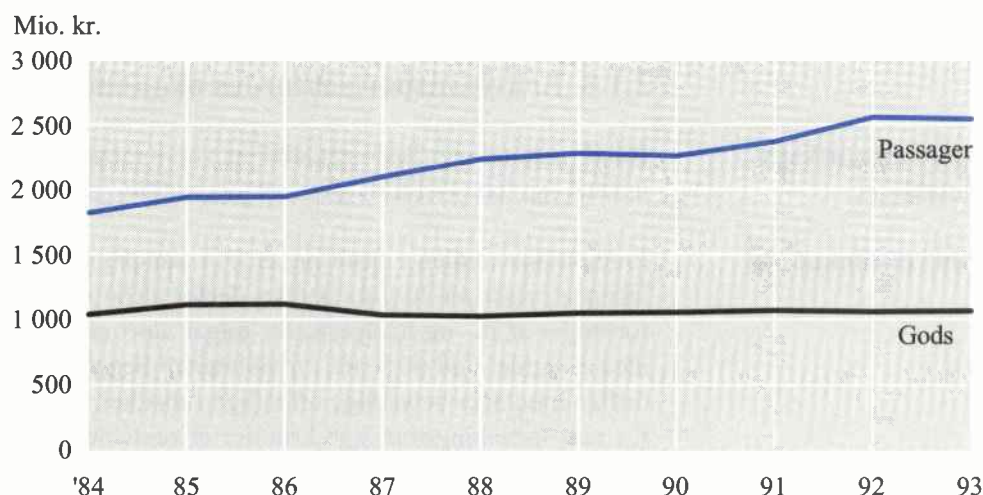
2.1.4. Banetransportsektorens virksomhedsstruktur

Jernbanesektoren bestod i 1992 af DSB og 13 private jernbaneaktieselskaber. Aktierne i de private jernbaneselskaber ejes hovedsagelig af staten og de implicerede kommuner.

På grundlag af regnskabsdata har DSB beregnet driftsindtægterne ved jernbanetransporttydelser, dvs. passager- og godstransport, ved fra de samlede driftsindtægter at fratrække indtægterne vedrørende rederi-, bus- og rejsebureauvirksomhed.

Figur 2.1.2.

Udviklingen i DSBs driftsindtægter for gods- og passagertransport. Løbende priser



Kilde: DSB.

For passagertransporten er omsætningen i løbende priser steget med 39 pct. fra 1984 til 1993, men priserne er i samme periode steget næsten lige så meget, så produktionen har nærmest været uændret. Rejselængden er steget lidt, men antallet af rejser er faldet.

Driftsindtægterne ved godstransport har i løbende priser været nogenlunde konstant i perioden. Da produktionen målt i tonkm er steget lidt, har der været et lille fald i prisen pr. tonkm.

2.1.5. Banetransportsektorens beskæftigelsesmæssige forhold

Inden for banetransport var der ultimo november 1992 424 arbejdssteder svarende til 3 pct. af det samlede antal arbejdssteder inden for transportsektoren. De 17.337 personer, der var beskæftiget på disse arbejdssteder udgjorde derimod hele 12 pct. af den samlede beskæftigelse inden for transportsektoren, mens 15 pct. af de fuldtidsansatte i 1992 inden for transportsektoren var ansat inden for banetransport.

Stort fald i beskæftigelsen

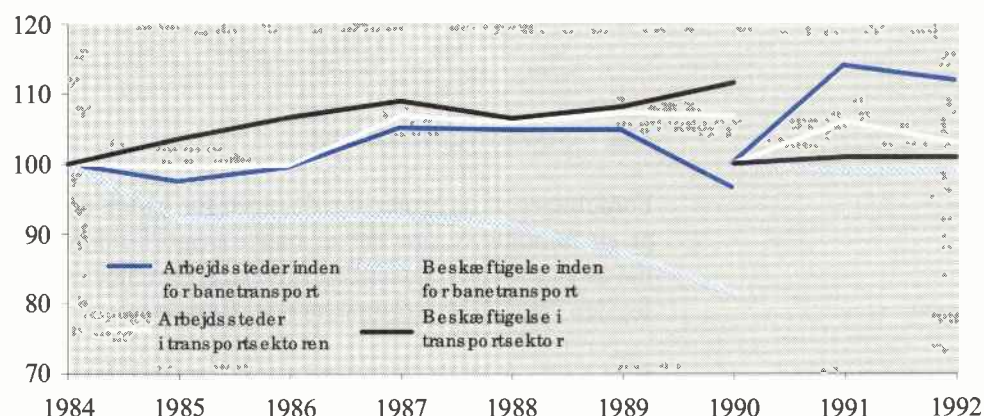
Antallet af ansatte ultimo november inden for banetransport er reduceret fra 1984 til 1990 med 18 pct. For transportsektoren generelt er antal ansatte steget med 11 pct. i samme periode.

For antal fuldtidsansatte inden for banetransport har der fundet et forholdsvis kraftigt fald sted på 21 pct. fra 1984 til 1992 sammenlignet med, at antallet af fuldtidsansatte inden for transportsektoren generelt er steget med 9 pct. i samme periode.

Figur 2.1.3.

Udviklingen i antal arbejdssteder og beskæftigelsen. Ultimo november

Indeks 1984 = 100



Anm. I 1990 ændredes opgørelsesmetoden af arbejdssteder til at omfatte alle arbejdssteder, også arbejdssteder hvor kun én selvstændig samt dennes eventuelle medhjælpende ægtefælle er beskæftiget. I de foregående år indeholdt statistikken kun arbejdssteder, hvor én eller flere lønmodtagere var ansat. Samtidig indgår selvstændige og medhjælpende ægtefæller fra 1990 og frem også i opgørelsen over beskæftigelsen.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990 til 1992.

Relativt store arbejdssteder inden for banetransport

Gennemsnitligt var arbejdsstederne inden for banetransport betydeligt større end inden for transportsektoren som helhed, idet banetransportens arbejdssteder i 1992 i gennemsnit beskæftigede 41 personer mod 10 personer for transportsektoren generelt, jf. oversigtstabel 2.1.1. 8 pct. af arbejdsstederne inden for banetransport havde i 1992 100 ansatte eller derover. Disse arbejdssteder havde 62 pct. af jernbanernes beskæftigelse. For transportsektoren som helhed er de tilsvarende tal hhv. 1 pct. og 35 pct.

Oversigtstabel 2.1.1.

Beskæftigede pr. arbejdssted

	1984	1986	1988	1990	1990	1992
Transportsektoren i alt	13	14	14	14	10	10
Banetransport	55	51	48	46	46	41

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990 til 1992.

Mange arbejdssteder i hovedstadsregionen

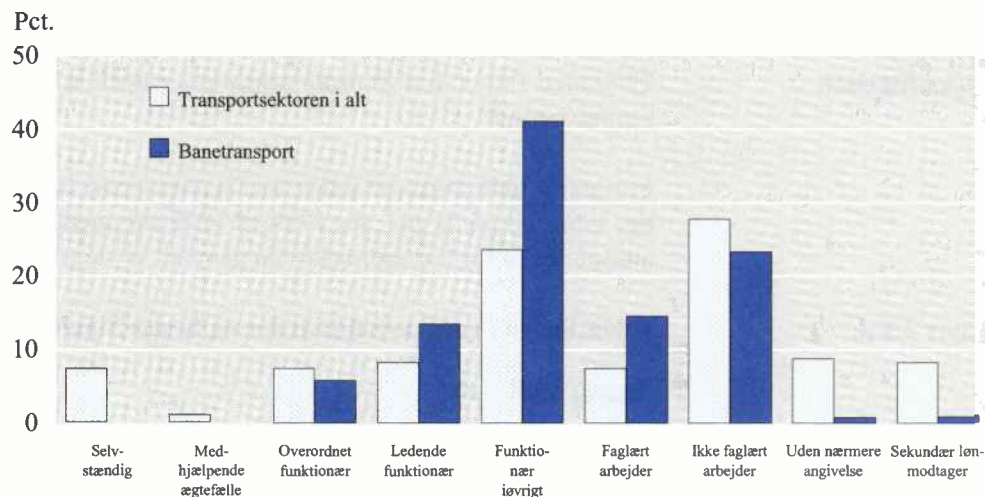
42 pct. af arbejdsstederne inden for banetransport lå i 1992 i hovedstadsregionen.

Forholdsvis mange funktionærer og faglærte arbejdere

Den overvejende del af de beskæftigede inden for banetransport, nemlig 60 pct., tilhørte funktionærgruppen, hvorimod andelen for transportsektoren lå på 39 pct. Også andelen af faglærte arbejdere inden for banetransport lå noget højere (15 pct.) end andelen for transportsektoren samlet på 7 pct. Af de DSB-ansatte er 2/3 tjenestemandsansatte.

Figur 2.1.4.

Beskæftigede fordelt på arbejdsstilling. Ultimo november 1992

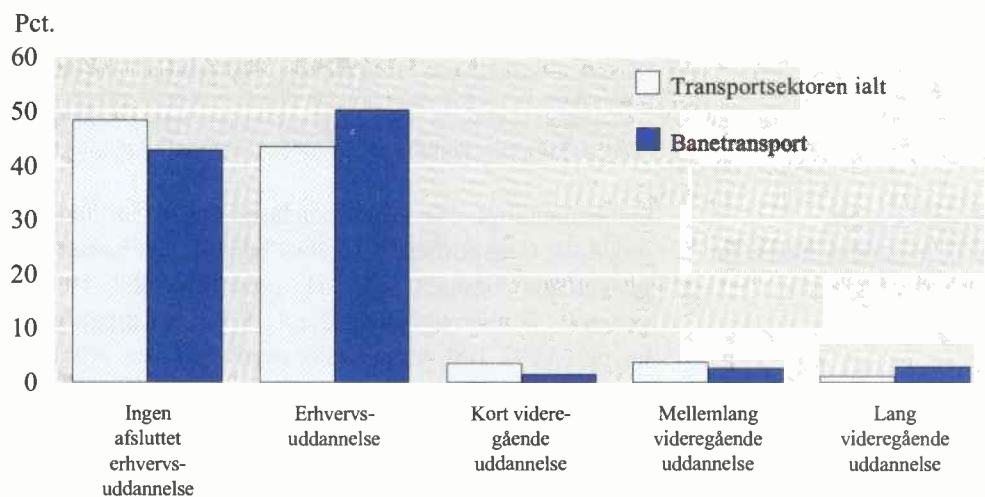


Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

Fordelingen af de beskæftigede inden for banetransport på erhvervsuddannelse viser, at en forholdsvis stor del af banetransportsektorens beskæftigede, nemlig 50 pct., havde en erhvervsuddannelse sammenlignet med den gennemsnitlige andel på 43 pct. for den samlede transportsektor, jf. figur 2.1.5.

Figur 2.1.5.

Beskæftigede fordelt på uddannelse. Ultimo november 1992



Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

3/4 var mænd

78 pct. af de ansatte i banetransportsektoren var mænd. 86 pct. af de beskæftigede var i 1992 mellem 25 og 59 år, hvilket er lidt mere end for transportsektoren som helhed.

Tabel 2.1.1. Nationalregnskabstal for jernbanedrift
National accounts figures for railway service

	Produktionsværdi	Rå- og hjælpe- stoffer	BFI	Lønninger	Restindkomst
	1	2	3	4	5
	årets priser mio. kr.				
1984	3 618	1 782	4 040	3 276	763
1985	3 851	1 944	3 998	3 283	714
1986	3 722	1 689	4 521	3 331	1 190
1987	3 675	1 751	4 376	3 583	792
1988	3 817	1 859	5 130	3 902	1 228
1989	3 839	1 956	5 196	3 798	1 398
1990	4 103	1 988	5 298	3 755	1 543
1991	4 187	1 905	5 887	3 930	1 957
1992	4 426	1 995	5 927	4 069	1 859
1993	4 340	1 938	6 195	...	...

Anm. Branchen omfatter den del af DSB's virksomhed, der kan henføres til jernbanedrift, derudover indeholder branchen de private jernbaneselskaber.

Kilde: Statsregnskabet, suppleret med specifikationer fra DSB. De private jernbaner bliver beregnet ved hjælp af materiale udarbejdet af tilsynet med privatbanerne..

TRANSLATION - Columns, 1: Gross output. 2: Intermediate consumption. 3: Gross value added at factor cost. 4: Compensation of employees. 5: Operating surplus. - Current prices in DKK mio.

Tabel 2.1.2. Nationalregnskabstal for jernbanedrift
National accounts figures for railway service

	1980 priser			1980 priser i indeks		
	Produktionsværdi	Rå- og hjelpestoffer	BFI	Produktionsværdi	Rå- og hjelpestoffer	BFI
	1	2	3	4	5	6
	mio. kr.			1984=100		
1984	2 357	1 267	2 250	100	100	100
1985	2 438	1 333	2 299	103	105	102
1986	2 313	1 318	2 159	98	104	96
1987	2 215	1 320	2 016	94	104	90
1988	2 200	1 317	1 977	93	104	88
1989	2 151	1 305	1 950	91	103	87
1990	2 253	1 299	2 157	96	102	96
1991	2 223	1 222	2 162	94	96	96
1992	2 333	1 275	2 267	99	101	101
1993	2 218	1 199	2 184	94	95	97

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 2.1.1.

Kilde: Se tabel 2.1.1.

TRANSLATION - Columns, 1-3: 1980 prices. 4-6: 1980 index prices. 1 and 4: Gross output. 2 and 5: Intermediate consumption. 3 and 6: Gross value added at factor cost.

Tabel 2.1.3. Antal arbejdssteder. Ultimo november
Workplaces. End November

	Arbejdssteder									
	Med ansatte							Med ansatte eller selvstændigt beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	9 023	8 986	9 002	9 644	9 555	9 672	9 642	14 383	15 270	14 813
2. Banetransport	392	382	390	412	411	411	379	379	432	424

Anm. Fra 1990 indgår også arbejdssteder, hvor kun en selvstændig er beskæftiget.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990 til 1992.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Workplaces with employees. 8-10: Workplaces with employees or self-employed persons. - Rows, 1: Transport sector, total. 2: Rail transport.

Tabel 2.1.4. Antal beskæftigede. Ultimo november
Employed population. End November

	Antal ansatte							Antal beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	121 172	125 600	129 260	131 992	128 966	131 027	135 087	147 410	148 394	148 297
2. Banetransport	21 472	19 795	19 847	19 871	19 597	18 684	17 513	17 513	17 421	17 337

Anm. Fra 1990 ingår selvstændige og medhjælpende ægtefæller også i beskæftigelsen.

Kilde: Se tabel 2.1.3.

TRANSLATION - Columns 1-7: Number of employees. 8-10: Number of employed persons, including self-employed persons. - Rows, See table 2.1.3.

Tabel 2.1.5. Antal fuldtidsansatte
Full-time employees

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1. Transportsektoren i alt	102 465	109 526	106 543	107 619	107 196	108 162	109 432	110 913	111 807
2. Banetransport	20 924	18 986	19 093	18 994	18 722	18 008	16 750	16 446	16 527

Kilde: Se tabel 2.1.3.

TRANSLATION - Rows, See table 2.1.3.

Tabel 2.1.6. Antal arbejdssteder og antal ansatte/beskæftigede fordelt på beskæftigelsesgrupper¹. Ultimo november
Workplaces by size of workplaces. End November

	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	Over 99	Fiktive ²	I alt
antal arbejdssteder									
1984									
1. Transportsektoren i alt	2 296	2 971	1 737	1 021	643	203	152	-	9 023
2. Banetransport	30	81	102	47	61	31	40	-	392
antal ansatte									
3. Transportsektoren i alt	2 296	8 198	11 458	13 664	19 067	13 986	52 503	...	121 172
4. Banetransport	30	244	679	633	1 823	2 144	15 919	...	21 472
antal arbejdssteder									
1992									
5. Transportsektoren i alt	5 221	4 795	2 292	1 310	789	245	161	-	14 813
6. Banetransport	20	120	70	72	76	32	34	-	424
antal beskæftigede									
7. Transportsektoren i alt	5 221	12 986	14 938	17 644	23 631	16 631	52 476	4 770	148 297
8. Banetransport	20	326	462	1 027	2 358	2 308	10 831	5	17 337

¹ Før 1990 er beskæftigelsesgrupperne opgjort ud fra antal ansatte på arbejdsstederne, mens beskæftigelsesgrupperne efter 1990 er opgjort ud fra antal beskæftigede på arbejdsstederne.

² Ansatte der ikke arbejder på nogen af arbejdsgivernes registrerede arbejdssteder, men tager ud fra deres bopæl.

Kilde: Se tabel 2.1.3.

TRANSLATION - Columns, Number of employees. Fiktive = Fictitious. I alt = Total. - Rows, 1, 3, 5 and 7: Transport sector, total. 2, 4, 6 and 8: Rail transport.

Tabel 2.1.7. Antal arbejdssteder fordelt efter amt. Ultimo november 1992
Workplaces by county. End November 1992

	Banetransport	Transportsektoren i alt
	1	2
I alt¹	424	14 813
Københavns og Frederiksberg kommuner	62	1 200
Københavns Amt	51	1 633
Frederiksborg Amt	41	950
Roskilde Amt	23	803
Vestsjællands Amt	40	909
Storstrøms Amt	25	774
Bornholms Amt	-	113
Fyns Amt	23	1 067
Sønderjyllands Amt	20	806
Ribe Amt	24	687
Vejle Amt	22	1 022
Ringkøbing Amt	22	769
Århus Amt	33	1 581
Viborg Amt	14	769
Nordjyllands Amt	24	1 453

¹ Indeholder arbejdssteder uden for landet og arbejdssteder med uoplyst geografisk lokalitet.

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

TRANSLATION - Columns, 1: Rail transport. 2: Transport sector, total. - Rows, I alt = Total. Kommuner = Municipalities. Amt = County.

Tabel 2.1.8.

**Antal beskæftigede fordelt på arbejdsstilling, højest fuldført
erhvervsuddannelse, alder og køn. Ultimo november 1992**

Employed population by employment status, highest level of vocational education, age and sex.
End November 1992

	Banetransport 1	Transportsektoren i alt 2
1. I alt	17 337	148 297
2. Arbejdsstilling		
Selvstændige	-	10 871
Medhjælpende ægtefæller	-	1 489
Lønmodtagere:		
Overordnede funktionærer	1 010	11 141
Ledende funktionærer	2 332	12 274
Funktionærer i øvrigt	7 113	34 996
Faglærte arbejdere	2 516	11 114
Ikke faglærte arbejdere	4 048	41 213
Uden nærmere angivelse	154	12 995
Sekundære lønmodtagere	164	12 204
3. Uddannelse		
Ingen afsluttet erhvervsuddannelse	7 424	71 615
Erhvervsuddannelse	8 692	64 440
Kort videregående uddannelse	283	5 247
Mellemlang videregående uddannelse	447	5 085
Lang videregående uddannelse	491	1 910
4. Alder		
Under 25 år	1 195	21 968
25-39 år	7 314	58 491
40-59 år	7 632	60 078
60 år og derover	1 196	7 760
5. Køn		
Mænd	13 587	117 836
Kvinder	3 750	30 461

Kilde: Se tabel 2.1.7.

TRANSLATION - Columns, See table 2.1.7. - Rows, 1: Total. 2: Employment status. Self-employed. Assisting spouses. Employees: Salaried employees, in upper levels. Salaried employees, in intermediate levels. Other salaried employees. Skilled manual workers. Unskilled manual workers.

Employees not further specified. Secondary employees. 3: Education. No vocational education. Vocational education. Short courses of further education. Medium-length courses of further education. Long courses of further education. 4. Age. År = Years. 5: Sex. Male. Female.

2.2. Banenet og rullende materiel

2.2.1. Kilder

Oplysningerne om infrastrukturen og det rullende materiel er meddelt af DSB og Privatbanernes Fælleskontor.

2.2.2. Definitioner og afgrænsninger

Jernbanenet

Et jernbanenet defineres som et net kommunikationslinier, der udgøres af skinner, og som udelukkende er til brug for jernbanekøretøjer. Sporveje i gadenettet medregnes ikke. En banestrækning kan være enkelt eller flersporet.

Banenettets længde defineres som længden af samtlige dets banestrækninger. Sporlængden er tilsvarende længden af sporene.

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

Lokomotiver

Det rullende materiel består af lokomotiver og jernbanevogne. Lokomotiver er køretøjer, der har en motoreffekt på mindst 110 kW, og som er beregnet til at trække eller skubbe jernbanevogne. Lokomotiverne inddeles i:

- Rangerlokomotiver, der hovedsagelig anvendes til flytning af vogne på stationsarealet eller til at rangere vogne ind på eller fra færgerne. Rangertraktorer under 110 kW medregnes ikke som lokomotiver.
- Strækningslokomotiver.
- Togsæt, som består af to eller flere sammenhørende vogne, der som oftest ikke kan køre alene. De opdeles i elektrificerede regionaltog (ER), S-tog, IC3 diesel tog, motorregionaltog (MR), skinnebusser og Y-tog. Der tælles hvert sæt.

Passagervogne

Passagervogne er jernbanevogne, som hovedsageligt er indrettet til befordring af passagerer. Samtlige vogne i togsættene inkl. motorvognene medregnes her.

Godsvogne

Godsvognene opdeles efter deres udformning i lukkede, åbne og flade vogne. En godsvogns lasteevne opgøres som den maksimale godsvægt, den er godkendt til at medføre.

Tog

Et tog er en sammensætning af et antal gods- eller passagervogne, som trækkes af et eller flere lokomotiver.

Trafikarbejdet

Trafikarbejdet opgøres i togkm og udtrykker togenes tilbagelagte distance. Trafikarbejdet er opgjort for passager- og godskørsel. Anden kørsel, fx transport af tomme vogne, indgår ikke i opgørelsen af trafikarbejdet.

Anlægsudgifterne omfatter investeringer i faste anlæg og rullende materiel. Jordkøb og udgifter ved ekspropriationer indgår ikke. Ved omregningen til faste priser er nationalregnskabets implicitte prisindeks for anlægsudgifter vedrørende jernbane- og busdrift lagt til grund.

2.2.3. Udviklingen i infrastrukturen og det rullende materiel

Mindre banenet

Banenettets længde var ultimo 1993 på 2.881 km. Det er 129 km mindre end i 1983. Tilbagegangen er ligeligt fordelt på enkelt- og dobbeltsporede strækninger. 30 pct. af strækninger er flersporede i 1993.

Flere elektrificerede strækninger

324 km var elektrificeret ved udgangen af 1993 mod kun 142 km ultimo 1983. Halvdelen udgøres af S-togsnettet på 167 km. Resten er strækningen fra Helsingør til Korsør.

842 km af nettet er udformet til kørsel med maksimal hastighed på indtil 80 km/h. 2.001 km, svarende til 70 pct. af banenettet, kan klare en maksimal fart, der ligger over 80 km/t.

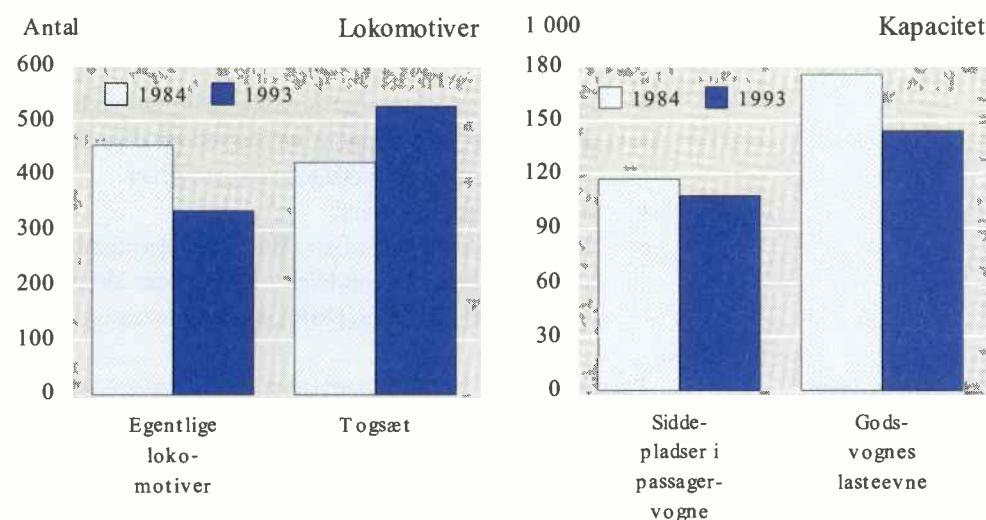
9 pct. af banenettet er hos privatbanerne

Privatbanerne råder over 532 km banestrækninger, svarende til 18 pct. af det samlede banenet. På 90 pct. af privatbanernes banenet kan der ikke køres med hastigheder over 80 km/h.

I 1993 var der 492 stationer i landet, 30 flere end i 1983. Væksten er foregået inden for Privatbanerne og for S-togsstationerne. 206 stationer er på privatbanerne. Hos DSB er der 202 intercity/regionale stationer og 84 S-togsstationer.

Figur 2.2.1.

Rullende materiel. 1984 og 1993



Flere togsæt, færre lokomotiver

Inden for de sidste år har der været en forøgelse i antal togsæt, mens de øvrige lokomotiver er reduceret tilsvarende. Antal passagervogne, inklusive togsættenes motorvogne, er formindsket i slutningen af 80'erne, men efter tilgang af IC3-tog i begyndelsen af 90'erne er vognparken i 1993 stort set som i 1984. Målt i antal siddepladser er der dog sket et fald på 8 pct. Bestanden af godsvogne er reduceret 26 pct. fra 1984 til 1993 og den samlede lastekapacitet er i tiårsperioden faldet med 18 pct.

Færre siddepladser og mindre lastekapacitet

Anlægsudgifterne i 1980-priser har i perioden 1984-93 gennemsnitligt været på 1,1 mia. kr. De har været stigende efter 1990 og var i 1993 på omkring 15 pct. af den offentlige sektors faste bruttoinvesteringer og på 2 pct. af landets samlede bruttoinvesteringer. Forøgelsen er især sket ved anskaffelse af lokomotiver og vognsæt.

2.2.4. Trafikarbejdet

Større trafikarbejde ...

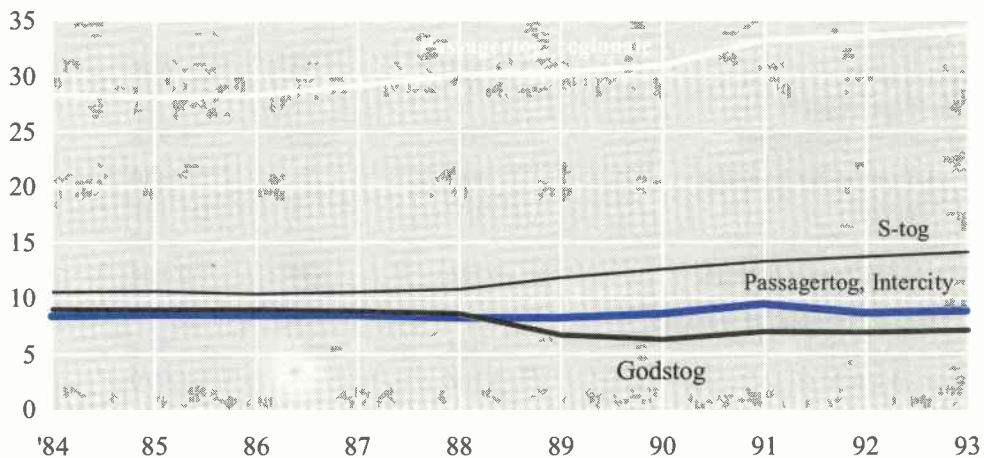
... men mindre
godskørsel

Trafikarbejde med tog er steget med 13 pct. fra 1984 til 1993. Stigningen, der navnlig har fundet sted efter 1989, skyldes især øget kørsel med persontog. Godstogsstrafikken derimod har været faldende frem til 1990, hvor den lå 30 pct. lavere end i 1984. Herefter har der været en mindre stigning i godskørslen, så den i 1993 ligger 21 pct. under niveauet for 1984.

Figur 2.2.2.

Togkilometer

Mio. km.



Tabel 2.2.1.

Infrastruktur ultimo året

Rail infrastructure end of year

	1983		1990		1993	
	DSB	Privatbaner	DSB	Privatbaner	DSB	Privatbaner
	— km —					
1. Banenettets længde¹ i alt	2 471	539	2 344	539	2 349	532
Enkeltsporet strækning	1 570	539	1 417	539	1 491	532
Flersporet strækning	901	-	927	-	858	-
2. Skinnelængde	5 168	539	5 068	539	5 002	532
3. Banenet:						
Kun til gods	365	22	365	22	365	15
Kun til passagerer	51	-	51	-	51	-
Til gods og passagerer	2 055	516	1 928	516	1 933	517
4. Elektrificeret banenet	142	-	230	-	324	-
1 500 Volt	142	-	167	-	167	-
25 000 Volt/50 Hertz	-	-	77	-	157	-
Ikke elektrificeret banenet	2 208	539	2 114	539	2 025	532
5. Max. hastighed på banenet						
Indtil 80 km/h	365	484	365	484	365	477
Over 80 km/h	2 106	55	1 979	55	1 946	55
	— antal —					
6. Stationer² i alt	275	187	284	192	286	206
Regional og Intercity	205	187	200	192	202	206
S-tog	71	-	84	-	84	-
7. Godsterminaler	25	1	21	-	20	-

¹ Inkl. sidespor, men ekskl. private spor.² Stationer er defineret som standsningssteder. 13 stationer indgår både under DSB og Privatbanerne.

TRANSLATION - Columns, DSB = State railways. Privatbaner = Private railways. - Rows, 1: Rail network length, total. Single-track railway line.

Multi-track railway line. 2: Length of railway lines. 3: Rail network. For goods only. Passengers only. Goods and passengers. 4: Electrified network. Non-electrified network. 5: Maximum operating speed. 6: Stations, total. Regional and Intercity. Metropolitan trains. 7: Terminal facilities for the handling of goods.

Tabel 2.2.2. Lokomotiver og personvogne
Locomotives and passenger carriages

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Lokomotiver i alt	877	898	891	885	864	847	837	851	860	860
2. El drevne i alt	285	289	309	309	309	309	309	309	309	319
Rangerlokomotiver	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strækningsslokomotiver	2	6	10	10	10	10	10	10	10	22
Indtil 2 000 kW	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Over 2 000 kW	2	6	10	10	10	10	10	10	10	22
Togsæt	283	283	299	299	299	299	299	299	299	297
ER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
S-tog	283	283	299	299	299	299	299	299	299	295
3. Diesel drevne i alt	592	609	582	576	555	538	528	542	551	541
Rangerlokomotiver	229	226	209	203	186	162	156	150	147	145
Strækningsslokomotiver	223	229	219	219	215	214	206	196	186	168
Indtil 2 000 kW	104	103	94	91	83	80	74	64	53	37
Over 2 000 kW	91	98	98	98	98	98	98	98	98	98
Strækningsslokomotiver hos Privatbanerne	28	28	27	30	34	36	34	34	35	33
Togsæt	140	154	154	154	154	162	166	196	218	228
MA (Lyntog)	11	11	11	11	11	11	-	-	-	-
IC3	-	-	-	-	-	8	23	53	75	85
MR	83	97	97	97	97	97	97	97	97	97
Skinnebusser	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Y-tog	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39
4. Passagervogne¹ i alt	1 852	1 813	1 798	1 806	1 775	1 771	1 748	1 825	1 848	1 833
ER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
IC3	-	-	-	-	-	24	69	159	225	255
MR	190	217	214	214	211	211	215	215	215	221
MA (Lyntog)	32	32	32	32	32	32	-	-	-	-
Personvogne	883	817	767	755	728	700	660	647	604	552
S-tog	567	567	600	598	598	598	598	598	598	590
Y-tog	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
Skinnebusser	11	11	11	10	9	9	9	9	9	9
Sove- og liggevogne	14	14	19	42	42	42	42	42	42	43
5. Siddepladser i alt	117 147	114 875	113 130	112 635	110 148	107 822	105 537	108 935	108 281	108 113
ER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	408
IC3	-	-	-	-	-	700	2 806	7 314	10 350	11 730
MR	11 409	12 917	12 839	12 839	12 501	12 571	12 785	12 785	12 785	13 233
MA (Lyntog)	1 376	1 376	1 376	1 376	1 376	1 376	-	-	-	-
Personvogne	57 772	53 992	50 860	49 746	47 674	44 578	41 349	40 239	36 549	34 369
S-tog	37 005	37 005	38 377	37 991	37 991	37 991	37 991	37 991	37 991	37 767
Y-tog	8 148	8 148	8 148	8 148	8 148	8 148	8 148	8 148	8 148	8 148
Skinnebusser	577	577	577	518	465	465	465	465	465	465
Sove- og liggevogne	860	860	953	2 017	1 993	1 993	1 993	1 993	1 993	1 993

¹ Inkl. motorvogne i togsæt.

TRANSLATION - Rows, 1: Locomotives, total. 2: Electric, total. Tractive vehicles. Section locomotives by kW power. Train of multiple units. ER. Metropolitan trains. 3: Diesel, total. Tractive vehicles. Section locomotives by kW power. Section locomotives owned by private railways. Train of

multiple units. MA. IC3. MR. Rail buses. Y-trains. 4: Passenger carriages, total. ER. IC3. MR. High-speed trains. Passenger carriages. Metropolitan trains. Y-trains. Rail buses. Wagon-lits. 5: Number of seats, total. ER. IC3. MR. High-speed trains. Passenger carriages. Metropolitan trains. Y-trains. Rail buses. Wagon-lits.

Tabel 2.2.3.

Godsvogne
Goods wagons

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Godsvogne i alt	6 055	5 896	5 394	4 953	4 712	4 636	4 670	4 793	4 803	4 453
2. Tilhørende banen i alt	5 485	5 378	4 920	4 610	4 342	4 295	4 299	4 452	4 482	4 147
Overdækkede	3 736	3 592	3 293	3 096	2 927	2 864	2 776	2 676	2 668	2 371
Åbne med sider	1 317	1 206	1 047	932	805	750	763	730	709	684
Flade	432	580	580	582	610	681	760	1 046	1 105	1 092
3. Privatejede i alt	570	518	474	343	370	341	371	341	321	306
1 000 ton										
4. Lasteevne for godsvogne i alt	175,3	177,1	162,3	149,1	144,5	142,8	148,1	153,9	152,3	144,1
5. Tilhørende banen i alt	160,3	163,5	149,4	139,6	134,0	132,9	136,5	142,7	143,0	134,0
Overdækkede	99,8	96,4	86,8	82,4	78,5	76,8	74,9	72,2	71,6	62,7
Åbne med sider	37,5	34,4	29,9	26,5	22,7	21,1	22,3	21,4	20,7	19,7
Flade	23,0	32,7	32,7	31,3	32,8	35,0	39,3	49,1	49,4	51,6
6. Privatejede i alt	15,0	13,6	12,9	9,5	10,5	9,9	11,6	11,2	10,6	10,1

TRANSLATION - Rows, 1: Goods wagons, total. 2: Railway-owned wagons, total. Covered wagons. High sided wagons. Flat wagons. Privately-owned wagons. 4: Carrying capacity of wagons, total. 5: Railway-owned

wagons, total. Covered wagons. High sided wagons. Flat wagons. 6: Privately-owned wagons.

Tabel 2.2.4. Kørte togkm i Danmark
Train kilometres in Denmark

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 km									
1. Togkm i alt	56 375	56 337	56 183	57 041	52 690	57 157	58 426	62 949	62 811	63 922
2. S-togkørsel	10 600	10 650	10 415	10 575	10 820	11 850	12 600	13 290	13 673	14 050
3. Anden kørsel i DSB	39 550	39 580	39 560	40 250	40 635	38 725	39 170	42 950	42 213	42 813
Passagerkørsel, Intercity	8 440	8 580	8 500	8 475	8 290	8 275	8 620	9 490	8 698	8 826
Passagerkørsel, Regional	22 310	22 200	22 260	23 075	23 940	23 920	24 400	26 590	26 680	27 060
Godskørsel	8 800	8 800	8 800	8 700	8 405	6 530	6 150	6 870	6 835	6 927
4. Privatbanerne	6 225	6 107	6 208	6 216	6 325	6 582	6 656	6 709	6 925	7 059
Passagerkørsel	6 006	5 917	6 023	6 048	6 133	6 397	6 473	6 552	6 786	6 889
Godskørsel	217	188	183	166	191	184	182	156	138	169

Anm. Tallene er ekskl. rangerkørsel og transport af tomme vogne.

¹ Tal for DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Train kilometres, total. 2: Metropolitan train km. 3: Other train km by the State railways. Passenger transportation, Intercity. Passenger transportation, Regional. Carriage of goods. 4: Private railways. Passenger transportation. Carriage of goods.

Tabel 2.2.5. Investeringer
Investments

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. kr.									
1. Løbende priser										
2. Udgifter i alt	1 798	1 628	1 374	1 513	1 452	1 499	2 409	2 306	2 674	2 828
Lokomotiver og vognsæt	342	527	207	194	214	373	1 209	958	1 023	1 294
Banenet og stationer	1 145	863	904	1 095	990	903	993	1 085	1 246	1 217
S-tog og S-togsnet	310	238	264	224	247	222	208	263	405	317
3. 1980 priser										
4. Udgifter i alt	1 264	1 106	932	963	893	825	1 291	1 129	1 364	1 400
Lokomotiver og vognsæt	241	358	140	124	132	205	647	469	522	641
Banenet og stationer	805	586	613	697	609	497	532	531	636	602
S-tog og S-togsnet	218	162	179	142	152	122	111	129	207	157

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Current prices. 2: Expenditure, total. Locomotives and train of cars. Rail network and stations. Metropolitan trains and metropolitan network. 3: 1980 prices. 4: Expenditure, total.

Locomotives and train of cars. Rail network and stations. Metropolitan trains and metropolitan network.

2.3. Godstransport med tog

2.3.1. Kilder

DSB udarbejder statistik over godstransport med tog ud fra fragtbrevene for de transporterede forsendelser. Herudover har Danmarks Statistik oplysninger om udenrigshandelen med fordeling efter transportmåden ved landegrænsen.

2.3.2. Definitioner og afgrænsninger

Statistikken over godstransport med tog omfatter kun transporter på det danske banenet. Alt efter på- og aflæsningsstedets beliggenhed skelnes mellem:

- National godstransport, hvor både på- og aflæsningen sker i Danmark.
- International godstransport, hvor enten pålæsningen eller aflæsningen sker i Danmark.
- Transitkørsel, hvor godset passerer Danmark, men hvor både på- og aflæsning sker uden for Danmark.

I modsætning til tilsvarende begreber ved lastbiltransport regnes omladninger af gods fra en godsvogn til en anden ikke som pålæsning hhv. aflæsning af gods. Skift af lokomotiv betragtes heller ikke som en aflæsning med en efterfølgende pålæsning. Godset opdeles i:

- Stykgods, der omfatter alle andre forsendelser end vognladningsgods. Det drejer sig som oftest om mindre forsendelser.
- Vognladningsgods, der består af forsendelser, herunder også stykgodsforsendelser, hvortil en hel godsvogn eller et helt tog er reserveret. Det er ikke afgørende, om den reservede lastekapacitet udnyttes fuldt ud.
- Kombigods, der afgrænses som banegods i containere, veksellad, lastbiler, påhængs- og sættevogne.

2.3.3. Godstransport med bane

Fra 1986 til 1993 har det samlede godstransportarbejde på det danske banenet været nogenlunde uændret på 1,8 mia. tonkm.

**Mindre national gods-
transport med tog ...**

Dette dækker over en nedgang for den indenlandske transport, der dog stort set er opvejet af øget transitkørsel og mere transport til udlandet.

Regnet efter godsvægten foregik ca. 1 pct. af den nationale godstransport til lands med tog. Ses derimod på transportarbejdet, dækker banerne 5 pct., fordi jernbanen typisk anvendes til transporter over længere strækninger.

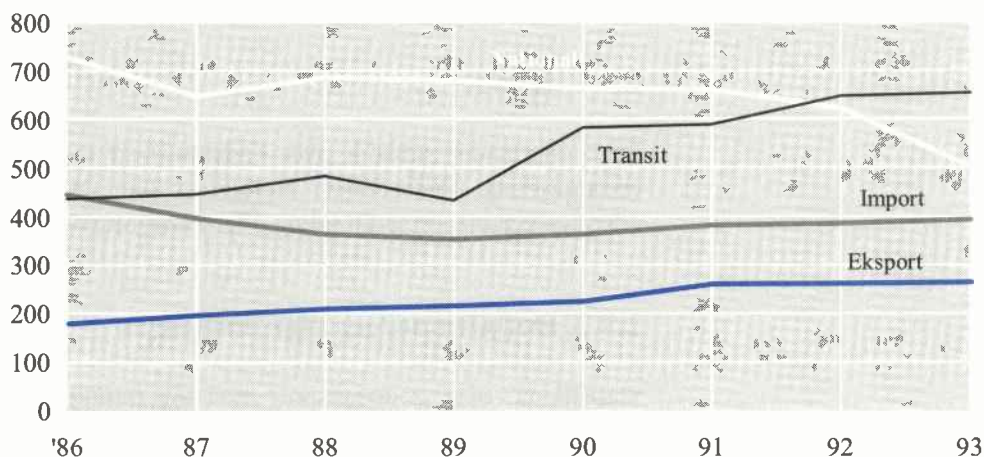
... især fra 1990

Fra 1986 til 1989 har der været en lille stigning i den transporterede godsmængde i den nationale jernbanetransport. Herefter er godsmængden faldet igen, navnlig i 1993. I 1993 udgjorde den indenlandske godstransport med dansk tog 2,1 mio. ton. Det er 0,7 mio. ton eller 25 pct. mindre end i 1986. Stykgods, som udgør 25 pct. af den indenlandske godstransport, har dog været stigende, især fra 1991, mens vognladningsgodset er gået tilbage siden 1988. Kombigods udgjorde 0,4 mio. ton svarende til 20 pct. af den indenlandske jernbanegods.

Figur 2.3.1.

Godstransport med tog

Mio. ton km.



Kilde: DSB.

Vognladningsgodset består især af nærings- og nydelsesmidler samt foder, blandet gods, fast brændsel og gødningsstoffer. Det er godsarter, der alle har været i tilbagegang i den seneste periode.

Der har tilsvarende været nedgang i det udførte transportarbejde fra 0,7 mio. tonkm i 1986 til 0,5 mio. tonkm i 1993. Faldet i transportarbejdet har været lidt større end for godsmængden, fordi den gennemsnitlige transportlængde samtidig er reduceret noget.

Godstransporter til udlandet er steget

Den internationale godstransport på dansk banenet er overvejende kørsel med vognladningsgoods. Transport af gods fra Danmark til udlandet er steget markant i perioden 1986-1993. Godsmængden er øget med 60 pct. til 1,4 mio. ton i 1993 og transportarbejdet med 48 pct. til 266 mio. tonkm i 1993. Eksportkørslen med tog består især af nærings- og nydelsesmidler samt foder, blandet gods og jern og stål. Fremgangen har især været stor for blandet gods, som er 5-doblet.

Eksporten køres hovedsageligt til Tyskland, Italien og Sverige, som i 1993 modtog hhv. 47, 26 og 18 pct. af banegodset.

Indførselen med tog er faldet

Indførselen med tog domineres af jern og stål, træ og kork, læder, tekstiler og beklædning og blandet gods. Siden 1986 er godsmængden faldet med 9 pct. til 1,9 mio. ton i 1993. Transportarbejdet er gået tilbage med 12 pct. til knap 400 mio. tonkm i 1993.

Indførselen med tog kommer hovedsagelig fra Sverige, Tyskland, Italien og Frankrig, som afsender hhv. 36, 32, 16 og 6 pct. af godset.

Kraftig forøgelse af transittkørslen med tog

Transittkørslen med tog gennem Danmark omfattede i 1993 i alt 2,8 mio. ton gods, og der præsteredes et transportarbejde på 653 mio. tonkm, svarende til godt 1/3 af det samlede godstransportarbejde med danske tog. Siden 1986 er transittkørslen steget med 49 pct., især pga. øget kørsel til og fra Sverige.

Tabel 2.3.1.

National godstransport med jernbane fordelt efter godsarter

National transport of goods by rail, by commodity

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 ton							
1. I alt	2 821,3	2 509,1	2 651,4	2 595,0	2 534,7	2 485,4	2 449,3	2 114,8
2. Stykgods	413,6	418,6	414,6	388,6	390,2	464,8	517,6	535,3
3. Vognladningsgods								
(hellast + kombi)	2 407,7	2 090,5	2 236,8	2 206,4	2 144,5	2 020,6	1 931,7	1 579,5
Korn	7,3	6,9	10,6	7,6	15,9	15,0	8,5	5,4
Grøntsager, frugt	12,7	12,0	10,5	10,3	10,3	10,0	9,6	9,7
Levende dyr, sukkerroer	0,3	0,0	-	0,1	0,1	0,0	-	-
Træ og kork	113,7	103,2	129,8	137,1	124,1	154,3	146,3	105,2
Tekstilvarer	7,4	3,6	3,1	2,2	2,2	3,0	5,7	9,3
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	773,3	668,7	700,5	662,5	644,9	538,3	555,9	458,3
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	7,1	5,6	9,5	4,7	2,3	1,7	3,6	3,0
Stenkul, brunkul, koks, tørv	167,0	129,1	160,3	156,9	166,5	168,8	155,9	162,3
Råpetroleum, skiferolie rå	0,2	-	-	0,0	-	0,0	-	-
Brændstoffer, flydende	42,8	41,9	40,6	37,3	39,3	41,5	42,2	35,0
Jernmalm, jernskrot	37,7	34,0	45,4	40,8	26,9	42,1	44,5	39,3
Ikke jernholdige mineraler	0,1	0,3	0,8	0,0	0,0	-	0,0	0,0
Jern og stål	18,6	13,7	12,9	7,2	6,5	6,4	4,6	6,7
Cement, kalk, andre bygge-materialer	41,5	26,7	38,8	37,0	40,1	32,7	13,6	6,6
Sand, grus, ler, mineraler	91,5	86,3	75,6	80,2	68,5	36,1	24,3	14,0
Gødningstoffer	194,2	180,8	190,3	166,7	183,3	221,6	184,4	161,7
Kulkemiske produkter	0,9	1,0	1,0	1,6	0,1	0,3	0,0	0,1
Kemiske produkter	160,3	150,6	162,0	155,3	165,4	166,4	144,1	120,4
Råstof til fremstilling af pap og papir	30,4	19,7	41,1	48,8	37,0	29,7	51,1	73,1
Køretøjer af enhver art, maskiner	49,2	38,2	39,8	30,7	33,5	19,2	16,9	10,8
Metalvarer	28,5	31,7	21,6	25,2	19,0	15,6	22,3	20,1
Glas- og lervarer	26,7	27,9	24,7	31,9	36,5	18,7	3,6	2,3
Læder, tekstiler, beklædning	113,9	83,3	80,5	75,6	58,3	47,5	40,3	19,2
Blandet gods	482,4	425,3	437,4	486,7	463,8	451,7	454,3	317,0
4. Heraf kombigods¹	418,0	380,0	400,0	448,0	442,0	394,4	474,6	417,3

¹ Trailer-, container- og vekselladsgods.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Small packages. 3: Full trainload and full wagon. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feedings stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Pit 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: Of which in intermodal transport.

Tabel 2.3.2.

Nationalt godstransportarbejde med jernbane fordelt efter godsarter

National goods transport performance by rail, by commodity

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. tonkm							
1. I alt	728,0	646,3	685,4	678,1	662,6	659,6	621,6	502,3
2. Stykgods	97,6	98,8	97,8	91,7	92,1	109,7	122,1	126,3
3. Vognladningsgods (hællast+kombi)	630,4	547,5	587,6	586,4	570,5	549,9	499,5	376,0
Korn	2,6	2,3	3,5	2,3	5,5	5,2	2,9	2,4
Grøntsager, frugt	2,3	2,1	1,6	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5
Levende dyr, sukkerroer	0,1	0,0	-	0,0	0,0	0,0	-	-
Træ og kork	35,9	32,4	42,4	44,3	41,7	51,6	49,1	35,4
Tekstilvarer	2,6	1,1	1,0	0,7	0,8	1,0	1,4	1,7
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	197,5	168,3	181,8	175,2	178,7	154,1	142,1	104,0
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	2,0	1,7	3,2	1,7	0,8	0,6	1,3	1,0
Stenkul, brunkul, koks, tørv	18,7	18,6	22,1	21,6	22,6	22,1	20,8	21,0
Råpetroleum, skiferolie rå	-	-	-	0,0	-	0,0	-	-
Brændstoffer, flydende	10,1	9,3	8,8	8,4	7,3	8,0	7,1	5,5
Jernmalm, jernskrot	12,5	12,3	16,0	14,1	9,3	16,0	16,0	13,9
Ikke jernholdige mineraler	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0	-	0,0	0,0
Jern og stål	5,6	4,5	3,3	1,9	1,6	1,3	0,9	1,6
Cement, kalk, andre bygge-materialer	13,8	8,6	12,7	11,6	12,6	9,6	2,9	1,7
Sand, grus, ler, mineraler	12,6	12,9	11,4	13,2	11,0	7,1	5,5	3,5
Gødningstoffer	56,3	51,8	52,3	44,2	47,0	59,4	49,8	44,1
Kulkemiske produkter	0,2	0,2	0,2	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0
Kemiske produkter	38,3	34,6	36,7	35,2	38,1	37,3	31,6	25,2
Råstof til fremstilling af pap og papir	10,0	6,2	11,1	12,5	9,2	8,0	10,2	11,7
Køretøjer af enhver art, maskiner	13,2	11,5	12,0	8,6	8,8	6,0	4,9	2,7
Metalvarer	9,5	10,3	6,8	8,0	6,0	4,9	6,4	6,0
Glas- og lervarer	6,7	7,1	6,9	10,4	11,5	5,8	1,2	0,6
Læder, tekstiler, beklædning	35,1	24,6	24,1	22,0	15,9	13,2	11,4	5,7
Blandet gods	144,8	127,0	129,4	148,5	140,5	137,1	132,5	86,8

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Small packages. 3: Full trainload and full wagon. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Pit 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.

Tabel 2.3.3.

National banetransport af vognladningsgods fordelt efter afstande. 1986

National transport of full trainload and full wagon, by distance in km. 1986

	Mængde og transportarbejde efter afstande i km									
	≤ 49 km	50-149	150-499	≥ 500	I alt ≤ 49 km	50-149	150-499	≥ 500	I alt	
	1 000 ton					mio. tonkm				
1. Vognladningsgods (hellast+kombi)	61,7	473,5	1 759,3	113,1	2 407,6	1,5	48,1	520,7	59,4	629,7
Korn	-	0,1	6,4	0,8	7,3	-	0,0	2,1	0,4	2,5
Grøntsager, frugt	0,0	6,8	5,8	0,0	12,6	0,0	1,0	1,2	0,0	2,2
Levende dyr, sukkerroer	-	0,0	0,3	0,0	0,3	-	0,0	0,1	0,0	0,1
Træ og kork	0,1	2,4	109,4	1,7	113,6	0,0	0,2	34,7	1,0	35,9
Tekstilvarer	0,0	0,2	6,7	0,5	7,4	0,0	0,0	2,3	0,3	2,6
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	46,2	107,3	581,3	38,5	773,3	1,5	11,5	164,4	20,1	197,5
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	0,4	0,5	6,2	0,0	7,1	0,0	0,1	1,9	0,0	2,0
Stenkul, brunkul, koks, tørv	0,0	161,6	5,2	0,2	167,0	0,0	16,3	2,3	0,0	18,6
Råpetroleum, skiferolie rå	0,0	-	0,2	-	0,2	0,0	-	0,0	-	0,0
Brændstoffer, flydende	0,5	11,6	28,4	2,4	42,9	0,0	1,3	7,5	1,3	10,1
Jernmalm, jernskrot	1,2	1,4	32,8	2,3	37,7	0,0	0,1	11,1	1,2	12,4
Ikke jernholdige mineraler	-	-	-	0,0	0,0	-	-	0,0	0,0	0,0
Jern og stål	0,3	1,0	16,0	1,4	18,7	0,0	0,1	4,7	0,8	5,6
Cement, kalk, andre bygge-materialer	0,0	0,3	35,6	5,5	41,4	-	0,0	11,0	2,8	13,8
Sand, grus, ler, mineraler	0,4	57,0	33,8	0,3	91,5	0,0	4,7	7,7	0,2	12,6
Gødningsstoffer	0,2	27,7	148,0	18,3	194,2	0,0	3,0	43,5	9,7	56,2
Kulkemiske produkter	-	-	0,9	-	0,9	-	-	0,2	-	0,2
Kemiske produkter	0,8	17,5	138,0	4,0	160,3	0,0	1,8	34,3	2,2	38,3
Råstof til fremstilling af pap og papir	0,8	0,5	29,2	-	30,5	0,0	0,0	10,0	-	10,0
Køretøjer af enhver art, maskiner	0,8	7,5	38,7	2,2	49,2	0,0	0,8	11,1	1,2	13,1
Metalvarer	0,8	0,5	26,4	0,8	28,5	0,0	0,0	9,0	0,4	9,4
Glas- og lervarer	0,0	7,8	18,5	0,3	26,6	0,0	0,8	5,8	0,2	6,8
Læder, tekstiler, beklædning	0,8	7,6	104,3	1,3	114,0	0,0	0,8	33,6	0,7	35,1
Blandet gods	8,4	54,2	387,2	32,6	482,4	0,0	5,6	122,2	16,9	144,7

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Full trainload and full wagon. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Pit 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.

Tabel 2.3.4.

National banetransport af vognladningsgods fordelt efter afstande. 1993

National transport of full trainload and full wagon, by distance in km. 1993

	Mængde og transportarbejde efter afstande i km									
	≤ 49 km	50-149	150-499	≥ 500	I alt ≤ 49 km	50-149	150-499	≥ 500	I alt	
	1 000 ton					mio. tonkm				
1. Vognladningsgods										
(hællast + kombi)	49,2	430,5	1 048,8	50,4	1 578,9	1,5	44,8	302,8	26,6	375,7
Korn	-	0,2	1,9	3,3	5,4	-	0,0	0,6	1,8	2,4
Grøntsager, frugt	0,1	9,2	0,3	-	9,6	-	1,4	0,1	-	1,5
Levende dyr, sukkerroer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Træ og kork	-	0,7	101,0	3,4	105,1	-	0,0	33,5	1,8	35,3
Tekstilvarer	0,9	4,6	3,8	-	9,3	-	0,4	1,3	-	1,7
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	26,0	140,2	275,5	16,6	458,3	0,9	15,6	78,9	8,6	104,0
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	0,0	0,7	2,3	-	3,0	-	0,0	0,9	-	0,9
Stenkul, brunkul, koks, tørv	-	149,4	12,5	0,4	162,3	-	15,1	5,7	0,2	21,0
Råpetroleum, skiferolie rå	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brændstoffer, flydende	-	27,0	6,8	1,2	35,0	-	2,6	2,1	0,7	5,4
Jernmalm, jernskrot	0,7	1,5	36,8	0,3	39,3	0,0	0,2	13,6	0,2	14,0
Ikke jernholdige mineraler	-	0,0	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0	-	0,0
Jern og stål	0,5	0,3	5,9	-	6,7	-	0,0	1,6	-	1,6
Cement, kalk, andre bygge-materialer	0,1	1,8	4,5	0,2	6,6	-	0,2	1,4	0,1	1,7
Sand, grus, ler, mineraler	0,0	0,4	13,4	0,0	13,8	-	0,0	3,5	0,0	3,5
Gødningsstoffer	0,0	18,6	130,5	12,5	161,6	0,0	2,0	35,4	6,8	44,2
Kulkemiske produkter	-	-	0,1	-	0,1	-	-	0,0	-	0,0
Kemiske produkter	2,6	18,7	99,0	0,1	120,4	0,1	1,7	23,3	0,1	25,2
Råstof til fremstilling af pap og papir	-	0,4	72,8	-	73,2	-	0,0	11,6	-	11,6
Køretøjer af enhver art, maskiner	0,3	3,6	6,1	0,7	10,7	0,0	0,4	1,9	0,4	2,7
Metalvarer	0,1	0,4	19,5	0,0	20,0	-	0,0	5,9	0,0	5,9
Glas- og lervarer	0,0	0,3	1,9	-	2,2	-	0,0	0,6	-	0,6
Læder, tekstiler, beklædning	0,7	2,8	15,5	0,2	19,2	0,0	0,3	5,3	0,1	5,7
Blandet gods	17,2	49,7	238,7	11,5	317,1	0,5	4,9	75,6	5,8	86,8

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Full trainload and full wagon. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Pit 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.

Tabel 2.3.5.

International godstransport med jernbane fra Danmark fordelt efter godsarter
 International transport of goods by rail from Denmark, by commodity

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 ton							
1. I alt	879,6	956,5	1 013,6	1 108,6	1 172,7	1 265,6	1 271,3	1 405,5
2. Stykgods	6,0	8,7	7,4	3,2	2,5	2,2	1,8	2,6
3. Vognladningsgoods (hællast + kombi)	873,6	947,8	1 006,2	1 105,4	1 170,2	1 263,4	1 269,5	1 402,9
Korn	10,2	7,3	6,4	0,2	0,2	0,0	1,6	0,1
Grøntsager, frugt	0,4	0,5	0,7	0,8	0,3	0,9	1,1	4,2
Levende dyr, sukkerroer	0,4	0,1	0,1	0,0	0,1	-	-	-
Træ og kork	41,1	62,0	44,4	58,2	76,1	101,2	78,5	20,9
Tekstilvarer	6,4	5,8	7,6	7,3	12,7	16,0	15,7	17,8
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	246,4	212,3	290,9	300,9	288,0	295,0	356,5	376,2
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	3,2	1,4	2,2	1,6	2,1	1,9	4,8	6,6
Stenkul, brunkul, koks, tørv	0,2	0,0	-	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Råpetroleum, skiferolie rå	-	-	-	-	-	-	-	-
Brændstoffer, flydende	2,4	3,8	2,9	0,5	0,2	0,2	0,0	0,4
Jernmalm, jernskrot	25,3	27,6	28,9	31,6	35,7	60,3	110,7	73,1
Ikke jernholdige mineraler	0,7	1,0	1,0	1,3	0,4	0,2	0,6	1,1
Jern og stål	88,1	68,5	81,5	83,9	111,0	152,2	139,4	130,3
Cement, kalk, andre bygge- materialer	22,8	19,3	20,1	25,6	22,6	22,1	24,4	32,9
Sand, grus, ler, mineraler	9,9	8,3	13,7	12,7	10,9	7,2	5,7	7,6
Gødningstoffer	78,7	111,6	110,8	94,5	84,9	65,8	54,7	67,8
Kulkemiske produkter	1,4	1,6	0,9	4,1	4,2	5,6	6,5	7,1
Kemiske produkter	29,0	23,1	22,9	23,8	33,2	30,8	28,1	25,4
Råstof til fremstilling af pap og papir	78,9	85,0	139,1	131,1	135,8	136,5	115,2	101,8
Køretøjer af enhver art, maskiner	62,9	52,7	36,2	42,9	51,2	48,2	46,7	57,1
Metalvarer	5,3	5,2	4,7	5,7	6,9	12,1	18,0	12,3
Glas- og lervarer	2,9	2,4	2,1	0,9	1,7	1,2	1,3	1,3
Læder, tekstiler, beklædning	72,9	59,0	62,2	61,0	70,8	72,5	72,3	71,7
Blandet gods	84,1	189,3	126,9	216,8	221,2	233,4	187,7	387,2
4. Heraf kombigods¹	282,0	309,0	390,0	458,0	583,0	629,0	633,0	852,0

¹ Trailer-, container- og vekselladsgods.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Small packages. 3: Full trainload and full wagon. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Pit coal, lignite, coke and peat. Crude petroleum,

crude shale oil. Liquid fuels. Iron ore and 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: Of which in intermodal transport.

Tabel 2.3.6.

**International godstransportarbejde med jernbane fra Danmark fordelt efter
godsarter**

International goods transport performance by rail from Denmark, by commodity

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. tonkm							
1. I alt	179,4	196,7	209,7	217,3	225,9	261,9	263,0	266,3
2. Stykgods	1,0	1,5	1,3	0,5	0,4	0,4	0,3	0,5
3. Vognladningsgods (hellast + kombi)	178,4	195,2	208,4	216,8	225,5	261,5	262,7	265,8
Korn	1,0	0,8	0,9	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
Grøntsager, frugt	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Levende dyr, sukkerroer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-
Træ og kork	15,8	21,7	14,2	18,3	20,1	26,0	22,4	5,6
Tekstilvarer	1,9	1,3	1,3	1,0	1,7	2,6	2,5	3,5
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	47,2	38,4	50,9	49,3	44,0	46,7	54,4	60,7
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	0,7	0,3	0,5	0,3	0,5	0,4	1,1	1,3
Stenkul, brunkul, koks, tørv	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Råpetroleum, skiferolie rå	-	-	-	-	-	-	-	-
Brændstoffer, flydende	0,3	0,6	0,6	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Jernmalm, jernskrot	5,6	6,0	6,9	6,9	8,4	13,5	28,5	17,7
Ikke jernholdige mineraler	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,0	0,1	0,2
Jern og stål	14,7	12,2	18,7	14,9	20,1	29,9	28,4	26,7
Cement, kalk, andre bygge- materialer	7,8	6,1	6,8	7,8	7,0	6,9	7,8	9,9
Sand, grus, ler, mineraler	2,5	2,2	3,4	3,3	3,0	1,8	1,5	2,1
Gødningsstoffer	13,8	21,7	23,6	16,8	15,8	22,3	19,2	21,1
Kulkemiske produkter	0,3	0,3	0,2	0,9	0,9	1,1	1,3	1,4
Kemiske produkter	6,2	4,8	4,5	5,0	6,1	5,7	5,8	5,5
Råstof til fremstilling af pap og papir	14,0	16,8	29,5	27,8	28,5	32,5	26,7	20,6
Køretøjer af enhver art, maskiner	12,3	11,3	7,7	9,0	10,6	9,9	10,1	11,3
Metalvarer	1,5	1,8	1,6	1,8	1,9	3,1	4,4	2,9
Glas- og lervarer	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2
Læder, tekstiler, beklædning	15,8	12,4	12,6	11,9	13,8	14,7	13,3	12,7
Blandet gods	16,3	35,7	23,8	41,3	42,7	43,9	34,5	62,2

Anm. Kun transportarbejde i Danmark.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Small packages. 3: Full trainload and full wagon. Cereals. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils. Pit coal, lignite, coke, peat. Crude petroleum, crude

shale oil. Liquid fuels. Iron ore and 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.

Tabel 2.3.7.

International godstransport med jernbane til Danmark fordelt efter godsarter
 International transport of goods by rail to Denmark, by commodity

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 ton							
1. I alt	2 068,9	1 843,8	1 751,5	1 817,6	1 869,0	1 887,8	1 822,9	1 892,4
2. Stykgods	10,6	4,7	3,7	6,5	5,0	4,0	3,0	2,8
3. Vognladningsgods								
(hellast + kombi)	2 058,3	1 839,1	1 747,8	1 811,1	1 864,0	1 883,8	1 819,9	1 889,6
Korn	2,2	2,0	3,8	1,9	3,5	1,7	2,7	3,3
Grøntsager, frugt	43,9	33,9	31,9	25,7	23,1	25,9	13,9	10,2
Levende dyr, sukkerroer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	-
Træ og kork	355,3	224,9	134,5	125,0	143,8	173,0	202,2	252,7
Tekstilvarer	16,3	14,7	11,2	7,7	11,4	6,8	8,6	8,7
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	102,1	70,5	88,0	105,4	120,2	130,1	120,4	120,4
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	5,2	5,7	1,0	1,7	1,1	0,7	1,7	0,6
Stenkul, brunkul, koks, tørv	19,7	24,1	12,3	2,7	1,2	0,2	0,0	0,0
Råpetroleum, skiferolie rå	0,0	-	0,0	0,0	-	-	0,1	-
Brændstoffer, flydende	15,7	12,1	9,0	9,4	7,4	2,7	2,1	9,1
Jernmalm, jernskrot	2,3	3,0	2,8	3,8	5,8	8,3	9,4	17,5
Ikke jernholdige mineraler	0,8	3,1	0,5	1,0	0,8	3,1	1,0	1,3
Jern og stål	371,7	384,2	397,7	410,4	435,9	470,7	520,8	392,0
Cement, kalk, andre bygge-materialer	42,4	21,4	15,4	21,1	13,6	7,2	7,3	4,7
Sand, grus, ler, mineraler	77,3	84,0	88,9	100,4	79,6	61,3	52,0	56,8
Gødningsstoffer	129,0	42,2	47,8	81,1	82,0	104,5	72,3	61,8
Kulkemiske produkter	9,5	23,8	14,8	17,6	10,4	21,0	9,0	2,9
Kemiske produkter	144,3	128,6	130,2	129,6	120,8	114,6	140,0	118,0
Råstof til fremstilling af pap og papir	43,6	47,8	47,9	47,4	40,8	19,4	8,4	4,3
Køretøjer af enhver art, maskiner	221,2	160,8	116,3	107,1	125,3	115,4	109,9	105,5
Metalvarer	15,5	8,1	11,2	7,8	11,6	8,1	10,0	6,0
Glas- og lervarer	30,0	27,7	18,5	15,2	14,1	9,8	5,6	2,0
Læder, tekstiler, beklædning	275,8	262,7	274,5	265,8	267,5	250,9	227,7	226,5
Blandet gods	134,5	253,8	289,6	323,3	344,1	348,3	294,8	485,3
4. Heraf kombigods¹	333,0	362,0	426,0	479,0	506,0	502,0	436,0	631,0

¹ Trailer-, container- og vekselladsgods.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Small packages. 3: Full trainload and full wagon. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable

fats and oils. Pit 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: Of which in intermodal transport.

Tabel 2.3.8.

**International godstransportarbejde med jernbane til Danmark fordelt efter
godsarter**

International goods transport performance by rail from Denmark, by commodity

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	— mio. tonkm —							
1. Vognladningsgods (hællast + kombi)	445,6	396,1	363,4	352,5	362,8	381,2	385,8	393,6
Korn	0,4	0,4	0,5	0,2	0,5	0,2	0,4	0,5
Grøntsager, frugt	8,8	6,8	6,7	4,4	4,5	5,1	2,8	2,4
Levende dyr, sukkerroer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Træ og kork	96,1	63,5	37,2	29,1	37,9	44,7	57,3	69,9
Tekstilvarer	3,1	2,6	2,0	1,1	2,1	1,1	1,4	1,5
Nærings- og nydelsesmidler, foderstoffer	15,9	12,4	16,6	19,5	23,1	25,4	23,2	23,1
Animalske og vegetabiliske fedtstoffer, olie	1,3	1,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
Stenkul, brunkul, koks, tørv	1,8	3,4	1,8	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
Råpetroleum, skiferolie rå	0,0	-	0,0	0,0	-	-	0,0	-
Brændstoffer, flydende	3,7	2,4	2,1	2,0	1,5	0,5	0,3	1,8
Jermalm, jernskrot	0,5	1,0	1,1	1,4	1,3	2,7	3,4	5,4
Ikke jernholdige mineraler	0,2	0,9	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4
Jern og stål	83,3	82,9	78,0	76,3	81,3	90,5	103,9	75,6
Cement, kalk, andre bygge- materialer	8,1	4,1	3,4	6,0	2,4	1,2	1,0	0,7
Sand, grus, ler, mineraler	12,9	13,0	13,0	14,0	11,8	9,6	8,4	9,1
Gødningstoffer	18,0	7,0	8,5	10,8	10,5	21,0	16,3	15,3
Kulkemiske produkter	1,8	4,6	2,9	3,5	1,9	4,1	1,7	0,5
Kemiske produkter	28,5	23,7	23,1	23,0	22,5	22,5	30,4	26,5
Råstof til fremstilling af pap og papir	10,8	11,2	12,8	13,2	11,0	5,3	3,1	1,1
Køretøjer af enhver art, maskiner	37,4	27,3	19,5	17,6	19,6	18,2	18,0	18,7
Metalvarer	2,7	1,4	1,8	1,5	2,6	1,7	1,7	1,1
Glas- og lervarer	6,9	6,4	4,0	3,1	3,0	2,0	1,0	0,4
Læder, tekstiler, beklædning	80,0	73,7	77,4	70,3	67,8	66,9	67,0	70,7
Blandet gods	23,4	45,8	50,8	55,1	57,1	58,2	44,1	68,8

Anm. Kun transportarbejde i Danmark.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Full trainload and full wagon Cereals. Vegetables, fruit. Live animals, sugar beets. Wood and cork. Textiles. Food, beverages, tobacco, feeding stuffs. Animal and vegetable fats and oils.

Pit 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.

Tabel 2.3.9.

International transport of full trainload and full wagon from Denmark divided by main types of commodities and countries of destination. 1993

International transport of full trainload and full wagon from Denmark, by main types of commodities and countries of destination. 1993

	Land- brugspro- dukter og gødnings- stoffer ¹	Nærings- midler og foder ²	Kul, koks, olie- og kemiske produkter m.m. ³	Grus, sand, cement, jord, sten m.m. ⁴	Samlegods, metalpro- dukter, be- arbejdede varer, ube- arbejdede industri- varer m.m. ⁵	I alt	Heraf kombigods ⁶
	1	2	3	4	5	6	7
	1 000 ton						
1. I alt	110,7	382,8	134,6	40,5	734,0	1 402,7	852,0
Frankrig	0,0	11,7	0,6	0,0	16,4	28,7	0,3
Belgien	-	2,1	0,1	-	2,6	4,8	3,6
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-
Holland	0,2	1,4	0,3	0,1	2,5	4,4	2,2
Tyskland	74,9	224,5	31,0	29,7	303,4	663,4	414,7
Italien	17,9	110,6	33,8	0,6	203,9	366,8	311,9
UK	-	-	-	-	0,2	0,2	-
Irland	-	-	-	-	-	-	-
Grækenland	-	-	-	-	0,2	0,2	-
Portugal	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Spanien	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Norge	0,6	4,2	-	1,6	13,9	20,3	10,1
Sverige	13,8	9,8	63,6	6,1	157,0	250,5	87,0
Finland	-	-	0,0	-	0,0	0,0	0,0
Schweiz	0,7	11,3	0,7	1,9	15,0	29,6	13,9
Østrig	0,1	1,6	4,1	0,0	14,1	19,9	8,1
Tidl. Jugoslavien	2,3	2,5	0,0	0,3	0,7	5,8	0,1
Tyrkiet	0,1	2,9	-	-	0,0	2,9	-
Tidl. USSR	-	-	-	-	-	-	-
Polen	-	0,1	-	0,2	2,6	3,0	0,0
Tjekkoslaviet	0,0	-	0,4	0,1	0,8	1,3	-
Ungarn	0,0	0,0	-	-	0,4	0,5	0,3
Rumænien	-	-	-	-	0,0	0,0	-
Bulgarien	-	-	-	-	0,1	0,1	-
Nær- og Mellemøsten	-	-	-	-	-	-	-
Andre lande	-	-	-	-	-	-	-

¹ NST/R-nomenklaturens kapitel 0 og 7.

² NST/R-nomenklaturens kapitel 1.

³ NST/R-nomenklaturens kapitel 2, 3 og 8.

⁴ NST/R-nomenklaturens kapitel 6.

⁵ NST/R-nomenklaturens kapitel 4, 5 og 9.

⁶ Trailer-, container- og vekselladsgods.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Columns, 1: Agricultural products and fertilizers. 2: Food, beverages, tobacco and feeding stuffs. 3: Coal, coke, oil and chemicals, etc. 4: Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. 5: Consolidated cargo, metals, manufactured goods, unmanufactured goods, etc. 6: Total. 7: Of which in intermodal transport - Rows, 1: Total. France. Belgium. Luxembourg. The Netherlands. Germany. Italy. United Kingdom. Ireland. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Switzerland. Austria. Former Yugoslavia. Turkey. Former USSR. Poland. Czechoslovakia. Hungary. Romania. Bulgaria. The Near and Middle East. Other countries.

Tabel 2.3.10.

International transportarbejde af vognladningsgods fra Danmark fordelt efter hovedgodsarter og modtagerland. 1993

International transport performance of full trainload and full wagon from Denmark, by main types of commodities and countries of destination. 1993

	Land- brugspro- dukter og gødnings- stoffer ¹	Nærings- midler og foder ²	Kul, koks, olie- og kemiske produkter m.m. ³	Grus, sand, cement, jord, sten m.m. ⁴	Samlegods, metalpro- dukter, be- arbejdede varer, ube- arbejdede industri- varer m.m. ⁵	I alt
	1	2	3	4	5	6
	mio.tonkm					
1. I alt	30,2	62,0	27,6	12,0	133,8	265,7
Frankrig	0,0	2,9	0,2	-	5,4	8,5
Belgien	-	0,5	0,0	-	0,4	0,9
Luxembourg	-	-	-	-	-	-
Holland	0,0	0,4	0,1	0,0	0,8	1,3
Tyskland	22,5	47,3	6,3	7,6	59,8	143,5
Italien	0,9	6,4	5,3	0,1	32,4	45,0
UK	-	-	-	-	0,0	0,0
Irland	-	-	-	-	-	-
Grækenland	-	-	-	-	0,0	0,0
Portugal	-	-	-	-	0,0	0,0
Spanien	-	-	-	-	0,0	0,0
Norge	0,2	0,8	-	0,3	2,5	3,8
Sverige	4,7	1,6	14,9	3,2	24,8	49,2
Finland	-	-	0,0	-	0,0	0,0
Schweiz	0,1	0,3	0,1	0,6	2,6	3,8
Østrig	0,0	0,2	0,6	0,0	2,6	3,4
Tidl. Jugoslavien	1,8	0,8	0,0	0,1	1,6	4,3
Tyrkiet	0,0	0,8	-	-	0,0	0,8
Tidl. USSR	-	-	-	-	-	-
Polen	-	0,0	-	0,1	0,7	0,8
Tjekkoslaviet	0,0	-	0,1	0,0	0,1	0,2
Ungarn	0,0	-	-	-	0,1	0,1
Rumænien	-	-	-	-	0,0	0,0
Bulgarien	-	-	-	-	0,0	0,0
Nær- og Mellemøsten	-	-	-	-	-	-
Andre lande	-	-	-	-	-	-

Anm. Kun transportarbejde i Danmark.

Noterne 1-5 jf. tabel 2.3.9.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Columns, 1: Agricultural products and fertilizers. 2: Food, beverages, tobacco and feeding stuffs. 3: Coal, coke, oil and chemicals, etc. 4: Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. 5: Consolidated

goods, metals, manufactured goods, unmanufactured goods, etc. 6: total. - Rows, 1: Total. France. Belgium. Luxembourg. The Netherlands. Germany. Italy. United Kingdom. Ireland. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Switzerland. Austria. Former Yugoslavia. Turkey. Former USSR. Poland. Czechoslovakia. Hungary. Romania. Bulgaria. The Near and Middle East. Other countries.

Tabel 2.3.11.

International transport af vognladningsgods til Danmark fordelt efter hovedgodsarter og afsenderland. 1993

International transport of full trainload and full wagon to Denmark, by main types of commodities and countries of origin. 1993

	Land- brugspro- dukter og gødnings- stoffer ¹	Nærings- midler og foder ²	Kul, koks, olie- og kemiske produkter m.m. ³	Grus, sand, cement, jord, sten m.m. ⁴	Samlegods, metalpro- dukter, be- arbejdede varer, ube- arbejdede industri- varer m.m. ⁵	I alt	Heraf kombigods ⁶
	1	2	3	4	5	6	7
	1 000 ton						
1. I alt	336,6	121,0	134,3	61,6	1 236,1	1 889,6	631,0
Frankrig	2,0	26,5	4,9	0,7	86,6	120,7	2,1
Belgien	0,0	0,0	1,0	4,8	22,9	28,8	0,8
Luxembourg	-	-	-	-	3,6	3,6	-
Holland	0,6	4,2	4,2	0,0	4,0	13,0	8,8
Tyskland	177,1	69,6	78,5	45,7	229,1	600,0	181,9
Italien	5,7	18,9	2,2	2,5	269,5	298,9	302,8
UK	-	-	0,0	-	-	0,0	-
Irland	-	-	-	-	-	-	-
Grækenland	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	-	-	-	-	-	-	-
Spanien	2,8	0,0	-	-	2,1	4,9	0,1
Norge	7,4	-	0,8	1,6	14,0	23,8	10,1
Sverige	122,5	1,7	37,2	1,0	519,1	681,5	101,0
Finland	14,8	-	-	-	0,3	15,2	0,1
Schweiz	0,3	0,0	0,7	0,0	20,9	21,9	7,7
Østrig	3,0	0,0	0,4	4,7	50,1	58,2	15,3
Tidl. Jugoslavien	-	-	-	-	2,7	2,7	0,0
Tyrkiet	-	-	-	-	-	-	-
Tidl. USSR	-	-	-	-	-	-	-
Polen	0,3	-	0,3	0,5	0,9	2,0	-
Tjekkoslaviet	-	-	4,1	-	9,1	13,2	-
Ungarn	-	0,0	-	-	1,1	1,1	0,2
Rumænien	-	-	-	-	0,1	0,1	0,0
Bulgarien	-	-	-	-	-	-	-
Nær- og Mellemøsten	-	-	-	-	-	-	-
Andre lande	-	-	-	-	-	-	-
2. Transit							
Nord-syd	197,7	30,6	312,4	56,1	1168,2	1765	413
Syd-nord	112,3	17,4	177,6	31,9	663,8	1003	310

Noterne 1-6 jf. tabel 2.3.9.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Columns, 1: Agricultural products and fertilizers. 2: Food, beverages, tobacco and feeding stuffs. 3: Coal, coke, oil and chemicals, etc. 4: Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. 5: Consolidated goods, metals, manufactured goods, unmanufactured goods, etc. 6: Total. 7: Of which in

intermodal transport. - Rows, 1: Total. France. Belgium. Luxembourg. The Netherlands. Germany. Italy. United Kingdom. Ireland. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Switzerland. Austria. Former Yugoslavia. Turkey. Former USSR. Poland. Czechoslovakia. Hungary. Romania. Bulgaria. The Near and Middle East. Other countries.

Tabel 2.3.12.

International transportarbejde af vognladningsgods til Danmark fordelt efter hovedgodsarter og afsenderland. 1993

International transport performance of full trainload and full wagon to Denmark, by main types of commodities and countries of origin. 1993

	Land- brugspro- dukter og gødnings- stoffer ¹	Nærings- midler og foder ²	Kul, koks, olie- og kemiske produkter m.m. ³	Grus, sand, cement, jord, sten m.m. ⁴	Samlegods, metalpro- dukter, be- arbejdede varer, ube- arbejdede industri- varer m.m. ⁵	I alt
	1	2	3	4	5	6
	mio.tonkm.					
1. I alt	89,0	23,2	29,9	9,4	241,0	392,6
Frankrig	0,5	6,1	1,1	0,2	17,2	25,1
Belgien	0,0	0,0	0,2	1,1	3,8	5,1
Luxembourg	-	-	-	-	0,6	0,6
Holland	0,1	0,9	1,0	-	0,9	2,8
Tyskland	33,2	13,1	15,7	6,2	40,6	108,8
Italien	1,1	2,7	0,4	0,2	37,4	41,7
UK	-	-	0,0	-	-	0,0
Irland	-	-	-	-	-	-
Grækenland	-	-	-	-	-	-
Portugal	-	-	-	-	-	-
Spanien	0,6	0,0	-	-	0,5	1,1
Norge	0,9	-	0,1	0,4	1,3	2,8
Sverige	46,1	0,4	10,6	0,2	124,9	182,3
Finland	6,0	-	-	-	0,1	6,1
Schweiz	0,1	-	0,1	0,0	2,9	3,1
Østrig	0,5	-	0,1	0,9	8,0	9,5
Tidl. Jugoslavien	-	-	-	-	1,0	1,0
Tyrkiet	-	-	-	-	-	-
Tidl. USSR	-	-	-	-	-	-
Polen	0,0	-	0,1	0,2	0,2	0,5
Tjekkoslaviet	-	-	0,6	-	1,3	1,9
Ungarn	-	0,0	-	-	0,2	0,2
Rumænien	-	-	-	-	0,0	0,0
Bulgarien	-	-	-	-	-	-
Nær- og Mellemøsten	-	-	-	-	-	-
Andre lande	-	-	-	-	-	-
2. Transit						
Nord-syd	46,7	7,2	73,7	13,2	275,7	416,5
Syd-nord	26,5	4,1	41,9	7,6	156,7	236,8

Anm. Kun transportarbejde i Danmark.

Noterne 1-5 jf. tabel 2.3.9.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Columns, 1: Agricultural products and fertilizers. 2: Food, beverages, tobacco and feeding stuffs. 3: Coal, coke, oil and chemicals, etc. 4: Gravel, sand, cement, earth, stone, etc. 5: Consolidated goods, metals,

manufactured goods, unmanufactured goods, etc. 6: Total. - Rows, 1: Total. France. Belgium. Luxembourg. The Netherlands. Germany. Italy. United Kingdom. Ireland. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Switzerland. Austria. Former Yugoslavia. Turkey. Former USSR. Poland. Czechoslovakia. Hungary. Romania. Bulgaria. The Near and Middle East. Other countries.

Tabel 2.3.13. International transitgodstransport med jernbane til Danmark
International transport of goods in transit by rail to Denmark

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 ton							
1. Transit i alt								
Nord-Syd	1 058	1 021	1 138	1 350	1 554	1 610	1 758	1 765
Syd-Nord	797	872	908	487	916	887	985	1 003
	mio. tonkm							
2. Transit i alt								
Nord-Syd	249,7	241,0	268,6	318,6	366,7	380,0	414,9	416,5
Syd-Nord	188,1	205,8	214,3	114,9	216,2	209,3	232,5	236,7

Anm. Kun transportarbejde i Danmark.
Kilde: DSB.

TRANSLATION - Rows, 1: Goods in transit, total. North-south. South-north. 2: Goods in transit, total. North-south. South-north.

Tabel 2.3.14. Ind- og udførsel af gods med jernbane fordelt efter godsarter
Imports and exports of goods carried by rail, by group of commodity

	Indførsel				Udførsel			
	Godsmængde		Værdi/ton		Godsmængde		Værdi/ton	
	1983	1992	1983	1992	1983	1992	1983	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8
	1 000 ton		kr./ton		1 000 ton		kr./ton	
1. I alt	1 652	1 584	8 834	8 942	708	882	10 839	8 701
Korn	2	4	4 743	4 047	3	-	1 790	-
Frugt og grøntsager, friske	59	13	3 743	3 622	1	0	2 598	3 278
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	79	115	10 035	8 630	244	255	10 546	9 653
Oliefrø, -nødder, animalske, vegetab. olier og fedtstoffer	3	4	4 852	7 628	4	5	9 830	6 431
Træ, tømmer og kork	173	213	2 673	2 176	72	71	698	461
Gødningstoffer	199	57	1 074	631	53	52	825	777
Sten, sand, grus mv.	129	66	1 099	789	5	3	3 033	1 241
Jernmalm og -affald	4	1	1 337	542	10	105	3 082	1 243
Malme og metalaffald i øvrigt	2	4	5 011	2 992	3	2	4 597	6 324
Animalske og vegetab. råstoffer	67	18	5 705	11 274	80	82	4 046	3 665
Kul, koks og briketter	23	0	858	1 602	0	0	2 096	1 278
Flydende brændsel	16	7	3 052	2 746	1	0	4 048	3 679
Tjære og andre rå kemikalier fra kul og gas	2	7	2 957	745	2	7	2 345	1 974
Andre kemiske produkter	211	167	4 654	8 315	31	33	19 523	19 475
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	50	31	5 384	6 603	32	37	5 167	4 511
Metaller	245	534	4 087	3 720	66	139	3 263	3 180
Mere bearbejdede metalvarer	9	13	32 877	18 185	7	9	26 129	22 778
Maskiner, transportmidler mv.	142	108	42 225	53 084	55	42	40 237	48 496
Andre varer	237	217	14 990	10 833	40	35	29 883	30 750
Specielle forsendelser	1	3	147 001	127 945	1	2	28 651	24 138

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

TRANSLATION - Columns, 1-4: Imports. 5-8: Exports. 1-2 and 5-6: Goods carried. 3-4 and 7-8: Value/tonnes. - Rows, 1: Total. Cereals. Fruit and vegetables, fresh. Other food, feeding stuffs, beverages and tobacco. Oilseeds, oil-nuts, animal, vegetable oils and fats. Wood, lumber and cork. Fertilizers. Stone, sand, gravel, etc. Iron ore, scrap iron. Ores and other metal waste.

Animal and vegetable raw materials. Coal, coke and briquettes. Liquid fuels. Tar and other crude derivatives from coal and natural gas. Other chemicals. Manufactures of non-metallic minerals, n.e.s. Metals. Manufactured metal articles. Machinery, transport equipment, etc. Miscellaneous manufactured articles. Special transactions.

2.4. Persontransport med tog

2.4.1. Kilder

Billetsalgsstatistik	Antal indenlandske togrejser og personkm med tog er opgjort ud fra DSBs og Privatbanernes billetsalgsstatistik suppleret med særundersøgelser dels af anvendelsen af månedskort, dels af brugen af tog i HT-området.
Rejsevaneundersøgelsen	De 16-74 åriges benyttelse af tog som transportmiddel er fra efteråret 1992 opgjort ud fra Danmarks Statistiks løbende stikprøveundersøgelser af befolkningens rejseadfærd, jf. beskrivelsen i afsnit 1.6.
Ingen statistik over udlandsrejser	DSB har ingen statistiske opgørelser over antal rejsende mellem Danmark og udlandet fordelt på destinationer.
Personskadestatistik	Personskadestatistikken er alene baseret på DSBs oplysninger om uheld i forbindelse med togdriften, fordi Privatbanernes uheldsopgørelser også indeholder arbejdsskader mv.

2.4.2. Definitioner og afgrænsninger

Togrejse	En togrejse regnes som transporten fra første påstigningsstation til sidste afstigningsstation. Togskifte øger derfor ikke antallet af togrejser. Dog bemærkes, at ved opdeling af rejserne med hhv. S-tog og andre tog vil kombinerede rejser blive talt dobbelt. Passagerer med fribefordring indgår ikke fuldstændigt i jernbanernes statistik før 1992. De medregnes i Danmarks Statistiks opgørelse af persontransporten. I rejsevaneundersøgelsen indgår kun 16-74 årige personer, der er bosiddende i Danmark.
Personkm	Persontransportarbejdet opgøres i personkm. 1 personkm dækker 1 persons rejse på 1 km.

2.4.3. Udviklingen i persontransporten med tog

Færre rejser med DSB ...	Fra 1984 til 1993 er antal togrejser med DSB faldet fra 145 mio. til 140 mio. rejsende om året, kun afbrudt af et opsving i 1990-91. Nedgangen i DSBs passagerantal fordeler sig med 2 mio. rejser med S-tog og 3 mio. rejser med andre tog. Det faldende antal passagerer skal ses i sammenhæng med dels den øgede bilbestand, dels at billetpriserne er steget væsentligt mere end benzinpriserne.
... lidt flere med privatbanerne	Mens der har været nedgang for DSB, har privatbanerne haft en beskeden fremgang i antallet af passagerer. I 1993 havde privatbanerne 11½ mio. rejsende. En del af privatbanernes passagerer medregnes dog også som DSB-rejsende, hvis begge baner benyttes på togturen.
2/3 er S-togsrejser	2/3 af rejserne foregår med S-tog, resten med nær- og fjerntog. I 1993 var 5 pct. af rejserne med fjerntog, heraf 1/5 med internationale tog.

Mest lokale rejser

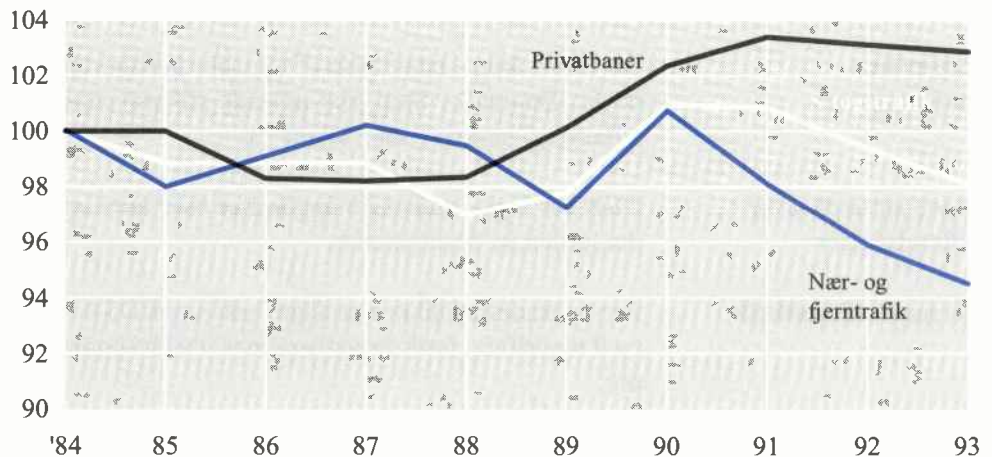
8 pct. mellem Jylland og det øvrige land

Størstedelen af togrejserne er lokale. Selv når S-togsrejser i Hovedstadsområdet fratrækkes, foregår 60 pct. af rejserne inden for samme amt. 31 pct. af rejserne foretages i Hovedstadsregionen, 6 pct. lokalt på Sjælland, Lolland og Falster, og 16 pct. mellem Sjælland mv. og Hovedstadsregionen. 30 pct. af rejserne foregik i Jylland og kun 9 pct. af rejserne var mellem Jylland og det øvrige land.

Figur 2.4.1.

Udviklingen i antal passagerer med tog

Indeks 1984 = 100



Kilde: DSB og Privatbanernes Fælleskontor.

Flere fjernrejser ...

... især mellem København og hhv. Vejle og Århus

Opgjort på områder, som er afgrænsede efter placeringen af lufthavne med rute-flyvning, ses, at fjerntrafikken er steget 9 pct. fra 1992 til 1994. Navnlig fjernrejserne mellem København og Århus-, Billund- Sønderborg- og Karupområderne er øget. En årsag hertil er formentlig lanceringen af InterCity flyvebådsforbindelse mellem Kalundborg og Århus og introduceringen af InterCity Eksprestoget mellem København, Odense, Vejle og Århus i efteråret 1993. Også for den tilsvarende flytrafik har der også været fremgang, om end af mere beskedent omfang.

Rejsevaneundersøgelsen

Rejsevaneundersøgelsen fra efteråret 1992 viser, at bortset fra S-togskørslen foregik transporten med tog især på længere delture. 54 pct. af transportarbejdet med tog om hverdagen foregik på delture over 50 km. I weekenden lå hovedparten af transportarbejdet på delture over 100 km.

Dækker halvdelen af den kollektive transport

Togtransporten udgør godt halvdelen af den kollektive transport. Den benyttes især af unge, studerende og af personer uden bilrådighed.

Knap halvdelen af togkørslen sker i forbindelse med kørsel mellem bolig og arbejde eller uddannelsessted, navnlig i Hovedstadsområdet ved brug af S-togsnettet. Resten af togtransporten er domineret af fritidsformål.

Gennemsnitligt 14 dræbte om året

DSBs statistik over personuheld i forbindelse med jernbanedrift viser, at der fra 1986-1993 gennemsnitligt har været 73 personer, som er kommet til skade, heraf 14 dræbte og 10 så alvorligt tilskadekomne, at de har været uarbejdsdygtige i 14 dage eller mere efter ulykken. De fleste ulykker med dødelig udgang er sket i overskæringer eller når passagerer springer af eller på tog i fart.

0,6 dræbte passagerer pr. mia. personkm

For perioden 1986-1993 er der gennemsnitligt 6,6 personskadede og 0,6 dræbte passagerer pr. mia. personkm. For vejtransporten var der i samme periode 78 dræbte pr. mia. personkm.

Tabel 2.4.1.

Passagerer og personkm i S-tog-, nær- og fjerntrafik

Passengers and passenger kilometres by metropolitan trains, short-distance and long-distance traffic

	DSB			Privatbaner		
	Passagerer	Personkm	Gnsntl. rejselængde	Passagerer	Personkm	Gnsntl. rejselængde
	1	2	3	4	5	6
	1 000	mio.	km	1 000	mio.	km
1. I alt						
1984	145 015	4 471	30,8	11 182	197	17,63
1985	142 782	4 564	32,0	11 182	194	17,33
1986	143 341	4 643	32,4	10 990	190	17,30
1987	143 104	4 720	33,0	10 982	190	17,33
1988	140 781	4 728	33,6	10 997	191	17,38
1989	140 696	4 611	32,8	11 195	196	17,52
1990	145 385	4 729	32,5	11 443	202	17,67
1991	144 725	4 659	32,2	11 559	202	17,47
1992	142 172	4 648	32,7	11 529	202	17,56
1993	139 987	4 596	32,8	11 501	202	17,55
2. S-togstrafik						
1984	95 500	1 222	12,8	-	-	-
1985	94 400	1 308	13,9	-	-	-
1986	94 400	1 208	12,8	-	-	-
1987	94 400	1 189	12,6	-	-	-
1988	92 600	1 154	12,5	-	-	-
1989	93 400	1 177	12,6	-	-	-
1990	96 400	1 244	12,9	-	-	-
1991	96 300	1 243	12,9	-	-	-
1992	94 900	1 211	12,8	-	-	-
1993	93 700	1 207	12,9	-	-	-
3. Nær- og fjerntrafik						
1984	54 500	3 249	59,6	11 182	197	17,63
1985	53 400	3 556	66,6	11 182	194	17,33
1986	54 000	3 435	63,6	10 990	190	17,30
1987	54 600	3 531	64,7	10 982	190	17,33
1988	54 200	3 574	65,9	10 997	191	17,38
1989	52 996	3 434	64,8	11 195	196	17,52
1990	54 883	3 485	63,5	11 443	202	17,67
1991	53 463	3 410	63,8	11 559	202	17,47
1992	52 261	3 437	65,8	11 529	202	17,56
1993	51 503	3 389	65,8	11 501	202	17,55

Anm. Ca. 5 mio. af rejserne er kombineret S-togs- og anden trafik.
 Kilde: DSB og Privatbanernes Fælleskontor.

TRANSLATION - Columns, 1-3: State railways. 4-6: Private railways. 1 and 4: Passengers. 2 and 5: Passenger kilometres. 3 and 6: Average length of journey. - Rows, 1: Total. 2: Metropolitan trains. 3: Short-distance and long-distance traffic.

Tabel 2.4.2. Togpassagertrafik fordelt på amter. 1993
Train passenger traffic, by county. 1993

	Hoved- stads- region	Vest- sjæl- lands Amt	Stor- strøms Amt	Fyns Amt	Sønder- jyllands Amt	Ribe Amt	Vejle Amt	Ring- købing Amt	Århus Amt	Viborg Amt	Nord- jyllands Amt
1 000 passagerer											
Hovedstadsregion ¹	105 520,0	4 124,5	2 104,7	1 097,3	196,5	212,8	468,7	210,0	575,8	106,7	268,5
Vestsjællands Amt		959,6	225,2	265,9	21,6	24,3	55,2	23,0	126,2	12,7	36,0
Storstrøms Amt			1 173,8	31,6	6,8	7,8	16,1	7,3	24,0	4,3	12,5
Fyns Amt				1 422,9	67,6	94,2	497,5	69,7	283,8	30,7	107,8
Sønderjyllands Amt					136,9	81,7	146,7	21,9	94,7	9,0	35,7
Ribe Amt						1 413,1	341,6	152,8	82,7	8,3	17,6
Vejle Amt							860,5	153,7	718,0	23,5	101,0
Ringkøbing Amt								1 385,0	487,2	170,3	29,1
Århus Amt									2 149,0	341,4	656,6
Viborg Amt										365,9	29,1
Nordjyllands Amt											1 406,1

Anm. Inkl. S-tog men ekskl. Privatbanerne.

Kilde: DSB.

¹ Herunder Københavns og Frederiksberg kommuner, samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter.

TRANSLATION - Column and rows, The capital region. By county.

Tabel 2.4.3. Trafik¹ mellem København og lufthavnsområder
Railway traffic between Copenhagen and domestic airports

	Karup	Aalborg	Århus	Billund	Esbjerg	Odense	Vojens	Sønder- borg	Thisted	I alt
1 000 passagerer										
1992 i alt	303,2	269,7	464,6	374,7	178,7	1 171,6	159,0	59,7	33,6	3 014,9
1. kvrt.	63,8	54,4	103,3	84,4	37,0	263,8	34,0	12,5	6,3	659,7
2. kvrt.	77,5	68,8	117,1	94,7	47,8	304,5	40,2	15,4	8,9	775,0
3. kvrt.	85,2	79,4	122,6	99,4	49,0	310,8	44,6	16,3	9,0	816,3
4. kvrt.	76,7	67,0	121,6	96,2	44,9	292,6	40,1	15,6	9,4	764,0
1993 i alt	310,4	268,3	523,2	391,0	180,2	1 207,2	163,0	60,8	32,1	3 136,3
1. kvrt.	67,6	56,6	110,2	86,3	36,8	260,0	34,3	13,1	6,5	671,5
2. kvrt.	79,4	70,1	126,4	98,9	47,9	315,2	42,7	15,1	7,9	803,7
3. kvrt.	84,8	75,0	149,6	104,2	50,6	324,0	43,5	16,8	9,4	857,8
4. kvrt.	78,6	66,7	137,0	101,6	44,8	308,0	42,5	15,8	8,3	803,2
1994 i alt	327,8	279,8	568,1	409,9	183,9	1 246,2	162,6	64,3	33,4	3 276,0
1. kvrt.	73,9	62,1	129,2	90,4	39,9	284,2	36,8	13,6	6,6	736,8
2. kvrt.	81,8	70,4	144,3	98,9	46,9	325,2	41,1	15,8	8,5	832,9
3. kvrt.	91,4	78,9	148,7	120,2	51,3	325,7	43,4	18,9	9,7	888,3
4. kvrt.	80,7	68,4	146,0	100,3	45,7	311,0	41,3	16,0	8,6	818,0

¹ Ekskl. centralt betalte rejser.

Jf. tabel 3.2.5. med Danair's passagertrafik.

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Heading, I alt = Total. - Rows, 1, 2 and 3: 1992, 1993, 1994, total. 1st, 2nd, 3rd, 4th quarter.

Tabel 2.4.4. Personskader ved jernbanedrift
Railway casualties

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	Gnsntl. 1986-93
1. Personskader i alt	63	52	179	50	57	57	62	63	72,9
Dræbte	14	18	27	10	6	13	16	8	14,0
Alvorligt tilskadekomne	9	14	22	8	3	5	10	9	10,0
Letttere tilskadekomne	31	20	130	32	48	39	36	46	47,8
2. Passagerer i alt	22	13	117	12	10	24	24	30	31,5
Ved toguheld	19	2	112	-	-	7	3	18	20,1
Andre uheld	3	11	5	12	10	17	21	12	11,4
3. Heraf dræbte i alt	1	-	10	3	1	4	4	1	3,0
Ved toguheld	-	-	8	-	-	1	2	1	1,5
Andre uheld	1	-	2	3	1	3	2	-	1,5
4. Personale i alt	5	7	17	18	12	15	21	19	14,3
Ved toguheld	-	-	2	1	1	-	1	-	0,6
Andre uheld	5	7	15	17	11	15	20	19	13,6
5. Heraf dræbte i alt	2	3	1	2	2	1	1	1	1,6
Ved toguheld	-	-	-	-	-	-	1	1	0,3
Andre uheld	2	3	1	2	2	1	-	-	1,4
6. Andre personer i alt	27	32	45	20	35	18	17	14	26,0
Ved toguheld	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ved overkørsler	17	12	8	19	22	15	8	9	13,8
Andre uheld	10	20	37	1	13	3	9	5	12,3
7. Heraf dræbte i alt	11	15	16	5	3	8	11	6	9,4
Ved toguheld	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ved overkørsler	5	4	3	5	3	6	5	3	4,3
Andre uheld	6	11	13	-	-	1	6	3	5,0
8. Personskadede passagerer pr. 1 mia. personkm	4,5	2,7	24,1	2,5	2,1	5,1	5,2	6,5	6,6
9. Dræbte passagerer pr. 1 mia. personkm	0,2	-	2,1	0,6	0,2	0,8	0,9	0,2	0,6

Kilde: DSB.

TRANSLATION - Column, Gnsntl. = Average. - Rows, 1: Casualties, total. Killed. Major injuries. Minor injuries. 2: Passengers, total. In train accidents. Other accidents. 3: Of whom killed, total. In train accidents. Other accidents.

4: Staff, total. In train accidents. Other accidents. 5: Of whom killed, total. In train accidents. Other accidents. 6: Other persons, total. In train accidents. At level crossings. Other accidents. 7: Of whom killed, total. In train accidents. At level crossings. Other accidents. 8: Passenger casualty rates per billion passenger km. 9: Passengers killed per billion passenger km.

Tabel 2.4.5. Forbrugerprisindeks
Consumer price index

1980 = 100	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Samlet forbrugerprisindeks	139,8	146,4	151,7	157,8	165,0	172,9	177,4	181,7	185,5	187,8
Transport	140	145	150	159	168	176	177	181	185	189
Togtransport	167	173	179	187	198	210	213	224	229	232
Benzin	128	129	132	135	137	142	129	123	119	114

TRANSLATION - Rows, 1: Consumer price index, total. Transport Train transport. Petrol.

Luft- transport

3.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse

3.1.1. Indledning

Lufttransportsektoren består af få, nært tilknyttede brancher, nemlig rute- og charterflyvning, anden lufttransport, lufthavne og anden hjælpevirksomhed for lufttransport, jf. oversigtstabellen i Sammenfatningen. Sektoren er kendetegnet ved at være domineret af enkelte meget store selskaber, hvis aktiviteter omfatter både person- og godstransport. Endelig er luftfart også karakteriseret ved, at transportaktiviteterne som hovedregel udføres over længere transportafstande, ligesom størsteparten af aktiviteterne foregår i forbindelse med international transport.

3.1.2. Datagrundlag og definitioner

Dette kapitel er udarbejdet på grundlag af nationalregnskabsstatistikken, omsætningsstatistikken, regnskabsstatistikken for byerhverv samt erhvervsbeskæftigelsesstatistikken. For en beskrivelse af disse statistikker henvises til Datagrundlag og definitioner i afsnit 1.1.

For omsætningsstatistikken gør det forhold sig gældende, at persontransport ikke er momsbelagt. Da en stor del af sektorens virksomheder som nævnt har aktiviteter inden for både persontransport og godstransport betyder det, at virksomhedernes omsætning og i mindre grad antallet af virksomheder inden for lufttransport er undervurderet i omsætningsstatistikken.

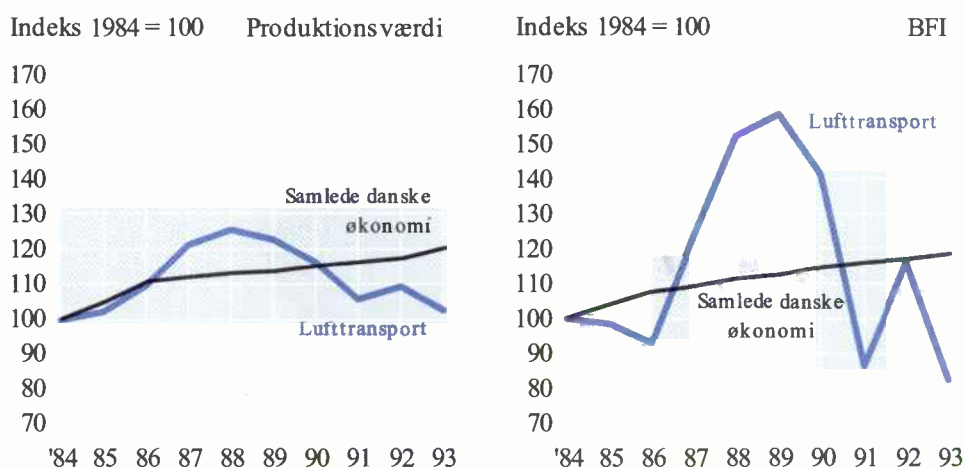
3.1.3. Lufttransportsektorens økonomiske forhold

Produktionsværdien i faste priser i lufttransportsektoren er kun steget med 3 pct. fra 1984 til 1993. Udviklingen har været meget ujævn med pæne stigninger i 1986 og 1987 og store fald i 1990, 1991 og 1993, på grund af Golfkrigen og den generelle økonomiske afmatning i landet. Udgifterne til rå- og hjælpestoffer er steget med 11 pct. fra 1984 til 1993.

Nationalregnskabsstatistikken viser stagnation i produktionsværdi.

Figur 3.1.1.

Udviklingen i produktionsværdi og bruttofaktorindkomst i 1980 priser



Inden for lufttransport er der store udsving i bruttofaktorindkomsten, fordi sektorens indtægter er meget konjunkturfølsom, mens udgifterne til løn og rå- og hjælpestoffer ligger mere fast. Branchens andel af den samlede danske BFI i løbende priser udgjorde 0,5 pct. i 1993.

Regnskabsstatistikken

Ser man på virksomhedernes regnskabsmæssige forhold adskiller lufttransport sig især fra den øvrige transportsektor ved en relativ lav værditilvækst, dvs. omsætning minus vareforbrug. Værditilvæksten for lufttransport har svinget markant mellem 29 pct. og 49 pct. i 1988-92.

Relativ lav værditilvækst

Den særligt lave værditilvækst på 29 pct. i 1990 kan formentlig især henføres til stigende brændstofpriser i forbindelse med optakten til Golfkrigen. Vareforbruget udgjorde i 1990 således hele 71 pct. af omsætningen. Dette har i høj grad bidraget til den negative afkastningsgrad på -1 pct. dette år. Afkastningsgraden har i de øvrige år svinget mellem 4 pct. og 9 pct. Endvidere kan stærkt stigende finansieringsudgifter i særlig grad forklare det negative resultat før skat i 1991 og 1992.

3.1.4. Lufttransportsektorens virksomhedsstruktur

De 271 momsregistrerede virksomheder, der lå inden for lufttransport i 1992 udgjorde knap 2 pct. af det samlede antal virksomheder inden for transportsektoren, hvorimod lufttransportsektorens omsætning på godt 12 mia. kr. udgjorde 14 pct. af transportsektorens momsregistrerede omsætning i 1992. Det bemærkes, at persontransport er momsfritaget, hvorfor de samlede omsætningstal for lufttransport undervurderes i omsætningsstatistikken.

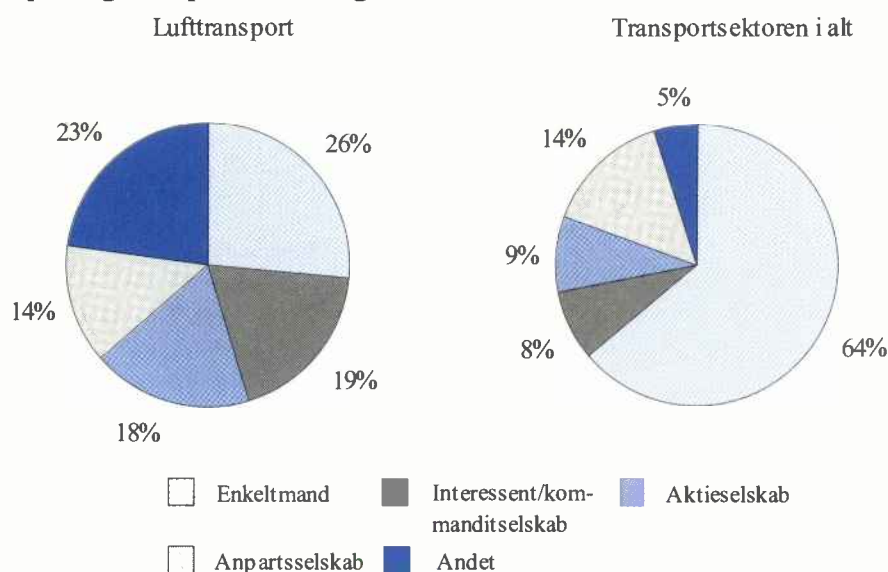
Stor stigning i momsregistreringsenhederne

Fra 1984 til 1992 er antallet af momsregistrerede virksomheder inden for lufttransport steget jævnt med ca. 43 pct.

Omsætningsmæssigt er virksomhederne inden for lufttransport gennemsnitligt betydeligt større end virksomhederne inden for den samlede transportsektor, idet lufttransportens omsætning pr. virksomhed i 1992 lå på 44,9 mio. kr. mod kun 5,6 mio. kr. for transportsektoren samlet.

Figur 3.1.2.

De momsregistrerede virksomheder fordelt på ejerforhold inden for lufttransport og transportsektoren generelt i 1992



Få enkeltmandsfirmaer

Lufttransportsektoren adskiller sig fra hele transportsektoren ved, at en betydelig mindre andel af de momsregistrerede virksomheder er enkeltmandsfirmaer, jf. figur 3.1.2.

Halvdelen af omsætningen fra aktieselskaber

Selv om kun 18 pct. af virksomhederne inden for lufttransport var aktieselskaber blev 51 pct. af lufttransportsektorens omsætning skabt af aktieselskaber i 1992.

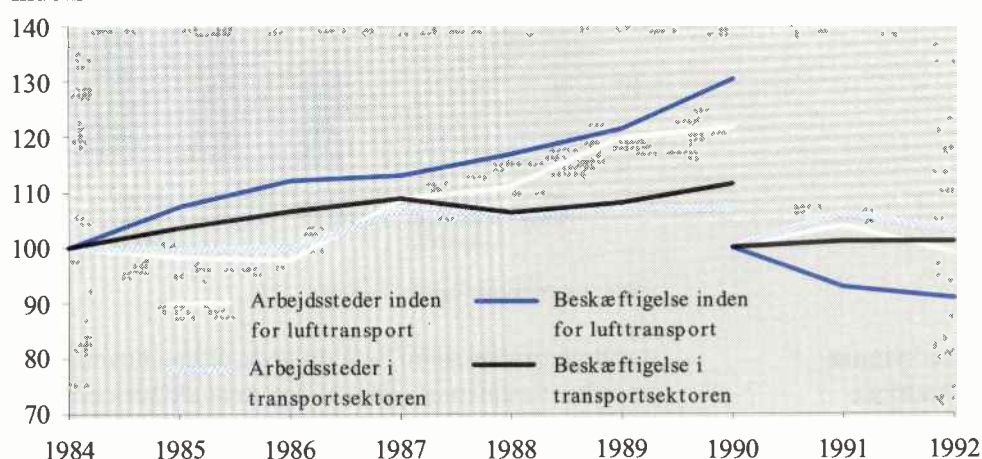
3.1.5. Lufttransportsektorens beskæftigelsesmæssige forhold

Ultimo november 1992 var der i alt 222 arbejdssteder inden for lufttransport, der udgjorde godt 1 pct. af antallet af arbejdssteder inden for den samlede transportsektor. De 13.994 beskæftigede ultimo november 1992 udgjorde godt 9 pct. af den samlede beskæftigelse i transportsektoren, mens antallet af fuldtidsansatte på 13.551 udgjorde 12 pct. i 1992.

Figur 3.1.3.

Udviklingen i antal arbejdssteder og beskæftigelsen. Ultimo november

Indeks 1984=100



Anm. I 1990 ændredes opgørelsesmetoden af arbejdssteder til at omfatte alle arbejdssteder, også arbejdssteder hvor kun én selvstændig samt dennes eventuelle medhjælpende ægtefælle er beskæftiget. I de foregående år indeholdt statistikken kun arbejdssteder, hvor én eller flere lønmodtagere var ansat. Samtidig indgår selvstændige og medhjælpende ægtefæller fra 1990 og frem også i opgørelsen over beskæftigelsen.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990 til 1992.

Flere arbejdssteder

Antallet af arbejdssteder inden for lufttransport er fra 1984 til 1990 steget med 22 pct.

Stigning i antal fuldtidsansatte

For antal fuldtidsansatte har der fundet en stigning sted på 24 pct. fra 1984 til 1992 inden for lufttransportsektoren. Dog har der været tale om et fald fra 1990 og frem. For den samlede transportsektor har stigningen i antal fuldtidsansatte ligget på 9 pct. fra 1984 til 1992.

Større arbejdssteder

I 1992 var arbejdsstederne inden for lufttransport gennemsnitligt betydeligt større end inden for transportsektoren som helhed, idet lufttransportens arbejdssteder i gennemsnit beskæftigede 63 personer mod kun 10 personer for transportsektoren generelt.

Mange beskæftigede på de store arbejdssteder

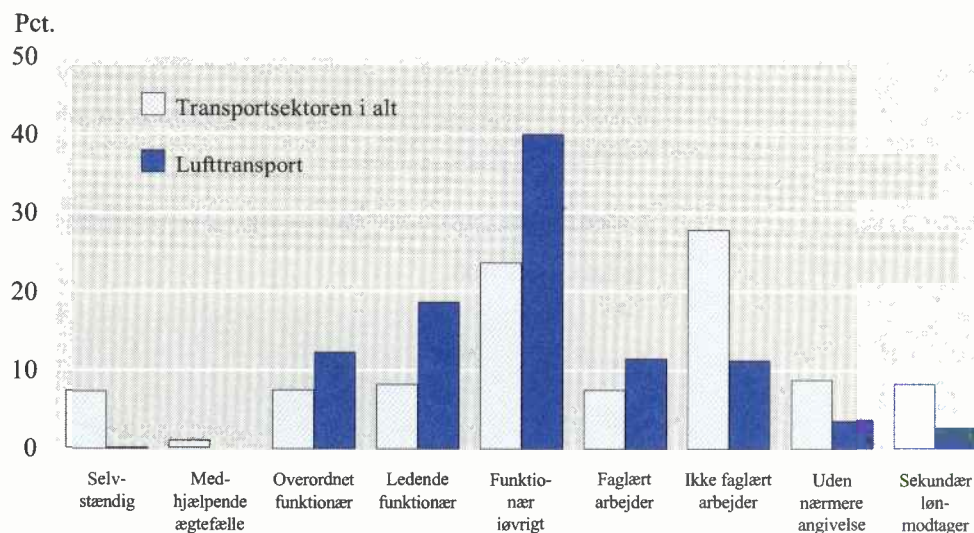
Inden for lufttransportsektoren var 85 pct. af de beskæftigede i 1992 tilknyttet arbejdssteder med 100 beskæftigede eller derover mod kun 35 pct. for transportsektoren generelt.

Flest arbejdssteder i Københavnsområdet

54 pct. af arbejdsstederne inden for lufttransport var i 1992 placeret i Københavns og Frederiksberg kommuner samt Københavns Amt i modsætning til transportsektoren generelt, hvor kun 19 pct. lå i Københavnsområdet.

Mange funktionærer

Ultimo november 1992 var den overvejende del af de beskæftigede inden for lufttransport funktionærer, nemlig 71 pct. I forhold til transportsektoren generelt, hvor kun 39 pct. var funktionærer, var denne andel høj. Specielt andelen af ledende funktionærer var stor, jf. figur 3.1.4.

Figur 3.1.4.**Beskæftigede fordelt på arbejdsstilling. Ultimo november 1992**

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

Flere kvinder beskæftiget

Lufttransportsektoren beskæftigede ultimo november 1992 64 pct. mænd og 36 pct. kvinder. Kvindernes andel af den samlede beskæftigelse lå forholdsvis højt i forhold til transportsektoren generelt, hvor kun 21 pct. af de beskæftigede var kvinder i 1992.

Tabel 3.1.1. Nationalregnskabstal for lufttransport
National accounts figures for air transport

	Produktionsværdi	Rå- og hjælpe- stoffer	BFI	Lønninger	Restindkomst
	1	2	3	4	5
	årets priser mio. kr.				
1984	7 966	5 111	2 799	2 163	636
1985	8 558	5 513	2 917	2 425	493
1986	8 639	5 381	3 119	2 587	532
1987	9 221	5 498	3 566	2 863	703
1988	9 760	5 213	4 383	3 234	1 149
1989	10 549	5 473	4 889	3 459	1 430
1990	10 505	5 822	4 470	3 590	880
1991	11 035	6 678	4 127	3 865	262
1992	11 147	6 600	4 295	3 896	400
1993	11 208	6 790	4 120	...	...

Anm. Branchen indeholder flyselskaber og lufthavne. Branchen er funktions-defineret, det betyder at fx catering og detailsalg af toldfrie varer ikke indgår. Kilder: Beregningerne er baseret på regnskaber fra samtlige danske charterflyselskaber og SAS. Statens lufthavne beregnes ved hjælp af

statsregnskabet, mens de private lufthavne bliver dannet ved hjælp af passagerstatistik fra Statens Luftfartsvæsen.

TRANSLATION - Columns, 1: Gross output. 2: Intermediate consumption. 3: Gross value added at factor cost. 4: Compensation of employees. 5: Operating surplus. - Current prices in DKK mio.

Tabel 3.1.2. Nationalregnskabstal for lufttransport
National accounts figures for air transport

	1980 priser			1980 priser i indeks		
	Produktionsværdi	Rå- og hjelpestoffer	BFI	Produktionsværdi	Rå- og hjelpestoffer	BFI
	1	2	3	4	5	6
	mio. kr.			1984=100		
1984	5 220	3 626	1 557	100	100	100
1985	5 343	3 766	1 535	102	104	99
1986	5 730	4 235	1 450	110	117	93
1987	6 333	4 359	1 925	121	120	124
1988	6 556	4 135	2 370	126	114	152
1989	6 406	3 888	2 468	123	107	159
1990	6 073	3 828	2 198	116	106	141
1991	5 527	4 136	1 348	106	114	87
1992	5 706	3 854	1 806	109	106	116
1993	5 367	4 042	1 284	103	111	82

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 3.1.1.

Kilde: Se tabel 3.1.1.

TRANSLATION - Columns, 1-3: 1980 prices. 4-6: 1980 index prices. 1 and 4: Gross output. 2 and 5: Intermediate consumption. 3 and 6: Gross value added at factor cost.

Tabel 3.1.3. Antal momsregistrerede virksomheder
Business units registered for VAT settlement

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	antal virksomheder								
1. Transportsektoren i alt	14 872	15 767	15 792	16 483	16 774	16 821	16 396	16 331	15 976
2. Lufttransport	190	201	216	228	244	258	264	275	271

Anm. Persontransport er ikke momspligtig og indgår derfor ikke i tabellen.
Kilde: Den generelle erhvervsstatistik.

TRANSLATION - Rows, 1: Transport sector, total. 2: Air transport. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 3.1.4. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter ejerforhold. 1992
Business units registered for VAT settlement, by type of ownership. 1992

	Enkelt- mands- firma 1	Interes- sentskab, kommandit 2	Aktie- selskab 3	Anparts- selskab 4	Andels- selskab 5	Anden ejer 6	I alt 7
	antal virksomheder						
1. Transportsektoren i alt	10 245	1 285	1 369	2 313	69	695	15 976
2. Lufttransport	72	51	50	37	3	58	271
	mio. kr.						
3. Transportsektoren i alt	9 336	7 574	53 601	8 454	1 010	9 940	89 916
4. Lufttransport	63	1 709	6 197	101	142	3 950	12 161

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 3.1.3.
Kilde: Se tabel 3.1.3.

TRANSLATION - Columns, 1: Sole proprietorship. 2: Partnership, limited partnership. 3: Joint-stock company. 4: Private limited company. 5: Cooperative society. 6: Other. 7: Total. - Rows, 1 and 3: Transport sector, total. 2 and 4: Air transport.

Tabel 3.1.5. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter omsætnings størrelse. 1992
Business units registered for VAT settlement, by size of turnover. 1992

	Under 100 000 kr.	100 000- 499 999 kr.	500 000- 999 999 kr.	1,0 mio.- 4,9 mio. kr.	5,0 mio.- 24,9 mio. kr.	Over 25 mio. kr.	I alt
	antal virksomheder						
1. Transportsektoren i alt	4 790	3 940	2 288	3 210	1 318	430	15 976
2. Lufttransport	131	36	8	25	36	35	271
	mio. kr.						
3. Transportsektoren i alt	96	1 110	1 637	7 326	14 018	65 728	89 916
4. Lufttransport	2	9	5	58	460	11 627	12 161

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 3.1.3.
Kilde: Se tabel 3.1.3.

TRANSLATION - Columns, Size of turnover. I alt = Total. - Rows, See table 3.1.4. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 3.1.6. Antal arbejdssteder. Ultimo november
Workplaces. End November

	Arbejdssteder									
	Med ansatte							Med ansatte eller selvstændigt beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	9 023	8 986	9 002	9 644	9 555	9 672	9 642	14 383	15 270	14 813
2. Lufttransport	172	169	168	187	191	206	209	225	234	222

Anm. Fra 1990 indgår også arbejdssteder, hvor kun en selvstændig er beskæftiget.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990 til 1992.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Workplaces with employees. 8-10: Workplaces with employees or self-employed persons. - Rows, See table 3.1.3.

Tabel 3.1.7. Antal beskæftigede. Ultimo november
Employed population. End November

	Antal ansatte							Antal beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	121 172	125 600	129 260	131 992	128 966	131 027	135 087	147 410	148 394	148 297
2. Lufttransport	11 786	12 668	13 220	13 337	13 782	14 316	15 368	15 395	14 349	13 994

Anm. Fra 1990 ingår selvstændige og medhjælpende ægtefæller også i beskæftigelsen.

Kilde: Se tabel 3.1.6.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Number of employees. 8-10: Number of employed persons, including self-employed persons. - Rows, See table 3.1.3.

Tabel 3.1.8. Antal fuldtidsansatte
Full-time employees

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1. Transportsektoren i alt	102 465	109 526	106 543	107 619	107 196	108 162	109 432	110 913	111 807
2. Lufttransport	10 967	11 837	12 517	12 607	13 193	13 575	14 654	14 139	13 551

Kilde: Se tabel 3.1.6.

TRANSLATION - Rows, See table 3.1.3.

Tabel 3.1.9. Antal arbejdssteder og antal ansatte/beskæftigede fordelt på beskæftigelsesgrupper¹. Ultimo november
Workplaces by size. End November

	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	Over 99	Fiktive ²	I alt
— antal arbejdssteder —									
1984									
1. Transportsektoren i alt	2 296	2 971	1 737	1 021	643	203	152	-	9 023
2. Lufttransport	18	51	36	36	13	8	10	-	172
— antal ansatte —									
3. Transportsektoren i alt	2 296	8 198	11 458	13 664	19 067	13 986	52 503	...	121 172
4. Lufttransport	18	151	231	513	388	577	9 908	...	11 786
— antal arbejdssteder —									
1992									
5. Transportsektoren i alt	5 221	4 795	2 292	1 310	789	245	161	-	14 813
6. Lufttransport	46	53	45	36	24	6	12	-	222
— antal beskæftigede —									
7. Transportsektoren i alt	5 221	12 986	14 938	17 644	23 631	16 631	52 476	4 770	148 297
8. Lufttransport	46	152	296	487	737	359	11 917	-	13 994

¹ Før 1990 er beskæftigelsesgrupperne opgjort ud fra antal ansatte på arbejdsstederne, mens beskæftigelsesgrupperne efter 1990 er opgjort ud fra antal beskæftigede på arbejdsstederne.

² Ansatte der ikke arbejder på nogen af arbejdsgivernes registrerede arbejdssteder, men tager ud fra deres bopæl.

Kilde: Se tabel 3.1.6.

TRANSLATION - Columns, Number of employees. Fiktive = Fictitious. I alt = Total. - Rows, 1, 3, 5 and 7: Transport sector, total. 2, 4, 6 and 8: Air transport. Antal arbejdssteder = Number of workplaces. Antal ansatte = Number of employees. Antal beskæftigede = Number of employed persons.

Tabel 3.1.10. Antal arbejdssteder fordelt efter amt. Ultimo november 1992
Workplaces by county. End November 1992

	Lufttransport 1	Transportsektoren i alt 2
I alt¹	222	14 813
Københavns og Frederiksberg kommuner	65	1 200
Københavns Amt	55	1 633
Frederiksborg Amt	2	950
Roskilde Amt	9	803
Vestsjællands Amt	4	909
Storstrøms Amt	2	774
Bornholms Amt	3	113
Fyns Amt	11	1 067
Sønderjyllands Amt	7	806
Ribe Amt	23	687
Vejle Amt	6	1 022
Ringkøbing Amt	4	769
Århus Amt	13	1 581
Viborg Amt	6	769
Nordjyllands Amt	10	1 453

¹ Indeholder arbejdssteder uden for landet og arbejdssteder med uoplyst geografisk lokalitet.

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

TRANSLATION - Columns, 1: Air transport. 2: Transport sector, total. - Rows, I alt = Total. Kommuner = Municipalities. Amt = County.

Tabel 3.1.11.

**Antal beskæftigede fordelt efter arbejdsstilling, højest fuldført
erhvervsuddannelse, alder og køn. Ultimo november 1992**

Employed population by employment status, highest level of vocational education, age and sex.
End November 1992

	Lufttransport 1	Transportsektoren i alt 2
1. I alt	13 994	148 297
2. Arbejdsstilling		
Selvstændige	34	10 871
Medhjælpende ægtefæller	-	1 489
Lønmodtagere:		
Overordnede funktionærer	1 725	11 141
Ledende funktionærer	2 609	12 274
Funktionærer i øvrigt	5 590	34 996
Faglærte arbejdere	1 603	11 114
Ikke faglærte arbejdere	1 574	41 213
Uden nærmere angivelse	498	12 995
Sekundære lønmodtagere	361	12 204
3. Uddannelse		
Ingen afsluttet erhvervsuddannelse	5 894	71 615
Erhvervsuddannelse	6 652	64 440
Kort videregående uddannelse	518	5 247
Mellemlang videregående uddannelse	438	5 085
Lang videregående uddannelse	492	1 910
4. Alder		
Under 25 år	893	21 968
25-39 år	6 450	58 491
40-59 år	6 430	60 078
60 år og derover	221	7 760
5. Køn		
Mænd	8 907	117 836
Kvinder	5 087	30 461

Kilde: Se tabel 3.1.10.

TRANSLATION - Columns, See table 3.1.10. - Rows, 1: Total. 2: Employment status. Self-employed. Assisting spouses. Employees: Salaried employees, in upper levels. Salaried employees, in intermediate levels. Other salaried employees. Skilled manual workers. Unskilled manual workers.

Employees not further specified. Secondary employees. 3: Education. No vocational education. Vocational education. Short courses of further education. Medium- length courses of further education. Long courses of further education. 4. Age. År = Years. 5: Sex. Male. Female.

Tabel 3.1.12. Regnskabsoplysninger. Lufttransport (ekskl. lufthavne)
Accounting data. Air transport (excluding airports)

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	7 056	7 720	9 553	8 809	10 867
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	109	135	125	154
2. Aktiver, mio. kr.	9 023	16 851	10 727	13 233	20 077
Aktiver (1988 = 100)	100	187	119	147	222
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	42	49	29	39	36
4. Afkastningsgrad	9	5	-1	8	4
5. Kapitalens omsætningshastighed	0,8	0,5	0,9	0,7	0,5
6. Likviditetsgrad	123	92	83	166	153
pct.					
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	58	51	71	61	64
10. Løn	16	24	24	29	26
11. Afskrivninger	6	11	6	4	5
12. Andre omkostninger	12	12	4	2	3
13. Primært driftsresultat før skat	8	2	-5	4	2
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	3	7	5	3	4
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	1	3	3	0	4
16. Resultat før finansiering	10	6	-3	7	2
17. Finansieringsindtægter	4	8	5	7	6
18. Finansieringsudgifter	6	9	4	24	14
19. Resultat før skat	8	5	-2	-10	-6
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	63	72	76	57	64
22. Omsætningaktiver	37	28	24	43	36
23. Kortfristet gæld	30	30	29	26	24
24. Langfristet gæld	29	26	29	49	58
25. Hensættelser	7	4	11	1	4
26. Egenkapital	34	41	31	24	15
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

TRANSLATION - Rows, 1: Net turnover, DKK mio. Net turnover (1988 = 100) 2: Assets, DKK mio. Assets (1988 = 100). 3: Value added in pct. of net turnover. 4: Return on investment. 5: Capital turnover. 6: Liquidity ratio. 7: Operating results. 8: Net turnover. 9: Consumption of goods and services. 10: Variable wages. 11: Depreciations. 12: Other costs. 13: Primary result before financial items and tax. 14: Secondary and extraordinary receipts. 15:

Secondary and extraordinary expenses. 16: Result before financial items and tax. 17: Financial receipts. 18: Financial expenses. 19: Result before tax. 20: Balance sheet data. 21: Fixed assets. 22: Current assets. 23: Current liabilities. 24: Long-term liabilities. 25: Provisions for liabilities and charges. 26: Capital and reserves. 27: Total assets = total liabilities.

3.2. Flybestand, lufthavne og lufttransport

3.2.1. Kilder

Luftfartøjsregistret	Statens Luftfartsvæsen opgør flybestanden på grundlag af indregistreringerne af luftfartøjer i det danske luftfartøjsregister. Registret omfatter kun motordrevne danskejede civile fly, inkl. grønlandske og færøske fly.
AIP-Danmark	Oplysningerne om lufthavnenes startbaner er baseret på oplysninger fra AIP-Danmark (Aeronautical Information Publication). Oplysningerne om bygninger og standpladser er indsamlet af Trafikministeriet.
Statens Luftfartsvæsen	Statistikken over lufttrafikken på lufthavnene er opgjort af Statens Luftfartsvæsen på grundlag af lufthavnenes månedlige indberetninger. Endvidere er benyttet supplerende oplysninger fra Danair og Københavns Lufthavn. Den vareopdelte godsstatistik for udenrigstrafikken er baseret på udenrigshandelsstatistikken.

3.2.2. Definitioner og afgrænsninger

I statistikken over flybestanden indgår alene civile motordrevne luftfartøjer.

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.
Flyoperationer	Flyoperationer opgøres som starter og landinger i lufthavnen. Der opdeles på små fly under 5.700 kg og større fly på mindst 5.700 kg totalvægt. Operationerne omfatter såvel rute- og charterfly som taxa- og anden erhvervsmæssig eller privat flyvning.
Passagerer	Lufthavnens passagerer opgøres traditionelt som ankomne og afrejsende passagerer, fordi betalingen for lufthavnens benyttelse bl.a. udregnes på dette grundlag. Omstigende (transfer-) passagerer vil blive talt både som ankomne og afrejsende, mens gennemgående (transit-) passagerer kun tælles én gang. Når lufttrafikken til og fra danske lufthavne opgøres, tælles alene antallet af afrejser for at undgå dobbelttællinger af indenrigstrafikken. I modsætning til passagertrafikken opgøres fragt og post eksklusive omlæstet og gennemgående gods.

3.2.3. Den danske flybestand

Flere og større fly	I 1994 var der indregistreret 1.063 motordrevne fly. Det er 146 fly eller 16 pct. flere end i 1985. Flyene er blevet større siden 1985. I 1994 var der gennemsnitligt 16,4 sæder pr. fly mod 12,5 i 1985. Mere end halvdelen af flysæderne findes nu på fly med mindst 100 sæder.
----------------------------	---

3.2.4. Lufthavnene

26 betjente lufthavne

I 1994 var der 26 betjente lufthavne. Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn er statsejede aktieselskaber. Lufthavnene i Aalborg, Odense og Rønne drives af staten. De øvrige provinslufthavne drives i kommunalt regi.

7 lufthavne har startbaner på mindst 1.800 m og er dermed i stand til at modtage større fly. Kun Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn kan tage store fly med take-off vægt over 350 ton.

I 1993 var der i alt 289.300 operationer, med rute- og chartertrafik, på betjente danske lufthavne. Heraf tegnede Københavns Lufthavn sig for de 75 pct.; Billund havde 7 pct., Aarhus 4 pct., Esbjerg 3 pct. og Aalborg 2 pct. af operationerne.

De danske lufthavne havde i alt 15,8 mio. passagerer i 1993. Heraf var de 11,1 mio., svarende til 70 pct., passagerer, som rejste til eller fra udlandet.

Udenrigstrafikken går over København

Københavns Lufthavn er landets største internationale lufthavn. 96 pct. af rute-passagererne i udenrigstrafik kommer gennem Københavns Lufthavn, og 65 pct. af charterpassagererne til udlandet rejser fra København. De øvrige charterpassagerer til udlandet anvender hovedsagelig Billund Lufthavn. Den forholdsvis store chartertrafik fra Esbjerg udgøres især af transporter til boreplatformene i Nordsøen.

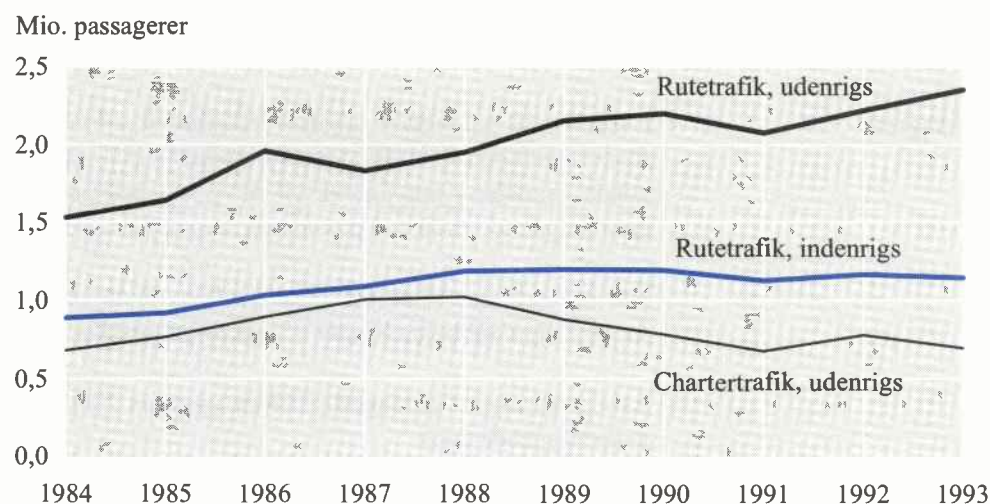
Indenrigstrafikken går til og fra København

Der var i alt 4,7 mio. indenrigspassagerer på de betjente danske lufthavne. Det svarer til ca. 2,3 mio. rejsende, idet indenrigspassagererne tælles 2 gange, nemlig såvel i afrejse- som i ankomstlufthavnen. Indenrigstrafikken går praktisk taget kun til eller fra Københavns Lufthavn, der af samme grund har halvdelen af det samlede antal indenrigspassagerer. Aarhus, Aalborg, Karup og Billund er med hhv. 12, 11, 7 og 6 pct. af de indenlandske rutepassagerer de største provinslufthavne.

3.2.5. Passagertrafikken på danske lufthavne

Figur 3.2.1.

Afrejsende passagerer



Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

Kraftigt stigende antal flypassagerer ...

Passagertrafikken målt ved antal afrejsende passagerer har været kraftigt stigende gennem 80'erne. I 1990 førte Golfkrigen til en midlertidig tilbagegang, men i 1993 er trafikken igen stort set på samme niveau som i 1989 og 35 pct. højere end 10 år før.

... med rutefly

Antal afrejsende rutepassagerer fra Danmark til udlandet er steget med 54 pct. fra 1984 til 1993, og passagerer mellem København og provinslufthavnene er i samme periode øget med 31 pct. Selv efter indsættelsen af Intercity tog mellem København, Vejle og Aarhus har flytrafikken nogenlunde bevaret sin andel af det indenlandske fjernrejsemarked.

... men færre med charterfly

Den stigende udvikling i antallet af charterpassager er derimod vendt til et fald fra 1989, dels på grund af udbuddet af turistklasesæder i ruteflyvningen, dels som følge af Golfkrigen. I 1993 var antallet af afrejsende charterpassagerer således af omtrent samme omfang som i 1984.

Rutetrafikken fra Københavns Lufthavn til udlandet går fortrinsvis til Sverige, Norge, Tyskland og UK, som i 1993 dækkede godt halvdelen af afrejserne. I den forbindelse skal det dog bemærkes, at ved mellemlandinger viser statistikken kun den første ankomstlufthavn. Dette kan give underrepræsentation af fjernere rejsemål. De direkte forbindelser fra København til Nordamerika og Asien dækkede i 1993 12 pct. af samtlige afrejser.

Chartertrafikken til udlandet fra Københavns Lufthavn og øvrige provinslufthavne går især til Grækenland og Spanien inkl. de Kanariske øer.

Regnes med den direkte storcirkelafstand mellem lufthavnene kan transportarbejdet fra København til udlandet i 1993 beregnes til 9,2 mia. personkm. Heraf foregik 47 pct. til europæiske lufthavne, 24 pct. i trafik til Nordamerika og 27 pct. i trafik til Asien.

3.2.6. Fragttrafikken på danske lufthavne

Luftfragten omfatter især højprisvarer

Ifølge udenrigshandelsstatistikken udgør flytransporten af varer mellem Danmark og udlandet knap 47.000 ton. Målt efter godsets vægt omfatter flytransporten kun knap 1 promille af den samlede udenrigshandel, men opgjort efter varernes værdi fragtes 5 pct. med fly over grænsen. Det er navnlig varer af høj værdi, som transporteres med fly. Varenes enhedspris var i 1992 omkring 500 kr. pr. kg, ca. 25 gange højere end gennemsnitsværdien for gods, der køres med lastbil til eller fra udlandet.

De indenlandske transporter af varer med fly udgør årligt omkring 15.000 ton.

Tabel 3.2.1.

Betjente danske lufthavnes infrastruktur¹. 1. januar 1994

Infrastructure of Danish airports. 1 January 1994

	Startbaner						Stand- pladser ²	Bygninger				
	Længde (m)		Maksimal take-off weight (ton)					I alt	Hangarer	Pas- sagerer	Fragt	
	< 1 800	≥ 1 800	Indtil 49	50-199	200-350	Over 350						
												1
	antal							m ²				
1. I alt	27	12	28	8	-	4	40	162 268 929	146 153	74 571		
København	-	3	-	-	-	3	3	94 163 000	97 000	62 000		
Roskilde	2	-	2	-	-	-	2	1 53 500	600	-		
Lolland-Falster	1	-	1	-	-	-	1	- 2 350	75	50		
Bornholm	-	1	-	1	-	-	1	4 990	2 528	-		
Rø	1	-	1	-	-	-	1	- -	50	-		
Odense	1	-	-	1	-	-	1	2 5 218	1 024	289		
Sydfyn	1	-	1	-	-	-	1	- 878	1 134	-		
Ærø	1	-	1	-	-	-	1	- 425	20	-		
Haderslev	1	-	1	-	-	-	1	- 800	75	-		
Kruså/Padborg	1	-	1	-	-	-	1	- 3 625	-	-		
Sønderborg	1	-	1	-	-	-	1	4 3 472	427	20		
Tønder	1	-	1	-	-	-	1	...	...	...		
Vojens	...	...	1	-	-	-	1	2 -	1 000	250		
Billund	-	1	-	-	-	1	1	10 -	17 000	10 000		
Esbjerg	-	1	-	1	-	-	1	11 4 000	3 000	100		
Kolding/Vamdrup	2	-	2	-	-	-	2	- -	-	-		
Herning	2	-	2	-	-	-	2	- 5 585	230	-		
Karup	2	2	3	1	-	-	4	2 1 300	2 300	150		
Stauning	1	-	1	-	-	-	1	2 4 000	270	110		
Randers	1	-	1	-	-	-	1	1 2 736	200	-		
Aarhus	1	2	1	2	-	-	3	7 5 000	15 000	1 000		
Skive	1	-	1	-	-	-	1	- 2 424	290	-		
Thisted	1	-	1	-	-	-	1	4 2 660	1 000	50		
Viborg	2	-	2	-	-	-	2	10 300	100	-		
Sindal	1	-	1	-	-	-	1	2 2 200	350	50		
Aalborg	2	2	2	2	-	-	4	6 4 466	2 480	502		

¹ Ekskl. militære anlæg.² Kun registrerede standpladser er medregnet.

Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Runways. 1-2: Length in metres. 3-6: Maximum take-off weight in tonnes. 7: Total. 8: Gates. 9-11: Buildings. 9: Hangars. 10: Passengers. 11: Freight. - Rows, 1: Total.

Tabel 3.2.2.

Dansk registrerede fly. 1. januar

Civil aircraft registered in Denmark. 1 January

	1985		1994	
	Antal fly 1	Antal pladser 2	Antal fly 3	Antal pladser 4
1. Fly i alt	917	11 495	1 063	17 443
Jet, 3-4 motorer	16	3 553	12	1 719
Jet, 2 motorer	37	3 453	76	8 761
Turbo-propel, 4 motorer	-	-	3	167
Turbo-propel, 2 motorer	39	841	104	3 005
Propel, 2 motorer	111	848	112	770
Propel, 1 motor	679	2 429	703	2 561
Helikoptere	35	371	53	460
2. Pladser i alt	917	11 495	1 063	17 443
1- 2 pladser	176	331	183	347
3- 5 pladser	506	2 053	547	2 236
6- 9 pladser	116	750	130	891
10-99 pladser	78	1 841	151	4 482
Over 99 pladser	41	6 520	52	9 487

Anm. Inkl. fly indregistreret i Grønland og på Færøerne.

Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

TRANSLATION - Columns, 1 and 3: Number of aircraft. 2 and 4: Seating capacity. - Rows, 1: Types of aircraft, total. Jet, 3-4 engines. Jet, 2 engines. Turbo-propeller, 4 engines. Turbo-propeller, 2 engines. Propeller, 2 engines. Propeller, 1 engine. Helicopter. 2: By number of seats, total.

Tabel 3.2.3.

Lufttrafik på betjente danske lufthavne. 1993

Air traffic at Danish airports. 1993

	København	Bil-lund	Aarhus	Aalborg	Karup	Odense	Esbjerg	Bornholm	Sønderborg	Vojens	Øvrige	I alt
	1 000											
1. Operationer¹ i alt	221,6²	56,1	32,0	21,9	2,8	20,9	21,1	11,7	11,8	3,5	...	403,3
Under 5 700 kg	...	38,5	...	15,3	0,4	15,0	10,6	6,6	...	0,3	...	...
Over 5 700 kg	...	17,6	...	6,6	2,4	5,9	10,6	5,1	...	3,2	...	...
2. Rute- og chartertrafik	217,0	20,0	12,2	6,4	5,0	5,4	9,0	4,4	2,9	3,2	4,1	289,3
Indenrigsoperationer	46,6	7,8	8,0	5,9	5,0	5,3	4,5	4,1	2,8	3,2	2,8	97,9
Udenrigsoperationer	170,4	12,2	4,2	0,5	0,0	0,1	4,5	0,3	0,1	0,0	1,3	191,4
3. Passagerer³ i alt	12 517,0	1 013,6	661,5	498,9	311,0	178,8	182,9	175,1	82,6	75,1	118,6	15 815,1
4. Indenrigs i alt	2 276,4	327,8	558,3	489,3	308,9	174,9	117,6	168,8	80,3	74,6	103,3	4 680,2
Rutetrafik	2 186,2	251,6	554,1	486,9	307,9	171,4	116,8	167,4	79,6	74,2	89,3	4 485,4
Chartertrafik	88,4	76,1	1,8	0,3	0,6	0,7	0,5	0,9	0,1	0,2	0,3	169,9
Anden trafik	1,8	0,1	2,4	2,1	0,4	2,8	0,3	0,5	0,6	0,2	13,7	24,9
5. Udenrigs i alt	10 240,5	685,8	103,2	9,6	2,1	3,9	65,3	6,3	2,3	0,5	15,3	11 134,8
Rutetrafik	9 299,1	258,1	73,9	6,0	0,2	0,1	7,6	5,0	1,2	-	7,2	9 658,4
Chartertrafik	938,4	426,4	28,1	1,5	0,3	1,3	56,5	1,0	0,4	0,1	0,4	1 454,4
Anden trafik	3,0	1,3	1,2	2,1	1,6	2,5	1,2	0,3	0,7	0,4	7,7	22,0
	1 000 ton											
6. Godsmængde i alt	83,1	7,6	4,5	5,7	0,7	0,4	0,6	1,2	0,2	0,1	1,9	106,2
7. Indenrigs i alt	17,5	5,3	4,4	5,7	0,7	0,4	0,3	1,2	0,2	0,1	0,9	36,8
Fragt	11,2	1,5	3,3	2,0	0,7	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1	0,5	20,5
Post	6,3	3,8	1,1	3,7	0,0	-	0,0	0,9	-	-	0,4	16,3
8. Udenrigs i alt	65,6	2,3	0,1	-	-	-	0,3	-	-	0,0	1,0	69,4
Fragt	56,4	2,3	0,1	-	-	-	0,3	-	-	0,0	1,0	60,2
Post	9,2	-	0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,0	9,2

¹ Een operation er een start eller een landing. Heri indgår kun rute- og chartertrafik.

² I 1993 var der i alt 11.565 rene fragtflyvninger.

³ Ved beregning af passagerantallet tæller transfer passagerer dobbelt og transit passagerer enkelt.

Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

TRANSLATION - Column, I alt = Total. - Rows, 1: Operations, total. By weight. 2: Scheduled and non-scheduled traffic. Domestic operations. International operators. 3: Passengers, total. 4: Domestic, total. Scheduled. Non-scheduled. Other. 5: International, total. Scheduled. Non-scheduled. Other. 6: Carriage of goods, total. 7: Domestic, total. Freight. Post. 8: International, total. Freight. Post.

Tabel 3.2.4.

Samlet lufttrafik på betjente danske lufthavne

Total air traffic at Danish airports

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000									
1. Starter i alt	160	164	174	176	199	219	218	217	229	240
Indenrigsstarter	37	40	43	47	51	52	48	52	50	49
Udenrigsstarter	123	124	131	129	148	167	170	165	179	191
2. Afrejsende passagerer	3 134	3 375	3 939	3 981	4 207	4 270	4 217	3 933	4 209	4 238
3. Indenrigs i alt	1 812	1 886	2 117	2 236	2 429	2 453	2 443	2 333	2 397	2 357
Rutetrafik	1 764	1 833	2 057	2 178	2 369	2 399	2 385	2 261	2 338	2 295
Chartertrafik	38	41	37	38	37	39	43	58	45	49
Taxatrafik	11	11	22	20	22	15	14	15	14	12
4. Udenrigs i alt	2 228	2 432	2 881	2 863	2 993	3 044	2 996	2 766	3 011	3 059
Rutetrafik	1 528	1 646	1 963	1 833	1 953	2 154	2 199	2 078	2 219	2 350
Chartertrafik	681	768	895	1 007	1 022	876	785	676	780	698
Taxatrafik	19	19	23	22	17	14	12	12	12	11
	ton									
5. Godsomsætning i alt	...	...	...	...	...	75 480	78 090	88 962	76 490	86 392
6. Indenrigs i alt	...	...	...	...	...	14 976	15 510	17 127	15 239	18 018
Fragt	...	...	...	...	...	8 103	8 039	7 359	8 239	10 151
Post	...	...	...	...	...	6 873	7 471	9 768	7 000	7 867
7. Udenrigs i alt	...	...	...	...	...	60 504	62 580	71 835	61 251	68 374
Fragt	...	...	...	...	...	50 887	51 922	60 461	50 668	59 185
Post	...	...	...	...	...	9 617	10 658	11 374	10 583	9 189

Anm. Opgørelsen er ekskl. passagerer i transit og transfer. Ca 4,7 mio. i 1993.

Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

TRANSLATION - Rows, 1: Take-offs, total. Domestic take-offs. Internati-

onal take-offs. 2: Departures of passengers. 3: Domestic, total. Scheduled. Non-scheduled. Taxi. 4: International, total. Scheduled. Non-scheduled. Taxi. 5: Goods, total. 6: Domestic, total. Freight. Post. 7: International, total. Freight. Post.

Tabel 3.2.5.

Rutepassagertrafik¹ mellem København og øvrige lufthavne

Scheduled passenger traffic between Copenhagen and other airports

	Karup	Aalborg	Aarhus	Billund	Esbjerg	Odense	Vojens	Sønderborg	I alt
	1 000 passagerer								
1. 1992 i alt	311,3	483,7	529,7	226,7	107,3	171,4	50,3	76,7	1 957,2
1. kvrt.	76,4	113,9	134,3	55,3	27,4	41,5	11,8	18,0	478,6
2. kvrt.	80,6	130,4	138,2	57,9	27,9	45,0	13,4	20,0	513,4
3. kvrt.	76,3	123,1	118,6	56,0	26,0	41,2	11,5	19,2	472,0
4. kvrt.	78,0	116,4	138,6	57,5	26,0	43,7	13,6	19,4	493,3
2. 1993 i alt	299,6	464,7	531,4	230,8	100,9	161,7	51,1	75,4	1 915,6
1. kvrt.	74,7	110,1	135,5	55,8	25,2	39,3	12,4	17,0	470,1
2. kvrt.	77,1	121,9	139,6	59,2	25,6	43,3	13,2	19,4	499,3
3. kvrt.	73,2	115,2	116,5	58,2	24,5	38,2	12,5	19,6	457,9
4. kvrt.	74,6	117,5	139,8	57,6	25,6	40,9	13,0	19,3	488,3
3. 1994 i alt	325,3	489,7	571,9	246,6	100,2	167,3	50,9	83,8	2 035,7
1. kvrt.	76,1	111,3	138,6	57,0	24,6	39,8	12,0	18,2	477,6
2. kvrt.	86,3	130,9	152,7	64,2	25,8	44,9	13,8	22,0	540,5
3. kvrt.	77,2	122,2	125,9	62,1	23,8	39,8	12,6	21,4	484,9
4. kvrt.	85,7	125,3	154,8	63,3	26,0	42,8	12,6	22,2	532,7

Anm. Tabellen er opgjort ekskl. fripassagerer, som på årsbasis udgør ca. 7 pct. Hermed bliver oplysningerne sammenlignelige med tilsvarende opgørelse af DSB's passagertrafik i tabel 2.4.5. Til gengæld afviger passagertallene lidt fra opgørelsen i tabel 3.2.6.

¹ Kun betalende passagerer er medregnet.

Kilde: Danair.

TRANSLATION - Column, I alt = Total. - Rows, 1992, 1993 and 1994, total. 1st, 2nd, 3rd and 4th quarter.

Tabel 3.2.6.

Rutepassagertrafik mellem København og øvrige lufthavne

Scheduled passenger traffic between Copenhagen and other airports

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991 ¹	1992 ¹	1993 ¹
1 000 passagerer										
1. Fra København										
2. I alt	840,3	871,4	980,9	1 063,8	1 124,3	1 157,2	1 161,0	1 082,6	1 121,3	1 105,8
Bornholm	70,0	69,3	76,0	82,8	86,0	88,1	87,2	75,5	79,6	84,3
Odense	61,8	67,6	82,4	84,3	90,6	94,4	94,5	86,6	89,6	84,5
Sønderborg	30,8	31,6	36,6	39,5	42,9	45,3	42,5	39,0	40,3	39,4
Vojens	20,8	18,4	22,2	26,7	30,4	33,1	35,2	39,4	52,1	53,3
Billund	89,9	93,6	103,5	118,5	126,2	130,2	134,7	127,6	125,3	127,5
Esbjerg	48,6	52,6	53,4	56,4	60,2	60,1	53,9	40,4	33,0	27,1
Karup	108,4	114,2	131,9	143,4	158,1	161,6	165,1	157,1	164,5	158,0
Aarhus	210,3	214,1	241,7	256,0	271,7	282,0	288,9	273,0	277,9	279,0
Thisted	14,4	15,7	16,6	16,2	16,5	14,6	12,0	8,3	3,2	6,5
Aalborg	185,2	194,2	216,5	240,0	241,7	247,7	247,2	235,5	255,9	246,3
3. Til København										
4. I alt	834,6	861,3	971,3	1 049,8	1 111,1	1 138,2	1 145,2	1 075,3	1 109,7	1 080,4
Bornholm	69,1	69,1	74,4	81,5	84,4	62,3	86,1	73,5	77,4	82,4
Odense	64,2	71,9	81,7	81,5	91,5	93,5	96,3	89,0	88,8	84,3
Sønderborg	31,0	31,4	36,8	39,0	42,8	44,5	41,7	40,3	40,8	39,7
Vojens	29,9	13,9	17,5	26,8	29,2	31,4	29,1	21,1	17,1	18,4
Billund	83,8	91,0	105,3	116,1	123,1	125,6	127,9	112,4	120,1	121,7
Esbjerg	44,0	55,1	55,2	60,2	61,0	86,6	62,2	68,2	66,4	59,8
Karup	107,7	113,0	131,2	140,4	157,1	159,4	160,8	153,5	161,8	153,7
Aarhus	208,9	211,1	241,5	254,2	267,2	276,1	286,2	276,9	281,8	274,7
Thisted	14,5	15,2	16,1	16,5	16,9	14,3	11,9	8,3	3,6	6,6
Aalborg	181,6	189,6	211,5	233,8	237,9	244,5	243,0	232,1	251,8	239,1

¹ Ekskl. transfer.

Kilde: Statens Luftfartsvæsen og Københavns Lufthavne.

TRANSLATION - Rows, 1: From Copenhagen. 2: Total. 3: To Copenhagen. 4: Total. 1.000 passagerer = 1,000 passengers.

Tabel 3.2.7.

Afrejsende rutepassagerer fra København til udlandet

Departure of passengers from Copenhagen to foreign countries

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 passagerer									
I alt	3 425,4	3 586,3	3 744,9	4 059,6	4 219,1	4 469,7	4 596,3	4 191,4	4 433,4	4 649,7
Frankrig	167,0	171,5	180,3	194,5	193,3	206,8	225,5	228,5	249,1	241,9
Belgien	97,4	94,7	87,8	94,0	101,0	103,0	94,5	88,0	86,5	103,0
Luxembourg	0,1	1,3	5,4	5,4	5,9	7,5	10,8	12,2	12,8	12,3
Holland	123,4	126,6	148,0	140,6	135,7	150,4	151,1	141,8	147,7	164,0
Tyskland ¹	355,0	357,3	361,8	385,7	394,7	413,4	430,1	414,0	476,3	509,3
Italien	91,9	95,9	103,7	128,9	132,4	131,0	145,2	130,1	143,3	145,0
UK	266,1	296,2	288,9	301,7	340,7	407,8	446,3	454,6	470,1	512,6
Irland	10,5	10,6	12,5	14,2	5,6	2,4	2,4	2,3	2,5	7,1
Grækenland	41,2	47,7	41,4	47,1	46,0	49,2	55,4	40,1	40,8	44,3
Portugal	32,3	36,5	40,9	44,0	56,7	63,7	54,5	45,6	48,9	41,3
Spanien	73,8	77,9	88,3	100,3	103,8	105,9	109,0	100,5	116,9	122,3
Island	20,2	25,8	28,6	43,6	44,0	52,6	57,1	57,0	56,0	63,8
Færøerne	23,6	25,5	35,1	41,0	46,9	44,4	41,5	33,9	31,5	29,9
Norge	518,2	554,7	575,6	598,2	582,3	575,5	583,1	564,8	594,7	619,8
Sverige	678,2	710,1	814,0	845,2	879,2	927,3	993,3	760,4	770,3	786,7
Finland	110,9	119,5	111,3	130,7	143,4	166,7	148,5	128,9	130,3	135,2
Schweiz	156,4	165,6	166,3	164,4	173,9	166,1	139,5	135,6	145,1	164,6
Østrig	53,1	58,2	54,2	53,5	57,3	53,7	55,6	56,8	71,6	76,6
Polen	10,9	11,3	12,6	14,8	20,1	29,4	37,3	44,5	44,1	55,5
Tidligere Tjekkoslaviet	6,7	7,0	7,3	7,4	8,5	10,1	15,9	26,9	31,2	31,2
Ungarn	29,9	30,3	34,1	36,7	41,4	50,5	52,5	36,9	41,1	42,6
Tidligere USSR	19,6	27,4	26,1	29,0	19,1	29,0	38,3	36,7	62,1	84,4
Grønland	32,8	33,7	34,9	29,3	30,4	29,8	27,9	27,9	33,9	34,0
Verdensdel										
Øvrige Europa	39,2	47,0	43,5	49,8	64,1	77,4	80,6	59,4	42,7	55,0
Afrika	18,5	13,3	8,4	13,6	14,2	20,1	19,5	16,2	24,2	20,2
Nordamerika	298,4	299,4	287,4	384,1	408,9	395,5	355,1	279,5	280,9	279,4
Mellem- og Sydamerika	-	-	-	-	-	-	11,8	17,3	-	-
Nær- og Mellemøsten	39,3	36,5	45,4	53,2	44,6	47,9	45,0	35,6	40,2	45,4
Asien i øvrigt	111,0	104,8	101,1	108,7	125,0	152,6	170,1	215,4	238,6	222,1
Australien og Oceanien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anm. Kun flyrejsens første destination er registreret.

¹ Inkl. det tidligere DDR.

Kilde: Københavns Lufthavne.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. France. Belgium. Luxembourg. The Netherlands. Germany. Italy. UK. Ireland. Greece. Portugal. Spain. Iceland.

Faroe Islands. Norway. Sweden. Finland. Switzerland. Austria. Poland. Former Czechoslovakia. Hungary. Former USSR. Greenland. 2: Continent. Rest of Europe. Africa. North America. Central and South America. Near and Middle East. Rest of Asia. Australia and Oceania. 1,000 passengerer = 1,000 passengers.

Tabel 3.2.8.

Afrejsende charterpassagerer fra København til udlandet

Departure of non-scheduled passengers from Copenhagen to foreign countries

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 passagerer									
I alt	513,4	649,6	692,8	741,0	758,0	620,9	592,2	450,6	565,9	442,0
Frankrig	18,3	20,8	18,9	19,1	15,7	13,8	12,8	11,4	15,7	11,9
Belgien	0,1	0,3	0,1	0,2	0,1	2,4	1,4	0,3	0,1	0,4
Luxembourg	0,1	0,0	0,0	0,0	-	0,1	0,1	0,1	0,3	0,1
Holland	0,7	0,9	0,6	0,4	1,5	0,3	0,3	0,7	0,6	0,2
Tyskland ¹	1,1	2,5	3,3	2,3	1,3	1,4	1,5	0,5	1,6	0,9
Italien	35,6	36,5	39,1	43,9	44,1	36,6	33,1	31,9	33,8	15,1
UK	28,7	26,6	27,7	28,2	24,5	23,3	21,4	13,7	15,8	10,9
Irland	2,2	2,6	1,4	1,7	1,6	0,0	0,0	0,1	3,2	0,5
Grækenland	96,4	134,8	130,2	142,8	142,6	130,8	120,1	88,7	141,1	122,6
Portugal	27,4	25,7	42,8	43,7	41,0	40,2	43,9	45,5	41,4	21,8
Spanien	60,8	127,7	146,2	162,0	160,3	127,9	110,7	152,0	152,1	120,6
Island	2,3	0,2	0,1	2,4	1,5	0,2	0,0	4,1	0,4	0,0
Færøerne	0,0	-	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0
Norge	21,8	19,4	16,4	16,4	17,8	11,7	3,3	2,3	2,3	2,5
Sverige	9,9	11,6	15,6	13,4	12,6	13,4	3,1	1,4	1,6	0,6
Finland	7,4	6,4	7,3	6,9	2,8	1,0	0,9	0,1	0,1	0,3
Schweiz	6,5	5,6	2,6	4,4	5,4	2,1	2,2	2,1	1,3	1,4
Østrig	13,3	12,8	12,6	10,0	7,2	8,4	6,4	5,2	4,8	5,7
Polen	0,2	0,1	0,0	0,0	0,3	0,5	0,1	0,2	0,1	0,0
Tidligere Tjekkoslaviet	0,2	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,2
Ungarn	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	-	0,2	0,0	0,1	0,0
Tidligere USSR	0,2	1,5	-	-	0,3	0,2	0,3	0,6	0,3	0,0
Grønland	3,5	3,6	3,9	3,6	2,6	2,0	1,4	1,0	1,0	0,6
Verdensdel										
Øvrige Europa	104,2	133,5	150,7	156,9	172,5	120,8	110,8	28,1	47,7	51,5
Afrika	20,8	25,9	26,7	33,7	45,4	39,4	28,3	12,0	34,7	29,3
Nordamerika	16,7	12,6	15,0	12,8	12,1	21,1	59,4	22,9	20,3	15,3
Mellem- og Sydamerika	0,2	-	-	-	-	-	-	4,0	3,4	1,2
Nær- og Mellemøsten	30,2	33,0	27,3	33,1	38,9	19,5	26,6	19,0	35,9	23,2
Asien i øvrigt	4,6	5,0	4,0	2,7	5,6	3,7	3,5	2,4	5,9	5,3
Australien og Oceanien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anm. Kun flyrejsens første destination er registreret. Opgørelsen er ekskl. transit.

TRANSLATION - See table 3.2.7.

¹ Inkl. det tidligere DDR.

Kilde: Statens Luftfartsvesen og Københavns Lufthavne.

Tabel 3.2.9.

Afrejsende charterpassagerer fra provinslufthavne til udlandet
Departure of non-scheduled passengers from rovincial airports tio foreign countries

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 passagerer									
1. I alt	244,5	272,8	333,4	377,9	406,0	337,1	294,9	212,3	243,9	246,0
Frankrig	1,0	0,9	0,1	1,0	0,3	0,9	0,7	0,4	0,4	1,0
Belgien	0,6	0,4	0,4	0,8	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Luxembourg	0,0	-	0,1	0,2	-	0,3	0,3	0,0	0,0	0,1
Holland	1,1	0,3	0,8	0,8	0,4	0,5	0,6	1,2	0,8	0,6
Tyskland ¹	1,7	1,5	2,1	1,0	1,0	1,5	1,1	1,0	0,9	1,1
Italien	3,0	2,3	3,7	5,0	7,0	6,4	2,8	3,0	4,1	3,2
UK	2,8	4,0	4,4	4,7	4,0	5,4	4,3	4,4	5,0	5,0
Irland	0,0	0,5	-	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Grækenland	33,3	43,6	55,5	65,5	69,7	70,0	66,5	43,2	55,8	64,0
Portugal	3,6	3,0	6,1	6,7	9,9	12,1	20,0	21,4	19,2	11,7
Spanien	113,8	121,1	153,4	190,2	188,4	156,1	119,5	98,2	98,9	94,8
Island	0,1	0,0	0,1	0,1	0,9	0,5	1,1	1,6	1,4	1,9
Færøerne	-	-	-	0,0	...	-	-	0,0	0,0	0,1
Norge	1,6	1,4	1,5	1,6	1,7	1,5	2,4	1,5	1,1	0,5
Sverige	0,7	0,4	0,6	0,7	0,7	0,6	0,4	1,3	0,4	0,5
Finland	0,3	0,4	0,2	0,3	0,6	0,8	0,5	1,1	0,3	0,2
Schweiz	0,1	-	-	0,9	0,0	0,8	-	0,3	0,1	0,0
Østrig	1,5	1,4	1,1	1,0	1,1	1,4	0,5	0,1	0,1	0,8
Polen	0,1	0,0	0,2	-	0,0	-	-	0,0	0,1	0,2
Tidligere Tjekkoslaviet	0,0	-	0,1	-	-	0,3	-	0,1	0,0	0,1
Ungarn	-	-	-	-	0,0	-	0,1	0,1	0,0	0,0
Tidligere USSR	0,0	0,1	0,1	-	0,0	-	0,1	0,0	0,1	0,2
Grønland	-	0,0	-	-	0,0	-	-	0,0	0,0	0,2
2. Verdensdel										
Øvrige Europa	8,1	10,8	20,2	20,8	22,7	19,9	20,1	19,5	28,6	34,9
Afrika	9,8	15,5	20,4	23,8	31,6	21,1	16,7	3,0	13,1	12,6
Nordamerika	1,1	...	0,4	0,2	0,1	-	1,9	3,5	1,5	0,0
Mellem- og Sydamerika	...	-	-	-	-	-	0,3	1,1	0,1	0,0
Nær- og Mellemøsten	...	...	0,2	0,2	0,0	3,4	5,5	5,9	11,4	11,6
Asien i øvrigt	-	-	-	0,0	-	-	-	0,0	0,2	0,3
Australien og Oceanien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anm. Opgørelsen er ekskl. transit.

TRANSLATION - See table 3.2.7.

Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

Tabel 3.2.10.

Antal personkm fra København til udlandet
Passenger kilometres flown from Copenhagen to foreign countries

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	mio. personkm									
1. I alt	7 138,5	7 475,5	7 552,1	8 698,1	9 256,8	9 450,9	9 708,1	8 758,3	9 355,5	9 151,9
Europa	3 174,3	3 593,4	3 796,5	4 052,3	4 193,5	4 232,7	4 260,4	3 968,8	4 261,8	4 274,3
Afrika	187,1	186,6	167,1	225,1	283,7	283,2	227,5	125,7	261,8	219,4
Nordamerika	2 406,1	2 382,4	2 309,1	3 030,7	3 214,8	3 181,2	3 165,1	2 183,9	2 204,5	2 224,4
Mellem- og Sydamerika	2,0	-	-	-	-	-	119,0	174,5	-	-
Nær- og Mellemøsten	254,2	254,2	265,9	315,6	305,4	246,5	261,8	222,3	309,0	267,7
Asien i øvrigt	1 114,8	1 058,9	1 013,6	1 074,3	1 259,5	1 507,4	1 674,2	2 083,1	2 318,4	2 166,0
Australien og Oceanien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anm. Rute- og chartertrafikken danner grundlag. Kun flyrejsens første destination er registreret.

Kilde: Statens Luftfartsvæsen og Københavns Lufthavne.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. Europe. Africa. North America. Central and South America. Near and Middle East. Other Asian countries. Australia and Oceania.- Mio. personkm = Million passenger-kilometres.

Tabel 3.2.11.

Mængde og transportarbejde af varer med fly til øvrige verden

Volume and air transport performance of goods to rest of the world

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	1 000 ton									
1. I alt	15,4	17,4	17,8	16,5	17,4	19,5	18,0	19,1	19,9	28,7
Frankrig, Monaco	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Belgien og Luxembourg	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
Holland	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	1,0	0,2	1,5
Tyskland ¹	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,8	0,5	0,5	0,6	1,6
Italien	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,7	0,6	0,3	0,3
UK	0,8	0,9	0,8	0,8	0,7	0,9	0,9	0,9	0,7	0,9
Irland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Grækenland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	0,1	0,2	0,1	0,2
Portugal	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
Spanien	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,2
Island	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,6	0,2	0,2	0,2	0,2
Færøerne	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Norge	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4
Sverige	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5
Finland	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
Schweiz	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
Østrig	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Sovjetunionen	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	2,1
Polen	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Tjekkoslaviet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ungarn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Øvrige Europa	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,5	0,3
Afrika	1,6	1,1	1,1	1,1	2,1	2,1	0,9	0,9	1,1	1,4
Nordamerika	5,3	6,8	6,6	5,9	6,0	5,7	5,2	5,0	4,6	5,9
Heraf Grønland	0,8	0,9	1,0	1,0	1,1	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5
Mellem- og Sydamerika	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,9	1,1	1,6
Nær- og mellemøsten	1,7	1,9	1,6	1,9	1,2	1,1	1,2	1,1	2,7	1,9
Asien i øvrigt	2,3	2,6	3,4	2,6	2,8	3,1	3,4	3,7	4,1	7,1
Australien og Oceanien	0,4	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	1,0	0,7	0,8	0,8
I øvrigt	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	0,0	0,0
	mio. tonkm									
2. I alt	81,1	92,8	99,2	88,5	94,4	97,4	90,2	93,9	103,8	148,7
Europa	4,0	4,3	4,3	4,2	4,6	7,7	6,1	7,1	6,0	10,6
Afrika	7,7	5,1	5,2	5,0	10,0	9,9	4,5	4,5	5,2	6,6
Nordamerika	35,7	45,0	44,2	39,9	41,0	37,2	34,1	33,1	30,6	38,6
Mellem- og Sydamerika	4,3	5,3	5,9	5,8	7,0	7,4	7,0	8,8	11,4	16,5
Nær- og Mellemøsten	6,2	6,9	5,8	7,1	4,4	4,1	4,5	3,9	9,9	7,0
Asien i øvrigt	22,6	25,3	32,7	25,5	26,6	30,2	32,5	35,3	39,4	68,0
Australien og Oceanien	0,6	1,0	1,0	0,9	0,8	0,9	1,6	1,1	1,3	1,4

¹ Inkl. det tidligere DDR.

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. France, Monaco, Belgium, Luxembourg, The Netherlands, Germany, Italy, UK, Ireland, Greece, Portugal, Spain, Iceland, Faroe Islands, Norway, Sweden, Finland, Switzerland, Austria.

Soviet Union, Poland, Czechoslovakia, Hungary, Other European countries, Africa, North America, Of which Greenland, Central and South America, Near and Middle East, Rest of Asia, Australia and Oceania, Other countries, 2: Total, Europe, Africa, North America, Central and South America, Near and Central Asia, Rest of Asia, Australia and Oceania.

Tabel 3.2.12.

Mængde og transportarbejde af varer med fly fra øvrige verden

Volume and goods transport performance by aircraft from rest of world

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	1 000 ton									
1. I alt	13,3	14,9	15,1	18,7	22,2	22,9	23,1	21,7	26,0	18,2
Frankrig, Monaco	0,4	0,5	0,7	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Belgien, Luxembourg	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,9	0,4	0,5	0,8	0,5
Holland	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,4	0,6	0,3	0,5
Tyskland ¹	0,7	0,8	0,8	0,7	0,8	1,1	1,3	2,9	1,5	1,9
Italien	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3
UK	1,4	1,6	1,4	1,3	1,8	1,8	1,6	2,1	1,5	1,4
Irland	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Grækenland	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Portugal	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
Spanien	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2,5	0,1
Island	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,7	0,4	0,5	0,4	0,2
Færøerne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norge	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	3,4	0,1	0,2	0,1
Sverige	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,9	5,2	0,2
Finland	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Schweiz	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Østrig	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Sovjetunionen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Polen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0
Tjekkoslaviet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ungarn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Øvrige Europa	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Afrika	0,5	0,5	0,3	0,5	0,7	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
Nordamerika	4,5	5,3	5,5	7,1	8,4	8,4	7,2	5,5	5,4	4,9
Heraf Grønland	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mellem- og Sydamerika	0,3	0,2	0,3	0,5	0,5	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4
Nær- og Mellemøsten	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Asien i øvrigt	3,1	3,4	3,2	5,1	6,0	5,8	5,2	5,3	5,6	5,3
Australien og Oceanien	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1
I øvrigt	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
	mio. tonkm									
2. I alt	68,2	75,7	75,5	107,0	126,1	123,6	109,1	102,1	108,0	94,9
Europa	4,7	5,2	5,2	5,0	5,9	7,7	8,4	9,0	14,1	6,5
Afrika	2,3	2,3	1,6	2,2	3,4	2,6	2,3	2,2	1,7	2,1
Nordamerika	28,1	32,6	34,1	43,8	52,1	52,0	44,5	34,0	33,2	30,2
Mellem- og Sydamerika	2,6	2,2	2,6	5,1	5,2	4,0	2,3	3,8	3,8	3,7
Nær- og Mellemøsten	0,6	0,8	0,8	1,2	1,5	1,1	1,2	1,4	1,4	1,5
Asien i øvrigt	29,9	32,6	31,1	49,5	57,7	56,0	50,2	51,3	53,7	50,7
Australien og Oceanien	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1

¹ Inkl. det tidligere DDR.

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

TRANSLATION - See table 3.2.11.

Tabel 3.2.13.

Ind- og udførsel af godsmængde med fly fordelt efter godsarter

Im- and exports of goods by aircraft, by group of commodity

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	1 000 ton									
1. Indførsel i alt	13,3	14,9	15,1	18,7	22,2	22,9	23,1	21,7	26,0	18,2
Frugt og grøntsager, friske	0,2	0,3	0,3	0,6	0,9	0,7	0,5	0,5	0,4	0,5
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	1,1	0,8	1,6	0,8	0,6
Animalske og vegetab. råstoffer	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,3	0,4	0,4	0,4
Kemiske produkter	0,6	0,8	0,7	0,7	1,3	0,9	0,9	1,2	1,0	1,0
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
Metaller	0,1	0,1	0,3	0,2	0,1	0,9	0,3	0,1	2,6	0,4
Mere bearbejdede metalvarer	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3
Maskiner mv.	3,5	4,1	4,2	4,8	5,1	5,2	4,6	5,8	5,3	5,4
Andre varer	7,7	8,5	8,1	11,0	13,2	13,2	15,3	11,5	14,8	9,3
	1 000 kr./ton									
2. Enhedspris	472	531	554	430	371	393	425	425	382	538
	1 000 ton									
3. Udførsel i alt	15,4	17,4	17,8	16,5	17,4	19,5	18,0	19,1	19,9	28,7
Frugt og grøntsager, friske	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	2,9	2,6	3,2	3,0	3,0	3,2	2,4	2,2	2,9	7,2
Animalske og vegetab. råstoffer	0,9	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	1,4	1,1	0,7	0,8
Kemiske produkter	1,8	2,0	1,6	1,8	2,1	2,9	2,2	2,8	3,9	4,5
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4	0,3	0,4	0,3	0,2
Metaller	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,8	0,1	0,1	0,2	0,2
Mere bearbejdede metalvarer	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,4	0,5	0,4	0,5	0,4
Maskiner mv.	5,4	7,0	6,9	6,1	6,3	6,0	6,0	6,1	6,1	7,4
Andre varer	3,4	4,2	4,6	4,2	4,4	5,2	5,0	6,0	5,4	7,9
	1 000 kr./ton									
4. Enhedspris	471	495	531	528	530	462	574	551	565	420

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

TRANSLATION - Rows, 1: Imports, total. Fruit and vegetables, fresh. Other food, feeding stuffs, beverages and tobacco. Animal and vegetable raw

materials. Chemicals. Manufactures of non-metallic minerals, n.e.s. Metals. Manufactured metal articles. Machinery, etc. Miscellaneous manufactured articles. 2 and 4: Price per unit. 3: Exports, Total.

Tabel 3.2.14. **Forbrugerprisindeks.**
Consumer price index

1980 = 100	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Samlet forbrugerprisindeks	139,8	146,4	151,7	157,8	165,0	172,9	177,4	181,7	185,5	187,8
Transport	140	145	150	159	168	176	177	181	185	189
National flytransport	164	178	183	181	192	202	218	229	239	245
International flytransport	164	173	173	167	172	181	197	226	231	234

TRANSLATION - Rows, 1: Consumer price index, total. Transport. National air transport. International air transport.

Tabel 3.2.15. **Uheld med dansk registrerede fly**
Casualties caused by accidents involving aircraft registered in Denmark

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal uheld	29	23	34	34	22	28	20
Med fly over 5 700 kg	5	2	5	1	1	-	-
Med fly under 5 700 kg	24	21	29	33	21	28	20
2. Antal dræbte	9	4	6	10	2	15	7
3. Med fly over 5 700 kg	1	2	-	-	-	-	-
Besætning	1	2	-	-	-	-	-
Passagerer	-	-	-	-	-	-	-
Andre	-	-	-	-	-	-	-
4. Med fly under 5 700 kg	8	2	6	10	2	15	7
5. Antal tilskadekomne	4	2	8	-	-	3	3
6. Med fly over 5 700 kg	2	-	-	-	-	-	-
Besætning	1	-	-	-	-	-	-
Passagerer	1	-	-	-	-	-	-
Andre	-	-	-	-	-	-	-
7. Med fly under 5 700 kg	2	2	8	-	-	3	3

Kilde: Statens Luftfartsvæsen.

TRANSLATION - Rows, 1: Accidents. Aircraft by weight. 2: Killed. 3: By aircraft over 5,700 kg. Crew. Passengers. Other. 4: By aircraft under 5,700

kg. 5: Number of seriously injured persons. 6: By aircraft over 5,700 kg. Crew. Passengers. Other. 7: By aircraft under 5,700 kg.

Sø- transport

4.1. Virksomheder, økonomi og beskæftigelse

4.1.1. Indledning

Søtransportsektoren kan opdeles i to hovedgrupper, dels egentlig skibsfart (rederier og færgefart), dels småbådsfart og hjælpevirksomhed, jf. oversigtstabel 0.1.1. Sammenfatningen. Sektoren er kendetegnet af få store og et større antal mindre virksomheder. Kun få virksomheder udfører såvel person- som godstransport. Endvidere er sektoren kendetegnet ved, at en stor del af aktiviteten foregår i forbindelse med international transport på et marked med stærk international konkurrence.

4.1.2. Datagrundlag og definitioner.

Registerbaserede erhvervsstatistikker

De virksomhedsrelaterede oplysninger i dette kapitel er hovedsageligt baseret på nationalregnskabet og på de generelle, registerbaserede erhvervsstatistikker. Dvs. de momsregistrerede virksomheder, erhvervsbeskæftigelsen og den generelle regnskabsstatistik for byerhvervene. For yderligere oplysninger om de generelle erhvervsstatistikker henvises til Datagrundlag og definitioner i afsnit 1.1.

Persontransport er momsfritaget

Som i den øvrige transportsektor gælder det også i søtransportsektoren, at kollektiv persontransport som hovedregel ikke er momsbelagt. Da man med rimelighed kan antage, at rederierne især beskæftiger sig med godstransport, og virksomhederne under færgefart i stort omfang beskæftiger sig med persontransport, er en sammenligning af det omsætningsmæssige niveau i brancherne ikke rimelig pga. den momsfrittede del af omsætningen.

Funktionel regnskabsstatistik

Til forskel fra den firmabaserede regnskabsstatistik for rederier opgør Danmarks Statistik også en funktionelt afgrænset regnskabsstatistik for rederivirksomhed.

Privatejede rederier med mindst 250 BT

Statistikken dækker regnskabsmæssige oplysninger fra samtlige privatejede rederivirksomheder, der råder over en samlet tonnage på mindst 250 BRT/BT. Rederier, der er en del af industri- eller handelsvirksomhed, og som kun transporterer egne produkter, indgår ikke i opgørelsen. Endvidere er rederier for fiskerskibe undtaget. Regnskabsoplysningerne vedrører kalenderåret eller det nærmest hertil svarende regnskabsår.

Kun virksomhedernes rederidrift

De regnskabsstatistiske oplysninger omfatter kun indtægter og udgifter i forbindelse med rederidrift, hvorimod udlejning og drift af faste ejendomme, fabriktions- og industrivirksomhed samt anden rederidriften uvedkommende virksomhed ikke er omfattet af opgørelsen. I de tilfælde, hvor virksomheden omfatter andet end rederidrift, er virksomheden anmodet om at foretage en fordeling (eventuelt efter skøn) af fællesudgifterne.

Bruttoindtægter

Rederiernes bruttoindtægter er opgjort ekskl. merværdiafgift og andre omsætningsafgifter til staten. Endvidere er ydede rabatter og bonus fratrukket.

Indsejlet bruttofragt er opdelt på fragtindtægter ved sejlads med egne, henholdsvis chartrede skibe.

Timecharterindtægter er indtægter ved udlejning af skibe.

Indtægter ved personbefordring omfatter foruden billetindtægter for passagerer og overførsel af motorkøretøjer også indtægter ved restaurationer, kiosksalg o.l.

Driftsomkostninger

Driftsomkostningerne er ligesom indtægterne opgjort ekskl. merværdiafgift. Opnåede rabatter, bonus og lignende er også fratrasket.

Direkte omkostninger omfatter omkostninger ved lastning og losning samt udgifter til havne-, told- og skibsafgifter. Endvidere indgår vareforbrug til egne restaurations- og detailudsalg om bord.

Hyre, løn og andre personaleudgifter til driftspersonalet omfatter foruden de udbetalte lønninger også feriegodtgørelse, kostpenge og tantieme samt lovpligtige eller andre bidrag og ydelser til sociale fonds, pensioner, ATP, læge- og andre sundhedsordninger.

Administrationsomkostninger

Administrationsomkostningerne udgøres af lønninger og andre personaleudgifter til det administrative personale samt af andre administrationsomkostninger såsom husleje (betalt eller beregnet), kontorholdsudgifter, reklameudgifter, honorarer til korresponderende reder, advokat og revisor.

Bruttoindtjeningen

Bruttoindtjeningen opgøres som bruttoindtægterne med fradrag af drifts- og administrationsomkostningerne.

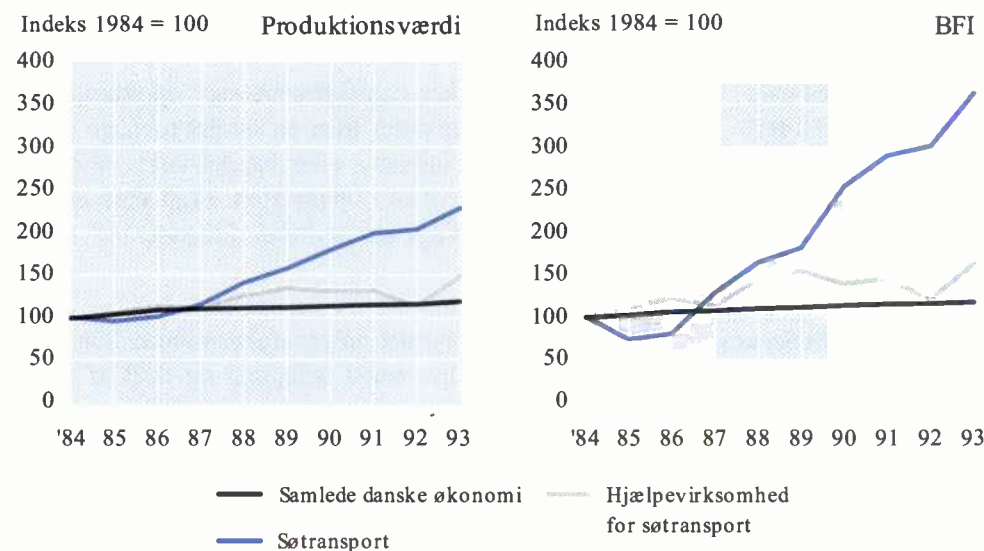
4.1.3. Søtransportsektorens økonomiske forhold

Næststørste transportbranche

Søfart er den næststørste transportbranche i nationalregnskabet. I 1993 udgjorde søfartens bruttofaktorindkomst 1,2 pct. af landets samlede BFI.

Figur 4.1.1.

Udviklingen i produktionsværdi og bruttofaktorindkomst i 1980 priser



Stor stigning i Søtransportens produktionsværdi

I perioden fra 1984 til 1993 steg søtransportens produktionsværdi målt i faste priser med 128 pct. Stigningen skyldes især den øgede specialisering i højteknologiske skibstyper inden for liniefart samt kemikalie og gastankskibsfart.

**Uheldig udvikling
i priserne**

Rederierne har været hårdt ramt af prisudviklingen på input og output. Hvis man dividerer værdierne i løbende priser med værdierne i faste priser, kan man få en indikator for prisudviklingen på hhv. produktionen og rå- og hjælpestoffer. Priserne på de tjenester, som branchen producerer, er bl.a. på grund af den faldende dollar-kurs faldet med 28 pct. fra 1984 til 1993. Priserne på rå- og hjælpestoffer er derimod kun faldet med 3 pct. Det lille fald i prisen på rå- og hjælpestoffer er primært et resultat af faldet i oliepriserne i 1986.

**Kraftig stigning i
hjelpevirksomheders
produktionsværdi ...**

Produktionsværdien i hjælpevirksomhed for søtransport målt i faste priser er steget med 49 pct. over perioden 1984-1993. Udviklingen skal ses i sammenhæng med den store produktionsstigning, der har været inden for søtransport. I samme tiårsperiode er forbruget af rå og hjælpestoffer kun steget med 31 pct. i faste priser. Det relativt lavere forbrug af rå og hjælpestoffer betyder, at bruttofaktorindkomsten stiger med 63 pct. i løbet af de ti år. På trods af den store stigning i BFI er branchen stadig den mindste inden for transporterhvervene. I 1993 udgjorde branchen 0,25 pct. af den samlede danske BFI.

**... men en rolig
prisudvikling**

Priserne på de tjenester, denne branche producerer, og de varer der bliver brugt til produktionen, har udviklet sig parallelt. Priserne på output er steget med 29 pct., mens priserne på input er steget med 34 pct. Det betyder, at de faldende fragtrater, der har præget søtransport, ikke har slået igennem på den hjælpevirksomhed, der er knyttet til søtransport.

**Rederiernes
regnskabsforhold**

Den generelle regnskabsstatistik for byerhvervene viser, at firmaer med rederidrift som hovedaktivitet har haft en markant stigning i værditilvæksten fra 43-44 pct. af omsætningen i 1988-89 til 60 pct. i 1991. Fra 1991 til 1992 har der dog været et fald på 5 procentpoint.

Øget værditilvækst**Lønnens andel af
omsætning**

Lønnens andel af omsætningen har varieret betydeligt fra 23 pct. i 1988 til 36 pct. i 1991. Den lave lønandel på 17 pct. i 1990 skal tages med forbehold, eftersom visse rederiaktiviteter blev opgjort under en anden branche dette år.

Afkastningsgrad

Rederiernes afkastningsgrad, dvs. det primære overskud inkl. finansieringsindtægter i pct. af de samlede aktiver, har gennemsnitligt været 8 pct. i 1988-92. Finansieringsindtægter og -udgifter har inden for rederibranchen haft betydelig vægt i resultatopgørelsen sammenlignet med de fleste andre brancher i transportsektoren. Finansieringsindtægterne har således i særlig grad medvirket til at trække afkastningsgraden op.

**Regnskabsstatistik for
rederiaktiviteter**

I Danmarks Statistiks specielle opgørelse af regnskabsresultater for rederivirksomhed indgår alene firmaernes rederidrift. Denne statistik er derfor ikke direkte sammenlignelig med resultaterne fra den firmabaserede generelle regnskabsstatistik for byerhvervene.

Betragtes bruttoindtjeningen i procent af de samlede indtægter, har der efter afmatningen i slutningen af 80'erne været tale om en gunstig udvikling.

I sammensætningen af indtægterne er det værd at bemærke, at især indtægter fra bruttofragt med chartrede skibe og timecharter har fået stigende betydning. Fragtindtægterne er generelt følsomme overfor svingninger på US\$.

På udgiftssiden er det hovedsageligt de direkte omkostninger til lastning og losning mv., som er steget i perioden.

4.1.4. Søtransportsektorens virksomhedsstruktur

Rederierne er "hovedbranchen"

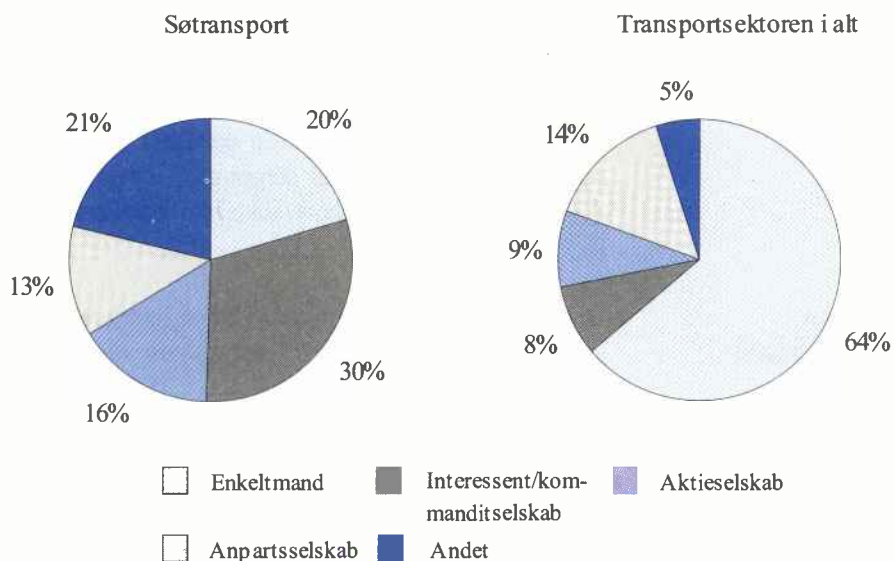
De 1.438 momsregistrerede virksomheder, som lå inden for søtransport i 1992, udgjorde ca. 9 pct. af det samlede antal enheder inden for transportsektoren, og andelen har været stabil i perioden 1984-1992. Af disse 9 pct. udgjorde rederierne godt halvdelen, mens færgefart og anden søtransport hver udgjorde ca. 4 pct. og hjælpevirksomhed for søtransport ca. 40 pct.

Relativt stor stigning i antal enheder

Mellem 1984 og 1992 steg det samlede antal momsregistrerede virksomheder inden for søtransport jævnt med 17 pct. i alt, hvor det samlede antal momsregistrerede virksomheder i transportsektoren i samme periode steg med 7 pct.

Figur 4.1.3.

De momsregistrerede virksomheder fordelt på ejerforhold inden for søtransport og transportsektoren generelt. 1992



Relativt mange interessent- og kommanditselskaber

Sammenlignet med transportsektoren generelt var de momsregistrerede virksomheder i 1992 i søtransport relativt jævnt fordelt på alle ejerformer bortset fra andelsselskaber. Andelen af interessent- og kommanditselskaber i søtransport er forholdsvis høj (30 pct.) sammenlignet med hele transportsektoren (8 pct.), jf. figur 4.1.3.

Set på branchegrupper genfindes dette mønster stort set blandt rederierne og blandt færgefarten, mens enkeltmandsvirksomhederne og anpartsselskaberne dominerer branchen for anden søtransport med hhv. 38 pct. og 25 pct. af de momsregistrerede virksomheder i denne branche. Her findes der dog også en del interessent- og kommanditselskab (16 pct.).

Lidt over en tredjedel (37 pct.) af de momsregistrerede virksomheder inden for hjælpevirksomhed for søtransport var registreret under en anden ejerform (omfatter bl.a. offentlige selskaber), mens 27 pct. var enkeltmandsfirmaer og 17 pct. var enten aktieselskaber eller anpartsselskaber.

**7 pct. af alle
arbejdssteder i
transportsektoren**

4.1.5. Søtransportsektorens beskæftigelsesforhold

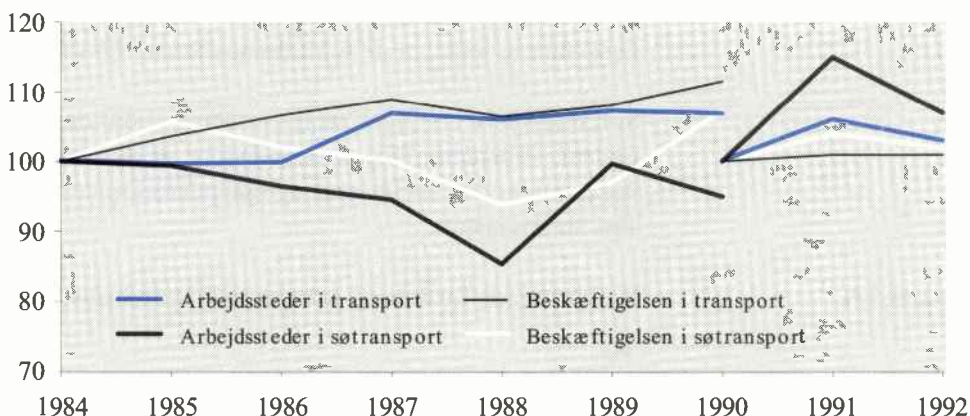
I 1992 var der i alt 1.009 arbejdssteder inden for søtransport, svarende til 7 pct. af arbejdsstederne i hele transportsektoren. Hjælpevirksomhed for søtransport omfattede 43 pct. af arbejdsstederne, mens rederiernes andel udgjorde 45 pct.

Samlet beskæftigede søtransportsektoren knapt 23.500 personer i 1992, hvoraf de 57 pct. var beskæftiget i rederierne og 26 pct. inden for færgefarten.

Figur 4.1.4.

Udviklingen i antal arbejdssteder og beskæftigelsen. Ultimo november

Indeks 1984 = 100



Anm. I 1990 ændredes opgørelsesmetoden af arbejdssteder til at omfatte alle arbejdssteder, også arbejdssteder hvor kun én selvstændig samt dennes eventuelle medhjælpende ægtefælle er beskæftiget. I de foregående år indeholdt statistikken kun arbejdssteder, hvor der var ansat én eller flere lønmodtagere. Samtidig indgår også selvstændige og medhjælpende ægtefæller fra 1990 og frem også i opgørelsen af beskæftigelsen.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984-1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990-1992.

**Større arbejdssteder
i snit**

Gennemsnitligt var arbejdsstederne inden for søtransport i 1992 betydeligt større end for transportsektoren generelt, idet søtransportens arbejdssteder i gennemsnit beskæftigede godt 23 personer, mens arbejdsstederne i transportsektoren generelt beskæftigede 10 personer i gennemsnit.

**Næsten 60 pct. af
rederiernes
arbejdssteder ligger
udenfor Danmarks
grænser**

59 pct. af rederiernes arbejdssteder lå i 1992 uden for landets grænser, mens hovedparten af færgefartens og anden søtransports arbejdssteder ligger i Danmark. Antallet af arbejdssteder i rederibranchen uden for landets grænser opgøres i Danmarks Statistik på baggrund af oplysninger, om de beskæftigede på arbejdsstederne er omfattet af sømandsskattelovgivningen eller ej. Rederierne må forventes at beskæftige flere beskæftigede under sømandsskattelovgivningen end de øvrige virksomheder inden for søtransport.

De af rederiernes arbejdssteder, som ligger i Danmark, er koncentreret i Københavnsområdet og på Fyn, mens færgefartens arbejdssteder er koncentreret i de amter, hvor der traditionelt er færgefart mellem landsdelene nemlig Fyns, Vestsjællands, Storstrøms og Århus amter. I Fyns Amt alene er næsten 30 pct. af arbejdsstederne inden for færgefart registreret.

Den geografiske fordeling af anden søtransport og hjælpevirksomhed for søtransport følger hinanden. Disse to brancher er stort set koncentreret i Københavnsområdet, på Fyn og i Århus amt.

Mindre vækst i beskæftigelsen

Udviklingen i antal beskæftigede svarer stort set til udviklingen i antal arbejdssteder. Frem til 1990 steg antallet af ansatte i søtransport med 7 pct. mod 11 pct. i hele transportsektoren. Fra 1990 til 1992 steg antallet af beskæftigede i søtransport med 2 pct. mod transportsektorens 1 pct. Den relativt mindre stigning i beskæftigelsen i søtransporten stammer især fra rederierne og i mindre omfang fra hjælpevirksomhed for søtransport. Frem til 1990 steg beskæftigelsen i færgefart og i anden søtransport med hhv. 73 pct. og 105 pct., men disse to brancher udgjorde tilsammen kun 24 pct. af beskæftigelsen i søtransport i 1990 og 26 pct. i 1992.

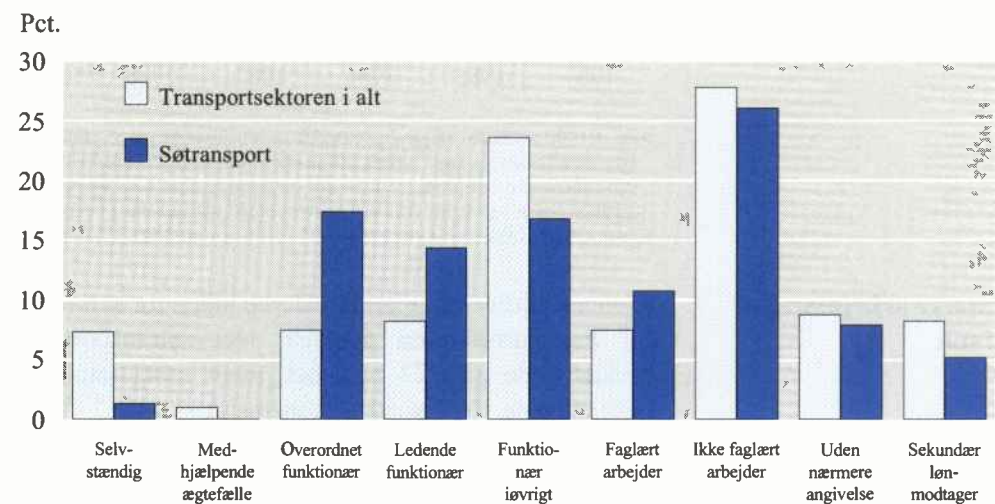
Beskæftiger 19 pct. af de fuldtidsansatte

Søtransportens andel af de fuldtidsansatte i hele transportsektoren har været stabil omkring 19 pct. Af det samlede antal fuldtidsansatte i søtransport faldt rederiernes andel fra 68 pct. i 1984 til 58 pct. i 1992. Hjælpevirksomhed for søtransports andel af de fuldtidsansatte faldt ligeledes fra 17 pct. i 1984 til 14 pct. i 1992, mens færgefartens andel af de fuldtidsansatte steg tilsvarende.

Søtransport beskæftiger relativt mange overordnede og ledende funktionærer samt faglærte arbejdere. Dog er hovedparten af de beskæftigedes arbejdsstilling inden for færgefart, anden søtransport og hjælpevirksomhed for søtransport ikke-faglærte eller alm. funktionærer.

Figur 4.1.5.

Beskæftigede fordelt på arbejdsstilling. Ultimo november 1992



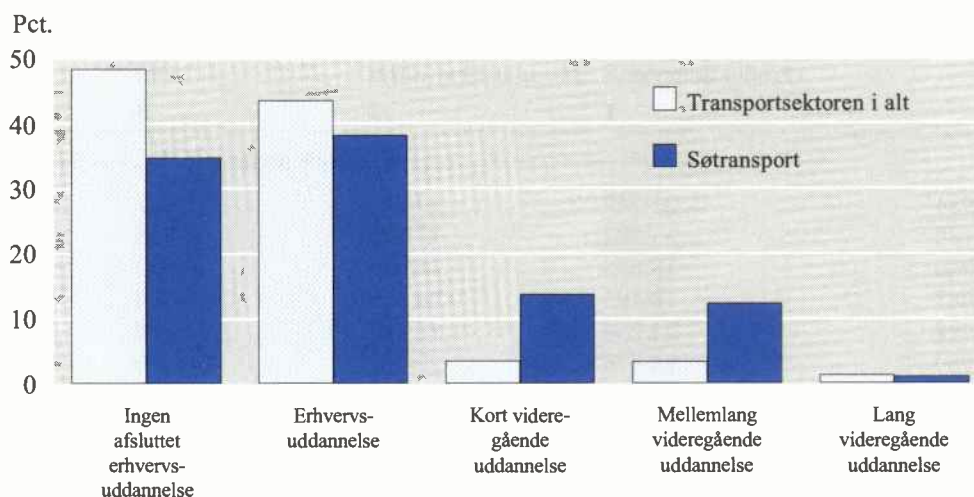
Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

Flere med længere uddannelse

De beskæftigede i søtransport synes at have en noget længere uddannelse bag sig end de beskæftigede i transportsektoren som helhed, jf. figur 4.1.6. Søtransport beskæftiger 16 pct. af de beskæftigede i transportsektoren, mens andelen af beskæftigede med en kort eller mellemlang videregående uddannelse er hhv. 61 pct. og 57 pct. Årsagen til dette skal især søges i rederierne, hvor 2/3 af personerne med kort eller mellemlang videregående uddannelse er beskæftiget. Omvendt har de øvrige sektorer (færgefart, anden søtransport og hjælpevirksomhed for søtransport) relativt mange beskæftigede med en erhvervsuddannelse eller ingen afsluttet erhvervsuddannelse.

Figur 4.1.6.

De beskæftigedes uddannelse. Ultimo november 1992



Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

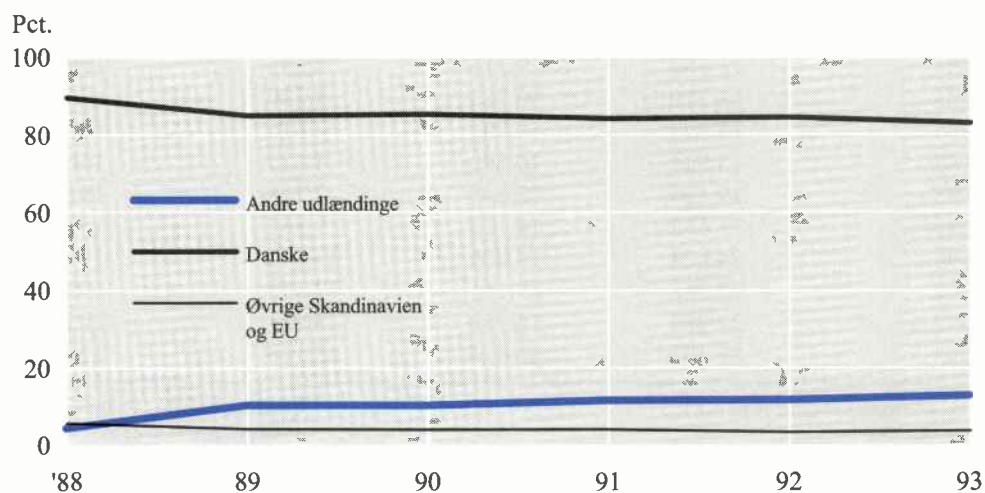
Skæv kønsfordeling ...

... men relativt flere yngre i rederierne dog stadig langt flest mænd

Hvad angår alder og køn fordeler søtransport sig også lidt atypisk i forhold til transportsektoren under et. Generelt er der beskæftiget relativt flere mænd og de beskæftigede i søtransport er også lidt ældre, idet 50 pct. af de beskæftigede er 40 år eller ældre, hvor denne aldersgruppes andel kun er 46 pct. i hele transportsektoren. Hovedårsagen til denne aldersfordeling stammer især fra færgefarten og fra hjælpevirksomhed for søtransport, mens 59 pct. af rederiernes beskæftigede er under 40 år. Til gengæld stammer den skæve kønsfordeling fra rederierne, hvor 83 pct. af de beskæftigede er mænd.

Figur 4.1.7.

Nationaliteten af de beskæftigede på danske skibe. September



Kilde: Danmarks Rederiforening.

DIS gav mere beskæftigelse

Stigning i andel af udlændinge på danske skibe

Et væsentligt aspekt af beskæftigelsen i søtransporten er den nationale fordeling af beskæftigelsen på danske skibe. Af figur 4.1.7. ses det, at andelen af danske søfolk på danske skibe er svagt faldende specielt til fordel for gruppen af "andre udenlandske søfolk". Det hører dog med til billedet, at beskæftigelsen på danske skibe er steget med 55 pct. mellem 1988 og 1993, hvilket nok må tilskrives oprettelsen af Danmarks Internationale Skibsregister, DIS. Derfor er det ikke muligt at afgøre, om der er tale om en reel merbeskæftigelse af udenlandske søfolk eller i hvilket omfang, det er en følge af indførelsen af DIS. Andelen af beskæftigede udlændinge fra lande uden for EU stiger fra 5 pct. i 1988 til 13 pct. i 1993, mens andelen af beskæftigede danskere falder næsten tilsvarende.

Tabel 4.1.1. Nationalregnskabstal for søtransport
National accounts figures for sea transport

	Produktionsværdi 1	Rå- og hjælpe- stoffer 2	BFI 3	Lønninger 4	Restindkomst 5
	årets priser mio. kr.				
1984	21 749	16 645	5 602	3 308	2 295
1985	23 022	17 986	5 658	3 361	2 298
1986	18 696	14 636	4 590	3 073	1 517
1987	18 493	14 375	4 494	3 230	1 264
1988	23 236	18 399	5 390	2 947	2 443
1989	28 876	22 982	6 370	3 209	3 161
1990	28 028	21 569	6 971	3 511	3 460
1991	33 013	25 427	8 031	3 884	4 147
1992	31 032	24 398	7 047	4 044	3 003
1993	35 723	26 763	9 261	...	...

Anm. Branchen omfatter danske skibe i både indenrigs- og udenrigsfart, dermed også diverse specialfartøjer og forsyningskibe. Restaurant og detailhandel på færger indgår ikke i branchen. Skibe, der er ejet af industri eller handelsvirksomheder og som kun transporterer egne produkter, er ikke indeholdt i opgørelsen (fx elværkernes kulkibe).

Kilde: Beregningerne bygger direkte på regnskabsstatistik for rederi-virksomhed.

TRANSLATION - Columns, 1: Gross output. 2: Intermediate consumption. 3: Gross value added at factor cost. 4: Compensation of employees. 5: Operating surplus. - Current prices in DKK mio.

Tabel 4.1.2. Nationalregnskabstal for søtransport
National accounts figures for sea transport

	1980 priser			1980 priser i indeks		
	Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI	Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI
	1	2	3	4	5	6
	mio. kr.			1984=100		
1984	13 755	9 716	4 335	100	100	100
1985	13 210	10 283	3 220	96	106	74
1986	13 899	10 706	3 516	101	110	81
1987	15 921	10 690	5 577	116	110	129
1988	19 426	12 643	7 128	141	130	164
1989	21 652	14 125	7 881	157	145	182
1990	24 624	14 005	11 013	179	144	254
1991	27 388	15 161	12 575	199	156	290
1992	27 989	15 252	13 081	203	157	302
1993	31 403	16 034	15 746	228	165	363

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 4.1.1.

Kilde: Se tabel 4.1.1.

TRANSLATION - Columns, 1-3: 1980 prices. 4-6: 1980 index prices. 1 and 4: Gross output. 2 and 5: Intermediate consumption. 3 and 6: Gross value added at factor cost.

Tabel 4.1.3. Nationalregnskabstal for hjælpevirksomhed for søtransport
National accounts figures for auxiliary road transport activities

	Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI	Lønninger	Restindkomst
	1	2	3	4	5
	årets priser mio. kr.				
1984	1 364	446	936	583	353
1985	1 429	465	986	600	386
1986	1 449	497	946	661	285
1987	1 529	553	902	618	285
1988	1 794	544	1 286	717	569
1989	2 018	603	1 428	777	650
1990	2 427	698	1 745	630	1 114
1991	2 294	678	1 631	632	999
1992	2 195	644	1 564	643	921
1993	2 633	782	1 854	...	...

Anm. Branchen omfatter: Havne, bugsering, laste- og losseentreprenører, lodserier og andre hjælpevirksomheder for søtransport.

Kilde: Hovedkilden er momsstatistikken. Havnene bliver beregnet ved hjælp af regnskaber fra Københavns Frihavn og Danmarks Statistiks regnskabsstatistik for havne. Lønninger beregnes ved hjælp af Danmarks Statistiks opgørelser af erhvervsbeskæftigelsen.

TRANSLATION - Columns, 1: Gross output. 2: Intermediate consumption. 3: Gross value added at factor cost. 4: Compensation of employees. 5: Operating surplus. - Current prices in DKK mio.

Tabel 4.1.4. Nationalregnskabstal for hjælpevirksomhed for søtransport
National account figures for auxiliary sea transport activities

	1980 priser			1980 priser i indeks		
	Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI	Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI
	1	2	3	4	5	6
	mio. kr.			1984=100		
1984	734	315	417	100	100	100
1985	787	315	469	107	100	113
1986	849	332	515	116	105	124
1987	829	350	477	113	111	114
1988	935	326	606	127	104	145
1989	999	348	648	136	111	155
1990	974	387	583	133	123	140
1991	982	370	609	134	118	146
1992	849	337	508	116	107	122
1993	1 095	413	679	149	131	163

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 4.1.3.

Kilde: Se tabel 4.1.3.

TRANSLATION - Columns, 1-3: 1980 prices. 4-6: 1980 index prices. 1 and 4: Gross output. 2 and 5: Intermediate consumption. 3 and 6: Gross value added at factor cost.

Tabel 4.1.5. Antal momsregistrerede virksomheder
Business units registered for VAT settlement

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	antal virksomheder								
1. Transportsektoren i alt	14 872	15 767	15 792	16 483	16 774	16 821	16 396	16 331	15 976
2. Søtransport i alt	1 225	1 252	1 267	1 296	1 331	1 349	1 360	1 426	1 438
Rederier	623	631	628	641	664	669	714	751	729
Færgefart	49	50	49	49	52	52	57	60	64
Anden søtransport	35	37	38	38	44	38	44	50	63
Hjælpevirksomhed for søtransport	518	534	552	568	571	590	545	565	582

Anm. Persontransport er ikke momspligtig og indgår derfor ikke i tabellen.
Kilde: Den generelle erhvervsstatistik.

TRANSLATION - Rows, 1: Transport sector, total. 2: Sea transport, total. Shipping companies. Ferry services. Other sea transport activities. Auxiliary sea transport activities. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 4.1.6. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter ejerforhold. 1992
Business units registered for VAT settlement, by type of ownership. 1992

	Enkelt- mands- firma	Interes- selskab, kommandit	Aktie- selskab	Anparts- selskab	Andels- selskab	Anden ejer	I alt
	1	2	3	4	5	6	7
	antal virksomheder						
1. Transportsektoren i alt	10 245	1 285	1 369	2 313	69	695	15 976
2. Søtransport i alt	292	438	227	180	24	277	1 438
Rederier	100	329	161	92	1	46	729
Færgefart	8	15	20	9	3	9	64
Anden søtransport	24	10	9	16	-	4	63
Hjælpevirksomhed for søtransport	160	84	37	63	20	218	582
	mio. kr.						
3. Transportsektoren i alt	9 336	7 574	53 601	8 454	1 010	9 940	89 916
4. Søtransport i alt	217	3 332	19 906	606	27	1 878	25 968
Rederier	144	2 680	19 015	439	..	..	23 111
Færgefart	..	365	242	17	..	5	635
Anden søtransport	..	65	23	14	-	..	111
Hjælpevirksomhed for søtransport	65	222	625	136	16	1 048	2 112

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 4.1.5.

Kilde: Se tabel 4.1.5.

TRANSLATION - Columns, 1: Sole proprietorship. 2: Partnership, limited partnership. 3: Joint-stock company. 4: Private limited company. 5:

Cooperative society. 6: Other owner. 7: Total. - Rows, 1 and 3: Transport sector, total. 2 and 4: Sea transport, total. Shipping companies. Ferry services. Other sea transport activities. Auxiliary sea transport activities.

Tabel 4.1.7. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter omsætningens størrelse.
1992
 Business units registered for VAT settlement, by size of turnover. 1992

	Under 100 000 kr.	100 000- 499 999 kr.	500 000- 999 999 kr.	1,0 mio.- 4,9 mio. kr.	5,0 mio.- 24,9 mio. kr.	Over 25 mio. kr.	I alt
	antal virksomheder						
1. Transportsektoren i alt	4 790	3 940	2 288	3 210	1 318	430	15 976
2. Søtransport i alt	568	197	99	273	226	75	1 438
Rederier	299	31	30	144	172	53	729
Færgefart	20	9	9	17	4	5	64
Anden søtransport	36	11	-	8	8	-	63
Hjælpevirksomhed for søtransport	213	146	60	104	42	17	582
	mio. kr.						
3. Transportsektoren i alt	96	1 110	1 637	7 326	14 018	65 728	89 916
4. Søtransport i alt	7	51	66	721	2 276	22 257	25 968
Rederier	1	9	22	411	1 761	20 906	23 111
Færgefart	..	..	..	43	..	..	635
Anden søtransport	..	4	-	21	..	-	111
Hjælpevirksomhed for søtransport	5	..	..	245	428	..	2 112

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 4.1.5.
 Kilde: Se tabel 4.1.5.

TRANSLATION - Columns, Size of turnover. I alt = Total. - Rows, See table 4.1.6. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 4.1.8. Antal arbejdssteder. Ultimo november
 Workplaces. End November

	Arbejdssteder									
	Med ansatte							Med ansatte eller selvstændigt beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	9 023	8 986	9 002	9 644	9 555	9 672	9 642	14 383	15 270	14 813
2. Søtransport i alt	884	879	853	836	755	881	840	945	1 087	1 009
Rederier	504	487	462	446	364	401	435	483	498	454
Færgefart	67	67	66	67	72	67	72	76	86	90
Anden søtransport	14	15	16	18	16	21	24	32	26	30
Hjælpevirksomhed for søtransport	299	310	309	305	303	392	309	354	477	435

Anm. Fra 1990 indgår også arbejdssteder, hvor kun en selvstændig er beskæftiget.
 Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984-1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990-1992.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Workplaces with employees. 8-10: Workplaces with employees or self-employed persons. - Rows, See table 4.1.5.

Tabel 4.1.9. Antal beskæftigede. Ultimo november
Employed population. End November

	Antal ansatte							Antal beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	121 172	125 600	129 260	131 992	128 966	131 027	135 087	147 410	148 394	148 297
2. Søtransport i alt	21 075	22 276	21 518	21 101	19 780	20 456	22 606	23 007	23 835	23 498
Rederier	13 683	13 642	12 873	12 533	10 158	11 587	12 980	13 230	13 980	13 477
Færgesfart	3 148	4 388	4 353	4 529	5 179	4 565	5 455	5 464	5 623	6 148
Anden søtransport	39	50	48	61	46	50	80	100	95	92
Hjælpevirksomhed for søtransport	4 205	4 196	4 244	3 978	4 397	4 254	4 091	4 213	4 137	3 781

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 4.1.8.
Kilde: Se tabel 4.1.8.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Number of employees. 8-10: Number of
employed persons, including self-employed persons. - Rows, See table 4.1.5.

Tabel 4.1.10. Antal fuldtidsansatte
Full-time employees

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1. Transportsektoren i alt	102 465	109 526	106 543	107 619	107 196	108 162	109 432	110 913	111 807
2. Søtransport i alt	19 154	25 061	18 874	18 454	17 181	18 647	18 949	20 669	20 698
Rederier	13 043	17 739	11 501	11 127	9 765	10 858	10 724	12 353	12 021
Færgesfart	2 883	3 908	4 029	4 124	4 263	4 355	4 950	5 185	5 627
Anden søtransport	43	45	47	63	57	61	68	73	68
Hjælpevirksomhed for søtransport	3 185	3 369	3 297	3 140	3 096	3 373	3 207	3 058	2 982

Kilde: Se tabel 4.1.8.

TRANSLATION - Rows, See table 4.1.5.

Tabel 4.1.11.

**Antal arbejdssteder og antal ansatte/beskæftigede fordelt på
beskæftigelsesgrupper¹. Ultimo november**
Workplaces by size. End November

	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	Over 99	Fiktive ²	I alt
	antal arbejdssteder								
1984									
1. Transportsektoren i alt	2 296	2 971	1 737	1 021	643	203	152	-	9 023
2. Søtransport i alt	118	232	228	155	86	25	40	-	884
Rederier	40	116	164	106	45	10	23	-	504
Færgefart	3	10	14	10	11	9	10	-	67
Anden søtransport	7	4	3	-	-	-	-	-	14
Hjælpevirksomhed for søtransport	68	102	47	39	30	6	7	-	299
	antal ansatte								
3. Transportsektoren i alt	2 296	8 198	11 458	13 664	19 067	13 986	52 503	...	121 172
4. Søtransport i alt	118	668	1 527	2 044	2 532	1 811	12 375	...	21 075
Rederier	40	343	1 102	1 378	1 271	790	8 759	...	13 683
Færgefart	3	29	100	131	319	569	1 997	...	3 148
Anden søtransport	7	11	21	-	-	-	-	...	39
Hjælpevirksomhed for søtransport	68	285	304	535	942	452	1 619	...	4 205
	antal arbejdssteder								
1992									
5. Transportsektoren i alt	5 221	4 795	2 292	1 310	789	245	161	-	14 813
6. Søtransport i alt	227	255	262	118	79	28	40	-	1 009
Rederier	60	101	166	54	40	12	21	-	454
Færgefart	9	10	19	17	12	9	14	-	90
Anden søtransport	14	11	4	-	1	-	-	-	30
Hjælpevirksomhed for søtransport	144	133	73	47	26	7	5	-	435
	antal beskæftigede								
7. Transportsektoren i alt	5 221	12 986	14 938	17 644	23 631	16 631	52 476	4 770	148 297
8. Søtransport i alt	227	738	1 749	1 554	2 569	1 894	14 637	130	23 498
Rederier	60	299	1 103	669	1 383	801	9 038	124	13 477
Færgefart	9	28	126	246	390	567	4 782	-	6 148
Anden søtransport	14	29	26	-	23	-	-	-	92
Hjælpevirksomhed for søtransport	144	382	494	639	773	526	817	6	3 781

¹ Før 1990 er beskæftigelsesgrupperne opgjort ud fra antal ansatte på arbejdsstederne, mens beskæftigelsesgrupperne efter 1990 er opgjort ud fra antal beskæftigede på arbejdsstederne.

² Ansatte der ikke arbejder på nogen af arbejdsgivernes registrerede arbejdssteder, men tager ud fra deres bolig.

Kilde: Se tabel 4.1.8.

TRANSLATION - Columns, Number of employees. I alt = Total. Rows, 1, 3, 5 and 7: Transport sector, total. 2, 4, 6 and 8: Sea transport, total. Shipping companies. Ferry services. Other sea transport activities. Auxiliary sea transport activities.

Tabel 4.1.12.

Antal arbejdssteder fordelt efter amt. Ultimo november 1992

Workplaces by county. End November 1992

	Rederier	Færgesfart	Anden søtransport	Hjælpevirksom- heder til søtransport	Transport- sektoren i alt
	1	2	3	4	5
I alt¹	454	90	30	435	14 813
Københavns og Frederiksberg kommuner	39	5	7	35	1 200
Københavns Amt	22	3	2	28	1 633
Frederiksborg Amt	7	6	1	29	950
Roskilde Amt	-	-	-	11	803
Vestsjællands Amt	1	10	2	28	909
Storstrøms Amt	4	10	2	34	774
Bornholms Amt	1	3	1	16	113
Fyns Amt	44	26	5	39	1 067
Sønderjyllands Amt	10	4	-	22	806
Ribe Amt	5	1	1	14	687
Vejle Amt	6	3	-	24	1 022
Ringkøbing Amt	3	4	-	24	769
Århus Amt	17	9	6	50	1 581
Viborg Amt	2	2	1	18	769
Nordjyllands Amt	23	4	2	61	1 453

¹ Indeholder arbejdssteder uden for landet og arbejdssteder med uoplyst geografisk lokalitet.

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

TRANSLATION - Columns, 1: Shipping companies. 2: Ferry services. 3: Other sea transport activities. 4: Auxiliary sea transport activities. 5: Transport sector, total. - Rows, I alt = Total. Kommuner = Municipalities Amt = County.

Tabel 4.1.13.

**Antal beskæftigede fordelt efter arbejdsstilling, højest fuldført
erhvervsuddannelse, alder og køn. Ultimo november 1992**

 Employed population by employment status, highest level of vocational education, age.
End November 1992

	Rederier	Færgefart	Anden søtransport	Hjælpevir- ksomheder til søtransport	Søtransport i alt	Transport- sektoren i alt
	1	2	3	4	5	6
1. I alt	13 477	6 148	92	3 781	23 498	148 297
2. Arbejdsstilling						
Selvstændige	179	10	19	106	314	10 871
Medhjælpende ægtefæller	6	1	2	11	20	1 489
Lønmodtagere:						
Overordnede funktionærer	2 548	1 170	10	369	4 097	11 141
Ledende funktionærer	2 184	765	8	420	3 377	12 274
Funktionærer i øvrigt	2 523	887	17	522	3 949	34 996
Faglærte arbejdere	1 603	570	1	360	2 534	11 114
Ikke faglærte arbejdere	2 292	2 302	14	1 517	6 125	41 213
Uden nærmere angivelse	1 516	213	12	121	1 862	12 995
Sekundære lønmodtagere	626	230	9	355	1 220	12 204
3. Uddannelse						
Ingen afsluttet erhvervs- uddannelse	3 787	2 488	33	1 853	8 161	71 615
Erhvervsuddannelse	5 567	2 039	35	1 321	8 962	64 440
Kort videregående uddannelse	2 126	830	11	256	3 223	5 247
Mellemlang videregående uddannelse	1 817	764	13	295	2 889	5 085
Lang videregående uddannelse	180	27	-	56	263	1 910
4. Alder						
Under 25 år	2 518	584	14	222	3 338	21 968
25-39 år	5 449	1 901	28	1 023	8 401	58 491
40-59 år	4 998	3 176	35	2 156	10 365	60 078
60 år og derover	512	487	15	380	1 394	7 760
5. Køn						
Mænd	11 144	4 852	62	3 346	19 404	117 836
Kvinder	2 333	1 296	30	435	4 094	30 461

Kilde: Se tabel 4.1.12.

TRANSLATION - Columns, 1: Shipping companies. 2: Ferry services. 3: Other sea transport activities. 4: Auxiliary sea transport activities. 5: Sea transport, total. 2: Transport sector, total. - Rows, 1: Total. 2: Employment status. Self-employed. Assisting spouses. Employees: Salaried employees, in upper levels. Salaried employees, in intermediate levels. Other salaried

employees. Skilled manual workers. Unskilled manual workers. Employees not further specified. Secondary employees. 3: Education. No vocational education. Vocational education. Short courses of further education. Medium-length courses of further education. Long courses of further education. 4. Age. År = Years. 5: Sex. Male. Female.

Tabel 4.1.14. Regnskabsoplysninger. Rederier
Accounting data. Shipping companies

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	22 984	19 114	12 379	23 655	21 912
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	83	54	103	95
2. Aktiver, mio. kr.	20 588	29 374	26 885	30 238	23 088
Aktiver (1988 = 100)	100	143	131	147	112
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	44	43	46	60	55
4. Afkastningsgrad	11	5	7	9	6
5. Kapitalens omsætningshastighed	1,1	0,7	0,5	0,8	0,9
6. Likviditetsgrad	83	77	112	83	112
pct.					
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	56	57	54	40	45
10. Løn	23	22	17	36	32
11. Afskrivninger	3	4	6	5	5
12. Andre omkostninger	12	21	17	13	15
13. Primært driftsresultat før skat	6	-4	6	6	3
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	5	9	5	2	1
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	3	3	2	1	1
16. Resultat før finansiering	8	2	9	7	3
17. Finansieringsindtægter	5	11	9	6	4
18. Finansieringsudgifter	5	6	14	10	6
19. Resultat før skat	8	7	4	3	1
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	69	70	77	66	65
22. Omsætningaktiver	31	30	23	34	35
23. Kortfristet gæld	37	39	20	41	32
24. Langfristet gæld	33	34	52	40	41
25. Hensættelser	3	3	3	2	3
26. Egenkapital	27	24	25	17	24
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

Kilde: Den generelle regnskabsstatistik.

TRANSLATION - Rows, 1: Net turnover, DKK mio. Net turnover (1988 = 100) 2: Assets, DKK mio. Assets (1988 = 100). 3: Value added in pct. of net turnover. 4: Return on investment. 5: Capital turnover. 6: Liquidity ratio. 7: Operating results. 8: Net turnover. 9: Consumption of goods and services. 10: Variable wages. 11: Depreciations. 12: Other costs. 13: Primary result

before financial items and tax. 14: Secondary and extraordinary receipts. 15: Secondary and extraordinary expenses. 16: Result before financial items and tax. 17: Financial receipts. 18: Financial expenses. 19: Result before tax. 20: Balance sheet data. 21: Fixed assets. 22: Current assets. 23: Current liabilities. 24: Long-term liabilities. 25: Provisions for liabilities and charges. 26: Capital and reserves. 27: Total assets = total liabilities.

Tabel 4.1.15. Regnskabsoplysninger. Færgefart
Accounting data. Ferry services

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	487	448	597	695	638
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	92	122	143	131
2. Aktiver, mio. kr.	212	218	232	322	416
Aktiver (1988 = 100)	100	103	109	151	196
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	67	71	80	81	72
4. Afkastningsgrad	25	37	45	34	26
5. Kapitalens omsætningshastighed	2,3	2,1	2,6	2,2	1,5
6. Likviditetsgrad	98	152	107	96	147
	pct.				
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	33	29	20	19	28
10. Løn	37	28	43	39	33
11. Afskrivninger	3	3	4	5	5
12. Andre omkostninger	18	24	17	22	19
13. Primært driftsresultat før skat	9	16	16	15	15
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	4	0	4	3	1
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	1	0	0	0	1
16. Resultat før finansiering	12	16	20	18	15
17. Finansieringsindtægter	1	1	2	1	2
18. Finansieringsudgifter	2	3	1	1	2
19. Resultat før skat	11	14	21	18	15
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	58	37	52	62	55
22. Omsætningaktiver	42	63	48	38	45
23. Kortfristet gæld	43	41	46	40	31
24. Langfristet gæld	37	35	20	16	29
25. Hensættelser	7	6	6	4	1
26. Egenkapital	14	18	29	41	39
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

Kilde: Se tabel 4.1.14.

TRANSLATION - See table 4.1.14.

Tabel 4.1.16. Regnskabsoplysninger. Anden søtransport
Accounting data. Other sea transport activities

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	17	27	39	62	87
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	160	231	366	513
2. Aktiver, mio. kr.	10	36	26	43	63
Aktiver (1988 = 100)	100	352	251	417	614
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	62	51	58	68	74
4. Afkastningsgrad	15	7	10	10	23
5. Kapitalens omsætningshastighed	1,7	0,7	1,5	1,5	1,4
6. Likviditetsgrad	103	147	67	48	36
pct.					
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	38	49	42	32	26
10. Løn	29	22	28	37	23
11. Afskrivninger	7	8	3	6	8
12. Andre omkostninger	19	12	21	18	27
13. Primært driftsresultat før skat	7	9	6	7	16
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	7	11	8	6	0
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	0	0	0	3	0
16. Resultat før finansiering	14	20	14	10	16
17. Finansieringsindtægter	1	1	1	0	0
18. Finansieringsudgifter	2	9	4	5	5
19. Resultat før skat	13	12	11	5	11
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	63	75	82	82	81
22. Omsætningaktiver	37	25	18	18	19
23. Kortfristet gæld	36	17	28	37	53
24. Langfristet gæld	14	63	41	35	3
25. Hensættelser	1	3	0	0	0
26. Egenkapital	50	17	31	28	44
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

Kilde: Se tabel 4.1.14.

TRANSLATION - See table 4.1.14.

Tabel 4.1.17.

**Regnskabsoplysninger. Hjelpevirksomhed for søtransport
(ekskl. fyrvæsen og lodseri)**

Accounting data. Auxiliary sea transport activities (excluding lighthouse activities and pilotage)

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	998	1 085	1 587	1 381	1 347
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	109	159	138	135
2. Aktiver, mio. kr.	1 068	1 224	2 112	1 833	2 633
Aktiver (1988 = 100)	100	115	198	172	247
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	76	76	80	73	79
4. Afkastningsgrad	13	8	15	12	11
5. Kapitalens omsætningshastighed	0,9	0,9	0,8	0,8	0,5
6. Likviditetsgrad	53	80	122	107	97
pct.					
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	24	24	20	27	21
10. Løn	40	42	38	32	32
11. Afskrivninger	8	10	11	8	12
12. Andre omkostninger	17	16	15	18	16
13. Primært driftsresultat før skat	11	8	16	15	19
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	6	4	4	1	1
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	2	1	1	1	2
16. Resultat før finansiering	15	11	19	15	18
17. Finansieringsindtægter	3	1	4	2	3
18. Finansieringsudgifter	7	9	9	7	9
19. Resultat før skat	11	3	14	10	12
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	71	69	77	78	82
22. Omsætningaktiver	29	31	23	22	18
23. Kortfristet gæld	56	39	19	20	19
24. Langfristet gæld	30	55	56	38	40
25. Hensættelser	6	4	9	1	7
26. Egenkapital	7	2	16	41	34
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

Kilde: Se tabel 4.1.14.

TRANSLATION - See table 4.1.14.

Tabel 4.1.18.

Antal beskæftigede på danske skibe i september

Employment of seafarers on Danish ships in September

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. I alt	7 955	9 954	11 495	12 538	12 742	12 364
2. Danske	7 130	8 467	9 810	10 541	10 756	10 256
3. Øvrige Skandinavien og EU	460	439	491	518	458	480
4. Andre udlændinge	365	1 048	1 194	1 479	1 528	1 628

Kilde: Danmarks Rederiforening.

TRANSLATION - 1: Total. 2: Danish seafarers. 3: Other Scandinavian and EU seafarers. 4: Other foreign seafarers.

Tabel 4.1.19.

Regnskabsstatistik for rederivirksomhed 1984-1993

Profit and loss data for shipping trade 1984-1993

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal rederier	314	304	307	289	254	266	258	294	297	325
1 000 BRT/BT										
2. Samlet tonnage pr. 31. december	...	...	4 161 ¹	3 981 ¹	3 831 ¹	3 638 ¹	3 947 ¹	8 242 ²	7 548 ²	7 369 ²
mio. kr.										
3. Indtægter i alt	22 780	23 528	18 828	18 608	23 401	29 685	28 339	34 109	32 121	36 929
4. Heraf:										
5. Indsejlet bruttofragt med egne skibe	15 172	15 453	12 404	10 761	12 331	13 281	12 518	17 492	15 506	17 868
6. Indsejlet bruttofragt med chartrede skibe	2 642	3 185	2 620	3 765	663	10 164	8 603	8 059	7 250	9 941
7. Timecharterindtægter inkl. indtægter fra bareboat-befragtning	1 704	1 801	1 145	1 329	1 480	1 814	2 156	3 480	4 141	4 483
8. Indtjening ved personbefordring, restaurant, mv.	1 787	1 683	1 457	1 789	1 867	2 361	2 547	2 737	3 000	2 695
9. Driftsomkostninger i alt	18 840	19 352	15 911	15 744	19 410	24 474	22 911	27 049	25 297	29 192
10. Heraf:										
11. Direkte omkostninger, ekskl. udgifter til brændstof	9 278	9 771	8 701	8 587	12 204	15 016	13 036	14 401	13 913	17 069
12. Udgifter til brændstof	3 468	3 323	1 663	1 623	1 373	1 816	2 003	2 312	1 765	1 922
13. Hyrer, løn og andre personaleudgifter	2 312	2 190	1 978	2 014	1 680	1 912	2 061	2 334	2 418	2 448
14. Administrationsomkostninger i alt	1 074	1 388	1 154	1 120	1 117	1 523	1 715	1 894	1 925	1 840
15. Bruttoindtjening	2 867	2 788	1 763	1 744	1 874	3 688	3 714	5 166	4 898	5 896
16. Bruttoindtjening i pct.	12,6	11,8	9,4	9,4	9,0	12,4	13,1	15,1	15,2	16,0
mio. kr.										
17. Afskrivninger										
18. Afskrivninger på skibe, containere og offshore-udstyr	1 811	2 469	2 425	2 380	1 748	1 926	2 237	2 945	3 294	3 509
19. Balanceposter										
20. Kostpris for skibe, containere og offshore-udstyr	32 197	31 227	34 005	34 847	33 812	36 048	39 097	54 706	57 154	61 129
21. Akkumulerede afskrivninger for skibe, containere og offshore-udstyr	11 131	11 469	13 602	13 848	14 328	14 626	16 128	18 006	18 654	19 085
22. Gæld i skibe, containere og offshore-udstyr	16 873	15 359	16 398	17 911	15 781	14 921	14 268	23 303	25 015	27 068

¹ Egne skibe.² Chartrede skibe samt egne skibe der ikke er chartret ud.

Kilde: Den specielle opgørelse af regnskabsresultater for rederivirksomhed.
TRANSLATION - Columns, 1: Number of shipping companies. 2: Total tonnage on 31 December. 3: Revenues, total. 4: Of which: 5: Gross freight earnings, own ships. 6: Gross freight earnings, chartered ships. 7: Revenues from time charter, incl. bare boat charter. 8: Revenues from passenger transport, restaurant service, etc. 9: Operating costs, total. 10: Of which. 11:

Direct costs, excl. expenses on fuel. 13: Wages and salaries and other expenses on staff. 14: Administrative costs. 15: Operating profits. 16: Operating profits in pct. 17: Depreciations. 18: Depreciations on ships, containers and offshore equipment. 19: Balance sheet items. 20: Cost prices for ships, containers and offshore equipment. 21: Accumulated depreciations on ships, containers and offshore equipment. 22: Liabilities in connection with ships, containers and offshore equipment.- BRT/BT = GRT/GT.

4.2. Havnestrukturen

4.2.1. Kilder

Opgørelsen af havnebestanden er baseret på Danmarks Statistiks årlige havne-statistik og månedlige færgestatistik samt på Trafikministeriets årlige indsamling af oplysninger fra trafikhavnene.

4.2.2. Definitioner og afgrænsninger

Trafikhavn

Som trafikhavne regnes havne, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, køretøjer eller passagerer. Der medregnes kommunalt styrede trafikhavne, stats-havne og private industrihavne. Havneanlæg, der udelukkende anvendes til fiskeri-havne eller lystbådehavne, anses ikke som trafikhavne.

Færgelejer uden for trafikhavnene

Både Danmarks Statistiks og Trafikministeriets statistikker dækker trafikhavne. Derudover medtager Danmarks Statistiks opgørelser af passager- og færgefarten også anløb i færgelejer uden for de egentlige trafikhavne.

Skibsanløb

I Danmarks Statistiks havnestatistik frem til 1989 opgjordes antal fragtskibsanløb. Kun anløb for losning eller lastning medregnedes. Disse data er derfor ikke sammenlignelige med Trafikministeriets oplysninger, som inkluderer alle anløb, for hvilke der svares havneafgift, dvs. også anløb for bunkring og proviantering og anløb af specialfartøjer, der hverken laster eller loss. Til belysning af trafikken på havnene er ministeriets data derfor lagt til grund og suppleret med Danmarks Statistiks oplysninger om færgetrafikken.

Anlægsudgifter

Statshavnsadministrationen har indtil 1994 indsamlet årlige regnskabsoplysninger fra trafikhavnene. Trafikministeriet modtager oplysninger om anlægsudgifterne i de kommunalt styrede havne i forbindelse med disses indsendelse af årsregnskab. De meddelte anlægsudgifter er opgjort eksklusive indtægter og udgifter ved køb og salg af jordarealer og bygninger. Havnenes vedligeholdelsesudgifter og de egentlige driftsudgifter dækker vedligeholdelse, forsikringer og drivmidler mv. bl.a. i forbindelse med bassiner og sejlløb, havneværker, bygninger, veje og spor, kraner og andet losse- og lastemateriel, maskiner, både beddinger og dokke, bugser- og lods både, belysning, isbrydning og fyrafmærkning. Ved omregningen til faste priser er nationalregnskabs prisindeks for anlægsudgifter i havne lagt til grund.

4.2.3. Havnestrukturen

89 trafikhavne

I 1993 havde Danmark 89 trafikhavne og 55 færgelejer uden for trafikhavnene til benyttelse ved større passager- og færgeruter. Hertil kommer 13 større og en række mindre fiskerihavne.

Godsomsætning på 107 mio. ton

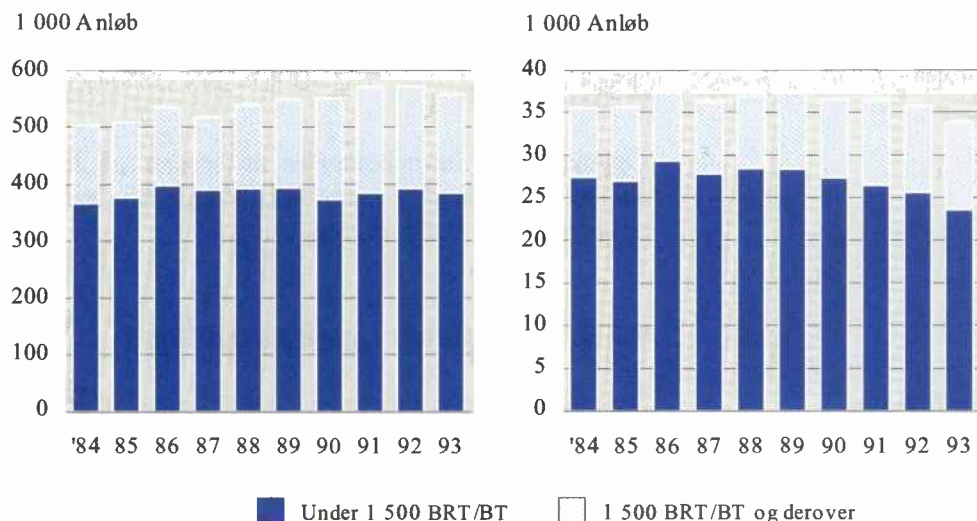
Bortset fra landinger af fisk havde havnene en samlet godsomsætning på 107 mio. ton i 1993. 90 pct. af den samlede godsomsætning i 1993 foregik over de 33 største trafik- og færgehavne.

78 mio. på- og afstigninger

Havnene havde i alt 78 mio. på- og afstigende passagerer i 1993. De 20 største passagerhavne havde 85 pct. af passagererne.

Figur 4.2.1.

Skibsanløb på danske havne



Kilde: Danmarks Statistik og Trafikministeriet.

556.000 anløb af færger og passagerskibe

Færger og passagerskibe havde i alt 556.000 anløb i danske havne i 1993. Det er 10 pct. mere end i 1984. Fremgangen skyldes især mere trafik på de større færgeruter. I 1993 var 31 pct. af færgeanløbene med skibe på 1.500 BRT/BT eller derover mod 27 pct. i 1984.

33.900 øvrige skibsanløb

For de øvrige skibe, som især dækker lastskibe, var der i 1993 knap 33.900 skibsanløb mod 35.500 i 1984. I 1993 var 30 pct. af skibene på 1.500 BRT/BT eller mere, mod 23 pct. i 1984. Dette afspejles også i, at den gennemsnitlige omsatte godsmængde pr. skib er øget med 1/3 fra 1984 til 1993.

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

Tabel 4.2.1.

Gods og passagerer på danske trafik- og færgehavne
Shipping at major Danish ports

	1984				1993			
	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Antal passagerer	Tørlast- gods	Flydende gods	Færge- gods	Antal passagerer
	1	2	3	4	5	6	7	8
	1 000 ton			1 000	1 000 ton			1 000
1. Hele landet	35 555	20 280	30 847	77 896	43 462	27 010	36 457	77 950
Københavns Havn og								
Frihavnen	3 898	3 075	534	2 929	2 823	2 953	4 039	3 337
Tuborg Havn	20	59	-	130	7	10	417	523
Dragør Havn	-	-	330	2 561	-	-	278	1 857
Avedøreværkets Havn	-	-	-	-	692	6	-	-
Helsingør Havn	108	13	4 506	17 783	32	10	2 448	11 582
Stålvalseværkets Havn	705	24	-	-	670	-	-	-
Hundested Havn	49	12	546	815	78	8	205	758
Køge Havn	557	115	-	-	803	77	-	-
Kalundborg Havn	422	12	1 257	1 183	793	29	905	981
Statoil-havnen	-	3 238	-	-	-	6 137	-	-
Asnæsværkets Havn	2 289	-	-	-	1 832	174	-	-
Sjællands Odde Havn	-	-	1 452	1 750	-	-	1 259	2 139
Korsør Havn	414	-	2 407	4 240	372	-	3 613	5 716
Halsskov Havn	-	-	2 094	5 600	-	-	2 010	4 778
Gulf-havnen	-	5 056	-	-	-	4 889	-	-
Stigsnæsværkets Havn	627	-	-	-	618	25	-	-
Gedser Havn	-	-	1 501	1 609	-	-	713	2 130
Tårs Havn	-	-	351	578	-	-	447	791
Rødby Færgehavn	-	-	3 537	5 956	-	-	6 446	7 249
Rønne Havn	870	98	254	917	1 128	83	236	1 291
Odense Havn	1 781	148	-	-	1 846	116	-	-
Fåborg Havn	22	-	36	793	9	-	40	752
Bagenkop Havn	-	-	5	435	-	-	6	536
Spodsbjerg Havn	-	-	351	578	-	-	447	791
Nyborg Havn	54	-	2 349	4 128	647	359	3 595	5 584
Knudshoved Havn	-	-	2 094	5 600	-	-	2 010	4 778
Havneby Havn	-	-	65	492	-	-	51	916
Åbenrå Havn	799	303	-	-	775	417	-	-
Enstedværkets Havn	2 422	-	-	-	6 141	77	-	-
Esbjerg Havn	2 847	470	400	2 163	4 076	354	625	1 908
Nordby Havn, Fanø	-	-	180	1 781	-	-	114	1 619
Fredericia Havn	1 723	3 568	-	-	2 394	7 868	-	-
Juelsminde Havn	14	-	877	134	6	-	363	279
Kolding Havn	794	65	-	-	827	45	-	-
Vejle Havn	435	369	-	-	393	91	-	-
Randers Havn	849	57	-	-	923	20	-	-
Århus Havn	3 799	1 164	366	905	3 981	1 287	527	580
Studstrupværkets Havn	454	11	-	-	1 376	50	-	-
Ebeltoft Havn	-	-	1 452	1 750	-	-	1 259	2 139
Grenå Havn	119	155	946	1 296	152	104	783	1 253
Frederikshavn Havn	86	58	1 786	3 707	86	74	2 478	4 888
Hirtshals Havn	88	29	211	703	142	8	453	1 290
Aalborg Havn	1 734	1 113	-	-	2 032	759	-	-
Cementfabr. Rørdals Havn	1 916	15	-	-	2 815	63	-	-
Øvrige havne ¹	5 660	1 053	961	7 381	4 993	918	688	7 506

¹ Havne med en godsomsætning under ½ mio. ton eller under 500.000 på- og afstigende passagerer.

TRANSLATION - Columns, 1 and 5: Dry cargo. 2 and 6: Liquid cargo. 3 and 7: Goods carried by ferries. 4 and 8: Number of passengers. - Rows, 1: Denmark, total. Frihavnen = The Free Port of Copenhagen. Øvrige havne = Other ports.

Tabel 4.2.2.

Skibsanløb ekskl. færgeanløb på danske havne

Ships, excluding ferries calling at Danish ports

	1984			1993		
	Skibets tonnage i BRT		I alt	Skibets tonnage i BRT/BT		I alt
	Under 1 500	1 500 og derover		Under 1 500	1 500 og derover	
	1	2	3	4	5	6
	antal anløb					
1. Hele landet	27 516	8 025	35 541	23 634	10 279	33 913
Københavns Havn	1 683	2 548	4 231	3 222	1 599	4 821
Avedøreværkets Havn	-	-	-	5	143	148
Stålvalseværkets Havn	1 170	-	1 170	969	-	969
Køge Havn	648	115	763	848	197	1045
Kalundborg Havn	341	44	385	188	96	284
Statoil-havnen	442	259	701	245	524	769
Asnæsværkets Havn	-	98	98	2	55	57
Gulf-havnen	372	282	654	276	497	773
Stignæsværkets Havn	-	15	15	2	33	35
Rønne Havn	1 274	59	1 333	1 306	213	1 519
Odense Havn	1 776	203	1 979	1 144	244	1 388
Nyborg Havn	259	21	280	993	248	1 241
Åbenrå Havn	717	137	854	421	165	586
Enstedværkets Havn	-	83	83	1	293	294
Esbjerg Havn	1 740	893	2 633	924	1 074	1 998
Fredericia Havn	1 324	484	1 808	1 208	864	2 072
Kolding Havn	909	99	1 008	759	135	894
Vejle Havn	797	86	883	404	88	492
Randers Havn	851	97	948	659	103	762
Århus Havn	2 335	876	3 211	1 516	1 598	3 114
Studstrupværkets Havn	4	53	57	111	129	240
Aalborg Havn	1 853	570	2 423	1 518	480	1 998
Cementfabr. Rørdals Havn	198	348	546	204	376	580
Øvrige havne	9 143	695	9 838	7 042	1 197	8 239

Kilde: Trafikministeriet.

TRANSLATION - Columns, 1-2: GRT of the ship. 4-5 : GRT /GT of the ship. 3 and 6: Total. - Rows, 1: Denmark, total. Øvrige havne = Other ports.
 Antal anløb = Number of ships calling at Danish ports.

Tabel 4.2.3.

Anløb af færger på danske havne
 Ferries calling at Danish ports

	1984			1993		
	Skibets tonnage i BRT		I alt	Skibets tonnage i BRT/BT		I alt
	Under 1 500	1 500 og derover		Under 1 500	1 500 og derover	
	1	2	3	4	5	6
	antal anløb					
1. Hele landet	367 458	136 778	504 236	384 968	171 353	556 321
Københavns Havn og Frihavnen	10 253	2 051	12 304	12 866	4 016	16 882
Tuborg Havn	556	-	556	-	4 290	4 290
Dragør Havn	-	6 251	6 251	-	6 008	6 008
Helsingør Havn	16 478	50 637	67 115	16 220	22 562	38 782
Hundested Havn	5 459	1 008	6 467	4 850	1 030	5 880
Kalundborg Havn	-	3 692	3 692	1 032	4 312	5 344
Sjællands Odde Havn	-	3 236	3 236	-	3 988	3 988
Korsør Havn	1 718	10 387	12 105	1 239	16 534	17 773
Halsskov Havn	-	9 779	9 779	-	11 767	11 767
Gedser Havn	-	3 109	3 109	-	5 223	5 223
Tårs Havn	7 321	-	7 321	9 535	-	9 535
Rødby Færgehavn	-	10 600	10 600	-	18 585	18 585
Rønne Havn	-	1 064	1 064	-	1 692	1 692
Fåborg Havn	3 923	800	4 723	3 772	735	4 507
Bagenkop Havn	772	-	772	-	732	732
Spodsbjerg Havn	7 321	-	7 321	9 535	-	9 535
Nyborg Havn	-	10 387	10 387	-	16 455	16 455
Knudshoved Havn	-	9 779	9 779	-	11 767	11 767
Havneby Havn	1 777	-	1 777	2 585	-	2 585
Esbjerg havn	9 947	466	10 413	-	9 962	9 962
Nordby Havn, Fanø	9 947	-	9 947	-	9 734	9 734
Juelsminde Havn	-	844	844	-	1 542	1 542
Århus Havn	-	1 945	1 945	1 139	1 889	3 028
Ebeltoft Havn	-	3 236	3 236	-	3 988	3 988
Grenå Havn	241	2 387	2 628	259	2 460	2 719
Frederikshavn Havn	900	3 208	4 108	1 010	4 702	5 712
Hirtshals Havn	-	933	933	-	1 399	1 399
Øvrige havne	290 845	979	291 824	320 926	5 981	326 907

TRANSLATION - Columns, 1-2: GRT of the ship. 4-6: GRT/GT of the ship. 3 and 6 : Total. - Rows, 1: Denmark, total. Frihavnen = The Free Port

of Copenhagen. Øvrige havne = Other ports. Antal anløb = Number of ferries calling at Danish ports.

Tabel 4.2.4. Vedligeholdelse og investeringer i løbende og faste priser på danske trafikhavne
Maintenance and investments in current and constant prices at Danish ports

	1989	1990	1991	1992	1993 ¹	Gennemsnit for 1989-1993
1 000 kr.						
1. Løbende priser						
2. Vedligeholdelse og egentlige driftsudgifter i alt	297 792	325 620	350 352	376 699	382 863	346 665
Statshavnene	25 204	39 954	33 965	52 118	38 886	38 025
Kommunale havne	108 141	105 345	116 586	122 233	132 071	116 875
Jylland	89 277	105 493	109 980	113 949	129 110	109 562
Fyn m.v.	14 174	14 540	14 507	16 008	15 970	15 040
Sjælland m.v.	55 435	57 465	68 335	64 732	57 845	60 762
Bornholm	5 561	2 823	6 979	7 659	8 981	6 401
3. Anlægsudgifter i alt	608 033	612 028	629 908	641 668	555 932	609 514
Statshavnene	55 346	40 437	42 303	36 867	41 221	43 235
Kommunale havne	223 741	212 831	231 013	246 959	192 929	221 495
Jylland	201 004	162 029	185 403	155 664	168 604	174 541
Fyn m.v.	39 902	51 529	32 984	35 163	8 165	33 549
Sjælland m.v.	67 935	120 810	131 511	125 646	117 807	112 742
Bornholm	20 105	24 392	6 694	41 369	27 206	23 953
4. 1980 priser						
5. Vedligeholdelse og egentlige driftsudgifter i alt	169 750	180 080	175 685	197 431	195 288	183 647
Statshavnene	14 367	22 096	17 032	27 316	19 835	20 129
Kommunale havne	61 643	58 260	58 463	64 063	67 366	61 959
Jylland	50 890	58 341	55 150	59 722	65 856	57 992
Fyn m.v.	8 080	8 041	7 275	8 390	8 146	7 986
Sjælland m.v.	31 599	31 780	34 267	33 927	29 505	32 216
Bornholm	3 170	1 561	3 500	4 014	4 581	3 365
6. Anlægsudgifter netto i alt	346 596	338 474	315 870	336 304	283 566	324 162
Statshavnene	31 549	22 363	21 213	19 322	21 026	23 095
Kommunale havne	127 539	117 703	115 842	129 433	98 408	117 785
Jylland	114 578	89 608	92 971	81 585	86 001	92 948
Fyn m.v.	22 745	28 497	16 540	18 429	4 165	18 075
Sjælland m.v.	38 725	66 812	65 947	65 852	60 090	59 485
Bornholm	11 460	13 490	3 357	21 682	13 877	12 773

Anm. Thisted havn indgår ikke fra og med 1992.

¹ Ekskl. Sønderborg.

Kilde : Statshavnsadministrationen, Frederikshavn.

TRANSLATION - Rows, 1: Current prices. 2: Maintenance and actual current expenditure, total. Central government ports. Local government

ports. 3: Capital costs. Central government ports. Local government ports. 4: 1980 prices. 5: Maintenance and actual current expenditure. Central government ports. Local government ports. 6: Net capital costs, total. Central government ports. Local government ports. - Gennemsnit for 1989-1993 = Average for 1989-1993.

4.3. Skibsbestanden

4.3.1. 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, hvor registreringen varetages af Politimesteren som et færøsk særanliggende, er ikke omfattet.

Danmarks Rederiforenings oplysninger om handelsflåden

Ved Søfartsstyrelsens inddeling af skibene efter anvendelse foretages der ikke umiddelbart omklassificeringer af tidligere registrerede skibe, når der indføres nye underopdelinger. Derfor har Danmarks Statistik fra 1993 foretaget sin egen ajourføring af skibene på grundlag af Danmarks Rederiforenings fortegnelse over handelsflåden. Til belysning af udviklingen af handelsflåden i det sidste årti er derfor anvendt Rederiforeningens statistik. Rederiforeningens opgørelse er ikke fuldt sammenlignelig Danmarks Statistiks tabelleringer.

4.3.2. 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 stedet for rummålet BRT, bruttoregistertonnagen, for skibe klassificeret efter 1982. BT og BRT kan ikke direkte sammenlignes. Forskellen er af ringe størrelse, dog noget afhængig af skibstypen. Pr. 1. januar 1994 er 89 pct. af tonnagen opgjort som BT, resten som BRT.

Kun skibe på mindst 20 BRT/BT

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

Handelsflåden

Rederiforeningens opgørelse af handelsflåden omfatter skibe på mindst 100 BRT/BT, der ikke er i offentligt eje.

4.3.3. Udviklingen i skibsbestanden

Stigende tonnage efter oprettelsen af DIS

Den danske flådes tonnage nåede sit hidtil højeste stadie primo 1979, hvor den var på godt 5,4 mio. BRT. Herefter er bruttotonnagen faldet med 1 mio. BRT frem til 1989 bl.a. på grund af udflagning til bekvemmelighedsregistre. Efter oprettelsen af DIS i slutningen af 1988 har der igen været tilgang af tonnage, og primo 1994 var danske skibes samlede tonnage på næsten samme niveau som i 1979. 1 pct. af den danskflagede bruttotonnage er hjemmehørende i Grønland.

90 pct. i DIS

90 pct. af de danske skibes bruttotonnage var i 1994 registreret i DIS.

Faldende tonnage i danske tankskibe

Tankskibene udgjorde i 1994 6 pct. af den samlede danske skibsbestand, men de havde 30 pct. af skibstonnagen. Siden 1985 er tankskibsflådens tonnage reduceret med 35 pct., især på grund af frasalget af 5 supertankere. Derimod har der været en lille tilvækst i gastankernes tonnage.

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

59 pct. af bruttotonnagen var i 1994 i tørlastskibe, der omfattede 33 pct. af skibene. Bruttotonnagen i liniefart og trampfart er øget med 43 pct. fra 1985 til 1994. Tilgangen, der navnlig er sket efter oprettelsen af DIS, er især foregået ved en forøgelse af flåden af containerskibe med 650.000 BRT/BT og RoRo-skibe, køleskibe og andre trampfartsskibes tonnage med hver 100.000 BRT/BT.

Antal fiskerfartøjer er næsten halveret

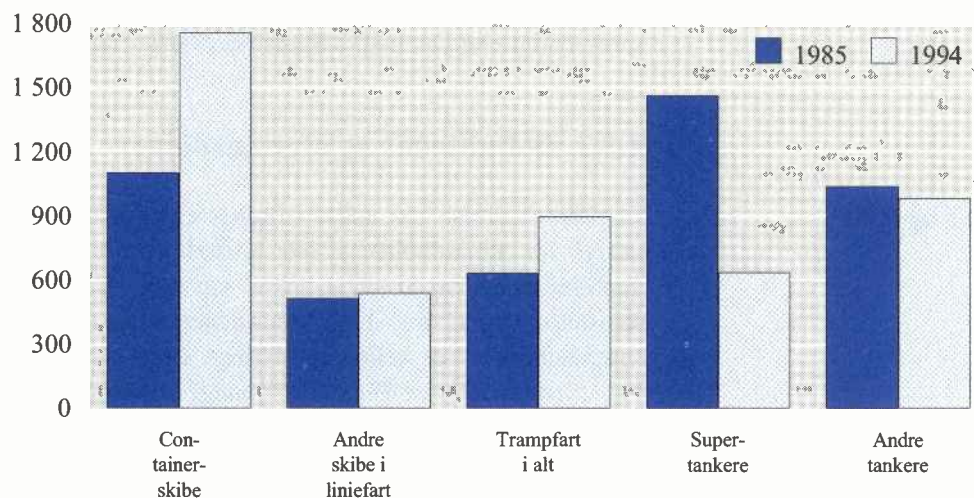
Som resultat af kvoteringen af fangstmængderne er antallet af fiskerfartøjer på mindst 20 BRT/BT næsten halveret inden for de sidste 10 år, så de i 1994 kun udgør 39 pct. af skibsbestanden mod 51 pct. i 1985.

90 pct. i handelsflåden

Handelsflåden, dvs. de privatejede last- eller passagerskibe over 100 BRT/BT, omfatter ca. 9/10 af skibstonnagen. Den danske handelsflåde udgjorde i 1994 1,2 pct. af verdensflåden.

Figur 4.3.1.**Handelsflådens bruttotonnage**

1 000 BRT/BT



Kilde: Danmarks Rederiforening.

Tankskibstonnagen er blevet yngre

Gennemsnitsalderen for tankskibe er 11,2 år i 1994. Opgjort pr. BRT/BT er gennemsnitsalderen dog kun på 5,4 år, fordi der er forholdsvis mange nyere, store tankskibe i flåden. Gennemsnitsalderen pr. BRT/BT er faldet betydeligt i de sidste 10 år, og 57 pct. af skibstonnagen er primo 1994 på skibe under 5 år mod kun 17 pct. i 1985. Bare 11 pct. af tonnagen var i 1994 på skibe på 10 år og derover mod 38 pct. i 1985.

Lidt ældre tonnage i tørlastskibene

Tørlastskibenes gennemsnitsalder var på 15,1 år i 1994. Opgjort pr. BRT/BT er gennemsnitsalderen dog kun 9,1 år. Sammenlignet med forholdet i 1985 har der været en lille forøgelse af gennemsnittet, men siden 1990 er gennemsnitsalderen faldet svagt. 37 pct. af tonnagen var i 1994 under 5 år og 40 pct. på 10 år eller derover, mod hhv. 29 og 39 pct. i 1985.

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

Fra 1984 til 1993 har der været en gennemsnitlig årlig bruttertilgang af tankskibe og tørlastskibe til den danske handelsflåde på godt 400.000 BRT/BT. Heraf har 90 pct. været i nybygninger. Knap 3/4 af tilgangen af nybygget tonnage er leveret af danske værfter.

Tabel 4.3.1. Danmarks skibe¹ på mindst 20 BT pr. 1. januar fordelt efter anvendelse og skibsregister
 Danish ships of at least 20 GT on 1 January, by use and shipping register

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	antal									
1. Danske skibe i alt	2 507	2 476	2 456	2 412	2 353	2 324	2 312	2 307	2 141	2 027
2. Anvendelse										
Tankskibe	98	92	89	69	66	60	59	78	111	114
Tørlastskibe	683	658	644	638	654	663	699	732	652	662
Passagerskibe/færger	161	150	149	151	149	160	167	169	168	165
Fiskerfartøjer	1 283	1 291	1 291	1 277	1 201	1 154	1 110	1 057	920	790
Andre skibe	282	285	283	277	283	287	277	271	290	296
3. Register										
DIS ³	-	-	-	-	242	351	389	456	484	494
DAS ⁴	2 507	2 476	2 456	2 412	2 111	1 973	1 923	1 851	1 657	1 533
	1 000 BRT/BT									
4. Danske skibe i alt	5 135	4 793	4 920	4 681	4 444	4 834	5 292	5 781	5 416	5 325
5. Anvendelse										
Tankskibe	2 491	2 235	2 248	2 079	1 996	1 735	1 673	1 740	1 683	1 613
Tørlastskibe	2 184	2 075	2 166	2 094	1 947	2 542	3 045	3 489	3 120	3 119
Passagerskibe/færger	272	281	294	306	294	348	368	357	371	367
Fiskerfartøjer	124	141	149	154	158	159	160	150	142	121
Andre skibe	63	62	64	48	49	49	47	44	100	105
6. Register										
DIS ³	-	-	-	-	3 719	4 173	4 702	5 151	4 854	4 813
DAS ⁴	5 135	4 793	4 920	4 681	725	661	590	630	562	512

¹ Inkl. Grønland og Færøerne. 1993 og 1994 dog ekskl. Færøerne.

² En revision af registeret i 1992 gjorde, at godt 80 skibe med en tonnage mindre end 20 BT blev slettet.

³ Dansk Internationalt Skibsregister oprettedes i 1988.

⁴ I 1994 var der 148 skibe med ialt 46.640 BT, med grønlandsk hjemhavn.

TRANSLATION - Rows, 1: Danish ships, total. 2: Use. Tankers, total. Dry cargo ships, total. Passenger ships/ferries. Fishing vessels. Other. 3: Register. Danish International Shipping Register. Danish Shipping Register. 4: Danish ships, total. 5: Use. Tankers, total. Dry cargo ships, total. Passenger ships/ferries. Fishing vessels. Other. 6: Danish International Shipping Register. Danish Shipping Register.

Tabel 4.3.2. Danmarks handelsflåde pr. 1. januar
 Denmark's merchant fleet on 1 January

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	antal									
1. Totalt	607	580	564	506	506	514	560	603	609	614
2. Liniefart i alt	129	121	121	122	120	131	140	149	154	160
Containerskibe	33	34	34	34	32	37	39	42	49	53
Ro/Ro	23	24	27	27	28	27	25	26	23	23
Andre skibe i liniefart	35	26	23	19	18	15	18	20	19	18
Passagerskibe, færger	38	37	37	42	42	52	58	61	63	66
3. Trampfart i alt	330	320	300	268	268	261	272	288	287	281
Bulkcarriers	15	13	12	10	10	12	15	17	16	14
Køleskibe	10	11	6	6	12	13	15	18	21	20
Andre tørlastskibe	305	296	282	252	246	236	242	253	250	247
4. Tankfart i alt	95	91	93	71	73	75	97	109	106	108
Supertankere	9	7	7	7	7	7	7	6	4	4
Produkttankere	45	44	49	43	43	42	43	42	38	34
Gastankere mv.	41	40	37	21	23	26	47	61	64	70
5. Specialfart i alt	53	48	50	45	45	47	51	57	62	65
Forsyningskibe i alt	18	15	15	12	14	14	18	31	36	23
Bugser- og bjergningsskibe	35	33	35	33	31	33	33	26	26	42
	1 000 BRT/BT									
6. Totalt	4 792	4 408	4 499	4 176	4 299	4 549	5 051	5 337	4 928	4 870
7. Liniefart i alt	1 616	1 574	1 625	1 592	1 579	1 773	2 046	2 181	2 240	2 292
Containerskibe	1 100	1 151	1 151	1 112	1 117	1 275	1 534	1 635	1 701	1 752
Ro/Ro	147	169	235	283	291	280	252	252	245	245
Andre skibe i liniefart	234	127	117	62	46	45	48	66	65	61
Passagerskibe, færger	135	127	122	135	125	173	212	228	229	234
8. Trampfart i alt	633	552	457	394	487	572	718	916	956	896
Bulkcarriers	431	355	302	246	265	326	409	561	562	492
Køleskibe	37	41	10	10	82	95	112	135	157	149
Andre tørlastskibe	165	156	145	138	140	151	197	220	237	255
9. Tankfart i alt	2 493	2 241	2 369	2 161	2 201	2 171	2 247	2 194	1 665	1 612
Supertankere	1 458	1 172	1 171	1 171	1 171	1 122	1 122	980	635	634
Produkttankere	881	917	1 050	893	929	924	937	929	709	635
Gastankere mv.	154	152	148	97	101	125	188	285	321	343
10. Specialfart i alt	50	41	48	29	32	33	40	46	67	70
Forsyningskibe i alt	15	12	17	16	20	19	26	35	57	47
Bugser- og bjergningsskibe	35	29	31	13	12	14	14	11	10	23

Anm. Omfatter skibe på mindst 100 BRT/BT.

Kilde: Danmarks Rederiforening.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Line service, total. carriers. Ro/Ro. Other ships in line service. Passenger ships/ferries. 3: Tramp service, total. Bulk carriers. Reefer ships. Other dry cargo ships. 4: Tank service, total. Very Large Crude Carriers. Product carriers. Gas carriers, etc. 5: Special

service, total. Supply ships, total. Tug-boats and salvage ships. 6: Total. 7: Line service, total. Container carriers. Ro/Ro. Other ships in line service. Passenger ships/ferries. 8: Tramp service, total. Bulk carriers. Reefer ships. Other dry cargo ships. 9: Tank service, total. Very Large Crude Carriers. Product carriers. Gas carriers. 10: Special service, total. Supply ships, total. Tug-boats and salvage ships.

Tabel 4.3.3.

Danmarks handelsflåde fordelt efter størrelse og alder

Denmark's merchant fleet by size and age

Størrelse i BRT/BT	Under 5 år		5-9 år		10-14 år		15-19 år		20 år og mere		I alt	
	Antal	1 000	Antal	1 000	Antal	1 000	Antal	1 000	Antal	1 000	Antal	1 000
	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT	BRT/BT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Tankskibe												
1.1.1985 i alt	22	413	28	1 134	15	913	14	21	16	12	95	2 493
100- 3 999	5	9	8	9	3	5	13	15	16	12	45	50
4 000- 9 999	3	26	2	19	1	9	1	6	-	-	7	60
10 000-19 999	6	85	1	19	4	67	-	-	-	-	11	171
20 000-49 999	5	137	13	417	2	44	-	-	-	-	20	598
Over 49 999	3	156	4	670	5	788	-	-	-	-	12	1 614
1.1.1990 i alt	21	752	22	467	11	717	5	226	16	9	75	2 171
100- 3 999	3	5	3	5	4	4	1	1	16	9	27	24
4 000- 9 999	-	-	3	26	1	5	-	-	-	-	4	31
10 000-19 999	7	104	6	85	2	38	58	3	-	-	18	285
20 000-49 999	8	301	7	195	-	-	-	-	-	-	15	496
Over 49 999	3	342	3	156	4	670	1	167	-	-	11	1 335
1.1.1994 i alt	42	920	22	519	10	137	14	19	20	17	108	1 612
100- 3 999	23	57	4	6	6	11	14	19	20	17	67	110
4 000- 9 999	6	30	-	-	1	9	-	-	-	-	7	39
10 000-19 999	4	59	6	100	1	14	-	-	-	-	11	173
20 000-49 999	5	140	12	413	-	-	-	-	-	-	17	553
Over 49 999	4	634	-	-	2	103	-	-	-	-	6	737
2. Andre skibe												
1.1.1985 i alt	92	663	122	737	85	604	73	233	140	62	512	2 299
100- 3 999	70	72	90	75	56	48	60	27	139	48	415	270
4 000- 9 999	9	71	6	39	9	51	4	26	-	-	28	187
10 000-19 999	2	32	13	210	10	139	2	29	1	14	28	424
20 000-49 999	9	345	13	413	8	258	7	151	-	-	37	1 167
Over 49 999	2	143	-	-	2	108	-	-	-	-	4	251
1.1.1990 i alt	66	591	109	943	59	331	48	406	157	107	439	2 378
100- 3 999	37	53	74	83	41	29	32	32	153	51	337	248
4 000- 9 999	12	53	11	78	9	46	6	39	2	13	40	229
10 000-19 999	11	172	9	140	2	29	2	31	-	-	24	372
20 000-49 999	-	-	13	499	7	227	6	196	2	43	28	965
Over 49 999	6	313	2	143	-	-	2	108	-	-	10	564
1.1.1994 i alt	104	1 217	91	739	90	656	64	390	157	256	506	3 258
100- 3 999	55	126	58	84	63	68	46	37	150	60	372	375
4 000- 9 999	21	102	8	42	14	83	7	36	4	28	54	291
10 000-19 999	13	195	15	231	3	42	4	62	-	-	35	530
20 000-49 999	4	173	7	225	8	320	7	255	-	-	26	973
Over 49 999	11	621	3	157	2	143	-	-	3	168	19	1 089

Anm. Omfatter skibe på mindst 100 BRT/BT. Bestanden opgjort primo året.
Kilde: Danmarks Rederiforening.

TRANSLATION - Columns, 1-10: Age groups. 11-12: Total. Antal = Number. - Rows, 1: Tankers. Size in GRT/GT on 1 Jan. 1985, 1990, and 1994, total. 2: Dry cargo ships. Size in GRT/GT on 1 Jan. 1985, 1990 and 1994, total. 3: Tankers, total. 4: Dry cargo ships, total.

Tabel 4.3.4.

Gennemsnitsalder tankskibe og andre skibe på mindst 100 BRT

Average age of tankers and other ships of at least 100 GRT

	1985	1990	1994	1985	1990	1994
	år pr. skib			år pr. BRT/BT		
1. Tankskibe	11,40	10,10	11,20	7,92	8,50	5,40
2. Andre skibe	15,45	15,90	15,10	8,13	9,40	9,10

Anm. Beregnet primo året.

TRANSLATION - Rows, 1: Tankers. 2: Dry cargo ships.

Kilde: Danmarks Rederiforening.

Tabel 4.3.5.

Ændringer i handelsflåden

Changes in the merchant fleet

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	antal skibe									
1. Tankskibe										
Bestand pr. 1.1.	96	95	91	93	71	73	75	97	109	106
Leverede nybygninger	4	4	8	4	3	5	6	10	11	11
heraf fra dansk værft	4	4	8	4	2	1	3	5	6	6
Anden tilgang	2	1	2	-	3	5	19	4	-	4
Afgang i bestand	7	9	8	26	4	8	3	2	14	13
Ændring i bestand	-1	-4	2	-22	2	2	22	12	-3	2
Ændring i bestand i pct.	-1,0	-4,2	2,2	-23,7	2,8	2,7	29,3	12,4	-2,8	1,9
2. Tørlastskibe										
Bestand pr. 1.1.	535	512	489	471	435	433	439	463	494	503
Leverede nybygninger	22	16	11	19	15	19	22	23	27	14
heraf fra dansk værft	22	15	11	15	13	9	15	18	18	12
Anden tilgang	8	6	12	9	25	25	29	23	10	17
Afgang i bestand	53	45	41	64	42	38	27	15	28	28
Ændring i bestand	-23	-23	-18	-36	-2	6	24	31	9	3
Ændring i bestand i pct.	-4,3	-4,5	-3,7	-7,6	-0,5	1,4	5,5	6,7	1,8	0,6
	1 000 BRT/BT									
3. Tankskibe										
Bestand pr. 1.1.	2 476	2 493	2 241	2 369	2 161	2 201	2 171	2 247	2 194	1 665
Leverede nybygninger	108	127	197	143	61	311	37	89	226	537
heraf fra dansk værft	108	127	197	143	3	2	5	13	171	485
Anden tilgang	4	2	5	-	44	96	65	7	-	6
Afgang i bestand	94	381	73	352	60	436	25	151	729	596
Ændring i bestand	17	-252	129	-208	45	-28	77	-55	-503	-53
Ændring inkl. ommåling	17	-252	128	-208	40	-30	77	-53	-529	-53
Ændring i bestand i pct.	0,7	-10,1	5,7	-8,8	2,1	-1,3	3,5	-2,5	-22,9	-3,2
4. Tørlastskibe										
Bestand pr. 1.1.	2 176	2 299	2 167	2 130	2 015	2 098	2 378	2 804	3 142	3 263
Leverede nybygninger	188	133	83	88	185	209	368	392	194	60
heraf fra dansk værft	188	109	83	77	182	170	216	233	129	56
Anden tilgang	4	4	23	23	186	165	133	46	45	187
Afgang i bestand	175	279	146	230	308	120	66	93	123	252
Ændring i bestand	17	-142	-39	-119	-63	255	434	346	116	-5
Ændring inkl. ommåling	122	-132	-37	-115	-83	281	425	338	120	-4
Ændring i bestand i pct.	0,8	-6,2	-1,8	-5,6	-3,1	12,1	18,3	12,3	3,7	-0,2

Kilde: Danmarks Rederiforening.

TRANSLATION - Rows, 1 and 3: Number of tankers. Total number on 1 January. New ships. Of which from Danish shipyards. Other increase. Decrease in the number of tankers. Changes in the number of tankers.

Changes in the number of tankers as a percentage. 2 and 4: Number of dry cargo ships. Total number on 1 January. New ships. Of which from Danish shipyards. Other increase. Decrease in the number of dry cargo ships. Changes in the number of dry cargo ships. Changes in the number of dry cargo ships as a percentage.

Tabel 4.3.6.

De større skibsfartslandes tonnage

Tonnage of principal seafaring nations

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 BRT/BT									
1. Hele verden i alt	418 682	416 268	404 910	403 498	403 406	410 481	423 627	436 027	445 169	457 915
2. Europa										
Frankrig	8 945	8 237	5 936	5 371	4 506	4 413	3 832	3 988	4 022	4 332
Belgien og Luxembourg	2 407	2 400	2 420	2 268	2 120	2 047	1 958	2 018	1 896	1 544
Holland	4 586	4 301	4 324	3 908	3 726	3 655	3 785	3 872	4 187	4 124
Tyskland inkl. D.D.R	7 664	7 611	7 084	5 812	5 360	5 467	5 738	5 971	5 360	4 979
Italien	9 158	8 843	7 896	7 817	7 794	7 602	7 991	8 122	7 513	7 030
UK	15 874	14 343	11 567	8 505	8 260	7 646	6 716	6 611	5 712	5 683
Irland	221	194	149	154	173	167	181	195	199	185
Danmark ¹	5 211	4 942	4 651	4 714	4 322	4 785	5 008	5 698	5 269	5 293
Grækenland	35 059	31 032	28 391	23 560	21 979	21 324	20 522	22 753	25 739	29 134
Portugal	1 571	1 437	1 114	1 048	989	726	854	891	975	1 004
Spanien	7 005	6 256	5 422	4 949	4 415	3 962	3 807	3 617	2 643	1 752
Norge	17 663	15 339	9 295	6 359	9 350	15 597	23 429	23 586	22 230	21 536
Sverige	3 520	3 520	2 517	2 270	2 116	2 167	2 775	3 174	2 884	2 439
Finland	2 168	1 974	1 470	1 122	838	944	1 069	1 053	1 197	1 354
Malta	1 366	1 856	2 015	1 726	2 686	3 329	4 519	6 916	11 005	14 163
Jugoslavien	2 682	2 699	2 873	3 165	3 476	3 681	3 816	3 293	2 351	2 351
Tyrkiet	3 125	3 684	3 424	3 336	3 281	3 240	3 719	4 107	4 136	5 044
Rusland el. Tidl. USSR	24 492	24 745	24 961	25 232	25 784	25 854	26 737	26 405	17 401	17 618
Polen	3 267	3 315	3 457	3 470	3 489	3 416	3 369	3 348	3 109	2 646
Rumænien	2 667	3 024	3 234	3 264	3 561	3 783	4 005	3 828	2 981	2 867
Ukraine	-	-	-	-	-	-	-	-	5 222	5 264
3. Afrika										
Liberia	62 025	58 180	52 649	51 412	49 734	47 893	54 700	52 427	55 918	53 919
4. Amerika										
USA	19 292	19 518	19 901	20 178	20 832	20 588	21 328	20 291	14 448	14 087
Canada	3 449	3 344	3 160	2 971	2 902	2 825	2 744	2 685	2 610	2 541
Bermuda	822	981	1 208	1 925	3 774	4 076	4 258	3 037	3 338	3 140
Panama	37 244	40 674	41 305	43 255	44 604	47 365	39 298	44 949	52 486	57 619
Bahamas	3 192	3 907	5 985	9 105	8 963	11 579	13 626	17 541	20 616	21 224
St. Vincent	102	235	510	700	900	1 486	1 937	2 710	4 698	5 287
Brasilien	5 722	6 057	6 212	6 324	6 123	6 078	6 016	5 883	5 348	5 216
5. Asien										
Cypern	6 728	9 196	10 617	15 650	18 391	18 134	18 336	20 298	20 487	22 842
Iran	2 106	2 380	2 911	3 977	4 337	4 733	4 738	4 583	4 571	4 444
Indien	6 415	6 605	6 540	6 726	6 161	6 315	6 476	6 517	6 546	6 575
Singapore	6 512	6 505	6 268	7 098	7 209	7 273	7 928	8 488	9 905	11 035
Philippinerne	3 441	4 594	6 923	8 681	9 312	9 385	8 515	8 626	8 470	8 466
Kina	9 300	10 568	11 567	12 341	12 920	13 514	13 899	14 299	13 899	14 945
Sydkorea	6 771	7 169	7 184	7 214	7 334	7 832	7 783	7 821	7 407	7 047
Japan	40 358	39 940	38 488	35 932	32 074	28 030	27 078	26 407	25 102	24 248
Taiwan	3 958	4 327	4 273	4 513	4 631	5 169	5 766	5 888	6 193	6 071
Hongkong	5 784	6 858	8 179	8 035	7 329	6 151	6 565	5 876	7 267	7 664
Øvrige lande	36 810	35 478	38 830	39 411	37 651	38 250	38 806	38 255	39 829	41 203

Anm. Opgørelsen omfatter alle skibe på 100 BRT/BT og derofter, opgjort medio året 1984-1991, fra 1992 ultimo året.

¹ Ekskl. Færøerne og Grønland.

Kilde: Lloyd's Register.

TRANSLATION - Rows, 1: World, total. 2: Europe. France. Belgium and Luxembourg. Netherlands. Unified Germany. Italy. United Kingdom.

Ireland. Denmark. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Malta. Yugoslavia. Turkey. Former U.S.S.R. Poland. Romania. Ukraine. 3: Africa. Liberia. 4: United States. Canada. Bermuda. Panama. St. Vincent. Brazil. 5: Asia. Cyprus. Iran. India. Singapore. Philippines. China. South Korea. Japan. Taiwan. Hong Kong. Other countries. 1.000 BRT/BT = 1,000 GRT/GT.

4.4. Skibstransport og -trafik gennem danske farvande

4.4.1. Kilder

Årlig 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 amtsniveau.
Månedlig statistik over færgefarten	Herudover modtager Danmarks Statistik månedlige oplysninger fra færgeselskaberne om overførte passagerer, køretøjer og godsmængde 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.
Trafikministeriets havnedatabase	Hverken fragtskibsstatistikken eller færgestatistikken giver oplysninger om, hvilke varearter der transporteres. Denne information findes til gengæld i Trafikministeriets havnedatabase, som bygger på årlige indberetninger fra trafikhavnene om bl.a. godsmængder i indenrigsstatistikken. Dog dækkes færgetrafikken på færgehavne uden for trafikhavnene ikke af havnedatabasen.
Udenrigshandelsstatistikken	Fra statistikken over udenrigshandelen haves løbende oplysninger om godsmængderne ved ind- og udførsel med skib, fordelt på varearter. Banegods og lastbilgods, der overføres med færge, er ved opgørelserne her ikke regnet som skibsgods.
Skibspassager gennem Sund og Bælter	Skibe på mindst 50 BRT, som sejler gennem Øresund, Storebælt eller Lillebælt, tælles løbende af Søværnets Operative Kommando. For store skibes sejlads på transitruten, Rute T, mellem Skagen og Gedser fører Søværnets Operative Kommando desuden en separat statistik over store skibe, lastede gas- og kemikalietankskibe på mindst 1.600 BRT og skibe med dybgang over 13 m, som melder sig til radio-overvågningstjenesten, SHIPPOS. Antal lodsninger ved lodsvæsenet opgøres løbende af Farvandsdirektoratet.
Lodsninger	
Ulykker til søs	Statistikken over søulykker på danske handels- og fiskerskibe udarbejdes af Søfartsstyrelsen på grundlag af de oplysninger, som indsamles i forbindelse med sagsbehandling af ulykkerne.

4.4.2. Afgrænsning og definitioner

Statistikken skelner mellem godstransport i hhv. fragtskibsfart og færgefart:

- Fragtskibsfart dækker transport med lastskibe, stenfiskerfartøjer og sandsugere. Godsfærger, der ikke er indrettet til passagertransport af mere end 12 personer, regnes her som lastskibe.
- Færgefart omfatter den øvrige passagerskibs- og færgetransport. En del små færger og mindre passagerskibe, som gør tjeneste på kortere overfarter og hovedsagelig befordrer gods og passagerer til småøer mv. er ikke omfattet af statistikken. Udflugtsbåde o.l. medtages heller ikke.

4.4.3. Udviklingen i godstransporten

Skibstransporten er dominerende i udenrigshandelen

Målt efter godsvægten er skibstransporten dominerende i godstrafikken mellem Danmark og udlandet. I 1992 foregik 71 pct. af denne transport med skib. Den nationale godstransport er derimod mere præget af lastbiltransporter. Kun 10 pct. flyttedes med skib.

Øget skibstransport

Godstransporten med skib over danske havne har været stigende gennem de sidste 10 år. Fra 1984 til 1993 er søtransporten øget med godt 17 mio. ton svarende til 24 pct. Stigningen er især sket som følge af mere transport med færger og med lastskibe til udlandet.

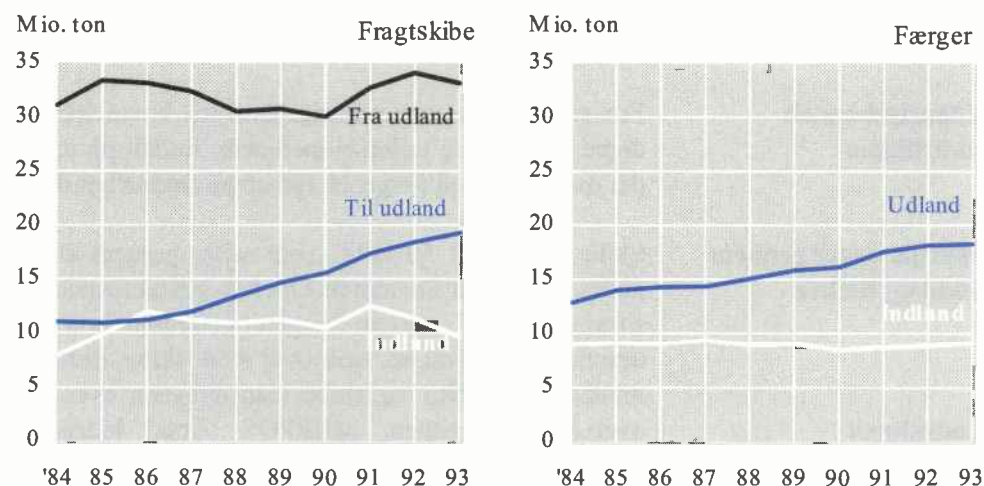
Indenlandsk godstransport med skib

Mere indenlandsk gods i fragtfart

Fragtskibsgods i indenlandsk trafik har efter fald i begyndelsen af 80'erne været stigende frem til 1986, hvorefter godsmængden har ligget omkring 11 mio. ton. I 1993 indtraf der et mindre fald, men niveauet i 1993 ligger dog 21 pct. højere end i 1984. I 1993 var den indenlandske fragtskibstransport på 9,7 mio. ton. Det svarer til 10 pct. af samtlige skibstransporter over dansk havn.

Figur 4.4.1.

Udviklingen i skibstransporten



Kilde: Trafikministeriet og Danmarks Statistik.

Det indenlandske fragtskibsgods består hovedsageligt af fast og flydende brændsel, som i 1993 udgjorde 63 pct. af godsmængden, samt af sten, sand, grus, kalk og cement, der dækkede 26 pct. af godset.

Lille stigning i tankfarten

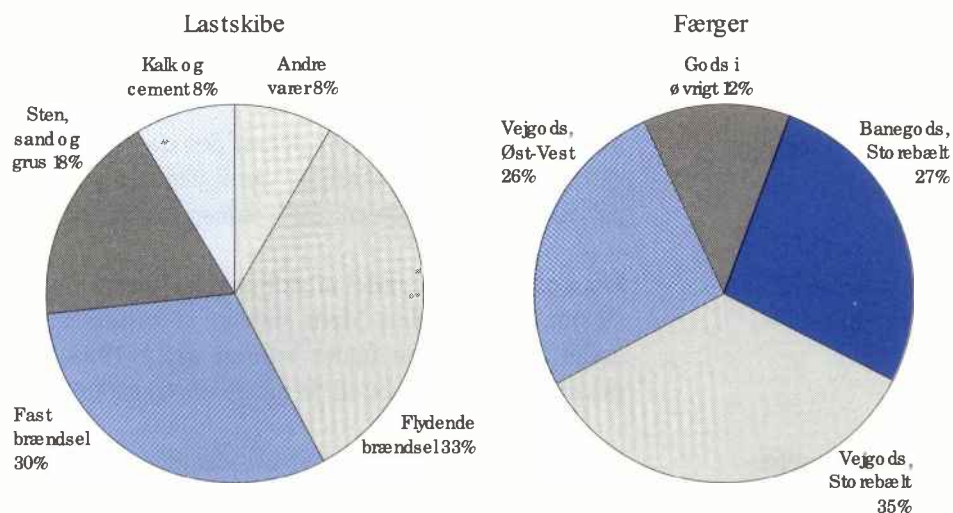
Tankskibe transporterede i 1993 3 mio. ton gods mellem danske havne. Det er et fald på 12 pct. siden 1983. I 1983 sejledes 37 pct. af tankskibsgodset mellem sydjyske havne mod kun 3 pct. i 1993. Baggrunden for denne ændring er ibrugtagningen af rørledningen fra Nordsøen fra 1984. Til gengæld udskibedes der i 1993 mere flydende gods fra Syddjylland til sjællandske og nordjyske havne end i 1983. Den øgede raffinaderikapacitet på Sjælland har endvidere medført, at knap 1/3 af den indenlandske tankskibsfart i 1993 skete mellem sjællandske havne.

Stor vækst for tør bulk og stykgods

Den indenlandske skibstransport af tør bulk og stykgods var i 1993 på 4½ mio. ton. Det er 0,7 mio. ton eller 16 pct. mere end i 1983. Stigningen skyldes øgede transporter til Nordjylland og Fyn.

Figur 4.4.2.

Indenlandsk skibsgods efter art. 1993



Kilde: Trafikministeriet og Danmarks Statistik.

**Uændret mængde
af færgegods**

**Større del over
Storebælt**

Den indenlandske godstransport med færge har i de sidste 10 år ligget omkring 9 mio. ton gods om året. 1/4 førtes med tog over Storebælt. Resten er så godt som udelukkende lastbilgods. Heraf fragtedes i 1993 48 pct. over Storebælt, 36 pct. med øvrige Øst-Vest ruter og 16 pct. med de resterende ruter. Mens godsmængden på Storebæltsoverfarterne fra 1983 til 1993 er øget med 1,4 mio. ton, er de øvrige Øst-Vest ruters godsmængde reduceret med 0,7 mio. ton.

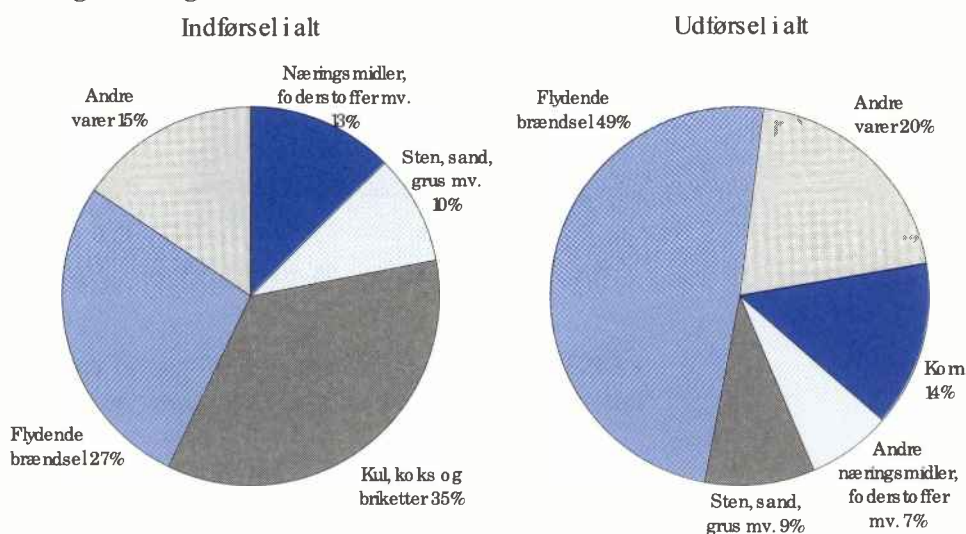
Skibstransporter til og fra udlandet

**Lidt mere gods
fra udlandet**

Fra 1984-1993 har der kun været en lille stigning i den udlossede godsmængde fra udlandet. I 1993 blev der indført 33 mio. ton gods med skib, svarende til godt 1/3 af alle skibstransporter over dansk havn. Hovedparten bestod af fast og flydende brændsel, som i 1992 dækkede hhv. 35 og 27 pct. af indførselen med skib. Næringsmidler, foderstoffer mv. samt sten, sand og grus udgjorde med hhv. 13 og 10 pct. også store andele.

Figur 4.4.3.

Skibsgods til og fra udlandet efter art. 1992



Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

Stor stigning i godsmængden til udlandet ...

I 1993 blev 19 mio. ton gods afskibet til udenlandske havne. Det er næsten en fordobling siden 1984. Der har især været stigning i de eksporterede mængder af flydende brændsel og korn, som i 1992 stod for hhv. 49 og 14 pct. af de udførte mængder med skib.

... mest lavværdivarer

Målt efter vægt foregik 77 pct. af den danske indførsel og 62 pct. af udførselen med skib. Beregnet efter varernes værdi dækker skibstransporten dog kun hhv. 23 og 18 pct. af udenrigshandelen, fordi skibsgods typisk består af bulkvarer af lav værdi.

Lille andel med danske skibe

Danske lastskibes andel af skibstransporterne var i 1992 på 15 pct. af indførselen og 12 pct. af udførselen. Mens andelen af indførselen er steget en smule, er den danske andel af udførselen faldet kraftigt siden 1983, fordi der især har været benyttet udenlandske tankskibe til de øgede olietransporter.

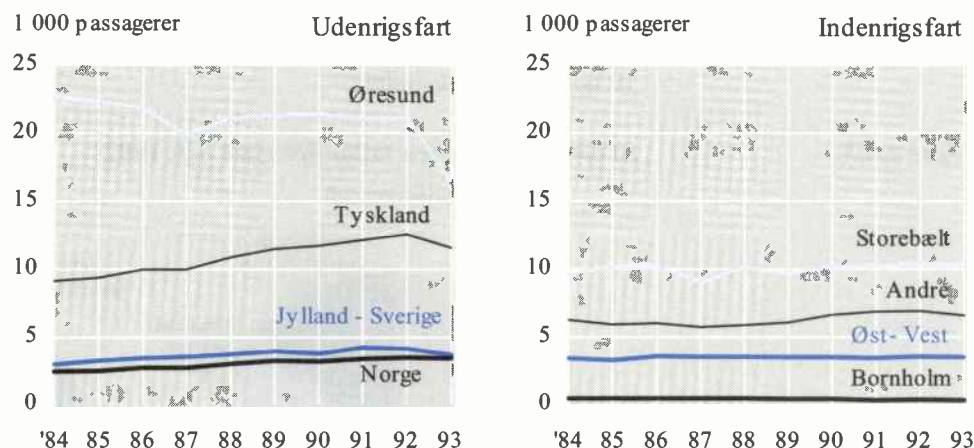
Kraftig forøgelse af færgegods

Godstransporter med færger til udlandet er vokset markant siden 1984, nemlig fra 12,9 mio. ton i 1984 til 18,3 mio. ton i 1993. Stigningen er sket for både bil- og banegods på Øresunds- og Østersøoverfarterne.

4.4.4. Udviklingen i passager- og færgefarten

Lidt flere indenlandske passagerer

Bortset fra en tilbagegang i 1987 har der frem til 1992 som helhed været en beskedent stigning i antallet af overførte passagerer på de indenrigske ruter med passagerskibe og færger. Fra 1993 har der igen været et mindre fald, således at niveauet i 1993 ligger 5 pct. højere end i 1984. Tilvæksten i passagerantallet har for Storebæltsoverfarterne været på 7 pct. i perioden, mens de øvrige Øst-Vest ruter har haft en fremgang på 3 pct., Bornholmsruterne en tilbagegang på 27 pct. og de resterende ruter under ét en stigning på 5 pct.

Figur 4.4.4.**Passager- og færgefart**

I 1993 dækkede Storebæltsruterne 50 pct. af passagererne, men kun 42 pct. af det udførte persontransportarbejde, fordi de øvrige ruter gennemsnitligt er længere.

Stor vækst i overførte biler

For de overførte personbiler har der gennem perioden været en jævn stigning i antallet, som i 1993 ligger 29 højere end i 1984. Navnlig for Storebæltsoverfarterne har der været en markant stigning på 44 pct. siden 1984.

1 pct. cyklister	De cykelrejsende udgjorde i 1993 1 pct. af passagererne. På en række ruter i det sydfynske øhav og på Bornholmsruten var andelen af cyklister 5-6 gange højere.
	Udlandsruterne domineres af trafikken over Øresund og Østersøen, som i 1993 omfattede hhv. 45 og 32 pct. af passagererne. Målt i personkm bliver andelen dog kun hhv. 11 og 17 pct., idet de længere ruter til Norge her får store vægt med i alt 42 pct. af persontransportarbejdet.
Flere 1-dagsrejsende over Øresund	Der har været en lille forøgelse i passagerantallet frem til 1992. Efter den svenske devaluering i 1993 faldt det overførte antal personer på Øresundsrunderne kraftigt, navnlig som følge af færre 1-dagsrejsende fra Sverige. På de længere ruter til Sverige over Kattegat og på Tysklandsruterne har der derimod været en kraftigt stigende persontrafik gennem de sidste år, og tilsvarende gælder for det overførte antal personbiler.

4.4.5. Skibstrafikken gennem danske farvande

Mere skibstrafik gennem Øresund	Der har siden 1991 været en svag stigning i trafikken gennem Øresund. Mellem 13.000 og 14.000 skibe på 50 BRT/BT eller derover går årligt ned gennem Øresund, og lidt færre sejler i den modsatte retning.
mindre i Bælterne især i Lillebælt	Skibstrafikken gennem Storebælt og Lillebælt har været aftagende siden 1989. Fra 1984 til 1993 har der været en nedgang på 62 pct. i skibstrafikken gennem Lillebælt og et fald i skibspassagerne på 17 pct. gennem Storebælt.
74 pct. af skibene under SHIPPOS brugte lods	Af de ca. 73.000 passager gennem Storebælt var der i 1994 knap 3.900 store skibe, knap 500 lastede gas- eller kemikalietankskibe over 1.600 BRT og godt 200 særligt dybtgående skibe med en dybgang på 13 m og derover, der deltog i radiomeldesystemet, SHIPPOS, i forbindelse med passage ad "Rute T". Deltagelse i radiomeldesystemet er anbefalet af Den internationale Søfartsorganisation (IMO), der ligeledes anbefaler, at de dybtgående skibe uanset deres last anvender lods. 74 pct. af skibene fulgte denne anbefaling i 1994
Færre lodsninger	I løbet af de sidste 10 år har der været et jævnt fald i antallet af lodsede skibe, således at der i 1993 lodsedes 24 pct. færre skibe end i 1984.

4.4.6. Ulykker til søs på danske skibe

Et farligt erhverv	I tiårsperioden 1984-93 har Søfartsstyrelsen fået kendskab til 1.370 søulykker på danske handels- og fiskerskibe. Der var i alt 136 omkomne. Godt halvdelen af ulykkerne og de omkomne var på fiskerfartøjer.
	Kollisioner, påsejlinger og grundstødninger omfatter 64 pct., brande eller eksplosioner 13 pct. og havarier 12 pct. af ulykkestilfældene. Hovedparten af de omkomne kan henføres til forsvundne eller forliste skibe samt til gruppen "Andet", som dækker slagsidetilfælde og personulykker, hvor søfolk eller passagerer er kommet til skade uden at skibet som sådan har været impliceret i hændelsen.

Tabel 4.4.1. Godstransport¹ over danske havne
Goods traffic at Danish ports

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 ton									
1. Total godsomsætning	72 000	77 318	79 735	79 354	78 957	81 556	80 736	88 888	90 949	89 388
2. Færgegods	21 895	23 136	23 409	23 777	24 050	24 873	24 634	26 268	27 033	27 380
Internationalt	12 943	14 073	14 371	14 426	15 134	15 868	16 201	17 603	18 161	18 302
Nationalt	8 952	9 063	9 037	9 350	8 916	9 005	8 433	8 665	8 873	9 077
3. Fragtskibsgods	50 105	54 182	56 326	55 577	54 907	56 683	56 102	62 620	63 915	62 009
4. Fra og til udlandet i alt	42 130	44 328	44 365	44 337	43 981	45 414	45 614	50 110	52 510	52 354
Udlosset gods	31 056	33 321	33 092	32 317	30 501	30 695	30 018	32 664	34 010	33 056
Indladet gods	11 074	11 007	11 273	12 020	13 480	14 719	15 596	17 446	18 500	19 297
Udlosset gods fra indland	7 975	9 854	11 961	11 240	10 926	11 269	10 488	12 510	11 406	9 655
Heraf opfiskning af sten, sand og grus	1 888	2 025	2 494	2 322	2 093	2 174	1 822	1 625	1 616	1 518

¹ Indladet fisk ikke medregnet. I 1993 var der i alt 1,8 mio. ton indladet fisk.

TRANSLATION - Rows, 1: Total goods traffic. 2: Goods carried by ferries. International. National. 3: Goods carried by cargo vessels. 4: From and to foreign countries, total. Goods unloaded. Goods loaded. Goods unloaded from Denmark. Of which fishing of boulders, sand and gravel.

Tabel 4.4.2. Indenlandsk godsomsætning efter godsarter
Domestic goods traffic, by commodity category

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 ton									
1. I alt	17 250	21 890	25 524	25 073	24 033	28 895	25 391	28 665	27 490	23 980
Flydende brændsel	3 920	4 197	6 323	5 735	6 622	7 981	5 495	5 949	6 237	5 837
Fast brændsel	1 060	5 521	6 054	6 366	5 918	6 831	6 165	9 609	7 627	5 318
Næringsmidler	257	199	195	180	260	251	379	409	356	500
Sten, sand og grus	3 344	3 449	4 014	3 579	3 105	3 578	3 501	3 559	3 462	3 086
Metalvarer	176	127	124	187	223	259	289	310	250	295
Gødningsstoffer	378	195	250	84	59	51	60	32	26	46
Korn	339	211	237	177	151	162	109	232	104	101
Ikke mineralske olieprodukter	36	26	36	62	18	30	43	33	11	46
Kemiske produkter	158	152	136	221	474	723	395	313	369	221
Kalk og cement	2 336	2 432	2 682	2 456	1 320	2 357	2 055	1 793	1 721	1 449
Træ	9	12	15	10	14	20	22	12	14	32
Ikke mineralske råstoffer	4	-	19	22	8	19	25	25	5	14
Andre varer	948	1 048	1 432	907	776	775	627	703	776	614
Uoplyst	75	20	2	26	-	124	61	82	68	60
Færgegods	4 209	4 301	4 004	5 060	5 086	5 742	6 168	5 605	6 466	6 360

Anm. Godset er inkl. emballage og ekskl. container, derfor er tallene ikke direkte sammenlignelige med andre tabeller.

Kilde: Trafikministeriet.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. Liquid fuels. Solid fuels. Foodstuffs. Stone, sand and gravel. Manufactures of metal. Fertilizers. Cereals. Non-mineral petroleum products. Chemicals. Lime and cement. Wood. Non-mineral raw materials. Other articles. Not stated. Goods carried by ferries.

Tabel 4.4.3. Samlet godsbevægelse mellem danske amter
Total goods traffic between Danish counties

Indladet i	Udlosset i	Sjælland mv.	Bornholm	Fyn	Sydlig Jylland	Nordlig Jylland	Hele landet
1 000 ton							
1. I alt 1983		1 622,8	193,9	1 293,5	2 657,8	2 020,5	7 788,5
2. Heraf tankfart		593,4	98,2	125,8	1 531,1	965,2	3 313,7
Sjælland mv.		287,5	102,5	266,4	720,1	960,5	2 337,0
Heraf tankfart		284,3	64,7	103,4	303,6	656,2	1 412,2
Bornholm		212,3	-	27,0	76,5	70,6	386,4
Heraf tankfart		0,1	-	-	-	-	0,1
Fyn		63,1	1,6	7,4	1,0	80,0	153,1
Heraf tankfart		-	0,1	-	0,1	0,1	0,3
Sydlig Jylland		515,3	46,6	902,0	1 668,0	742,1	3 874,0
Heraf tankfart		305,6	32,5	22,4	1 220,8	271,4	1 852,7
Nordlig Jylland		544,6	43,2	90,7	192,2	167,3	1 038,0
Heraf tankfart		3,4	0,9	-	6,6	37,5	48,4
3. I alt 1988		2 953,3	194,8	1 205,1	1 643,9	2 831,6	8 833,7
4. Heraf tankfart		1 836,1	113,0	125,9	517,2	898,7	3 491,0
Sjælland mv.		796,5	135,4	129,3	595,7	800,7	2 457,6
Heraf tankfart		788,4	96,9	45,5	357,0	657,8	1 945,7
Bornholm		184,1	0,4	14,6	69,7	141,8	410,6
Heraf tankfart		-	0,4	-	-	-	0,4
Fyn		87,0	-	7,4	0,9	55,3	155,9
Heraf tankfart		6,6	-	-	0,2	-	6,9
Sydlig Jylland		1 213,7	36,3	923,5	681,3	313,8	3 168,3
Heraf tankfart		1 032,8	15,7	80,4	148,5	238,4	1 515,7
Nordlig Jylland		672,0	22,7	130,3	296,3	1 520,0	2 641,3
Heraf tankfart		8,3	-	-	11,5	2,5	22,3
5. I alt 1993		2 273,0	172,8	1 670,2	1 250,3	2 767,4	8 136,9
6. Heraf tankfart		1 412,6	93,3	81,1	450,9	914,8	2 952,6
Sjælland mv.		933,4	123,8	144,6	449,1	900,7	2 551,6
Heraf tankfart		913,3	83,5	76,2	341,7	528,3	1 943,0
Bornholm		215,9	-	25,3	85,3	59,2	385,6
Heraf tankfart		-	-	-	-	5,5	5,5
Fyn		65,6	2,5	7,4	5,7	79,0	163,3
Heraf tankfart		0,3	-	-	0,1	12,7	13,1
Sydlig Jylland		561,1	20,7	1 094,9	516,2	1 291,4	3 484,3
Heraf tankfart		483,2	9,8	1,3	90,0	365,4	949,6
Nordlig Jylland		497,0	25,8	398,0	194,0	437,1	1 552,0
Heraf tankfart		15,8	-	3,6	19,1	2,9	41,4

Anm. Opgjort på grundlag af de udlossede godsmængder. Passager- og færgefart er ikke medregnet.

TRANSLATION - Rows, 1: 1993, total. 2: Of which tank service. 3: 1988, total. 4: Of which tank service. 5: 1993, total. 6: Of which tank service. - Indladet i = Goods loaded in. Udlosset i = Goods unloaded in. Hele landet = Denmark, total.

Tabel 4.4.4. Ind- og udførsel af gods¹ med skib fordelt efter afskibnings- hhv. bestemmelsesland, -område

Seaborne trade of Denmark, by country or area of dispatch and destination

	Indførsel			Udførsel		
	I alt	Heraf med dansk skib	Med skib i forhold til den samlede godstransport	I alt	Heraf med dansk skib	Med skib i forhold til den samlede godstransport
	1 000 ton		pct.	1 000 ton		pct.
1. 1983 i alt	29 337	2 750	80,6	9 127	2 321	56,4
Frankrig, Monaco	299	7	45,7	415	316	58,2
Belgien og Luxembourg	259	30	46,5	197	7	58,2
Holland	3 058	141	87,2	596	341	66,8
Forb. Rep. Tyskland	1 334	221	35,1	1 519	370	35,8
Italien	86	0	28,1	13	1	4,5
UK	5 360	197	96,2	1 179	618	66,5
Grækenland	26	1	60,0	20	0	25,9
Portugal	31	9	81,3	10	1	51,7
Spanien	274	11	80,9	33	0	53,4
Norge	1 421	166	85,1	896	217	72,3
Sverige	3 732	267	66,9	1 712	165	62,9
Finland	840	15	84,3	358	8	79,1
Polen	1 721	115	97,4	108	1	90,7
Sovjetunionen	1 312	17	99,4	100	0	95,0
Europa i øvrigt	848	53	64,6	383	20	55,0
Afrika	3 843	1 394	99,7	447	109	74,1
Amerika	3 341	101	98,0	435	136	63,0
Øvrige lande	1 551	3	92,2	705	11	62,0
2. 1992 i alt	34 436	5 038	77,3	17 580	2 139	62,1
Frankrig, Monaco	137	3	19,7	214	29	30,7
Belgien og Luxembourg	373	34	43,0	292	22	60,1
Holland	1 496	148	65,1	1 244	54	74,2
Tyskland	2 008	307	34,4	2 472	568	35,6
Italien	195	4	38,4	931	51	66,1
UK	2 743	235	90,0	2 339	485	79,5
Grækenland	175	5	93,3	88	8	61,0
Portugal	71	21	74,3	94	10	77,7
Spanien	457	11	82,4	84	15	41,7
Norge	5 974	428	94,0	1 362	88	75,1
Sverige	2 872	338	56,0	3 206	177	59,7
Finland	765	5	74,9	912	31	88,6
Polen	1 882	331	88,7	95	12	44,2
Tidligere USSR	3 502	391	99,4	1 189	37	98,4
Øvrige Europa	291	19	42,7	206	29	39,2
Afrika	415	277	98,8	784	35	92,7
Amerika	7 918	2 098	99,5	817	283	83,1
Øvrige lande	3 162	383	97,7	1 250	204	73,8

¹ Ekskl. "sættevogn på skib", da nationalitetskode herfor er uoplyst.

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

TRANSLATION - Columns, 1-3: Imports. 1: Total. 2: Of which by Danish ships. 3: By ship in proportion to total transport of goods. 4-6: Exports. 4: Total. 5: Of which by Danish ships. 6: By ship in proportion to total transport of goods. - Rows, 1: Total 1983. France, Monaco. Belgium and

Luxembourg. The Netherlands. Federal Republic of Germany. Italy. United Kingdom. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Poland. Soviet Union. Other European countries. Africa. America. Other countries. 2: Total 1992. France, Monaco. Belgium and Luxembourg. The Netherlands. Germany. Italy. United Kingdom. Greece. Portugal. Spain. Norway. Sweden. Finland. Poland. Former USSR. Other European countries. Africa. America. Other countries.

Tabel 4.4.5.

Ind- og udførsel af godsmængde med skib fordelt efter godsarter

Seaborne imports and exports of goods, by commodity category

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	1 000 ton									
1. Indførsel i alt	29 337	30 530	33 708	32 762	32 297	30 296	30 701	29 462	32 944	34 436
Korn	470	332	372	321	315	176	129	101	140	417
Frugt og grøntsager, friske	17	22	6	8	95	62	62	8	15	50
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	2 833	2 560	2 674	3 018	3 133	3 068	2 932	3 041	3 279	3 901
Oliefrø, -nødder, animalske, vegetab. olier og fedtstoffer	305	250	197	164	151	154	178	192	158	274
Træ, tømmer og kork	218	255	229	297	301	351	353	369	309	345
Gødningsstoffer	1 152	1 321	1 197	1 134	1 263	1 273	1 254	1 456	1 100	1 269
Sten, sand, grus mv.	1 808	1 933	2 249	2 153	2 258	2 464	2 741	2 773	2 732	3 277
Malme	143	154	63	145	118	127	118	76	129	113
Animalske og vegetab. råstoffer	144	216	180	188	169	221	249	187	234	337
Kul, koks og briketter	8 882	9 876	12 795	12 227	12 088	10 365	10 908	9 992	12 911	12 180
Flydende brændsel	11 321	11 132	11 265	10 663	10 030	9 518	8 986	8 472	9 233	9 341
Tjære og andre rå kemikalier fra kul og gas	78	114	86	122	96	133	123	162	198	208
Andre kemiske produkter	683	875	850	798	931	867	961	921	760	785
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	41	51	74	91	95	113	160	241	314	388
Metaller	731	865	882	765	619	741	871	806	816	964
Mere bearbejdede metalvarer	33	15	16	11	13	14	20	26	27	28
Maskiner, transportmidler mv.	115	140	164	194	130	104	115	144	139	134
Andre varer	364	420	410	462	490	543	540	496	449	426
2. Udførsel i alt	9 127	10 223	10 387	10 627	11 102	12 488	13 863	14 681	16 528	17 580
Korn	858	1 472	1 479	1 836	1 660	2 130	2 027	3 224	2 652	2 524
Frugt og grøntsager, friske	24	33	36	50	32	24	24	34	37	22
Andre næringsmidler, foderstoffer, drikkevarer og tobak	1 025	1 244	1 473	1 449	1 351	1 467	1 410	1 419	1 510	1 264
Oliefrø, -nødder, animalske, vegetab. olier og fedtstoffer	357	369	587	536	358	355	358	539	422	328
Træ, tømmer og kork	542	384	383	351	323	330	310	197	228	187
Gødningsstoffer	362	420	448	302	499	493	474	330	272	271
Sten, sand, grus mv.	919	996	952	926	913	1 021	1 155	1 178	1 689	1 667
Malme	162	195	194	124	147	192	172	207	188	220
Animalske og vegetab. råstoffer	83	93	114	98	112	102	108	89	83	97
Kul, koks og briketter	42	79	73	56	54	90	114	49	61	41
Flydende brændsel	2 901	3 119	3 221	3 430	4 090	4 672	5 592	5 708	7 312	8 572
Tjære og andre rå kemikalier fra kul og gas	25	48	72	100	103	116	113	154	161	181
Andre kemiske produkter	121	123	154	165	195	236	310	294	212	257
Varer af ikke-metalliske mineraler i.a.n.	679	667	444	467	503	522	901	553	1 040	1 277
Metaller	597	426	296	321	366	344	343	264	254	247
Mere bearbejdede metalvarer	35	35	30	27	29	27	27	27	26	23
Maskiner, transportmidler mv.	114	133	142	122	122	105	114	104	103	103
Andre varer	281	387	289	267	245	265	310	312	280	299

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

TRANSLATION - Rows, 1: Imports, total. Cereals. Fresh fruits and vegetables. Other food products, feeding stuffs, beverages and tobacco. Oilseeds, oilnuts, animal, vegetable oils and fats. Wood, lumber and cork. Fertilizers. Crude minerals other than ore. Ore. Other crude materials. Coal,

coke and briquettes. Liquid fuels. Tar and other crude chemical derivatives from coal and natural gas. Other chemicals. Manufactures of non-metallic minerals, n.e.s. Manufactured metal articles. Machinery, transport equipment, etc. Miscellaneous manufactured articles. Special transactions. 2: Exports, total.

Tabel 4.4.6. Enhedspriser i ind- og udførsel af gods med skib
Unit prices in imports and exports of goods by ship

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	— kr./ton —									
1. Indførsel	1 861	2 005	1 886	1 445	1 284	1 355	1 531	1 553	1 442	1 372
2. Udførsel	3 964	4 578	4 600	3 793	3 535	3 077	3 031	2 778	2 519	2 377

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken.

TRANSLATION - Rows, 1: Imports. 2: Exports.

Tabel 4.4.7. Godsomsætningen på 6 udvalgte trafikhavne
Goods traffic at 6 selected Danish ports

	Container og trailergods	Færgegods	Bulkgods	Stykgods	I alt
	1	2	3	4	5
	— pct. —				
1984					
Esbjerg	29	2	46	23	100
Fredericia	-	-	96	4	100
Frederikshavn	-	93	5	3	100
København	6	6	71	17	100
Aalborg	-	-	79	21	100
Århus	18	7	71	4	100
1993					
Esbjerg	33	1	60	6	100
Fredericia	-	-	97	3	100
Frederikshavn	-	95	5	0	100
København	9	40	49	2	100
Aalborg	1	-	90	9	100
Århus	23	12	63	3	100

Kilde: Særundersøgelse fra Trafikministeriet.

TRANSLATION - Columns, 1: Container and trailer goods. 2: goods carried by ferries. 3: Bulk goods. 4: general goods 5: Total.

Tabel 4.4.8.

Passager- og færgefart mellem Danmark og udlandet

Passenger and ferry services between Denmark and overseas countries

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal dobbeltture	110 960	104 774	108 243	100 100	105 747	105 882	109 536	117 970	108 889	102 421
	1 000									
2. Passagerer	38 091	38 265	38 940	37 015	39 742	41 078	41 394	42 298	42 601	36 283
3. Personbiler	3 513	3 668	3 803	3 954	4 233	4 588	4 676	4 914	4 847	4 296
4. Busser	111	119	120	122	133	148	158	176	187	163
5. Lastvogne uden anhænger	657 ²	682 ²	158	161	163	161	170	201	203	179
6. Lastvogne med anhænger	...	...	276	275	293	293	311	266	250	248
7. Sættevogne med forvogn	...	...	273	273	288	313	303	316	334	347
8. Sættevogne uden forvogn	...	...	44	45	49	44	41	35	39	46
9. Campingvogne	...	...	189	183	259	294	316	320	263	218
10. Motorcykler, knallerter	...	...	39	56	74	70	74	75	79	60
11. Cykler (april-september)	59	52	51	44	49	59	72	82	87	92
	1 000 ton									
12. Lastbilgods ¹	8 268	8 964	9 191	9 063	9 535	9 781	9 735	10 826	10 797	11 019
13. Banegods	4 631	5 049	5 081	5 277	5 514	6 004	6 427	6 746	7 336	7 262
14. Gods i øvrigt	45	60	100	86	85	83	38	31	27	22
	1 000									
15. Passagerer										
Øresundsruter	22 645	22 284	21 836	19 755	21 049	21 281	21 354	21 053	21 054	16 365
Bornholm-Sverige	420	399	426	436	449	633	893	973	909	768
Jylland-Sverige	3 008	3 305	3 506	3 599	3 779	3 997	3 817	4 277	4 186	3 742
Norge	2 453	2 486	2 738	2 758	3 042	3 252	3 190	3 413	3 498	3 433
Tyskland	9 148	9 357	9 967	10 010	10 905	11 487	11 733	12 165	12 555	11 606
Polen	36	35	29	39	52	76	84	95	98	80
Storbritannien	382	398	427	419	455	342	312	295	272	269
Færøerne	-	-	11	-	11	10	11	28	28	19
16. Personbiler										
Øresundsruter	1 562	1 589	1 583	1 665	1 728	1 840	1 871	1 948	1 934	1 651
Bornholm-Sverige	80	75	78	80	81	96	118	137	127	108
Jylland-Sverige	408	467	485	521	549	593	598	643	646	574
Norge	314	326	351	358	400	412	409	441	440	429
Tyskland	1 096	1 158	1 250	1 274	1 417	1 596	1 628	1 689	1 651	1 488
Polen	4	4	5	6	7	10	10	12	10	8
Storbritannien	48	49	50	50	50	39	39	38	33	33
Færøerne	-	-	2	-	2	2	2	7	6	5

¹ Ekskl. bilens egenvægt.² Inkl. lastvogne med anhænger og sættevogne med forvogn.

TRANSLATION - Rows, 1: Return journeys. 2: Passengers. 3: Private cars. 4: Buses. 5: Lorries without trailer. 6: Lorries with trailers. 7: Semi-trailers

with fore-carriage. 8: Semi-trailers without fore-carriage. 9: Caravans. 10: Motorcycles, mopeds. 11: Bicycles (April-September). 12: Goods carried by road. 13: Goods carried by rail. 14: Other goods. 15: Passengers. 16: Private cars. Shipping routes through the Sound. Bornholm-Sweden. Jutland-Sweden. Norway. Germany. Poland. Great Britain. Faroe Islands.

Tabel 4.4.9. Passager- og færgefart, indenlandske forbindelser
 Passenger and ferry services, domestic services

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Antal dobbeltture	196 638	201 960	212 895	208 864	216 705	221 275	220 237	225 944	231 007	226 950
	1 000									
2. Passagerer	19 903	19 844	20 207	18 832	20 034	19 668	20 789	20 895	21 233	20 834
3. Personbiler	4 051	4 023	4 261	4 349	4 613	4 799	5 086	5 266	5 330	5 228
4. Busser	40	41	46	47	47	51	53	57	60	60
5. Lastvogne uden anhænger	658 ²	677 ²	381	372	392	399	295	257	251	233
6. Lastvogne med anhænger	...	...	177	174	173	164	192	197	197	191
7. Sættevogne med forvogn	...	...	132	136	137	129	181	203	215	204
8. Sættevogne uden forvogn	...	...	69	76	87	99	94	104	110	108
9. Campingvogne	...	...	47	51	52	57	63	68	72	70
10. Motorcykler, knallerter	...	...	32	37	42	48	41	47	52	43
11. Cykler (april-september)	214	187	178	155	160	166	189	207	220	191
	1 000 ton									
12. Lastbilgods ¹	6 818	6 844	6 618	7 009	6 802	6 967	6 485	6 620	6 829	6 599
13. Banegods	2 117	2 199	2 392	2 315	2 087	2 015	1 930	2 025	2 027	2 459
14. Gods i øvrigt	17	21	27	27	27	23	18	20	16	19
	1 000									
15. Passagerer										
Store Bælt	9 728	10 111	10 110	9 087	10 138	9 645	10 188	10 212	10 376	10 363
Øvrige Øst-Vest ruter	3 432	3 311	3 600	3 532	3 526	3 507	3 499	3 457	3 559	3 519
Bornholmsruter	476	464	462	464	472	418	437	358	372	347
Øvrige ruter	6 267	5 958	6 035	5 749	5 899	6 098	6 665	6 867	6 926	6 605
16. Personbiler										
Store Bælt	1 667	1 745	1 888	1 950	2 098	2 169	2 323	2 380	2 449	2 407
Øvrige Øst-Vest ruter	933	890	950	1 012	1 051	1 089	1 099	1 149	1 166	1 142
Bornholmsruter	42	43	46	45	47	47	44	43	45	42
Øvrige ruter	1 409	1 345	1 378	1 341	1 417	1 494	1 620	1 694	1 671	1 637

¹ Ekskl. bilens egenvægt.

² Inkl. lastvogne med anhænger og sættevogne med forvogn.

TRANSLATION - Rows, 1: Return journeys. 2: Passengers. 3: Private cars. 4: Buses. 5: Lorries without trailer. 6: Lorries with trailer. 7: Semi-trailers

with fore-carriage. 8: Semi-trailers without fore-carriage. 9: Caravans. 10: Motorcycles, mopeds. 11: Bicycles (April-September). 12: Goods carried by road. 13: Goods carried by rail. 14: Other goods. 15: Passengers. 16: Private cars. Great Belt. Other east-west routes. Routes to Bornholm. Other routes.

Tabel 4.4.10.

Passager- og færgefart, indenlandske områder

Passenger and ferry services, domestic areas

		Store Bælt	Øvrige Øst- Vest ruter	Bornholms- ruter	Øvrige ruter
		1	2	3	4
1. Antal dobbeltture	1983	19 309	7 253	485	167 318
	1988	24 771	6 783	572	184 579
	1993	28 222	9 588	412	188 728
1 000					
2. Passagerer	1983	9 392,9	3 304,3	484,0	6 243,2
	1988	10 137,8	3 525,8	472,0	5 898,7
	1993	10 362,8	3 519,4	346,9	6 604,6
3. Personbiler	1983	1 591,7	890,9	40,9	1 390,3
	1988	2 098,1	1 050,5	47,2	1 417,0
	1993	2 406,7	1 142,4	41,6	1 637,2
4. Busser	1983	12,4	10,5	0,1	14,5
	1988	13,7	12,9	0,1	20,1
	1993	19,5	16,6	0,1	23,8
5. Lastvogne uden anhænger	1983	248,0 ²	171,6 ²	9,3 ²	198,6 ²
	1988	211,2	64,4	5,9	110,6
	1993	100,0	34,2	2,9	95,4
6. Lastvogne med anhænger	1983	...	...	...	...
	1988	77,8	51,8	3,8	39,4
	1993	100,8	47,0	1,7	41,9
7. Sættevogne med forvogn	1983	...	...	...	...
	1988	77,0	37,0	-	22,6
	1993	122,7	59,3	-	22,1
8. Sættevogne uden forvogn	1983	...	...	...	...
	1988	4,7	72,4	9,5	0,1
	1993	14,8	81,8	9,8	1,5
9. Campingvogne	1983	...	...	...	...
	1988	21,0	11,9	0,5	18,9
	1993	29,2	14,6	0,5	25,7
10. Motorcykler, knallerter	1983	...	...	...	...
	1988	1,7	10,0	0,6	30,1
	1993	3,2	11,1	0,7	28,1
11. Cykler (april-september)	1983	5,4	18,3	31,0	178,3
	1988	1,4	11,3	23,7	123,3
	1993	15,6	9,9	21,5	144,3
1 000 ton					
12. Lastbilgods ¹	1983	2 103,0	3 077,1	182,1	956,9
	1988	3 018,8	2 639,0	206,7	937,9
	1993	3 152,1	2 353,3	160,3	933,7
13. Banegods	1983	2 107,0	•	•	-
	1988	2 076,0	•	•	11,3
	1993	2 453,0	•	•	6,3
14. Gods i øvrigt	1983	-	-	1,6	15,7
	1988	-	-	2,4	24,1
	1993	-	-	1,3	17,3

¹ Ekskl. bilens egenvægt.² Inkl. lastvogne med anhænger og sættevogne med forvogn.

TRANSLATION - Columns, 1: Great Belt. 2: Other east-west routes. 3: Routes to Bornholm. 4: Other routes. - Rows, 1: Return journeys. 2: Passen-

gers. 3: Private cars. 4: Buses. 5: Lorries without trailer. 6: Lorries with trailer. 7: Semi-trailers with fore-carriage. 8: Semi-trailers without fore-carriage. 9: Caravans. 10: Motorcycles, mopeds. 11: Bicycles (April-September). 12: Goods carried by road. 13: Goods carried by rail. 14: Other goods.

Tabel 4.4.11. Passager- og færgefart, udenlandske områder
 Passenger and ferry services, overseas areas

		Øresund	Bornholm- Sverige	Jylland- Sverige	Norge	Tyskland	Polen	Storbri- tannien
		1	2	3	4	5	6	7
1. Antal dobbeltture	1983	84 035	547	3 460	3 052	16 778	245	587
	1988	76 520	581	3 961	3 033	21 017	258	367
	1993	64 756	858	4 814	3 065	28 347	353	213
		1 000						
2. Passagerer	1983	20 668,8	402,8	2 905,0	2 115,1	8 692,9	29,7	473,2
	1988	21 049,0	449,0	3 778,8	3 042,4	10 904,5	52,2	454,9
	1993	16 364,6	768,3	3 741,9	3 433,3	11 606,0	80,2	269,3
3. Personbiler	1983	1 437,9	78,0	406,7	277,7	1 026,5	4,6	53,0
	1988	1 727,6	80,8	548,8	400,1	1 416,9	6,7	50,1
	1993	1 651,3	108,0	573,8	429,1	1 487,8	7,8	32,8
4. Busser	1983	37,0	1,4	8,3	7,5	38,6	0,1	0,5
	1988	63,0	1,6	10,1	12,8	44,5	0,1	0,7
	1993	70,5	2,0	12,7	18,5	58,5	0,2	0,5
5. Lastvogne uden anhænger	1983	238,9 ²	3,2 ²	117,4 ²	67,1 ²	180,3 ²	2,9 ²	7,8 ²
	1988	49,9	1,3	11,6	72,8	24,6	-	2,3
	1993	62,1	1,4	10,7	80,6	22,9	-	1,0
6. Lastvogne med anhænger	1983	...	...	...	...	...	...	...
	1988	133,4	1,6	65,3	12,2	79,3	-	1,0
	1993	96,4	1,2	62,1	14,8	73,7	-	0,1
7. Sættevogne med forvogn	1983	...	...	...	...	...	...	...
	1988	99,0	-	56,5	7,9	119,0	2,1	3,6
	1993	108,8	-	64,7	13,2	155,0	4,4	0,7
8. Sættevogne uden forvogn	1983	...	...	...	...	...	...	...
	1988	1,6	-	8,0	8,6	13,1	0,7	16,9
	1993	1,1	1,1	7,6	10,1	1,8	2,4	21,5
9. Campingvogne	1983	...	...	...	...	...	...	...
	1988	96,6	3,0	36,8	19,3	102,9	-	0,1
	1993	26,0	2,7	53,0	37,5	97,7	0,0	1,3
10. Motorcykler, knallerter	1983	...	...	...	...	...	...	...
	1988	30,9	1,4	8,1	2,1	30,5	-	0,9
	1993	24,6	1,8	8,5	3,0	21,3	0,0	0,8
11. Cykler (april-september)	1983	6,7	9,6	12,6	1,3	34,7	-	-
	1988	8,3	7,7	8,6	1,3	23,1	-	-
	1993	4,7	9,2	13,3	5,4	59,3	0,0	0,5
		1 000 ton						
12. Lastbilgods ¹	1983	2 459,5	60,2	1 657,6	620,0	2 556,8	36,3	507,0
	1988	2 893,7	64,0	1 894,0	998,4	3 185,3	54,9	444,4
	1993	3 142,7	53,2	2 139,0	1 405,7	3 571,2	196,1	511,0
13. Banegods	1983	2 314,0	•	•	27,8	2 215,0	•	•
	1988	2 657,0	•	12,8	21,4	2 823,0	•	•
	1993	3 440,0	•	138,1	18,6	3 665,0	•	•
14. Gods i øvrigt	1983	5,0	0,3	16,0	20,4	-	-	-
	1988	-	0,3	77,2	6,4	0,3	-	0,1
	1993	-	0,1	13,5	7,7	0,1	0,1	-

Anm. Ekskl. Færøerne. I 1993 var der 19.300 passagerer.

¹ Ekskl. bilens egenvægt

² Inkl. lastvogne med anhænger og sættevogne med forvogn.

TRANSLATION - Columns, 1: The Sound. 2: Bornholm-Sweden. 3: Jutland-Sweden. 4: Norway. 5: Germany. 6: Poland. 7: Great Britain. -

Rows, 1: Return journeys. 2: Passengers. 3: Private cars. 4: Buses. 5: Lorries without trailer. 6: Lorries with trailer. 7: Semi-trailers with fore-carriage. 8: Semi-trailers without fore-carriage. 9: Caravans. 10: Motorcycles, mopeds. 11: Bicycles (April-September). 12: Goods carried by road. 13: Goods carried by rail. 14: Other goods.

Tabel 4.4.12.

Person-, ton- og skibskm efter ruter og områder

Passenger, tonne and shipping kilometres, by routes and areas

	Personkm			Tonkm			Skibskm		
	1983	1988	1993	1983	1988	1993	1983	1988	1993
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	mio.						1 000		
1. I alt	2 323	2 649	2 576	1 192	1 408	1 620	5 033	5 078	5 698
2. Indenlandsk	560	591	568	329	323	317	1 885	2 037	2 368
Store Bælt	208	228	237	95	117	132	435	568	653
Øvrige øst-vest ruter	213	225	207	191	158	145	471	418	651
Bornholmsruten	80	78	57	30	34	27	80	94	68
Øvrige ruter	59	60	67	13	14	13	899	956	995
3. Udenlandsk	1 763	2 058	2 008	862	1 085	1 303	3 148	3 041	3 331
Øresund	223	238	219	39	127	169	913	917	1 056
Bornholm-Sverige	28	31	54	4	5	4	38	41	60
Jylland-Sverige	300	389	364	172	208	226	389	445	481
Norge	583	722	834	155	251	371	830	702	698
Tyskland	311	359	344	163	202	168	538	626	802
Polen	7	13	19	9	13	47	59	62	84
Storbritannien	294	292	167	315	278	317	365	237	132
Færøerne	16	13	7	5	1	0	15	12	18

TRANSLATION - Columns, 1-3: Passenger km. 4-6: Tonne km. 7-9: Shipping km. - Rows, 1: Total. 2: Domestic. Great Belt. Other east-west routes. Routes to Bornholm. Other routes. 3: Overseas. The Sound.

Bornholm-Sweden. Jutland-Sweden. Norway. Germany. Poland. Great Britain. Faroe Islands.

Tabel 4.4.13.

Forbrugerprisindeks

Consumer price index.

1980 = 100	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Samlet forbrugerprisindeks	139,8	146,4	151,7	157,8	165,0	172,9	177,4	181,7	185,5	187,8
Transport	140	145	150	159	168	176	177	181	185	189
National skibstransport	161	170	174	177	192	200	205	212	229	237
International skibstransport	167	183	198	212	217	221	220	218	232	237

TRANSLATION - Rows, 1: Consumer price index, total. Transport. Carriage by sea, national. Carriage by sea, international.

Tabel 4.4.14. Søulykker og forlis af danske skibe
Accidents at sea and losses of Danish ship

	Handelsskibe			Fiskerfartøjer		I alt	
	Antal søulykker	Heraf med færger	Antal omkomne	Antal søulykker	Antal omkomne	Antal søulykker	Antal omkomne
	1	2	3	4	5	6	7
1984	64	14	5	80	12	144	17
1985	74	16	3	67	7	141	10
1986	72	14	7	75	5	147	12
1987	61	13	7	80	11	141	18
1988	66	14	14	73	7	139	21
1989	41	14	6	63	8	104	14
1990	50	20	4	78	15	128	19
1991	64	15	4	63	-	127	4
1992	60	21	8	71	2	131	10
1993	99	36	5	69	6	168	11
1. Gnsntl. pr. år 1984-93	65,1	17,7	6,3	71,9	7,3	137,0	13,6
Grundstødning	20,2	3,3	-	15,1	-	35,3	-
Kollision, påsejling	27,4	10,1	0,2	25,2	1,1	52,6	1,3
Kæntring	0,9	...	0,5	3,4	0,8	4,3	1,3
Maskinhavari	2,2	...	0,3	1,0	-	3,2	0,3
Andet havari	6,4	...	-	6,9	0,2	13,3	0,2
Brand, eksplosion	4,9	1,5	0,3	12,6	0,1	17,5	0,4
Forsvundet	0,1	...	0,8	0,8	2,7	0,9	3,2
Forlis	1,1	...	1,5	5,7	0,7	6,8	2,1
Andet	1,9	2,8	2,7	1,1	1,7	3,1	4,8

Kilde: Søfartsstyrelsen.

TRANSLATION - Columns, 1-3: Merchant ships. 4-5: Fishing vessels. 6-7: Total. 1, 4 and 6: number of accidents at sea. 2: Of which ferries 3, 5 and 7:

persons killed in sea accidents. - Rows, 1: Average per year. Grounding. Collision. Capsizing. Engine breakdown. Other damage. Fire, explosion. Disappearance. Shipwrecks. Other.

Tabel 4.4.15. Antal observerede skibspassager gennem Sundet og Bælterne
Ships observed passing through the Sound and Belts

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. Øresund										
2. Nordlig indsejling										
Nordgående	12 568	11 359	12 328	11 457	12 861	11 857	11 587	11 673	11 942	12 299
Sydgående	13 530	12 052	12 956	12 397	13 565	12 851	12 905	12 544	13 463	14 096
3. Sydlig indsejling										
Nordgående	10 809	9 656	9 942	9 517	10 996	11 251	10 177	10 466	11 756	12 686
Sydgående	10 730	9 346	9 930	9 591	11 045	11 484	11 179	11 057	11 878	13 043
4. Storebælt										
Nordgående	10 408	11 021	10 109	10 671	11 049	11 731	10 282	9 442	8 735	8 901
Sydgående	10 605	11 936	10 533	10 938	10 866	10 878	10 290	9 352	8 793	8 515
5. Lillebælt										
Nordgående	4 359	4 068	3 368	4 558	4 692	3 531	1 853	2 051	1 763	1 514
Sydgående	4 132	4 050	3 381	4 122	4 150	3 163	1 904	2 220	1 921	1 709

Anm. Opgørelsen omfatter alene antallet af observerede fartøjer på 50 BRT og derover.

Kilde: Søværnets Operative Kommando.

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.

Tabel 4.4.16. Skibe i SHIPPOS-systemet
Ships in the Shippos system

	1990	1991	1992	1993	1994
1. Skibe i alt	2 718	2 535	2 722	3 364	4 336
Heraf med lods	1 058	1 247	1 414	1 461	1 683
2. Indgående skibe					
Tankere over 20 000 ton med last	172	261	315	361	268
Tankere under 20 000 ton med last	-	-	-	44 ²	145
Kemikalieskibe med last	103	78	110	107	91
Gastankere med last	128	87	89	79	79
Andre skibe over 20 000 ton	842	803	805	965	1 000
Andre skibe under 20 000 ton	-	-	-	54 ²	419
3. Udgående skibe					
Tankere over 20 000 ton med last	430	321	326	495	330
Tankere under 20 000 ton med last	-	-	-	45 ²	447
Kemikalieskibe med last	174	128	148	207	164
Gastankere med last	156	110	109	120	100
Andre skibe over 20 000 ton	684	713	800	812	883
Andre skibe under 20 000 ton	-	-	-	46 ²	256
4. Mellem havne indenfor Skagen					
Tankere over 20 000 ton med last	9	22	12	9	40
Tankere under 20 000 ton med last	-	-	-	2 ²	35
Kemikalieskibe med last	3	1	1	2	10
Gastankere med last	11	2	0	1	14
Andre skibe over 20 000 ton	6	10	7	12	30
Andre skibe under 20 000 ton	-	-	-	3 ²	25
5. Dybgang på over 13 m i alt	-	205¹	241	254	242
Med lods	-	180 ¹	218	213	179
Uden lods	-	25 ¹	23	41	63

Anm. Omfatter skibe på rute T, der deltager i radiomeldetjenesten.

¹ Indrapportering startet 1. april 1991.

² Indrapportering startet 1. november 1993.

Kilde: Søværnets Operative Kommando.

TRANSLATION - Rows, 1: Ships, total. Of which with pilot. 2: Arrivals of ships. Tankers over 20,000 tonnes with cargo. Tankers under 20,000 tonnes with cargo. Chemical carriers with cargo. Gas carriers with cargo. Other

ships over 20,000 tonnes. Other ships under 20,000 tonnes. 3: Departures of ships. Tankers over 20,000 tonnes with cargo. Tankers under 20,000 tonnes with cargo. Chemical carriers with cargo. Gas carriers with cargo. Other ships over 20,000 tonnes. Other ships under 20,000 tonnes. 4: Between ports within the Skaw. Tankers over 20,000 tonnes. Tankers under 20,000 tonnes. Chemical carriers with cargo. Gas carriers with cargo. Other ships over 20,000 tonnes. Other ships under 20,000 tonnes. 5: Draught of over 13 metres, total. With pilot. Without pilot.

Tabel 4.4.17. Antal lodsede skibe fordelt efter lodseri
Ships piloted by type of pilotage

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1. I alt	29 423	28 343	26 267	24 901	24 508	23 813	23 600	23 651	22 331
Farvandslodseriet	3 972	3 709	3 738	3 427	3 499	3 524	3 607	3 687	4 057
Heraf Storebælt	1 931	1 886	1 965	1 784	1 800	1 814	1 836	1 985	2 294
Sundet lodseri	6 071	5 958	5 311	5 069	4 725	4 873	4 977	4 937	4 432
Lillebælt lodseri	2 567	2 614	2 736	2 776	2 790	2 875	2 751	2 974	2 816
Limfjorden lodseri	4 348	4 522	4 238	3 480	3 416	2 504	2 135	2 204	1 934
Øvrige lodserier	12 465	11 540	10 244	10 149	10 078	10 037	10 130	9 849	9 092

Kilde: Farvandsvæsenet.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. Pilotage through Danish waters. Of which the Great Belt. Pilotage through the Sound. Pilotage through the Little Belt. Pilotage through the Liim Fiord. Other pilotage.

**Hjælpe-
virksomhed
i transport-
sektoren**

5. Hjælpevirksomhed i transportsektoren

5.1. Indledning

I de registerbaserede erhvervsstatistikker dækker tjenesteydelser i forbindelse med transport over skibsmæglere, speditører og shippingvirksomhed, vejere og målere, andre tjenesteydelser i forbindelse med transport samt pakhus- og oplagringsvirksomhed. I nationalregnskabsstatistikken indgår desuden også taxi- og fragtcentraler, udlejning af køretøjer, parkeringshuse og redningskorps samt rejsebureauvirksomhed i sektoren, jf. den skematiske fremstilling af brancherne inden for transportsektoren i Sammenfatningen.

Tjenesteydelser i forbindelse med transport omfatter således meget forskelligartede brancher, hvilket vanskeliggør en samlet analyse af delsektoren. I det følgende er derfor kun hovedtrækkene trukket frem.

5.2. Datagrundlag og definitioner

Dette kapitel er udarbejdet på grundlag af nationalregnskabsstatistikken, omsætningsstatistikken, regnskabsstatistikken for byerhverv samt erhvervsbeskæftigelsesstatistikken. For en beskrivelse af disse statistikker henvises til Datagrundlag og definitioner i afsnit 1.1.

I modsætning til de øvrige delsektorer er brancherne inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport fuldt momspligtige, og omsætningsstatistikken vil derfor være dækkende for denne delsektor.

5.3. De økonomiske forhold for tjenesteydelser i forbindelse med transport

Nationalregnskabsstatistikken viser pæn stigning i produktionen

Ifølge nationalregnskabsstatistikken har hjælpevirksomhederne inden for transport oplevet pæne stigninger i tiårsperioden. Produktionsværdien i faste priser er steget med 28 pct. Hvis man ser på den samlede transportsektor eksklusive søtransport, er stigningen i produktionen i faste priser på kun 16 pct. Forbruget af rå- og hjælpestoffer følger i store træk produktionen med en samlet stigning på 31 pct. 1989 springer i øjnene som et år med en kraftig ekspansion for denne del af transportsektoren. Produktionsværdien stiger i dette år med 11 pct., mens forbruget af rå- og hjælpestoffer stiger 15 pct. Branchen udgjorde i 1993 1,2 pct. af den samlede danske økonomi, målt ved bruttofaktorindkomsten i løbende priser.

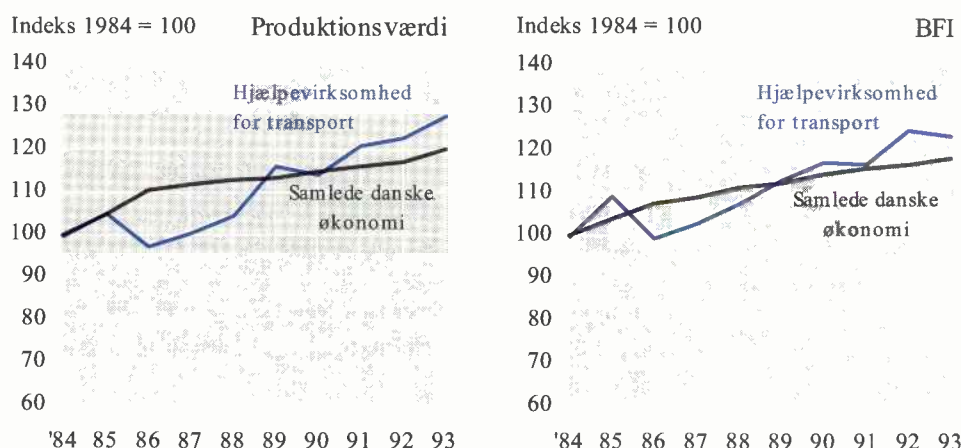
Den parallelle udvikling i indtægter og udgifter resulterer i en lønkvote, der er meget stabil over tid. Lønkvoten ligger konstant omkring 0,58.

Høje prisstigninger

Både på produktionen og erhvervets forbrug af rå- og hjælpestoffer har der været pæne prisstigninger fra 1984 til 1993. Priserne er steget med ca. 40 pct., for både input og output.

Figur 5.1.

Udviklingen i produktionsværdi og bruttofaktorindkomst i 1980 priser



Regnskabsforhold

Den generelle regnskabsstatistik viser, at værditilvæksten for tjenesteydelser i forbindelse med transport ligger på godt 60 pct. Omsætningsstigningen i 1990 skyldes i betydelig grad et midlertidigt brancheskift. Afkastningsgraden har ligget mellem 6 pct. og 10 pct., hvilket ligger under gennemsnittet for transportsektoren som helhed.

5.4. Virksomhedsstrukturen inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport

I 1992 var der 1.500 momsregistrerede virksomheder inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport. De udgjorde 9 pct. af det samlede antal momsregistrerede virksomheder i transportsektoren. Delsektorens momsregistrerede omsætning udgjorde imidlertid 22 pct. af transportsektorens samlede omsætning. Det skyldes til dels, at den øvrige transportsektor har mange virksomheder, som ikke er fuldt momspligtig.

Stor stigning i antal virksomheder

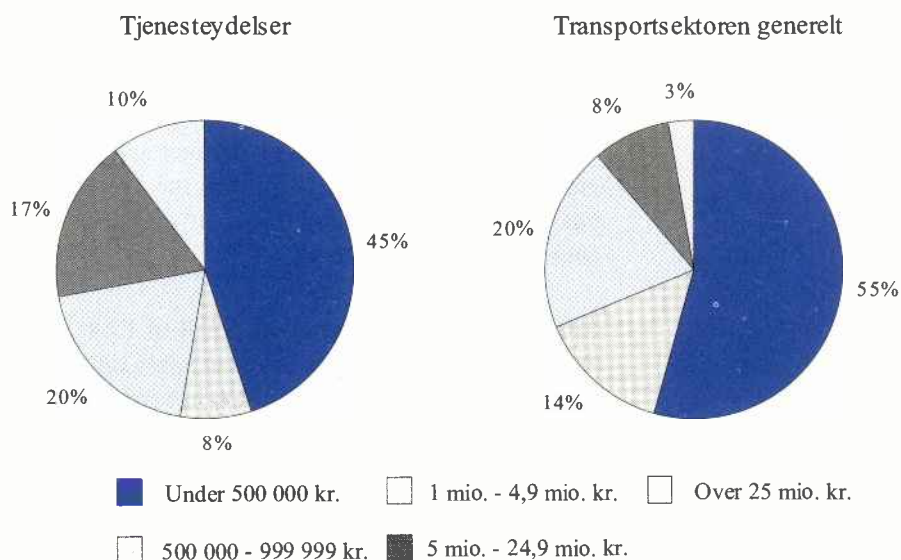
Gennem hele perioden 1984 til 1992 har der været tale om en kraftig stigning i antallet af virksomheder inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport på i alt 31 pct. Stigningen for transportsektoren generelt har til sammenligning været en del lavere, nemlig 7 pct. i perioden.

Forholdsvis store virksomheder

Omsætningen pr. virksomhed inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport lå i 1992 på 13,2 mio. kr. mod 5,6 mio. kr. for transportsektoren samlet. 28 pct. af virksomhederne inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport havde en omsætning på mindst 5 mio. kr. For den samlede transportsektor havde kun 11 pct. en omsætning på mindst 5 mio. kr. En del af denne forskel skyldes, at den samlede transportsektor ikke er fuldt momspligtig.

Figur 5.2.

De momsregistrerede virksomheder fordelt på omsætningsstørrelse inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport og transportsektoren generelt. 1992



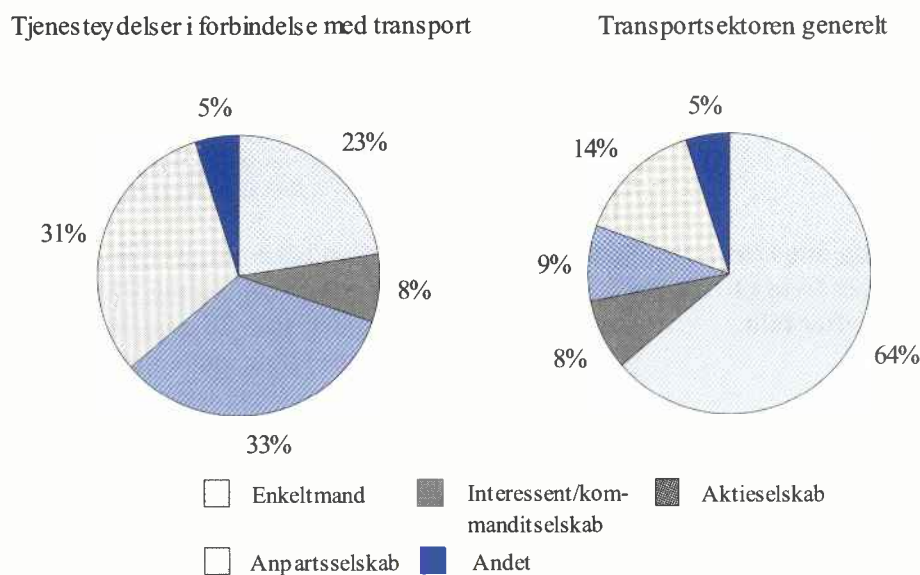
De 10 pct. af delsektorens virksomheder, som havde en omsætning på over 25 mio. kr. i 1992 dækkede 80 pct. af delsektorens samlede omsætning.

Mange aktieselskaber og anpartsselskaber

34 pct. af de momsregistrerede virksomheder inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport var aktieselskaber og 31 pct. anpartsselskaber. Enkeltmandsfirmaerne udgjorde derimod en forholdsvis lille andel på 23 pct., jf. figur 5.3.

Figur 5.3.

De momsregistrerede virksomheder fordelt på ejerforhold inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport og transportsektoren generelt. 1992



77 pct. af den samlede omsætning inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport blev i 1992 skabt af aktieselskaber. Enkeltmandsfirmaernes andel af omsætningen lå kun på 2 pct.

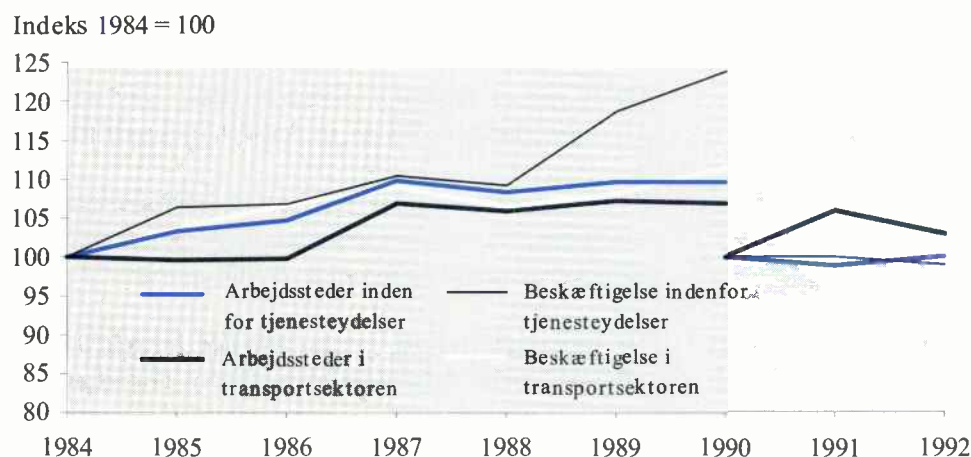
5.5. De beskæftigelsesmæssige forhold inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport

Ultimo november 1992 var der i alt 1.012 arbejdssteder inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport, som udgjorde 7 pct. af det samlede antal arbejdssteder inden for transportsektoren. På disse arbejdssteder var der ultimo november 1992 13.294 personer beskæftiget, hvilket udgjorde 9 pct. af antallet af beskæftigede inden for den samlede transportsektor. De 11.154 fuldtidsansatte inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport udgjorde 10 pct. af transportsektorens samlede antal fuldtidsansatte i 1992.

Antallet af arbejdssteder er fra 1984 til 1990 steget med knap 10 pct., sammenlignet med en stigning på 7 pct. for den samlede transportsektor. Herefter har antallet af arbejdssteder været stort set uændret frem til 1992, mens der for transportsektoren generelt har været tale om en stigning på 3 pct. fra 1990 til 1992.

Figur 5.4.

Udviklingen i antal arbejdssteder og beskæftigelsen. Ultimo november



Anm. I 1990 ændredes opgørelsesmetoden af arbejdssteder til at omfatte alle arbejdssteder, også arbejdssteder hvor kun én selvstændig samt dennes eventuelle medhjælpende ægtefælle er beskæftiget. I de foregående år indeholdt statistikken kun arbejdssteder, hvor én eller flere lønmodtagere var ansat. Samtidig indgår selvstændige og medhjælpende ægtefæller fra 1990 og frem også i opgørelsen over beskæftigelsen.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990 til 1992.

Kraftig stigning i beskæftigelsen frem til 1990 - derefter fald

Stigningen i beskæftigelsen inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport har fra 1984 til 1990 været relativ høj, nemlig 24 pct. Specielt i årene 1989 og 1990 har der fundet en kraftig stigning sted. Stigningen er især forårsaget af brancherne speditører og shippingvirksomhed samt andre tjenesteydelser i forbindelse med transport. I samme periode er beskæftigelsen i transportsektoren samlet steget med 11 pct. Fra 1990 til 1992 er beskæftigelsen derimod faldet lidt, jf. figur 5.4.

Antallet af fuldtidsansatte er fra 1984 til 1992 steget med 23 pct. inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport. Stigningen inden for transportsektoren samlet har ligget noget lavere i perioden, nemlig på 9 pct.

Forholdsvis store arbejdssteder

Arbejdsstederne inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport beskæftigede i gennemsnit 13 personer. 16 pct. af arbejdsstederne havde 20 ansatte eller derover. 45 pct. af arbejdsstederne inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport havde under 5 ansatte.

Relativt få beskæftigede på store arbejdssteder

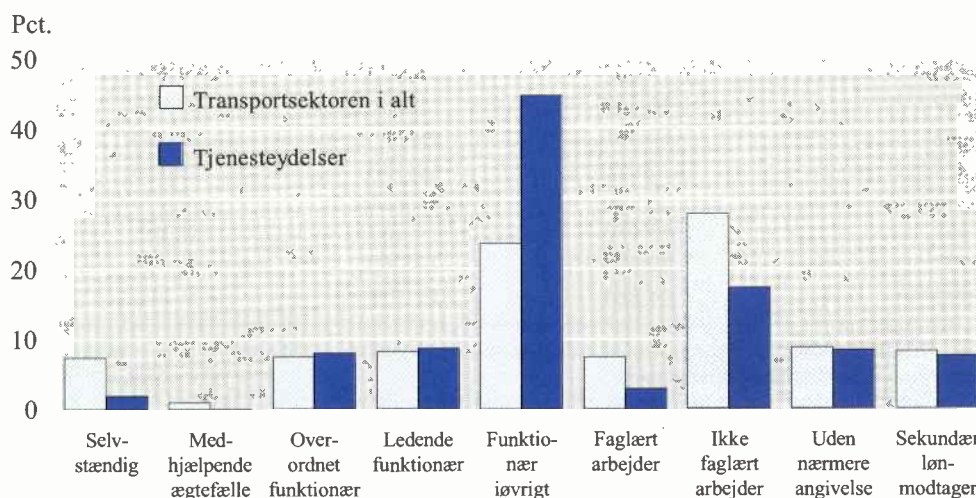
Hvad angår antal beskæftigede ultimo november var, overraskende nok, kun 22 pct. af de beskæftigede inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport i 1992 tilknyttet arbejdssteder med 100 ansatte eller derover mod 35 pct. for transportsektoren generelt. Derudover beskæftigede arbejdsstederne med 20 ansatte eller derover 64 pct. af den samlede beskæftigelse inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport, mens andelen for den samlede transportsektor lå tæt på med 63 pct.

Mange arbejdssteder i Københavnsområdet

En betydeligt større andel af arbejdsstederne inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport end inden for transportsektoren samlet, lå i 1992 i Københavnsområdet, idet andelen for de to sektorer lå på henholdsvis 31 pct. og 19 pct.

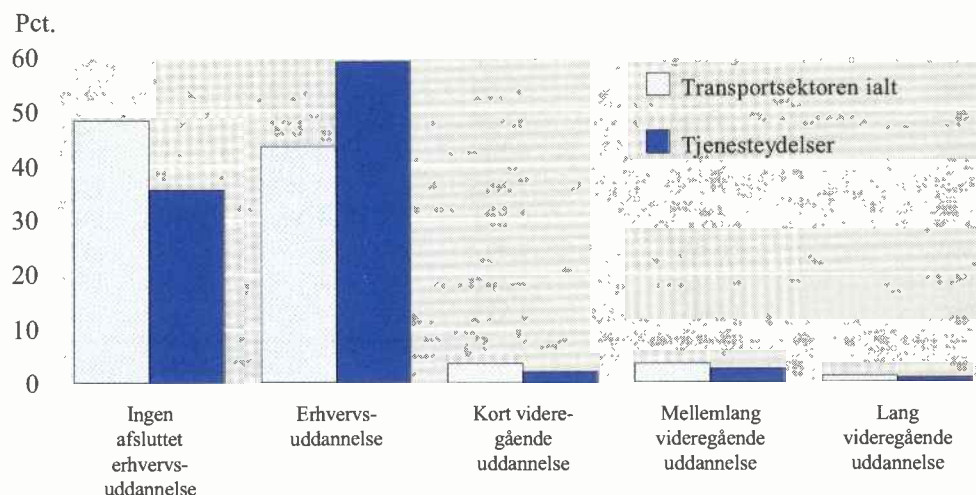
Over halvdelen tilhører funktionærgruppen

61 pct. af de beskæftigede inden for tjenesteydelser i forbindelse med transport tilhørte i 1992 funktionærgruppen, sammenlignet med kun 39 pct. for transportsektoren samlet, jf. figur 5.5.

Figur 5.5.**Beskæftigede fordelt på arbejdsstilling. Ultimo november 1992**

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

5 pct. af de beskæftigede inden for tjenesteydelser i forbindelsen med transport havde i 1992 en videregående uddannelse. Andelen af beskæftigede med erhvervsuddannelse lå relativt højt med 59 pct. mod kun 43 pct. for den samlede transportsektor, jf. figur 5.6.

Figur 5.6.**Beskæftigede fordelt på uddannelse. Ultimo november 1992**

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

Mange yngre Tjenesteydelser i forbindelse med transport var i 1992 karakteriseret ved, at forholdsvis store andele af beskæftigelsen tilhørte de to yngste aldersgrupper, nemlig under 25 år (23 pct.) og 25-39 år (45 pct.). For transportsektoren samlet lå andelen for disse to aldersgrupper på henholdsvis 15 pct. og 39 pct.

Mange mænd Ultimo november 1992 beskæftigede tjenesteydelser i forbindelse med transport 70 pct. mænd og 30 pct. kvinder.

Tabel 5.1. Nationalregnskabstal for hjælpevirksomhed for transport
National accounts figures for auxiliary road transport activities

	Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI	Lønninger	Restindkomst
	1	2	3	4	5
	årets priser mio. kr.				
1984	13 734	8 575	5 123	2 947	2 176
1985	15 173	9 176	5 948	3 194	2 753
1986	14 831	8 974	5 811	3 445	2 366
1987	16 144	9 701	6 383	3 770	2 613
1988	17 580	10 655	6 925	3 982	2 942
1989	20 096	12 538	7 571	4 274	3 297
1990	20 245	12 255	8 006	4 655	3 351
1991	22 483	14 167	8 303	4 739	3 564
1992	23 331	14 660	8 723	4 925	3 798
1993	24 851	15 726	9 112	...	...

Anm. Branchen omfatter: Udlejning af biler, redningskorps, rejsebureauer, speditører, pakhus- og oplagingsvirksomhed.

Kilde: Beregningerne er baseret på momsstatistikken, regnskaber fra Falcks redningskorps og kvartalsvise opgørelser af ferie- og selskabsrejser. Lønninger beregnes ved hjælp af Danmarks Statistiks opgørelser af erhvervsbeskæftigelsen.

TRANSLATION - Columns, 1: Gross output. 2: Intermediate consumption. 3: Gross value added at factor cost. 4: Compensation of employees. 5: Operating surplus. - Current prices in DKK mio.

Tabel 5.2. Nationalregnskabstal for hjælpevirksomhed for transport
National accounts figures for auxiliary sea transport activities

1980 priser			1980 priser i indeks		
Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI	Produktionsværdi	Rå- og hjælpestoffer	BFI
1	2	3	4	5	6
mio. kr.			1984 = 100		
1984	9 678	5 979	3 665	100	100
1985	10 195	6 148	4 010	105	109
1986	9 442	5 754	3 649	98	100
1987	9 740	5 924	3 775	101	103
1988	10 140	6 158	3 942	105	108
1989	11 256	7 065	4 151	116	113
1990	11 073	6 731	4 302	114	117
1991	11 732	7 407	4 285	121	117
1992	11 908	7 286	4 577	123	125
1993	12 401	7 829	4 529	128	124

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 5.1.

Kilde: Se tabel 5.1.

TRANSLATION - Columns, 1-3: 1980 prices. 4-6: 1980 index prices. 1 and 4: Gross output. 2 and 5: Intermediate consumption. 3 and 6: Gross value added at factor cost.

Tabel 5.3. Antal momsregistrerede virksomheder
Business units registered for VAT settlement

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
	antal virksomheder								
1. Transportsektoren i alt	14 872	15 767	15 792	16 483	16 774	16 821	16 396	16 331	15 976
2. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	1 145	1 180	1 228	1 294	1 376	1 430	1 446	1 474	1 500

Anm. Persontransport er ikke momspligtig og indgår derfor ikke i tabellen.

TRANSLATION - Rows, 1: Transport sector, total. 2: Service activities incidental to transport. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 5.4. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter ejerforhold. 1992
Business units registered for VAT settlement, by type of ownership. 1992

	Enkelt- mands- firma	Interes- selskab, kommandit	Aktie- selskab	Anparts- selskab	Andels- selskab	Anden ejer	I alt
	1	2	3	4	5	6	7
	antal virksomheder						
1. Transportsektoren i alt	10 245	1 285	1 369	2 313	69	695	15 976
2. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	341	115	503	466	6	69	1 500
	mio. kr.						
3. Transportsektoren i alt	9 336	7 574	53 601	8 454	1 010	9 940	89 916
4. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	347	1 318	15 214	1 741	8	1 173	19 801

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 5.3.

TRANSLATION - Columns, 1: Sole proprietorship. 2: Partnership, limited partnership. 3: Joint-stock company. 4: Private limited company. 5:

Cooperative society. 6: Other. 7: Total. - Rows, 1 and 3: Transport sector, total. 2 and 4: Service activities incidental to transport.

Tabel 5.5. Antal momsregistrerede virksomheder og deres omsætning fordelt efter omsætningens størrelse. 1992
Business units registered for VAT settlement, by size of turnover. 1992

	Under 100 000 kr.	100 000- 499 999 kr.	500 000- 999 999 kr.	1,0 mio.- 4,9 mio. kr.	5,0 mio.- 24,9 mio. kr.	Over 25 mio. kr.	I alt
	antal virksomheder						
1. Transportsektoren i alt	4 790	3 940	2 288	3 210	1 318	430	15 976
2. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	512	166	116	293	260	153	1 500
	mio. kr.						
3. Transportsektoren i alt	96	1 110	1 637	7 326	14 018	65 728	89 916
4. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	6	43	84	749	3 124	15 795	19 801

Anm. Jf. anmærkningen i tabel 5.3.

TRANSLATION - Columns, Size of turnover. I alt = Total. - Rows, See table 5.4. Antal virksomheder = Number of business units.

Tabel 5.6. Antal arbejdssteder. Ultimo november
Workplaces. End November

	Arbejdssteder									
	Med ansatte							Med ansatte eller selvstændigt beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	9 023	8 986	9 002	9 644	9 555	9 672	9 642	14 383	15 270	14 813
2. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	840	868	880	823	910	921	921	1 010	999	1 012

Anm. Fra 1990 indgår også arbejdssteder, hvor kun en selvstændig er beskæftiget.

Kilde: Arbejdsstedsstatistikken 1984 til 1990 og erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 1990 til 1992.

TRANSLATION - Columns, 1-7: Workplaces with employees. 8-10: Workplaces with employees or self-employed persons. Rows, See table 5.3.

Tabel 5.7. Antal beskæftigede. Ultimo november
Employed population. End November

	Antal ansatte							Antal beskæftigede		
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1990	1991	1992
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Transportsektoren i alt	121 172	125 600	129 260	131 992	128 966	131 027	135 087	147 410	148 394	148 297
2. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	10 663	11 342	11 387	11 775	11 645	12 651	13 205	13 490	13 465	13 294

Anm. Fra 1990 indgår selvstændige og medhjælpende ægtefæller også i beskæftigelsen.

Kilde: Se tabel 5.6.

TRANSLATION - Columns 1-7: Number of employees. 8-10: Number of employed persons, including self-employed persons. Rows, See table 5.3.

Tabel 5.8. Antal fuldtidsansatte
Full-time employees

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1. Transportsektoren i alt	102 465	109 526	106 543	107 619	107 196	108 162	109 432	110 913	111 807
2. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	9 041	9 369	9 662	9 935	9 972	10 431	10 963	10 867	11 154

Kilde: Se tabel 5.6.

TRANSLATION - Rows, See table 5.3.

Tabel 5.9.

**Antal arbejdssteder og antal ansatte/beskæftigede fordelt på
beskæftigelsesgrupper¹. Ultimo november**
Workplaces by size of workplaces. End November

	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	Over 99	Fiktive ²	I alt
antal arbejdssteder									
1984									
1. Transportsektoren i alt	2 296	2 971	1 737	1 021	643	203	152	-	9 023
2. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	96	235	218	154	98	29	10	-	840
antal ansatte									
3. Transportsektoren i alt	2 296	8 198	11 458	13 664	19 067	13 986	52 503	...	121 172
4. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	96	688	1 437	2 138	2 968	2 014	1 322	...	10 663
antal arbejdssteder									
1992									
5. Transportsektoren i alt	5 221	4 795	2 292	1 310	789	245	161	-	14 813
6. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	188	264	232	169	102	38	19	-	1 012
antal beskæftigede									
7. Transportsektoren i alt	5 221	12 986	14 938	17 644	23 631	16 631	52 476	4 770	148 297
8. Tjenesteydelser i forbindelse med transport	188	752	1 558	2 269	3 017	2 545	2 965	-	13 294

¹ Før 1990 er beskæftigelsesgrupperne opgjort ud fra antal ansatte på arbejdsstederne, mens beskæftigelsesgrupperne efter 1990 er opgjort ud fra antal beskæftigede på arbejdsstederne.

² Ansatte der ikke arbejder på nogen af arbejdsgivernes registrerede arbejdssteder, men tager ud fra deres bopæl.

Kilde: Se tabel 5.6.

TRANSLATION - Columns, Number of employees. Fiktive = Fictitious. I alt = Total. - Rows, 1, 3, 5 and 7: Transport sector, total. 2, 4, 6 and 8: Service activities incidental to transport.

Tabel 5.10.

Antal arbejdssteder fordelt efter amt. Ultimo november 1992
Workplaces by county. End November 1992

	Tjenesteydelser i forbindelse med transport	Transportsektoren i alt
	1	2
I alt¹	1 012	14 813
Københavns og Frederiksberg kommuner	167	1 200
Københavns Amt	147	1 633
Frederiksborg Amt	50	950
Roskilde Amt	19	803
Vestsjællands Amt	29	909
Storstrøms Amt	42	774
Bornholms Amt	8	113
Fyns Amt	68	1 067
Sønderjyllands Amt	93	806
Ribe Amt	54	687
Vejle Amt	65	1 022
Ringkøbing Amt	29	769
Århus Amt	135	1 581
Viborg Amt	16	769
Nordjyllands Amt	87	1 453

¹ Indeholder arbejdssteder uden for landet og arbejdssteder med uoplyst geografisk lokalitet.

Kilde: Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken.

TRANSLATION - Columns, 1: Service activities incidental to transport. 2: Transport sector, total. - Rows, I alt = Total. Kommuner = Municipalities. Amt = County.

Tabel 5.11.

**Antal beskæftigede fordelt på arbejdsstilling, højest fuldført
erhvervsuddannelse, alder og køn. Ultimo november 1992**

Employed population by employment status, highest level of vocational education, age and sex.
End November 1992

	Tjenesteydelser i forbindelse med transport	Transportsektoren i alt
	1	2
1. I alt	13 294	148 297
2. Arbejdsstilling		
Selvstændige	265	10 871
Medhjælpende ægtefæller	22	1 489
Lønmodtagere:		
Overordnede funktionærer	1 073	11 141
Ledende funktionærer	1 158	12 274
Funktionærer i øvrigt	5 930	34 996
Faglærte arbejdere	401	11 114
Ikke faglærte arbejdere	2 305	41 213
Uden nærmere angivelse	1 122	12 995
Sekundære lønmodtagere	1 018	12 204
3. Uddannelse		
Ingen afsluttet erhvervsuddannelse	4 726	71 615
Erhvervsuddannelse	7 850	64 440
Kort videregående uddannelse	271	5 247
Mellemlang videregående uddannelse	339	5 085
Lang videregående uddannelse	108	1 910
4. Alder		
Under 25 år	3 054	21 968
25-39 år	5 952	58 491
40-59 år	3 796	60 078
60 år og derover	492	7 760
5. Køn		
Mænd	9 286	117 836
Kvinder	4 008	30 461

Kilde: Se tabel 5.10.

TRANSLATION - Columns, See table 5.10. - Rows, 1: Total. 2: Employment status. Self-employed. Assisting spouses. Employees: Salaried employees, in upper levels. Salaried employees, in intermediate levels. Other salaried employees. Skilled manual workers. Unskilled manual workers.

Employees not further specified. Secondary employees. 3: Education. No vocational education. Vocational education. Short courses of further education. Medium- length courses of further education. Long courses of further education. 4. Age. År = Years. 5: Sex. Male. Female.

Tabel 5.12.

Regnskabsoplysninger. Tjenesteydelser i forbindelse med transport

Accounting data. Other transport services

	1988	1989	1990	1991	1992
1. Nettoomsætning, mio. kr.	14 966	18 021	25 365	19 819	20 101
Nettoomsætning (1988 = 100)	100	120	169	132	134
2. Aktiver, mio. kr.	10 182	13 647	21 163	15 924	14 089
Aktiver (1988 = 100)	100	134	208	156	138
3. Værditilvækst i pct. af nettoomsætning	42	37	38	38	37
4. Afkastningsgrad	10	9	6	8	8
5. Kapitalens omsætningshastighed	1,5	1,3	1,2	1,2	1,4
6. Likviditetsgrad	104	107	106	98	97
pct.					
7. Resultatopgørelse					
8. Nettoomsætning	100	100	100	100	100
9. Vareforbrug	58	63	62	62	63
10. Løn	22	19	20	20	20
11. Afskrivninger	3	3	3	3	3
12. Andre omkostninger	12	11	12	11	10
13. Primært driftsresultat før skat	5	4	3	4	4
14. Sekundære og ekstraordinære indtægter	3	2	13	2	2
15. Sekundære og ekstraordinære udgifter	2	1	6	1	1
16. Resultat før finansiering	6	5	10	5	5
17. Finansieringsindtægter	2	3	3	2	2
18. Finansieringsudgifter	3	2	4	4	3
19. Resultat før skat	5	6	9	3	4
20. Balance					
21. Anlægsaktiver	51	45	50	49	49
22. Omsætningaktiver	49	55	50	51	51
23. Kortfristet gæld	47	51	47	52	53
24. Langfristet gæld	25	21	22	24	26
25. Hensættelser	4	4	3	2	3
26. Egenkapital	24	24	28	21	18
27. Aktiver = passiver i alt	100	100	100	100	100

Anm. Omsætningsstigningen i 1990 skyldes i betydelig grad et midlertidigt brancheskift.

TRANSLATION - Rows, 1: Net turnover, DKK mio. Net turnover (1988 = 100) 2: Assets, DKK mio. Assets (1988 = 100). 3: Value added in pct. of net turnover. 4: Return on investment. 5: Capital turnover. 6: Liquidity ratio. 7: Operating results. 8: Net turnover. 9: Consumption of goods and services. 10: Variable wages. 11: Depreciations. 12: Other costs. 13: Primary result

before financial items and tax. 14: Secondary and extraordinary receipts. 15: Secondary and extraordinary expenses. 16: Result before financial items and tax. 17: Financial receipts. 18: Financial expenses. 19: Result before tax. 20: Balance sheet data. 21: Fixed assets. 22: Current assets. 23: Current liabilities. 24: Long-term liabilities. 25: Provisions for liabilities and charges. 26: Capital and reserves. 27: Total assets = total liabilities.

Energi- forbrug

6. Energiforbruget i transportsektoren

6.1. Hovedkilder

Energistyrelsen	Opgørelserne over energiforbruget til de forskellige transportformer, bygger på oplysninger fra Energistyrelsen. Energistyrelsen laver sine opgørelser over energiforbruget ved hjælp af salgsoplysninger fra forsyningsselskabernes kundekartoteker.
Trafikministeriet	Opdelingerne af energiforbruget på henholdsvis person- og godstransport inden for vejtransport er gennemført af Trafikministeriet. Fordelingen gennemføres ved beregninger på grundlag af Energistrelsens forbrugsopgørelser.
Skatteministeriet	Omfanget af grænsehandlen opgøres af Skatteministeriet ud fra skøn baseret på oplysninger om afgiftsprovenuier.
Danmarks Statistik	Oplysningerne om udviklingen i priser på og forbruget af motorbenzin anvender dels forbrugsoplysninger fra Energistyrelsen og dels prisoplysninger på benzin fra Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks.

6.2. Begreber, definitioner og metoder

Salgs- kontra forbrugsopgørelser	De forbrugsoplysninger, som Energistyrelsen udarbejder, er som nævnt 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 registeret i vedkommendes sektor, selvom 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 benzin-drevne 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 vil afspejle evt. kvalitetsændringer.
Vejtransport	
Grænsehandlen	Da forbrugsoplysningerne skal udtrykke danskernes forbrug, må der foretages korrektion for grænsehandlen. Forskelle i afgiftsstrukturen på benzin- og dieselloleprodukter, især mellem Tyskland og Danmark, har ført til, at der er blevet "importeret" eller "eksporteret" betragtelige mængder brændstof mellem landene.

**Udviklingen vendt 180°
for motorbenzin**

Op til begyndelsen af 90'erne var situationen den, at danskere tog til Tyskland for at købe bl.a. den billigere motorbenzin, medens lastbilerne tankede dieselolie i Danmark inden transporten sydpå. Dieselolie er pga. afgiftsstrukturen dyrere i Tyskland end i Danmark. I begyndelsen af 90'erne ændredes afgiftsstrukturen sig på benzinprodukterne, således at motorbenzin blev billigere i Danmark end i Tyskland. Derfor tanker tyskerne nu motorbenzin i Danmark.

Beregningsmetoden

I Skatteministeriet foretages et skøn over omfanget af grænsehandlen baseret på de regionale opgørelser over afgiftsprovenuene på de enkelte produkter. Ved at sammenholde forskellene i de regionale opgørelser med et forventet/beregnet normalforbrug, kan omfanget af grænsehandlen beregnes.

**"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 anses nemlig for 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 benzinforbrug 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**Ingen sumtal**

Under jernbanetransport er der ikke foretaget en samlet opgørelse af energiforbruget, fordi tallene ikke er direkte sammenlignelige, da der på den ene side anvendes både dieselolie og el som drivmidler og på den anden side anvendes dieselolie til at producere el. For dieseldrevne tog opgøres energiforbruget som den indkøbte mængde, medens elforbruget er den forbrugte mængde.

**Ændret opgørelses-
metode**

DSB har i øvrigt fra og med 1993 ændret sin opgørelsesmetode, idet der nu er opstillet registreringssystemer ved alle dieselolietankanlæg, hvilket vil gøre det muligt fremover at opgøre det faktiske forbrug. Dette forhold er der ikke taget højde for her, da der alene foreligger oplysninger om det ene år.

**Person- og gods-
transport**

Der er ikke foretaget en opdeling på henholdsvis person- og godstransport men i visse tilfælde anvendes en fordelingsnøgle for den oliebaserede del af jernbanernes energiforbrug, der i 1984 henregnedes 70 pct. til persontransport og 30 pct. til godstransport. I 1992 er dette forhold ændret til 78 pct. til person- og 22 pct. til godstransport.

Lufttransport**Totalopgørelse**

Ved opgørelsen af energiforbruget 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 flyets destination.

Motorbenzin

Forbruget af motorbenzin i lufthavnene er opgjort som forbruget hos tankbiler, lastbiler, varebiler o.l. ved anvendelse i lufthavnsområderne.

Søtransport**Totalopgørelse**

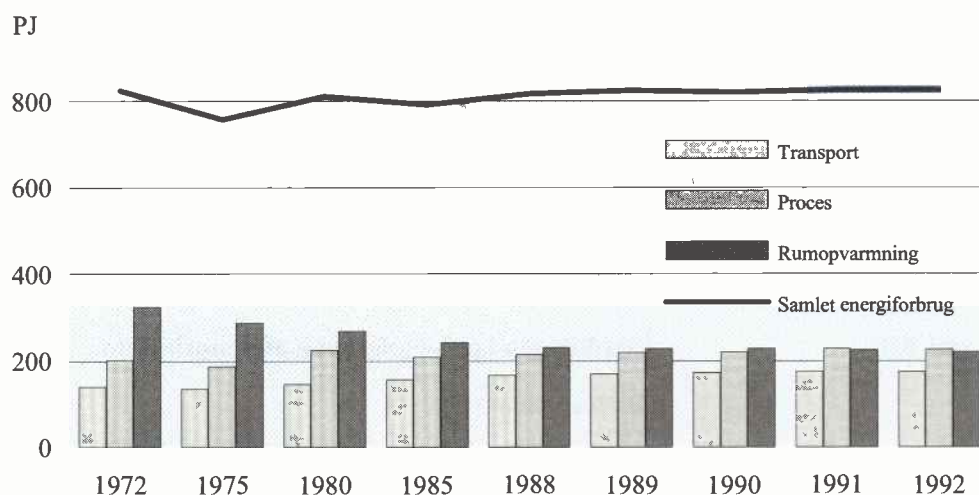
Opgørelsen af energiforbruget til søtransport er også en totalopgørelse, dvs. den omfatter samtlige påfyldninger på dansk territorium, altså inklusiv de såkaldte bunkringer (påfyldninger af skibe i udenrigsfart).

Indenrigs- og udenrigsfart

Derfor er det også muligt via kendskabet til skibenes destinationer at opdele forbruget i henholdsvis indenrigs- og udenrigsfart.

6.3. Energiforbruget**En sektor i vækst?**

Hvis transportsektoren vurderes under ét og sammenlignes med energiforbruget til rumopvarmning og fremstilling i perioden 1972 til 1992 har transportsektoren fået en større andel af det samlede energiforbrug, se figur 6.1.

Figur 6.1.**Energiforbruget fordelt på formål**

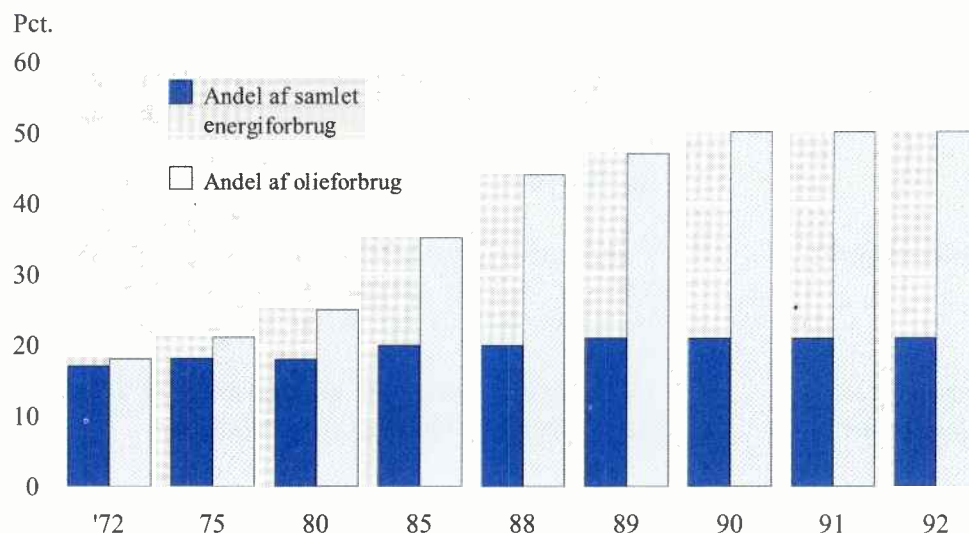
Kilde: Energistyrelsen.

Andelen af olieforbruget

Dette forhold bliver endnu tydeligere, hvis der alene ses på transportsektorens andel af det samlede olieforbrug, se figur 6.2.

Figur 6.2.

Transportsektorens andel af energiforbruget



Kilde: Energistyrelsen.

En ændret forbrugs-sammensætning

Figureerne dokumenterer, at energiforbruget til transport- og formål udviser en svagt stigende andel af det samlede energiforbrug.

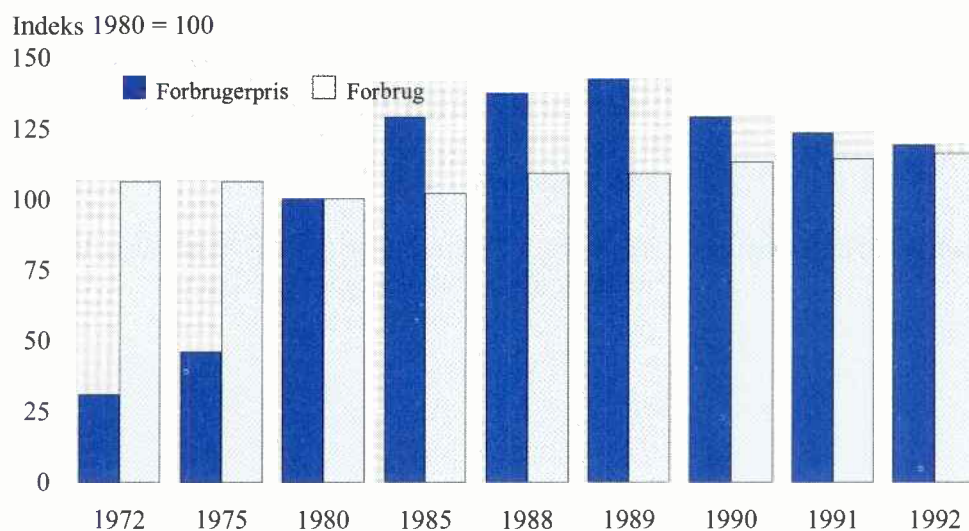
Transportsektorens stærkt stigende andel af olieforbruget er i høj grad et udtryk for, at der er sket markante ændringer i energisammensætningen, primært at el og varme i stadig stigende omfang produceres vha. kul og naturgas.

Prisens indflydelse

Det kunne umiddelbart forventes, at prisen på energi (her motorbenzin) ville have en betydning for forbruget. Men som figur 6.3. viser, er der ingen direkte sammenhæng mellem udviklingen i prisen på motorbenzin og forbruget af motorbenzin. Transport- eller kørselsbehovet er med andre ord ikke særligt følsom over for ændringer i brændstoftprisen.

Figur 6.3.

Udviklingen i pris og forbrug af motorbenzin



Kilde: Energistyrelsen og Danmarks Statistik.

Udviklingen i energiforbruget til vejtransport

Stigning i samlet forbrug

I perioden fra 1984 til 1993 er det samlede forbrug af energi til vejtransport steget med ca. 16 pct., jf. tabel 6.1.

Oversigtstabel 6.1.

Energi forbrugt til vejtransport

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	PJ									
I alt ¹	113,9	116,7	123,5	123,6	124,3	126,0	131,2	133,1	133,2	132,7
Heraf til:										
Persontransport	66,6	68,5	73,9	75,1	76,9	77,3	80,2	81,2	81,8	80,7
Godstransport	46,4	47,3	48,6	47,5	46,3	47,5	49,8	50,8	51,6	50,8
Motorbenzin ²	62,9	64,6	68,4	68,8	69,8	69,9	72,1	73,1	74,4	74,0
Dieselolie ²	47,8	49,0	53,1	53,0	53,1	55,3	58,2	59,5	58,5	58,3
LPG (autogas)	3,0	2,7	1,5	0,9	1,0	0,6	0,5	0,3	0,3	0,3

Anm. Forbrug er udtrykt i direkte energiindhold (PJ=10¹⁵ Joule).

¹ Inkl. petroleum og fuelolie, samt en del af forbruget til "off-road".

² Korrigeret for grænsehandel.

Kilde: Energistyrelsen.

Også flere køretøjer

Der er her tale om en ikke overraskende udvikling, når den ses i sammenhæng med udviklingen i køretøjsbestanden, jf. afsnit 1.3.

Mindre LPG

Tabellen viser to andre interessante udviklinger. For det første er der sket et markant fald i forbruget af LPG (autogas).

Mere persontransport

For det andet kan der konstateres en tydelig ændring i retning af, at persontransportens energiforbrug har haft en klar større stigning end godstransportens.

Udviklingen i energiforbruget til jernbanetransport

Konstant forbrug

Som det fremgår af tabel 6.2. ligger niveauet for jernbanernes indkøbte mængde dieselolie rimeligt konstant. Det tilsvarende gør sig gældende for elforbruget, dog med en mindre stigning over perioden.

Oversigtstabel 6.2.

Energi forbrugt til jernbanetransport

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	PJ									
Dieselolie ¹	5,2	4,9	4,8	4,3	4,6	4,2	4,0	4,1	4,3	4,5
El	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7

Anm. Forbrug er udtrykt i direkte energiindhold (PJ=10¹⁵ Joule). Hvis elforbruget udtrykkes i brændselsækvivalenter, dvs. udtrykt i det brændselsinput der gennemsnitligt er medgået til produktionen af el, har elforbruget i hele perioden været på ca. 2 PJ.

¹ Inkl. motorbenzin og petroleum.

Kilde: Energistyrelsen.

Mere effektiv energi-udnyttelse

Sammenholdt med at der har været stigninger i den transporterede mængde passagerer og gods over perioden, er dette udtryk for en bedre energiudnyttelse.

Udviklingen i energiforbruget til lufttransport**Moderat stigning**

Set i forhold til hele perioden 1984-93 har der kun været en moderat stigning i det samlede energiforbrug, der næsten udelukkende består af JP1 (jetbrændstof), jf. tabel 6.3.

Oversigtstabel 6.3.**Energi forbrugt til lufttransport**

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	PJ									
I alt¹	22,7	22,9	24,2	26,1	27,7	28,8	27,5	25,4	26,2	25,7
Heraf til:										
Indenrigsfart	0,7	0,6	0,8	1,0	1,1	0,9	0,9	0,8	0,7	1,6
Udenrigsfart	22,0	22,2	23,4	25,1	26,6	27,9	26,6	24,6	25,5	24,1
JP1	22,5	22,7	24,1	26,0	27,6	28,6	27,3	25,3	26,1	25,5

Anm. Forbrug er udtrykt i direkte energiindhold (PJ=10¹⁵ Joule).

¹ Inkl. motorbenzin, flybenzin og petroleum m.m.

Kilde: Energistyrelsen.

Indenrigs- og udenrigsflyvning

Opdelingen på henholdsvis indenrigs- og udenrigsflyvning giver et klart billede af energiforbrugets fordeling, hvor udenrigsflyvning energimæssigt er helt dominerende.

Udviklingen i energiforbruget til søtransport**Svag stigning**

I perioden 1984 til 1993 har der været en svag stigning i det samlede energiforbrug til indenrigsfart, dvs. mellem danske havne, jf. tabel 6.4.

Oversigtstabel 6.4.**Energi forbrugt til søtransport**

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	PJ									
Indenrigsfart										
I alt¹	4,5	5,6	6,5	6,9	6,0	6,7	6,3	7,6	6,9	7,6
Dieselolie	3,1	3,1	3,0	3,0	3,2	2,7	2,8	3,3	3,5	5,0
Fuelolie	1,4	2,5	3,4	3,8	2,7	4,0	3,6	4,3	3,4	2,7
Udenrigsfart										
Bunkring	18,8	19,7	20,2	29,5	37,4	38,3	40,3	36,2	38,0	56,3

Anm. Forbrug er udtrykt i direkte energiindhold (PJ=10¹⁵ Joule).

¹ Inkl. LPG og petroleum.

Kilde: Energistyrelsen.

De to helt dominerende brændstoffer er dieselolie og fuelolie, hvor dieselolien hovedsageligt anvendes i færgefarten og i de mindre fartøjer, fx. fiskekuttere.

Udenrigsfarten dominerer

Opdelingen på indenrigs- og udenrigsfart viser, at udenrigsfarten energimæssigt er klart dominerende og er endog stigende. Det kunne hænge sammen med den større og større betydning Østersøen har fået i handelsmæssig sammenhæng.

Miljø- påvirkninger

7. Miljøpåvirkninger fra transportsektoren

7.1. Indledning

Luftforurening fra transportsektoren

Luftforureningen fra transportsektoren opstår ved forbrændingen af fossile brændstoffer. Transportsektoren yder et væsentligt bidrag til udslippet af kulbrinter, kulilte, kvælstofoxider og partikler. Alle disse stoffer bidrager til den lokale luftforurening. Kvælstofoxider og kulbrinter bidrager desuden til regionale forureningsproblemer. En mindre del af udslippet fra transportsektoren består af svovldioxid, der ligesom kvælstofoxider og kulbrinter har både lokale og regionale skadevirkninger. Desuden sker der udslip af kuldioxid og methan, som bidrager til drivhuseffekten. Endelig var der tidligere en væsentlig bly-emission fra benzinbiler.

Oversigtstabel 7.1.1.

Forurenende stoffer fra trafikken og skadevirkninger på mennesker og miljø

Forurenende stof	Skadevirkning på mennesker	Skadevirkning på miljøet
Kulbrinter bortset fra methan (NMVOC) ¹	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 fotokemiske oxidanter (især ozon), der kan give skader på plantevæksten
Kvælstofoxider (NO _x)	NO ₂ øger risikoen for åndedrætssygdomme. Bidrager til fotokemisk smog og dermed til øget risiko for lungesygdomme, nedsat åndedrætsfunktion, 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
Kulilte (CO)	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 åndedrætssystemet og lungevævet	Tilsmudser bygninger og kulturgenstande i byområder. Kan nedsætte sigtbarheden
Svovldioxid (SO ₂)	Forværrer åndedrætssygdomme hos fx astmatikere	Giver sur nedbør som kan skade økosystemer på land og i vand. Nedbryder materialer
Bly ²	Påvirker nervesystemet og evnen til at danne hæmoglobin	Assimileres i dyr og planter
Methan (CH ₄)		Menes at medvirke til den globale opvarmning (drivhuseffekten)
Kuldioxid (CO ₂)		Menes at bidrage med omkring 50 pct. til stigningen i drivhuseffekten

¹ NMVOC er flygtige kulbrinter og står for non-methan VOC

² Benzin indeholder dog ikke længere bly

Brændstofferne er baseret på olie

De brændstoffer, der anvendes som drivmidler i transportmidler, er næsten alle baseret på olie. Olie er en blanding af forskellige former for kulbrinter men indeholder også bl.a. svovlforbindelser. Indholdet af svovl varierer dog kraftigt med oliens oprindelsessted. 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, der foregår i transportmidlernes motorer, iltes brændstoffets indhold af kulstof til kuldioxid, men ved ufuldstændig forbrænding dannes kulilte. Der kan også ske emission af sod, som er uforbrændt kulstof. Kulbrinterne nedbrydes ikke nødvendigvis fuldstændigt i forbrændingsprocessen og emitteres derfor i mindre mængder. Kvælstofoxider dannes primært ud fra forbrændingsluftens indhold af kvælstof og ilt. Endelig sker der udslip af svovldioxid, når svovlforbindelserne iltes.

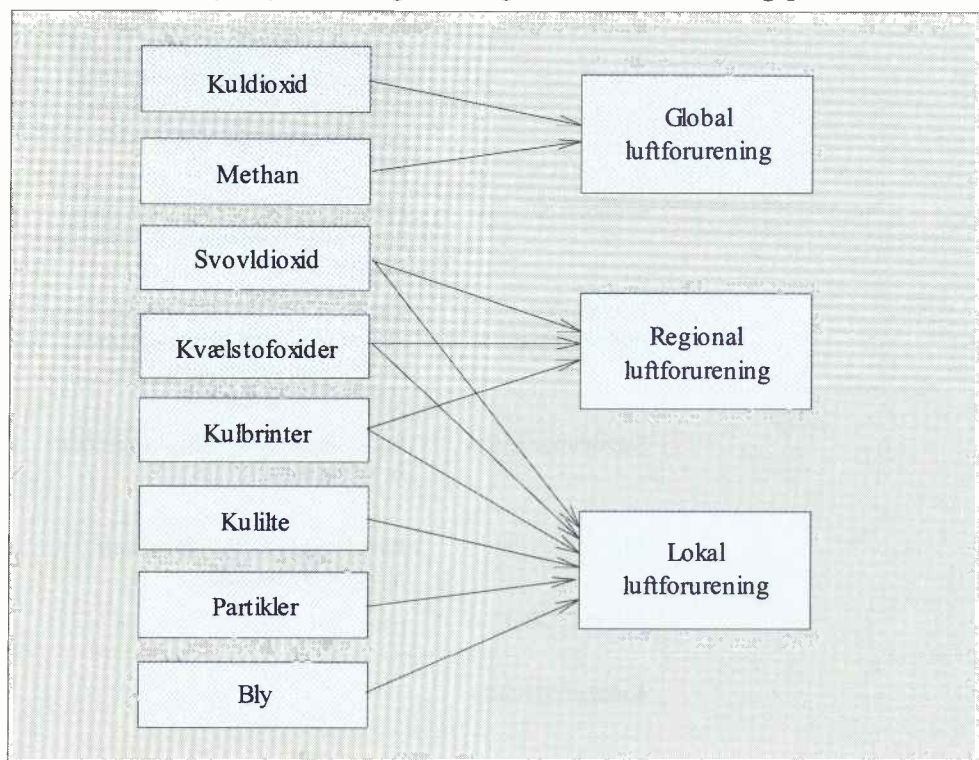
Luftforureningens forskellige dimensioner

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 skyldes naturlig forekomst. Den menneskeskabte del er imidlertid stigende, hvilket især skyldes den voksende afbrænding af fossile brændsler. Den globale gennemsnitstemperatur er steget ca. 0,5° C i løbet af de sidste hundrede år, men det kan ikke udelukkes, at denne temperaturstigning skyldes naturlige variationer. Den væsentligste drivhusgas er kuldioxid, som optræder ved enhver forbrændingsproces. Andre drivhusgasser er methan, lattergas og de ozonlagsnedbrydende CFC'er. Trafikkens bidrag til drivhuseffekten stammer næsten udelukkende fra emissionen af kuldioxid.

Figur 7.1.1.

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 deposition. De indirekte skader omfatter forsureningsskader på bl.a. søer samt dannelse af fotokemisk smog, som opstår ved reaktion mellem reaktive kulbrinter og kvælstofoxider. Vejtrafikken bidrager især til den regionale luftforurening med kvælstofoxider og kulbrinter.

Skibstrafikken bidrager med en stor emission af svovldioxid som følge af et højt svovlindhold i brændstoffet. Svovludslippet fra skibe vil dog formindskes i de kommende år, da en ny dansk bekendtgørelse begrænser svovlindholdet i dieselolie anvendt til søtransport.

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 kvælstofoxider, kulilte og kulbrinter. Fra dieselmotorer sker der desuden et væsentligt udslip af partikler. Tidligere var også bly-emissionen fra benzinbiler væsentlig, da der var tilsat bly til benzinen for at hæve oktallet. I dag er der imidlertid ikke længere bly i benzinen. Den lokale luftforurening giver sundhedsskader samt skader på dyr og planter. Desuden sker der tilsmudsning af bygninger og nedbrydning af materialer.

Miljømæssige målsætninger på transportområdet

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 transportsektoren, 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 tre protokoller, der regulerer de underskrivende landes emissioner af henholdsvis svovl, kvælstofoxider og flygtige organiske forbindelser (VOC). Danmark har underskrevet alle tre aftaler.

... svovlprotokollen

Den nyeste svovlprotokol stammer fra 1994 og forpligter Danmark til, senest i år 2000, at reducere svovludslippet med 80 pct. i forhold til 1980-niveau. Den nye protokol er en skærpelse af en tidligere aftale, hvor reduktionskravet var 30 pct. inden år 1993. Sidstnævnte reduktionskrav har Danmark opfyldt.

... NO_x-protokollen

NO_x-protokollen forpligter landene til senest i 1994 at fastfryse udslippet af kvælstofoxider på det niveau, der var gældende i 1987. Flere lande, deriblandt Danmark, har dog i en deklaration tilknyttet protokollen forpligtet sig til at reducere NO_x-udslippet med yderligere 30 pct. senest i 1998 i forhold til et år i perioden 1980 til 1986.

... VOC-protokollen

Ifølge VOC-protokollen skal der senest i 1999 opnås en reduktion på 30 pct. i forhold til 1985. Protokollen omfatter kun non-methan VOC'erne, altså de forbindelser, der normalt betegnes NMVOC.

Energihandlingsplanen

Transportsektoren står for en væsentlig del af det samlede, danske energiforbrug. I Danmark er den politiske målsætning for hele energiområdet formuleret i Energi-handlingsplanen, 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.

Transporthandlingsplanen

I Danmark er den politiske målsætning på transportområdet formuleret i Transporthandlingsplanen fra 1990 (Trafikministeriet, 1990). Der opstilles målsætninger for såvel trafikstøj som for emissionen af de mest forurenende stoffer fra trafikken, jf. oversigtstabel 7.1.2.

Oversigtstabel 7.1.2.

Transporthandlingsplanens målsætninger

Forureningsart	Målsætning
Støj	Højst 100 000 boliger må belastes med et støjniveau på mere end 65 dB(A) fra trafikken i 2010
CO ₂ ¹	Transportsektorens CO ₂ -emission skal stabiliseres på 1988-niveau inden 2005 og derefter reduceres med 25 pct. inden 2030
NO _x	NO _x -emissionen skal reduceres med 40 pct. inden år 2000 og med 60 pct. inden 2010 i forhold til 1988-niveau. Derefter skal der ske en yderligere reduktion
HC	Ligesom NO _x -emissionen skal HC-emissionen reduceres med 40 pct. inden år 2000 og med 60 pct. inden 2010 i forhold til 1988-niveau. Derefter skal der ske en yderligere reduktion
Partikler	Der skal ske en halvering af partikeludslippet i byerne frem til 2010 i forhold til 1988-niveau. Derefter skal der ske en yderligere reduktion

¹ Transporthandlingsplanens krav til reduktion af CO₂-emissionen fra transportsektoren er således på kortere sigt mindre ambitiøst end Energihandlingsplanens målsætning.

Kilde: Transporthandlingsplanen, Trafikministeriet, 1990.

Kulbrinter

For emissioner fra motorkøretøjer anvendes traditionelt betegnelsen kulbrinter (HC) i stedet for VOC. Den del af kulbrinte-emissionen, der ikke omfatter methan, er underlagt international regulering i VOC-protokollen. I den danske målsætning, som formuleret i Transporthandlingsplanen, skelnes der ikke mellem methan og ikke-methan VOC'er. Reguleringskravet gælder således for summen af de to stofgrupper med vidt forskellige miljømæssige effekter.

Kulilte

For CO er der ikke opstillet egentlige måltal i Transporthandlingsplanen. Emissionen forventes imidlertid at blive reduceret væsentligt når flere og flere biler udstyres med katalysator.

Trafik 2005

I december 1993 udkom Trafik 2005, opfølgningen på Transporthandlingsplanen. Redegørelsen er en samlet trafikplan for hele landet og indeholder bl.a. en investeringsplan for konkrete projekter. Desuden omfatter den en prognose for, hvordan transportsektorens miljøbelastning vil udvikle sig under bestemte forudsætninger om den tekniske udvikling og væksten i trafikmængden. I Trafik 2005 skærpes målsætningen for trafikstøj, så målet nu er, at højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Metoder og kilder**Hovedkilde**

Hovedparten af emissionsberegningerne er udført af Forskningscenter Risø.

Emissionerne er beregnede størrelser

Det er ikke muligt af foretage en fuldstændig måling af forureningsudslippet fra transportsektoren, 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.

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.

Figur 7.1.2.

Princippet i emissionsberegningerne for skibe, fly og tog

Udslip	=	Energiforbrug	*	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.

Figur 7.1.3.

Princippet i emissionsberegningerne for vejtrafikken

Udslip	=	Antal kørte kilometer	*	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 ringe 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 kuestofholdige 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 kuldioxid 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.

Hovedresultater for transportsektoren som helhed**1990 som sammenligningsår**

De mest veldokumenterede emissionsberegninger er lavet for året 1990. Sammenligningen mellem de enkelte transportformer indbyrdes og belysningen af deres andel af de samlede emissioner fra alle forbrændingsprocesser sker derfor for 1990.

For alle stoffer undtagen SO₂ er vejtransporten langt den største bidragsyder

Med undtagelse af SO₂ bidrager vejtransporten for samtlige stoffers vedkommende med langt den største del af emissionen. For kulilte kommer så meget som 97 pct. af udslippet fra vejtransporten, mens det samme gælder for 91 pct. af kulbrinte-udslippet. Katalysatoreffekten vil dog medføre et faldende udslip af kulilte og kulbrinter fra benzinbiler i de kommende år.

Oversigtstabel 7.1.3.

Transportsektorens emissioner. 1990

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1 000 ton				
I alt	10 639,0	117,5	12,7	551,6	105,7
Vejtransport	9 173,0	102,0	5,2	536,0	96,3
Jernbane	297,0	4,1	0,4	1,7	0,6
Luftfart	663,0	1,9	0,1	12,6	8,4
Søtransport	506,0	9,5	7,0	1,3	0,4
	pct.				
I alt	100	100	100	100	100
Vejtransport	86	87	41	97	91
Jernbane	3	3	3	0	1
Luftfart	6	2	0	2	8
Søtransport	5	8	55	0	0

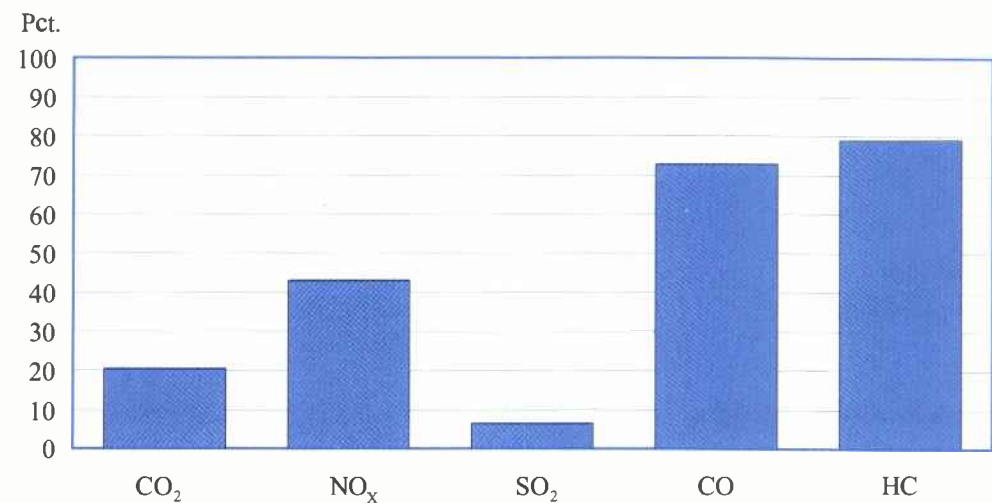
Anm. Emissioner fra vejtransporten omfatter ikke emissioner fra knallerter, motorcykler og off-road køretøjer. For jernbanetransport er kun den dieseldrevne del inkluderet. For søtransporten inkluderes kun den del, der klassificeres som indenrigsfart, dvs. den del der kan tilskrives sejladsen mellem to danske havne. For luftfarten er kun emissioner i forbindelse med start- og landing inkluderet.

Kilde: Upublicerede beregninger foretaget af Forskningscenter Risø 1995.

Fra jernbanetransport kommer der stort set intet udslip af kulilte og kulbrinter. For luftfarten er der tale om en relativt høj emission af kulbrinter i forbindelse med start- og landingsoperationerne. Søtransporten udmærker sig ved en meget høj SO₂-emission, der skyldes et stort indhold af svovl i den anvendte fuelolie. Også udslippet af kvælstofoxider er relativt højt.

Figur 7.1.4.

Emissioner fra transportsektoren i forhold til samtlige emissioner relateret til energianvendelse. 1990



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

Kilde: Forskningscenter Risø 1995.

Stort udslip af kulilte og kulbrinter fra transportsektoren

Transportsektoren står for langt størsteparten af kulilte- og kulbrinte-emissionen relateret til energianvendelse. I 1990 bidrog transportsektoren således med 73 pct. til kulilte-emissionen og med 79 pct. til kulbrinte-emissionen. For kuldioxid stammede omkring en femtedel af emissionerne fra transportsektoren i 1990, mens kvælstof-oxidernes andel udgjorde godt 40 pct. Til gengæld stammede kun 7 pct. af SO₂-emissionen i 1990 fra transportsektoren, jf. figur 7.1.4.

7.2. 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 kvælstofoxider, kulbrinter og kulilte. Anvendelse af katalysator i nye benzinbiler fra 1. oktober 1990 har dog betydet en reduktion i udslippet af disse stoffer. Fra benzinbiler sker der næsten intet udslip af svovldioxid. For dieslbiler var udslippet af svovldioxid til gengæld tidligere en væsentlig forureningskomponent. Med indførelse af miljødiesel er svovlindholdet og dermed SO_2 -emissionen dog reduceret markant. Udslippet af sod og partikler stammer primært fra dieseldrevne køretøjer.

Metoder og datagrundlag

Copert-modellen

Der er inden for EU udført et stort arbejde med henblik på at standardisere emissionsberegninger for motorkøretøjer. Det er sket inden for det såkaldte CORINAIR-program, hvor der bl.a. er udviklet en speciel edb-baseret emissionsberegningsmodel for vejtrafik, Copert. Systemanalyseafdelingen på Forskningscenter Risø har deltaget i arbejdet med udviklingen af Copert. En udbredt anvendelse af Copert-modellen vil muliggøre konsistente internationale sammenligninger.

Bilemis-modellen

En alternativ emissionsberegningsmodel, Bilemis, er udarbejdet af Laboratoriet for Energiteknik på Danmarks Tekniske Universitet.

Der er således to modeller til beregning af emissioner fra vejtransporten. De to modeller beskrives nærmere i det følgende afsnit. Forskningscenter Risø benytter modellen Copert ved beregning af de emissionstal, der indberettes til internationale instanser. Trafikministeriet baserer sine emissionsberegninger på Bilemis-modellen. Også Miljøstyrelsens beregninger er foretaget med Bilemis, idet der dog er korrigeret procentuelt i forhold til de forskelle der blev fundet til Copert-modellen ved sammenligningen af modellerne for 1990, jf. næste afsnit.

Kilder

For perioden 1984-1989 anføres emissioner beregnet vha. den danske Bilemis-model, mens der for årene 1990-1993 bruges tal udregnet vha. Copert-modellen. Årsagen til dette er, at der i Copert-modellen først i beregningerne for de seneste år er korrigeret for grænsehandel.

Off-road

Det er uhyre vanskeligt at bestemme, hvor store emissioner der stammer fra de såkaldte off-road køretøjer, som bl.a. omfatter landbrugsmaskiner og entreprenørmateriel. I 1992 blev der dog gennemført en undersøgelse af, hvor stor emission disse kilder bidrog med for året 1990. Undersøgelsen blev gennemført af Dansk Teknologisk Institut og Abrahamsen & Nielsen (Miljøsamarbejdet i Århus, 1992). Off-road køretøjernes bidrag til emissionerne blev vurderet ud fra en kortlægning af antal og størrelse samt anslået energiforbrug.

Støj

Statistikken over antal boliger belastet af vejtrafikstøj er udarbejdet af Trafikministeriet og giver en landsdækkende støjkortlægning for 1991 (Kortlægning af vejtrafikstøj i Danmark, Trafikministeriet 1993). Statistikken er udarbejdet på basis af nyere støjkortlægninger fra 10 større og mindre byer samt hovedlandevejsnettet.

Disse støjkortlægninger er bearbejdet og opregnet til landsdækkende niveau. Det begrænsede opregningsmateriale betyder, at opgørelsen er behæftet med væsentlig usikkerhed. Da støjkortlægningerne kun er baseret på kortlægning af gader med mindst 1.000 køretøjer pr. døgn, og da støjniveauet på gader med mindre trafik vides at kunne overstige 55 dB(A), undervurderes det samlede antal støjbelastede boliger sandsynligvis.

Emissionsberegningsmodellerne

Emissioner

Emissionen af CO, NO_x, HC 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.

Sammenligning af modellerne for 1990

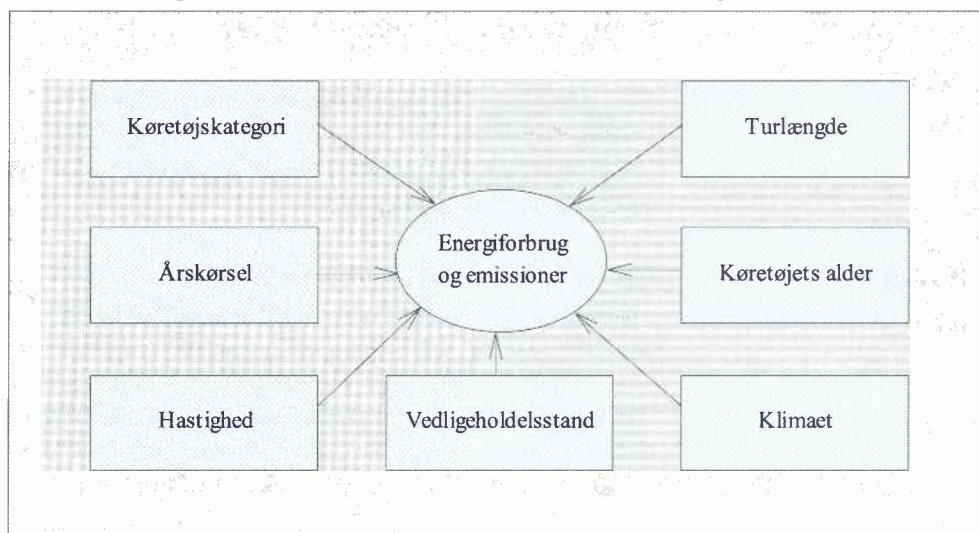
For året 1990 blev der gennemført et projekt til sammenligning af de to tidligere omtalte modeller Bilemis og Copert. Ved sammenligningen beregnede man emissionen af stofferne CO, HC, NO_x og partikler.

Undersøgelsens hovedbudskab: modellerne giver sammenlignelige resultater

Ved beregning af udstødningsgasser udviste de to modeller, Bilemis og Copert, god overensstemmelse. For total-emissionerne var afvigelserne således for alle stofferne under 7 pct. For enkelte køretøjskategorier var afvigelserne dog væsentligt større. Ved beregningen af kulbrinte-fordampningen var der dog markant forskel mellem de to modeller. Her var afvigelsen hele 80 pct. (Miljøstyrelsen, 1993).

Figur 7.2.1.

Faktorer der påvirker emissionerne fra det enkelte køretøj



Emissionerne afhænger af mange faktorer

Emissionen af skadelige stoffer fra vejtransporten afhænger af flere faktorer. Udarbejdelse af emissionsopgørelser for motorkøretøjer forudsætter således, at der foreligger detaljerede oplysninger om køretøjsbestand, trafikarbejde, emissionsfaktorer og brændstofforbrug. Desuden inddrages en række meget unøjagtigt bestemte data som typiske kørselsbetingelser, koldstartsandel, slid på katalysatorer, fordampning af kulbrinter, vedligeholdelsestilstand m.m. Både Copert og Bilemis har indbygget modeller til beregning af kulbrinte-fordampning.

Oversigtstabel 7.2.1. Sammenligning mellem Copert- og Bilemis-modellen

Parameter	Copert	Bilemis
Køretøjsbestand	Vejdirektoratet har til begge modeller leveret data vedrørende køretøjsbestand og trafikarbejde opsplittet efter de specificerede køretøjskategorier. For benzindrevne personbiler regnes med, at 55 pct. har en motorstørrelse under 1,4 liter, 40 pct. ligger mellem 1,4 og 2,0 liter, og 5 pct. har motorer større end 2,0 liter.	
Køretøjskategorier	Der arbejdes med 12 kategorier af køretøjer opdelt på størrelse og fordelt efter benzin og dieseldrevne biler. De benzindrevne personbiler er desuden fordelt efter de emissionsnormer, der var gældende på godkendelsestidspunktet	Der opereres med 6 køretøjskategorier opdelt på størrelse og fordelt på benzin og dieselbiler. Bilemis beregner selv fordelingen på de enkelte årgange ud fra en indbygget overlevelseskurve og oplysninger om salgstal i perioden forud for beregningsåret
Årskørsler	Der indlæses årskørsler for de enkelte årgange. Disse tal er skønnet af Vejdirektoratet ud fra det totale trafikarbejde og antallet af køretøjer i de forskellige kategorier	Der er indbygget typiske årskørsler for biler afhængig af alder. Disse tal er baseret på en ældre danske undersøgelse fra starten af 1970'erne. Tallene i programmet korrigeres således, at det totale trafikarbejde kommer til at svare til Vejdirektoratets opgørelse
Hastighed	Der indlæses typiske hastigheder for de forskellige køretøjskategorier	Der tages højde for hastighederne ved fastlæggelse af de emissionsfaktorer, som indlæses i programmet for bykørsel og landevejskørsel
Turlængder	Der regnes med en gennemsnitlig turlængde på 12 km. Ud fra de indlæste værdier for turlængde og udetemperatur beregnes andelen af kørsel med kold motor. Dette tal ligger omkring 30 pct.	Der anvendes 7 km ved bykørsel og 20 km ved landevejskørsel
Brændstofforbrug	I Copert er indbygget typiske brændstofforbrugstal for de forskellige køretøjskategorier. Ud fra de indlæste trafikdata beregnes et forventet brændstofforbrug. Dette beregnede tal kan herefter sammenlignes med officielle tal for trafikens brændstofforbrug.	
Emissionsfaktorer	Der er indlæst 1990-emissionsfaktorer for varmekørte motorer i benzindrevne biler for biler godkendt efter forskellige emissionsnormer. Emissionsfaktorerne varierer med hastighed og motorstørrelse. Der benyttes et tillæg for kørsel med kold motor - tillægget beregnes i modellen ud fra værdier for turlængde og udetemperatur	Der indlæses emissionsfaktorer for de forskellige bilkategorier gældende for nye biler. Der angives faktorer for både bykørsel og landevejskørsel, og de inkluderer kørsel med kold motor ved 20°C. Er den faktiske udetemperatur forskellig fra 20°C korrigeres emissionsfaktorerne i programmet

Kilde: "Emissioner fra motorkøretøjer", Miljøstyrelsen 1993.

Energiforbrug	Emissionerne beregnes ud fra antal kørte kilometer, mens brændstofforbruget anvendes til at checke beregningerne. I begge modeller benyttes energiforbruget korrigeret for grænsehandel. Det betyder, at man tilnærmer sig et mål for energi brugt i Danmark fremfor energi solgt i Danmark.
Klimaet	Vejret er en vigtig faktor, da såvel kolde vintre som varme somre øger emissionerne. Emissionerne stiger i kolde vintre på grund af større emissioner fra koldstart af motorerne og i varme somre på grund af større fordampning.
Bilens alder	Emissionerne ændres som følge af slitage, når bilerne bliver ældre. Denne problemstilling er især vigtig for katalysatorbiler. Nye benzindrevne personbiler kører i gennemsnit væsentligt mere end ældre biler, men til gengæld har de altså lavere emissioner pr. kørt km.

Hastighed og koldstart

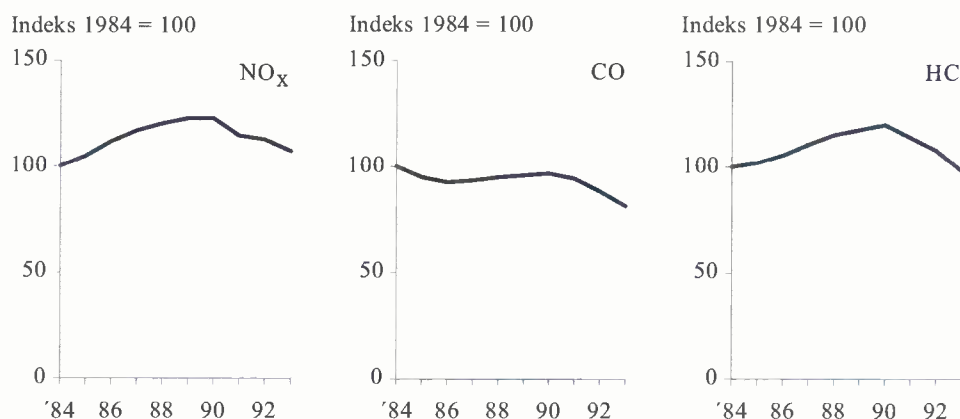
Hastighed er en væsentlig parameter ved beregning af især benzinbilers udstødning. Turlængden er af betydning ved beregning af koldstarts-emissioner og fordampning af kulbrinter. Efter start med en kold motor vil man typisk få en forøget emission af CO og HC. Hvor stor forøgelsen bliver, afhænger til en vis grad af udetemperaturen.

Dieseldrevne køretøjer

For dieseldrevne køretøjer er emissionsberegningsmodellerne simplere end for benzinbiler. Der opereres kun med meget små forskelle i emissionsfaktorerne ved henholdsvis by- og landevejskørsel, og i modsætning til benzindrevne køretøjer regnes ikke med ændringer i emissionsfaktoren, når bilerne bliver ældre.

Emissioner fra vejtransporten**Katalysatorer siden 1. oktober 1990**

Pr. 1. oktober 1990 skulle alle nye personbiler opfylde amerikanske normer for udstødningsgassernes indhold af skadelige stoffer. Siden 1. januar 1993 har der eksisteret tilsvarende EU-normer. Normerne opfyldes i benzindrevne biler ved installation af tre-vejs-katalysatorer. I sådanne katalysatorer omdannes kulbrinter, kulilte og kvælstofoxider. Kulbrinter og kulilte oxideres til vand og kuldioxid, mens kvælstofoxider reduceres til frit kvælstof. Anvendelse af katalysatorer betyder en væsentlig reduktion i forureningen med kulilte, kulbrinter og kvælstofoxider fra den enkelte bil. Eftersom andelen af katalysatorbiler stiger i de kommende år, forventes en yderligere reduktion i emissionerne fra vejtrafikken.

Figur 7.2.2.**Emissionen af NO_x, CO og HC fra vejtrafikken**

Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

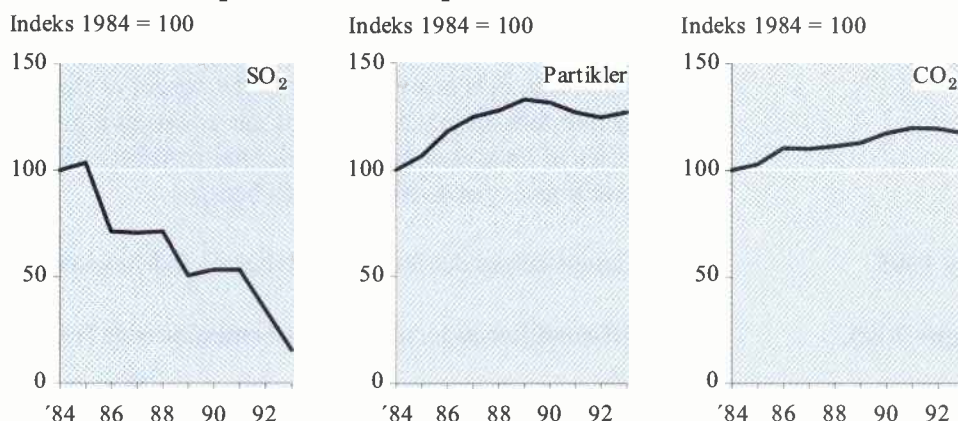
Emissionen af de katalysatorafhængige stoffer

For vejtrafikens kulilte-udslip er der i starten af perioden sket en stabilisering på noget under 1984-niveau. Derefter slår katalysatoreffekten igennem fra og med 1991. I 1993 er udslippet således reduceret med 19 pct. i forhold til 1984, jf. figur 7.2.2. For kvælstofoxider og kulbrinter kan der konstateres en stigende emission frem til 1990, hvorefter katalysatoreffekten slår igennem. Udslippet af kulbrinter (inkl. fordampning) er således i 1993 på niveau med udslippet i 1984, mens udslippet af kvælstofoxider, på trods af reduktionen de seneste år, stadig ligger højere end udslippet i 1984.

Udviklingen i emissionen af SO₂ ...

Den mest markante udvikling er sket for udslippet af SO₂. Udslippet er mindsket med hele 85 pct. fra 1984 til 1993 som følge af det stigende salg af diesel med et væsentligt lavere svovlindhold. I takt med at svovlindholdet i dieselolie er reduceret, øges den andel af SO₂-emissionen, der stammer fra benzinbiler. I 1993 stammer således 22 pct. af vejtransportens SO₂-emission fra de benzindrevne biler, selv om svovlindholdet i benzin er meget lavt.

Figur 7.2.3.

Emissionen af SO₂, partikler og CO₂ fra vejtrafikken

Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

... partikler og CO₂

For partiklernes vedkommende er der til gengæld ikke sket nogen reduktion i udslippet. I 1993 ligger udslippet således 27 pct. højere end i 1984. Emissionen af CO₂ har været stigende gennem perioden, men er stabiliseret i de seneste to år jf. tabel 7.2.1. og figur 7.2.3.

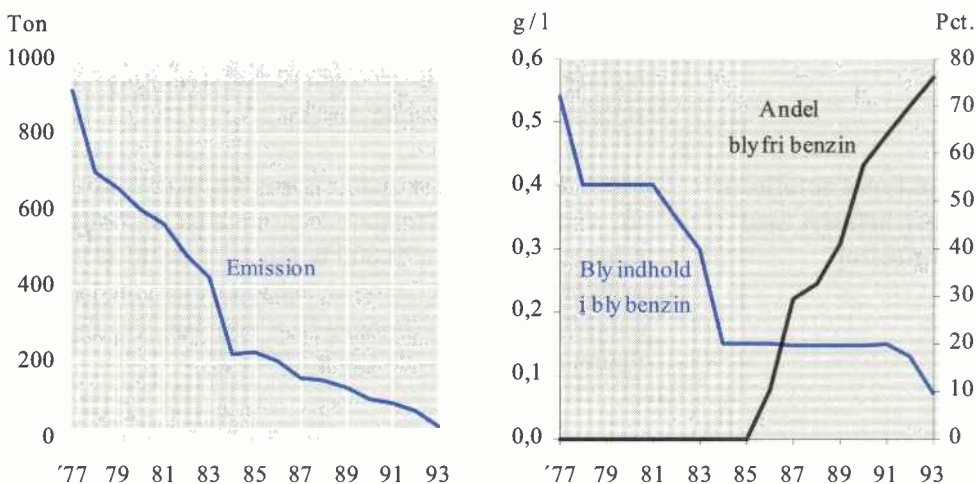
Benzin-/dieseldrøjet

Langt størstedelen af kulilte- og kulbrinte-emissionerne stammer fra benzindrevne personbiler og varebiler. I 1990 drejede det sig om henholdsvis 92 pct. og 91 pct. For NO_x stammede 62 pct i 1990 fra de benzindrevne køretøjer. Partikel-udslippet er ubetydeligt for benzinbiler. Partikel-udslippet fra dieseldrevne person- og varebiler, der vejer mindre end 2 ton, udgjorde godt 13 pct. af partikel-udslippet i 1990, mens øvrige varebiler (2-3,5 ton) bidrog med 21 pct. Størsteparten af partikel-udslippet, nemlig 65 pct. stammede fra lastbiler og busser, jf. tabel 7.2.2.

Emissionsprognoser

Ifølge Trafikministeriets prognoser i Trafik 2005 forventes en reduktion på omkring 55 pct. for kulbrinter og kvælstofoxider i år 2000 i forhold til 1988-niveau. Reduktionen sker som følge af katalysatoreffekten og optræder til trods for en forventet trafikstigning. I samme periode forventes en reduktion i partikeludslippet på 45 pct. Aktuelt forventes der endnu større reduktioner som følge af, at der indføres skærpede EU-normer fra år 2000.

Figur 7.2.4.

Emission af bly fra trafikken, det gennemsnitlige blyindhold i blybenzin og andelen af blyfri benzin

Kilde: Materiale i Forskningscenter Risø, 1994.

Udviklingen for blyudslippet frem til 1993

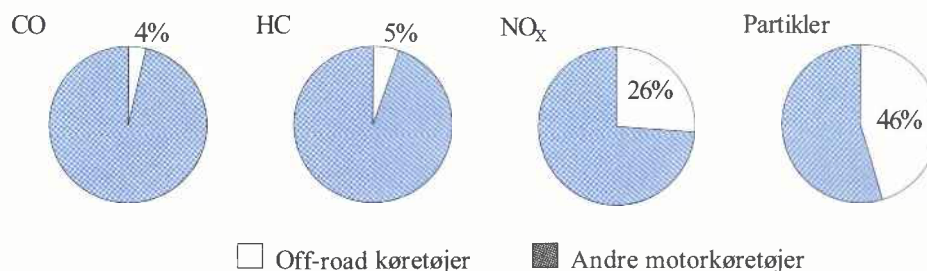
Der er sket en væsentlig reduktion i vejtrafikkens udslip af bly til luften. Blyudslippet fra biler er således reduceret fra mere end 900 ton i 1977 til godt 30 ton i 1993. Reduktionen skyldes dels, at indholdet af bly i blyholdig benzin er reduceret væsentligt, dels at forbruget af blyfri benzin er steget markant, jf. figur 7.2.4. Sidstnævnte forhold skyldes bl.a., at der er lavere afgifter på blyfri benzin. Også anvendelsen af katalysatorer i nye biler har medført et fald i blyforureningen, da katalysatorer kræver anvendelse af blyfri benzin.

Bly 1995

Aktuelt sælges der ikke længere benzin indeholdende bly.

Figur 7.2.5.

Off-road køretøjernes andel af emissionerne fra motorkøretøjer. 1990



Kilde: "Emissioner fra motorkøretøjer", Miljøstyrelsen 1993.

Off-road trafikken har stort udslip af NO_x og partikler

Opgørelsen for 1990 viser, at off-road køretøjerne står for en væsentlig andel af emissionerne fra samtlige motorkøretøjer hvad angår kvælstofoxider og partikler. For kvælstofoxiderne udgør off-road køretøjerne således 26 pct. af den samlede emission, mens det for partiklernes vedkommende drejer sig om hele 46 pct., jf. tabel 7.2.2. og figur 7.2.5.

Trafikstøj

Støjens påvirkning af mennesket

Trafikstøj har såvel korttids- som 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 stigende risiko for hjerte-karsygdomme.

Omkring 480.000 boliger belastet af støj fra vejtrafikken

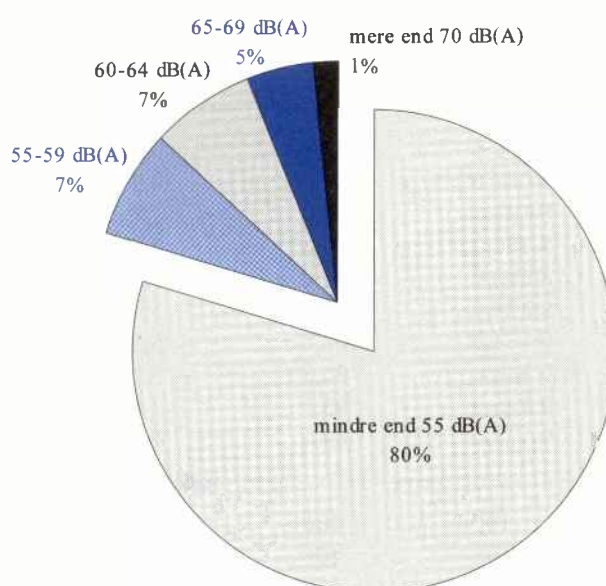
Vejtrafik er langt den største kilde til trafikstøj. Det er især langs de overordnede veje i byerne, at støjbelastningen fra vejtrafikken mærkes. Den nyeste opgørelse af vejtrafikstøjen viser, at omkring 480.000 boliger er belastet med støj, der overskrider de vejledende 55 dB(A), jf. tabel 7.2.3. Det svarer til ca. 20 pct. af samtlige boliger i Danmark, jf. figur 7.2.6. Omkring 140.000 boliger er belastet med et støjniveau på mindst 65 dB(A).

Reduktion i antallet af boliger belastet med vejtrafikstøj

I forhold til tidligere opgørelser er der sket et fald i antallet af boliger belastet af støj fra vejtrafikken. Tidligere blev antallet af boliger belastet med mindst 55 dB(A) således opgjort til 670.000 boliger. En del af forskellen kan tilskrives den betydelige usikkerhed, opgørelserne er behæftet med, men der er dog formodentlig sket en reel reduktion i støjbelastningen bl.a. som følge af den by- og trafikplanlægning, der har fundet sted gennem de sidste 10-15 år.

Figur 7.2.6.

Boliger i Danmark fordelt efter graden af støjbelastning fra vejtrafikken. Trafikbillede 1991



Kilde: Kortlægning af vejtrafikstøj i Danmark, Trafikministeriet 1993.

Andelen af støjbelastede boliger stiger med byernes størrelse

Andelen af boliger, der er belastet af vejtrafikstøj, vokser med befolkningskoncentrationen. I Hovedstadsområdet overskrider den vejledende øvre grænse for vejtrafikstøj således for 26 pct. af boligerne, mens den tilsvarende andel af boliger for landet som helhed andrager 20 pct. Af samtlige støjbelastede boliger ligger 37 pct. i Hovedstadsområdet, jf. tabel 7.2.3.

Relativt flere stærkt belastede boliger i større byer

Samtidig med stigningen i andelen af støjbelastede boliger ved voksende bystørrelser, forøges den andel af boligerne, der er stærkt støjbelastede. Den større andel af boliger, som er belastet med vejtrafikstøj i de store byer, skal ses i sammenhæng med et større trafikarbejde.

6 pct. hårdt belastede boliger i Danmark

Undersøgelser har vist, at mere end halvdelen af befolkningen føler sig stærkt generet ved et støjniveau på 65 dB(A). Andelen af boliger, som er belastet med mere end 65 dB(A) fra vejtrafikstøj, udgør knap 6 pct. for hele landet. Den tilsvarende andel for Hovedstadsområdet er næsten dobbelt så stor.

Tabel 7.2.1. Emissioner fra vejtransporten
Emissions from road transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC ¹	Partikler
	1 000 ton					
1984	7 812,0	83,1	9,9	553,8	80,2	4,0
1985	8 031,0	87,2	10,2	526,3	81,8	4,2
1986	8 631,0	93,0	7,0	512,7	84,7	4,7
1987	8 591,0	97,3	7,0	517,8	88,9	4,9
1988	8 692,0	100,0	7,0	526,4	92,4	5,1
1989	8 824,0	102,0	5,0	531,1	94,4	5,3
1990	9 173,0	102,0	5,2	536,0	96,3	5,2
1991	9 344,0	95,3	5,3	521,9	91,4	5,0
1992	9 326,0	93,7	3,4	489,5	86,7	4,9
1993	9 177,0	89,4	1,5	451,2	78,9	5,0
	indeks 1984 =100					
1984	100	100	100	100	100	100
1985	103	105	104	95	102	107
1986	110	112	71	93	106	118
1987	110	117	71	93	111	125
1988	111	120	71	95	115	128
1989	113	123	51	96	118	133
1990	117	123	53	97	120	132
1991	120	115	53	94	114	127
1992	119	113	35	88	108	125
1993	117	107	15	81	98	127

Anm: Emissionerne fra knallerter, motorcykler og off-road køretøjer er ikke inkluderet. Ved emissionsberegningerne er der korrigeret for grænsehandel.

¹ Omfatter også fordampning fra benzinmotorer.

Kilde: CO₂ og SO₂-emissionerne er beregnet af Forskningscenter Risø. For de øvrige stoffer er emissionerne for perioden 1984-1989 beregnet af Miljøstyrelsen vha. Bilemis-modellen, men procentuelt korrigeret i forhold til den afvigelse, der for året 1990 blev fundet mellem Bilemis-modellen og Copert-modellen. For 1990-1993 er emissionerne beregnet af Forskningscenter Risø vha. Copert-modellen

Tabel 7.2.2.

Emissioner for forskellige køretøjskategorier, 1990

Emissions for various types of motor vehicles 1990

	CO	HC	NO _x	Partikler
	1 000 ton			
1. I alt	567,0	106,0	138,6	9,6
2. Off-road køretøjer	21,0	5,6	36,5	4,4
3. Motorcykler og knallerter	10,0	4,1	0,1	-
4. Motorkøretøjer, heraf	536,0	96,3	102,0	5,2
5. Person- og varebiler (< 2 tons) benzin	463,3	83,2	59,9	-
diesel	2,0	0,5	1,8	0,7
6. Varebiler (2 - 3,5 tons) benzin	30,1	4,0	2,4	-
diesel	5,5	1,5	4,9	1,1
7. Lastbiler og busser (3,5 - 16 tons) diesel	25,1	3,4	16,0	1,8
8. Lastbiler og busser (> 16 tons) diesel	10,0	3,7	17,0	1,6
	pct.			
9. I alt	100	100	100	100
10. Off-road køretøjer	4	5	26	46
11. Motorcykler og knallerter	2	4	0	-
12. Motorkøretøjer	95	91	74	54

Kilde: "Emissioner fra motorkøretøjer", Miljøstyrelsen 1993.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Off-road motor vehicles. 3: Motorcycles and mopeds. 4: Motor vehicles, of which 5: Private cars/goods

vehicles. 6: Goods vehicles (2 to 3.5 tonnes) 7: Lorries and buses (3.5 to 16 tonnes). 8: Lorries and buses ((greater than 16 tonnes). 9: Total. 10: Off-road motor vehicles. 11: Motorcycles and mopeds. 12: Motor vehicles. - Benzin = Petrol.

Tabel 7.2.3.

Beregnet antal boliger hvor støjbelastningen fra vejtrafikken overstiger den vejledende øvre støjgrænse. Støjkortlægning 1991

Estimated number of dwellings for which noise from road traffic exceeds the recommended upper limit. 1991

Bykategori	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	≥ 70 dB(A)	I alt
	1 000 boliger				
1. Hele landet	173¹	168	108	34	483
< 200 indbyggere	36	10	3	1	50
200-999 indbyggere	5	7	1	0	14
1 000-4 999 indbyggere	10	13	2	0	26
5 000-9 999 indbyggere	16	9	5	-	29
10 000-19 999 indbyggere	10	22	1	-	33
20 000-99 999 indbyggere	37	43	24	0	104
≥ 100 000 indbyggere	10	14	18	5	47
Hovedstadsområdet	49	51	54	27	180
	pct. af alle boliger				
2. Hele landet	7	7	5	1	20
< 200 indbyggere	11	3	1	0	16
200-999 indbyggere	3	4	1	0	8
1 000-4 999 indbyggere	3	4	1	0	8
5 000-9 999 indbyggere	12	7	4	-	22
10 000-19 999 indbyggere	7	16	1	-	23
20 000-99 999 indbyggere	10	11	6	0	27
≥ 100 000 indbyggere	5	6	8	2	20
Hovedstadsområdet	7	7	8	4	26

Anm. Boligbestanden udgjorde 2.409.045 boliger pr. 1. januar 1992.

¹ Antallet af boliger i kategorien 55 - 59 dB(A) er formodentlig undervurderet. Det betyder, at også det samlede antal støjbelastede boliger er sat for lavt.

Kilde: "Kortlægning af vejtrafikstøj i Danmark", Trafikministeriet 1993.

TRANSLATION - Rows, 1 and 2: All Denmark. Number of inhabitants. Hovedstadsområdet = Copenhagen region. - 1,000 boliger = 1,000 dwellings. - Pct. af alle boliger = Pct. of all dwellings. - I alt = Total.

7.3. Banetransport

Siden 1984 er SO₂-emissionen reduceret markant pga. faldende svovlindhold i dieselolien. Emissionen af kuldioxid, kvælstofoxider, kulilte og kulbrinter er også formindsket, omend i langt mindre målestok end SO₂. Reduktionen i emissionen af disse stoffer skyldes udelukkende, at dieselforbruget til banedrift er reduceret i samme periode.

Metoder og datagrundlag

Emissioner fra el-drevne tog medtages ikke

En stigende 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 således ikke i den anførte emissionsopgørelse.

Oversigtstabel 7.3.1.

Gennemsnitlige emissionsfaktorer for dieseldreven jernbanetransport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	CH ₄	NMVOC
	kg/GJ					
1972-85	74,0	1,033	0,234	0,414	0,0049	0,1544
1986-88	74,0	1,033	0,141	0,414	0,0049	0,1544
1989-92	74,0	1,033	0,094	0,414	0,0049	0,1544
1993	74,0	1,033	0,023 ¹	0,414	0,0049	0,1544

¹ I løbet af 1993 begyndte DSB at købe dieselolie med et lavere svovlindhold. I Forskningscenter Risø's beregninger antages det, at dieselolie med lavt svovlindhold blev anvendt fuldt ud igennem hele 1993, hvilket formodentlig undervurderer svovludslippet for 1993 noget. Fra og med 1994 har al den anvendte dieselolie dog lavt svovlindhold. Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

Anvendte emissionsfaktorer

Som emissionsfaktorer anvendes de faktorer, der bruges i Copert-modellen for motorvejskørsel med dieselmotorer tungere end 3,5 ton. Copert-modellen benyttes til beregning af emissioner for vejtransport og er udviklet under CORINAIR, EU's program til overvågning af udslippene til luft. Som det fremgår af oversigtstabel 7.3.1 er emissionsfaktorerne konstante over den betragtede periode for alle stoffer bortset fra SO₂. Den reducerede emissionsfaktor for SO₂ afspejler, at den anvendte diesel er blevet mere svovlfattig gennem perioden.

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

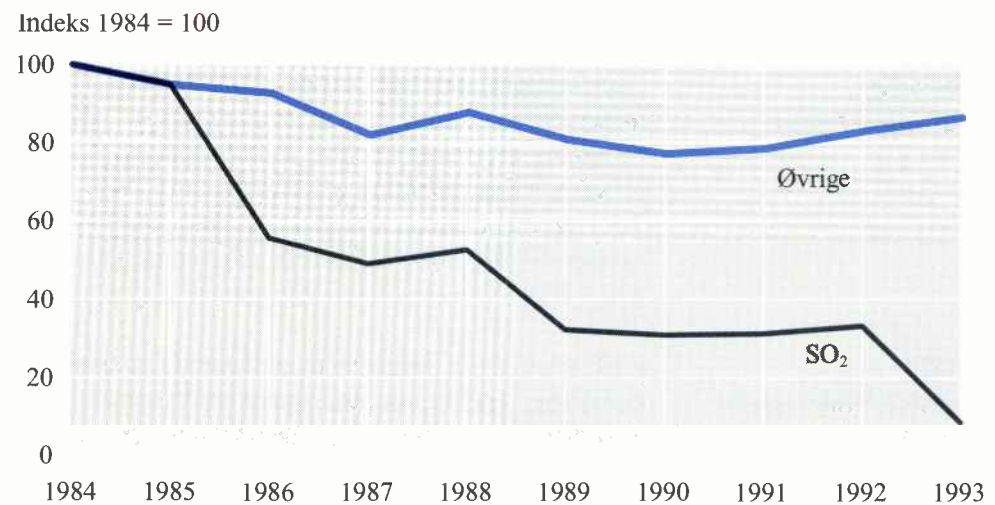
I forhold til de emissionsfaktorer Forskningscenter Risø har anvendt, viser DSB's undersøgelse, at udslippet af kulilte og kulbrinter formodentlig er noget lavere end anslået af Risø, mens emissionen af kvælstofoxider til gengæld er højere, når man ser på gennemsnittet over samtlige togtyper. Det betyder, at emissionsberegningerne gengivet i tabel 7.3.1. må fortolkes med en vis forsigtighed, og at de bør korrigeres i ned- og opadgående retning i overensstemmelse med resultaterne af DSB's undersøgelse. I DSB's undersøgelse er emissioner fra el-tog endvidere inddraget. De er ikke inddraget i Forskningscenter Risø's beregninger.

Trafikstøj

Statistikken over antal boliger belastet af togtrafikstøj er udarbejdet af DSB. Opgørelsen er baseret på støjkortlægning langs den mest trafikerede del af fjerntrafiknettet. Denne kortlægning blev foretaget i 1986, da DSB igangsatte en afhjælpende indsats over for støjbelastede boliger via den såkaldte støjpulje. Støjpuljen finansierer støjafskærmning og tilskud til facadeisolering.

Emissioner fra banetransporten**SO₂-emissionerne reduceret med 91 pct.**

I 1993 er jernbanernes brug af diesel reduceret med knap 14 pct. i forhold til 1984. Til gengæld er el-forbruget steget, jf. tabel 5.2. Sideløbende med reduktionen i dieselforbruget til jernbanedrift er også emissionen af de forurenende stoffer reduceret. Udslippet af SO₂ er mindsket relativt mest. Det skyldes et faldende indhold af svovl i den anvendte diesel. I 1992 udgør SO₂-emissionen således kun ca. 33 pct. af emissionen i 1984. Fra 1992 til 1993 er emissionen endnu engang reduceret markant, og 1993-emissionen er således nede på kun 9 pct. af emissionen i 1984, jf. tabel 7.3.1. og figur 7.3.1.

Figur 7.3.1.**Emissioner af CO₂, SO₂, NO_x, CO og HC fra jernbanetrafikken**

Anm. Emissionerne af kuldioxid, kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter har det samme forløb over perioden, da der for samtlige stoffer anvendes konstante emissionsfaktorer.

Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

Alle andre emissioner reduceret med 17 pct.

For emissionerne af alle andre stoffer end SO₂ har der været en faldende tendens frem til 1990, hvorefter en mindre stigning har fundet sted. Dette skyldes udelukkende det ændrede dieselforbrug. Emissionerne er alle ændret i samme takt som dieselforbruget. I 1993 er emissionerne således 14 pct. lavere end i 1984, omend højere end i 1990, hvor den laveste emission kan registreres.

**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

**38.000 boliger
støjbelastede**

I regionsplanlægningen er der fastsat retningslinier for støjgrænser i nye boligområder. For togtrafikkens vedkommende er det fastlagt, at støjen ikke bør overstige 60 dB(A). Ud fra denne vurdering skønnes i alt ca. 38.000 boliger at være belastet med støj fra togtrafikken, jf. tabel 7.3.2. Ca. 13.000 boliger vurderes at være belastet med et støjniveau på mindst 65 dB(A).

**70 pct. af de togstøj-
belastede boliger findes
i Hovedstadsområdet**

Hovedstadsområdet udgør det mest belastede område med hensyn til togtrafikstøj. DSB's kortlægning viser, at ca. 70 pct. af de 12.000 boliger, der er belastet med et støjniveau på 65 dB(A) eller derover langs de kortlagte strækninger, ligger i Hovedstadsområdet. Med undtagelse af strækningen Klampenborg-Høje Tåstrup er S-tog ikke medtaget i opgørelsen. Alligevel findes 28 pct. af de boliger, der er belastet af togtrafikstøj med mindst 65 dB(A) i Københavns Kommune (Hellerup-Vigerslev strækningen). Før åbningen af den faste forbindelse over Storebælt findes omkring 80 pct. af de støjbelastede boliger øst for Storebælt.

**I alt 16.300 boliger
omfattes af støjpuljen**

I 1991 gennemførte DSB, på grundlag af den forventede trafiksituation efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt, en revision af grundlaget for støjdæmningsindsatsen. I forhold til støjkortlægningen fra 1986 er antallet af boliger belastet med et støjniveau, der overstiger 65 dB(A), øget med ca. 4.300 til 16.300 boliger. Godt 8.000 boliger har ved udgangen af 1994 været inddraget i støjpuljens indsats, og DSB har i den forbindelse opsat ca. 12 km støjskærme.

Udover at afhjælpe støjgenerne tilstræbes også en reduktion af støjen ved kilden. Dette skal ske ved en bedre vedligeholdelse af skinner og hjul samt ved brug af mere støjsvagt materiel.

Tabel 7.3.1. Emissioner fra den dieseldrevne jernbanetransport
Emissions from diesel-powered rail transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1 000 ton				
1984	384,0	5,4	1,2	2,1	0,8
1985	364,0	5,1	1,2	2,0	0,8
1986	356,0	5,0	0,7	2,0	0,7
1987	315,0	4,4	0,6	1,8	0,7
1988	337,0	4,7	0,6	1,9	0,7
1989	311,0	4,3	0,4	1,7	0,6
1990	297,0	4,1	0,4	1,7	0,6
1991	302,0	4,2	0,4	1,7	0,6
1992	319,0	4,5	0,4	1,8	0,7
1993	332,0	4,6	0,1	1,8	0,7
	indeks, 1984 = 100				
1984	100	100	100	100	100
1985	95	95	95	95	95
1986	93	93	56	93	93
1987	82	82	49	82	82
1988	88	88	53	88	88
1989	81	81	32	81	81
1990	77	77	31	77	77
1991	79	79	31	79	79
1992	83	83	33	83	83
1993	86	86	9	86	86

Kilde: "Inventory of Emissions to the Air from Danish Sources 1972-1992", Forskningscenter Risø 1994. Emissionsberegningerne for 1993 er upublicerede beregninger foretaget af Forskningscenter Risø.

Tabel 7.3.2.

**Beregnet antal boliger hvor togtrafikkens støjbelastning overstiger 60 dB(A).
Trafikbillede 1990**

Estimated number of dwellings for which noise from rail transport exceeds 60 dB(A). 1990

	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	≥ 75 dB(A)	I alt
	1 000 boliger				
Samlet skøn	25	9,4	3,7	0,2	38,3
Kortlagte strækninger	...	8,5	3,3	0,2	12,0
Øst for Storebælt	...	6,5	2,9	0,1	9,6
Helsingør-Hellerup	...	1,1	0,4	0,0	1,5
Hellerup-Vigerslev	...	2,0	1,3	0,0	3,3
Vigerslev-Roskilde	...	2,4	0,9	0,1	3,4
Roskilde-Ringsted	...	0,3	0,1	0,0	0,4
Ringsted-Korsør	...	0,3	0,1	0,0	0,3
Ringsted-Rødby	...	0,4	0,1	0,0	0,5
Vest for Storebælt	...	2,0	0,4	0,1	2,4
Nyborg-Fredericia	...	0,6	0,1	0,1	0,8
Fredericia-Århus	...	0,8	0,1	0,0	0,9
Århus-Aalborg	...	0,4	0,1	0,0	0,5
Fredericia-Lunderskov	...	0,1	0,0	0,0	0,2
Lunderskov-Esbjerg	...	0,1	0,0	0,0	0,1

Anm. Støjkortlægningerne er foretaget af DSB i forbindelse med starten på den støjafhjælpende indsats i 1986. Det samlede skøn over antal støjbelastede boliger er baseret på en antagelse om, at de støjbelastede boliger langs de kortlagte strækninger repræsenterer 90 pct. af de boliger, der er støjbelastet med mindst 65 dB(A). Langs de kortlagte strækninger er det ikke registreret, hvor mange boliger der er belastet med 60-64 dB(A). De 25.000 boliger i denne kategori er således anslået. DSB forudsætter, at anvendelsen

af nyt togmateriel vil bringe boliger belastet med 60-64 dB(A) ned under den vejledende øvre støjgrænse. Derfor er kun boliger belastet med mindst 65 dB(A) omfattet af støjpuljen.

Kilde: Danmarks Statistik, St. E., Miljø 1993:1.

TRANSLATION - Rows, 1: Total estimate. 2: Mapped distances. 3: East of the Great Belt. 4: West of the Great Belt. - 1,000 boliger = 1,000 dwellings.

7.4. Lufttransport

Udviklingen i emissionen af kuldioxid fra flytransporten følger udviklingen i energiforbruget, der ikke viser nogen klar udviklingstendens over perioden 1984-1993. 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 1990. En væsentlig del af udslippet af kulilte og kulbrinter stammer fra flyenes start- og landingsoperationer.

Metoder og datagrundlag

Emissionen fra fly adskiller sig væsentligt fra emissionen fra de øvrige transportformer ved at udslippet finder sted i forskellig højde. Stoffernes skadevirkning afhænger af, i hvilken højde udslippet finder sted. Man skelner mellem de udslip, der finder sted under 1.000 m's højde og de der finder sted over 1.000 m's højde.

Start og landing

Ved beregning af energiforbruget til flyvning under 1.000 m's højde, defineret som energiforbruget til start og landing, beregnes for hver enkelt flymotortype brændstofforbruget bl.a. efter hvor lang tid, der køres rundt på landingsbanen, og hvor lang tid det tager at komme op i luften. Ud fra lufthavnsstatistikken med antal starter og landinger fordelt på flymotortype kan det samlede brændstofforbrug i forbindelse med start- og landingsoperationer udledes. Emissionerne findes ved at multiplicere dette brændstofforbrug med emissionsfaktorerne.

Flyvning i mere end 1000 m's højde

Energiforbruget til flyvning i mere end 1.000 m's højde findes ved fra det samlede salg af jetolie at fratrække det beregnede forbrug i forbindelse med start og landing. Opgjort på denne måde afspejler summen af emissioner fra start- og landingsoperationer samt emissioner i over 1.000 m's højde den emission, der kan henføres til mængden af brændstof tanket i Danmark.

Emissionsfaktorerne

Emissionsfaktorerne er estimeret med størst nøjagtighed for start- og landingsoperationerne, hvor man kan måle emissioner i prøveopstillinger og lade disse resultater danne basis for fastlæggelse af emissionsfaktorerne. Anderledes forholder det sig for udslippene i over 1.000 m's højde. Her afviger både lufttryk og lufttemperatur væsentligt fra forholdene ved jordoverfladen, og det er derfor vanskeligt vha. forsøgsopstillinger at finde frem til, hvor store emissioner der egentlig optræder. Dette gælder dog ikke for emissionen af CO₂ der kun afhænger af brændstofforbruget, som kan måles.

Oversigtstabel 7.4.1.

Gennemsnitlige emissionsfaktorer for lufttransport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	CH ₄	NM VOC
	kg/GJ					
Start og landing (JP1, JP4)	72,0	0,196	0,005	1,268	0,0869	0,8182
Andet flyvning (JP1)	72,0	0,256	0,005	0,037	0,0008	0,0077
Benzin	73,0	0,869	0,005	7,049	0,0219	1,2450

Anm. JP1 og JP4 er jetbrændstof

Kilde: Materiale fra Forskningscenter Risø, 1995.

Principper for beregning af emissionerne i Risø-rapporten

I "Inventory of Emissions to the Air from Danish Sources 1972-1992" fra Forskningscenter Risø er emissionerne for samtlige stoffer undtagen CO₂ beregnet som emissioner i forbindelse med start og landing. Det indebærer, at man ser på emissionerne op til en højde af 1.000 m. For CO₂ dækker tallene over emissionerne ved indenrigsflyvning samt forsvarets flyvning. Denne tilgang er i overensstemmelse med indberetningerne til IPCC, det internationale klimapanel. I forbindelse med start- og landing for samtlige fly bruges der væsentligt mere brændstof end til indenrigsflyvning og forsvarets flyveaktivitet tilsammen. Det skyldes, at langt størsteparten af flytrafikken er udenrigsflyvning. CO₂-emissionen fra lufttransport ville således være væsentligt større, hvis den blev beregnet efter samme retningslinier som emissionen af de øvrige stoffer. Men netop for CO₂ er emissionerne i forbindelse med start og landing ikke så interessante, da CO₂ har lang levetid i atmosfæren og er af betydning for globale fremfor lokale miljøproblemer. Derfor er også emissioner i over 1.000 m's højde af væsentlig interesse.

Danmarks ansvar

For de internationalt regulerede stoffer 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 m's højde.

Emissionsfaktorerne har ikke været konstante over den betragtede periode

Forskningscenter Risø opgør emissionerne fra lufttransporten i forbindelse med indberetning til CORINAIR. Der er foretaget detaljeret opgørelse for 1990, mens emissionerne for de øvrige år i perioden er beregnet på et mindre solidt grundlag. I "Inventory of Emissions to the Air from Danish Sources 1972-1992" bruges konstante emissionsfaktorer over den betragtede periode, på trods af at teknologiudviklingen og udskiftningen af flyene har gjort, at emissionen af kulilte og kulbrinter sandsynligvis er reduceret markant. Samtidig er emissionen af kvælstofoxider formodentlig steget noget, da de nye motortyper har en mere effektiv forbrænding ved højere temperatur. Det fører til, at en større del af luftens kvælstofindhold iltes til kvælstofoxider.

Undersøgelser påkrævet

Det er vanskeligt at rekonstruere emissioner tilbage i perioden pga. manglende kendskab til, hvilke flytyper der faktisk har benyttet danske lufthavne, og hvilke emissionsfaktorer der er knyttet til de pågældende motortyper. For årene efter 1990 er det muligt at lave en opgørelse, der er lige så detaljeret som for 1990, men det er endnu ikke gjort. Miljøstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen har for nogle år siden foretaget en emissionsopgørelse, der også forsøgte at tage højde for emissionerne i forbindelse med overflyvning af dansk område. Miljøstyrelsen har endvidere lavet en undersøgelse, der skulle samle eksisterende viden på området. Konklusionen blev, at der må mere detaljerede undersøgelser til, før flytransportens emissioner kan opgøres med rimelig nøjagtighed for en længere tidsperiode.

Valg af tilgang i denne publikation

I denne publikation angives CO₂-emissionerne for hele tidsperioden 1984-1993, da disse emissioner kun afhænger af brændstofforbruget, som kendes med rimelig nøjagtighed. For de øvrige stoffer er det valgt kun at betragte emissionerne for året 1990, da disse er beregnet på det mest solide fundament. Imidlertid er der ikke fuld enighed om hvorvidt de anvendte emissionsfaktorer, der stammer fra internationale undersøgelser, er relevante for danske forhold, hvorfor emissionsopgørelsen kun kan opfattes som et skøn.

Opgørelse af støjbelastningen

Statistikken over antal boliger belastet med flytrafikstøj er forestået af Planstyrelsen, Miljøministeriet i 1991. Opgørelsen er baseret på en stikprøve på 7 af landets lufthavne og flyvepladser, som er fordelt på 5 grupper. På de udvalgte flyvepladser er der foretaget en optælling/vurdering af antallet af boliger, der ligger i hvert 5 dB-interval. Middelværdien af antal boliger pr. arealenhed for hvert 5 dB-interval på de 7 lufthavne/flyvestationer, er anvendt til at skønne antallet af flystøjbelastede boliger for de øvrige lufthavne/flyvestationer. Opregningen er baseret på en antagelse om proportionalitet mellem antal boliger og areal i hvert støjinterval for de 5 respektive grupper. Antagelsen udgør en af opgørelsens væsentligste usikkerheder.

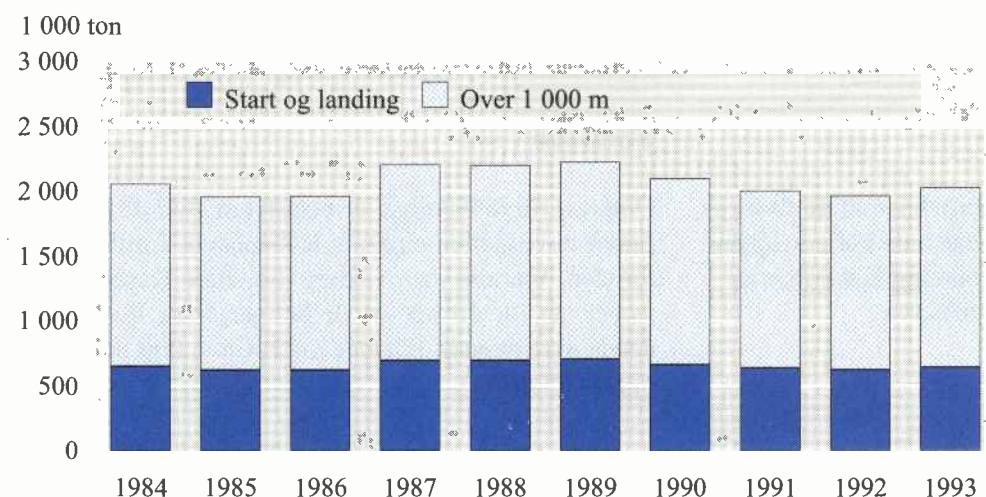
Emissioner fra flytransporten

Ingen tendens i CO₂-emissionsudviklingen

CO₂-emissionerne følger udviklingen i energiforbruget, der er afhængig af faktorer som bl.a. konjunkturerne og den internationale politiske situation, der kan influere på folks rejselyst. Omkring 30 pct. af CO₂-emissionerne stammer fra start- og landingsoperationer, jf. tabel 7.4.1. og figur 7.4.1.

Figur 7.4.1.

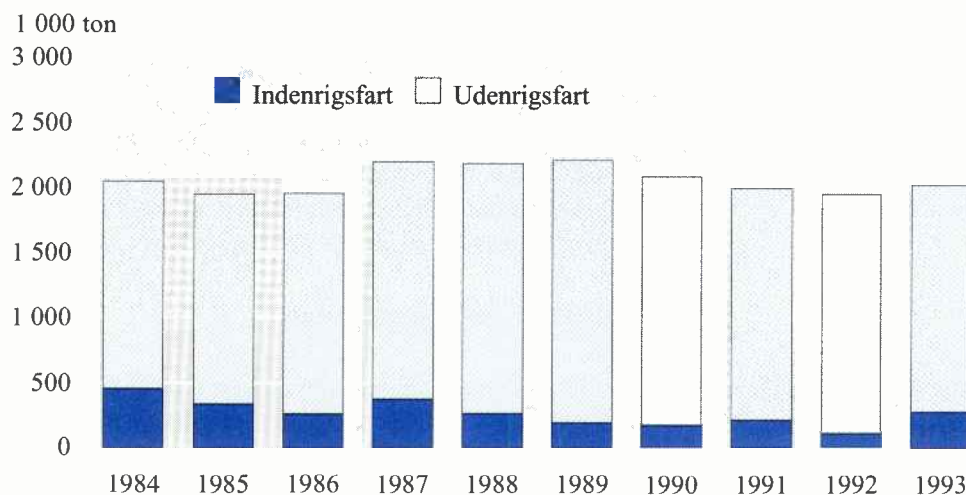
CO₂-emissioner fra flytrafikkens starter og landinger samt for flyvning over 1.000 m's højde



Kilde: Materiale fra Forskningscenter Risø, 1995.

Den langt overvejende del af CO₂-emissionerne stammer fra udenrigstrafikken, jf. tabel 7.4.1. og figur 7.4.2. En del af disse emissioner finder sted i dansk luftrum.

Figur 7.4.2.

CO₂-emissioner fra den nationale henholdsvis den internationale flytrafik

Kilde: Materiale fra Forskningscenter Risø, 1995.

Emissionen af de øvrige stoffer

For de øvrige stoffer kan der konstateres et relativt højt udslip af kulilte og kulbrinter i forbindelse med flyenes starter og landinger. Udslippet af disse stoffer i mere end 1.000 m's højde er meget lavt, jf. tabel 7.4.2.

Trafikstøj**Halvdelen af de flystøj-belastede boliger ligger omkring Københavns Lufthavn**

Omkring 40.000 boliger er belastet af flytrafikstøj på 55 dB(A) eller derover. Heraf findes hovedparten omkring Københavns Lufthavn. De militære flyvestationer, som foruden Værløse og Aalborg omfatter Karup, Skrydstrup, Tirstrup og Vandel, tegner sig for 40 pct. af de boliger, hvor flystøjbelastningen overstiger den vejledende øvre grænse, jf. tabel 7.4.2. Ca. 3.000 boliger er belastet med et støjniveau på mindst 65 dB(A).

Antallet af boliger belastet med flytrafikstøj fra de mindre flyvepladser er begrænset. Flyvninger fra de mindre flyvepladser, som ofte er fritidsflyvning, betragtes dog som meget generende, og belastningen fra de mindre flyvepladser er derfor større, end statistikken indikerer. Der foreligger ikke oplysninger om antallet af støjbelastede boliger i gruppen 45-54 dB(A) for mindre flyvepladser.

Nye flytyper er mere støjsvage

De nye flymotorer der gradvis indføres er mere energieffektive, og som en sidegevinst hertil også mere støjsvage. Det betyder, at der forventes en reduktion i flystøjbelastningen i de kommende år til trods for en forventet stigning i flytrafikarbejdet.

Tabel 7.4.1. CO₂-emissioner fra lufttransporten
CO₂ emissions from air transport

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
	1 000 ton									
I alt	2 046	1 949	1 956	2 195	2 190	2 216	2 088	1 997	1 954	2 020
Start og landing	649	619	622	695	695	704	663	633	619	640
Flyvning over 1000 m	1 398	1 331	1 335	1 500	1 495	1 511	1 426	1 364	1 335	1 380
I alt	2 046	1 949	1 956	2 195	2 190	2 216	2 088	1 997	1 954	2 020
Indenrigsfart	455	336	259	377	261	193	161	213	109	279
Udenrigsfart	1 581	1 601	1 686	1 808	1 917	2 009	1 915	1 773	1 835	1 732
Benzinforbrug ¹	10	12	12	10	12	14	12	10	10	10

¹ Emissionerne i forbindelse med benzinforbrug er knyttet til køretøjerne der færdes i lufthavn samt til benzindrevne propelfly.

Kilde: Beregnet af Danmarks Statistik på basis af materiale fra Forskningscenter Risø 1995.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Take-off and landing. 3: Flying over 1,000 m. 4: Total. 5: Domestic flights. 6: International flights. 7: Consumption of petrol.

Tabel 7.4.2. Emissioner fra lufttransporten. 1990
Emissions from air transport 1990

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1 000 ton				
1. I alt	2 089	6,98	0,14	13,32	8,55
2. Start og landing	663	1,91	0,05	12,59	8,38
3. Flyvning over 1000 m	1 426	5,07	0,09	0,73	0,17

Anm. CO₂-emissionen er her opdelt på en anden måde end i Forskningscenter Risø's publikation.

Kilde: "Inventory of Emissions to the Air from Danish Sources 1972-1992", Forskningscenter Risø 1994.

TRANSLATION - Rows, 1: Total. 2: Take-off and landing. 3: Landing over 1,000 m.

Tabel 7.4.3. Beregnet antal boliger hvor støjbelastningen fra flytrafikken overstiger den vejledende øvre støjgrænse¹. Trafikbillede 1991

Estimated number of dwellings for which noise from air traffic exceeds the recommended upper limit 1991

Lufthavnskategori	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70-74 dB(A)	≥ 75 dB(A)	I alt
	1 000 boliger					
Hele landet	25	12	3	0	0	40
Københavns Lufthavn	13	6	0	0	0	20
Provinslufthavne	1	0	0	0	0	2
Militære flyvestationer	9	5	2	0	0	16
Mindre lufthavne	1	0	0	0	0	1
Mindre flyvestationer	0	0	0	0	0	0

Anm. I opgørelsen dækker kategorien provinslufthavne over lufthavnene i Billund, Esbjerg, Odense og Rønne. De militære flyvestationer omfatter Værløse, Aalborg, Karup, Skrydstrup, Tirstrup og Vandel. De mindre lufthavne omfatter Roskilde, Sønderborg, Thisted og Stauning. Endelig omfatter de mindre flyvepladser 26 offentlige og 73 private flyvepladser.

¹ Den vejledende øvre støjgrænse for mindre flyvepladser er dog 45-50 dB(A).

Kilde: Danmarks Statistik, St. E., Miljø 1993:1

TRANSLATION - Rows, 1: All Denmark. 2: Copenhagen Airport. 3: Provincial airports. 4: Military air bases. 5: Minor airports. 6: Minor air bases. - 1,000 boliger = 1,000 Dwellings. I alt = Total.

7.5. Skibstransport

Søtransporten bidrager især til emissionen af SO₂, hvilket skyldes et stort indhold af svovl i den fuelolie, der anvendes i skibene. I 1990 stammede således hele 55 pct. af transportsektorens samlede SO₂-emissioner fra den nationale skibstransport. Som for al forbrænding er der dog også tale om en emission af kuldioxid, kvælstofoxider, kulilte og flygtige kulbrinter. Skibstransportens bidrag til emissionen af kulilte og kulbrinter er dog yderst beskedent.

Metoder og datagrundlag

National/international skibstransport

Internationalt er man blevet enige om at skelne mellem national og international luftforurening for skibes vedkommende. 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 7.5.1., 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. Skibenes nationale luftforurening er således den forurening, der slipper ud ved sejlads 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 7.5.2. Til Danmarks bidrag til den internationale forurening fra skibstransport henregnes den emission, som stammer fra skibe, der tanker i Danmark uden at anløbe to danske havne. Trafikken mellem to havne af forskellig nationalitet er ikke nationalt ansvar i nogen af landene.

Fiskeri

Det kan diskuteres, om fiskeri skal medregnes, når man ser på emissioner fra transportsektoren. I indberetningerne til ECE og EU's CORINAIR-program regnes fiskeri med under transportsektoren, men der er ikke fuld enighed om denne tilgang. Emissionstallene medtages dog her i tabel 7.5.3. De benyttede emissionsfaktorer svarer til anden søtransport med diesel.

Oversigtstabel 7.5.1.

Gennemsnitlige emissionsfaktorer for søtransport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	CH ₄	NMVOC
	kg/GJ					
National søtransport:						
Fuelolie, 1984-1991	78,0	1,460	1,485	0,198	0,0020	0,0648
Fuelolie, 1992	78,0	1,460	0,891	0,198	0,0020	0,0648
Fuelolie, 1993	78,0	1,460	1,197	0,198	0,0020	0,0648
Dieselolie	74,0	1,382	0,468	0,187	0,0019	0,0613
International søtransport:						
Fuelolie, 1984-91	78,0	1,770	1,733	0,404	0,0020	0,0648
Fuelolie, 1992	78,0	1,770	1,426	0,404	0,0020	0,0648
Fuelolie, 1993	78,0	1,770	1,544	0,404	0,0020	0,0648
Dieselolie, 1984-92	74,0	1,382	0,468	0,446	0,0019	0,0613
Fiskeri, dieselolie	74,0	1,382	0,468	0,187	0,0019	0,0613

Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

De anvendte emissionsfaktorer

I Forskningscenter Risø's beregninger tages der udgangspunkt i internationalt fastlagte emissionsfaktorer, der er beregnet af Lloyd's Register Engineering Services. De emissionsfaktorer, Risø anvender, svarer til 4-takts maskiner for national søtransport og fiskeri, mens der for den internationale søtransport benyttes et gennemsnit af emissionsfaktorerne for henholdsvis 2-takts og 4-takts maskiner. Som det fremgår af oversigtstabel 7.5.1. er SO_2 -emissionsfaktoren væsentligt højere for den internationale søtransport, hvor svovlindholdet i fuelolien ligger højere end i den fuelolie, der tankes til national søtransport. Det hænger sammen med, at emissionerne fra den internationale søtransport endnu ikke er underlagt nogen form for regulering.

Emissioner fra søtransporten

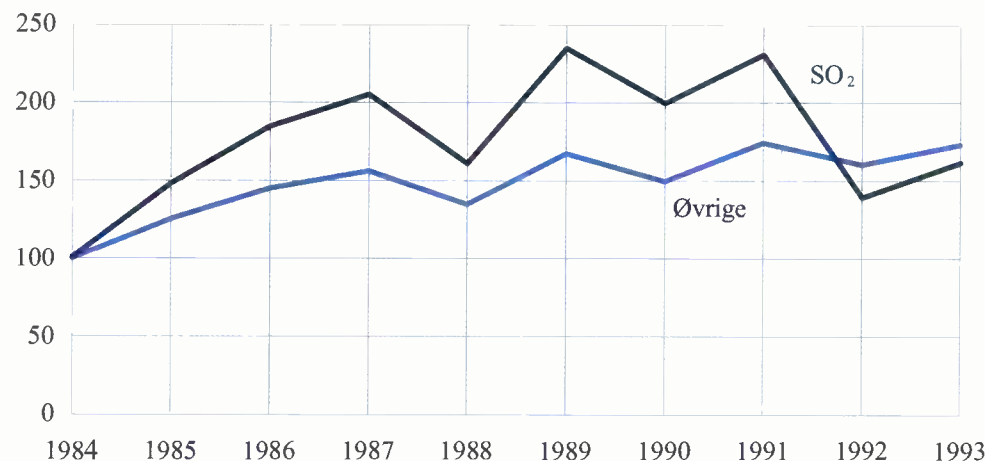
National søtransport

I perioden 1984-93 har emissionen af kuldioxid, kvælstofoxider, svovldioxid, kulilte og kulbrinter fra den nationale søtransport udvist en stigende tendens som følge af det stigende energiforbrug, jf. tabel 4.1.4. For alle stoffer undtagen svovldioxid har de beregnede emissioner fulgt ændringen i energiforbruget, jf. tabel 7.5.1.

Figur 7.5.1.

Emissioner af CO_2 , SO_2 , NO_x , CO og HC fra den nationale skibstransport

Indeks 1984 = 100



Anm. Emissionerne af kuldioxid, kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter udviser det samme forløb over perioden, da der for samtlige stoffer anvendes konstante emissionsfaktorer.

Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

SO_2 -emissionen skiller sig ud

Indtil 1991 udviste udslippet af SO_2 en væsentlig større stigning end de øvrige stoffer, hvilket skyldes, at en stigende andel af brændselsforbruget bestod af fuelolie, der har et større svovlindhold end dieselolie. Den skarpe reduktion i SO_2 -udslippet i 1992 skyldes, at svovlindholdet i fuelolien blev halveret. Alt i alt betyder det, at emissionen af SO_2 i 1993 ligger 60 pct. over emissionen i 1984, mens emissionen af de øvrige stoffer ligger 73 pct. over 1984-niveau.

Bekendtgørelse om svovl i diesel til skibstransport

Pr. 12. oktober 1994 trådte en ny bekendtgørelse om svovlindholdet i brændsel i kraft. Ifølge denne bekendtgørelse må svovlindholdet i dieselolie til skibstransport ikke overstige 0,2 vægtprocent for skibe i indenrigsfart samt skibe der sejler til et andet EU-land. Derfor må svovl-emissionen forventes at falde i de kommende år.

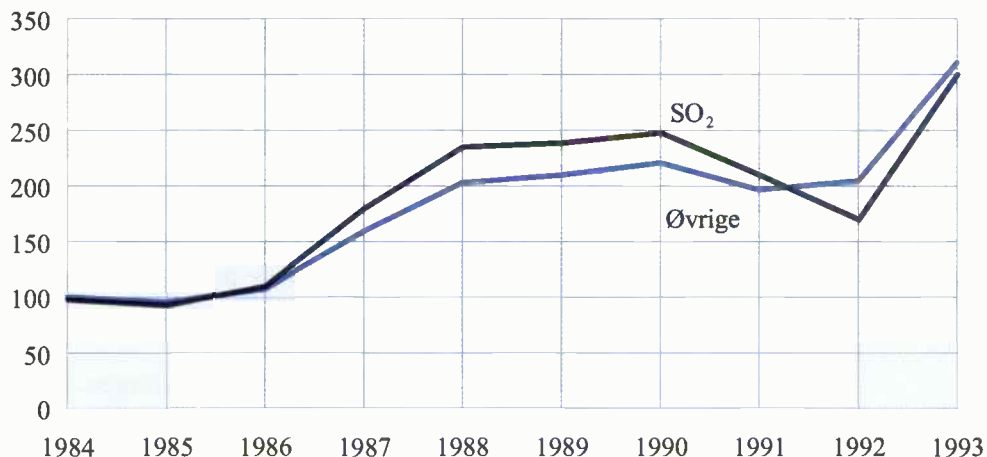
International søtransport

Også for den internationale søtransport er der sket en stigning i emissionerne som følge af et, endog meget, højere energiforbrug, jf. tabel 4.1.4. og tabel 7.5.2. Emissionerne ligger væsentligt højere end udslippet fra den nationale søtransport, dvs. den del af emissionerne, som Danmark er ansvarlig for at nedbringe, jf. tabel 7.5.1. og tabel 7.5.2.

Figur 7.5.2.

Emissioner af CO₂, SO₂, NO_x, CO og HC fra Danmarks bidrag til den internationale skibstransport

Indeks 1984 = 100



Anm. Som det fremgår af tabel 7.5.2 følger kuldioxid, kvælstofoxider, kulilte og kulbrinter ikke fuldstændig det samme udviklingsforløb over perioden. Det skyldes, at der sker mindre forskydninger mellem den tankede mængde diesel og fuelolie fra år til år. Af illustrationsmæssige grunde angives stofferne dog i figuren som følgende det samme forløb over perioden.

Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

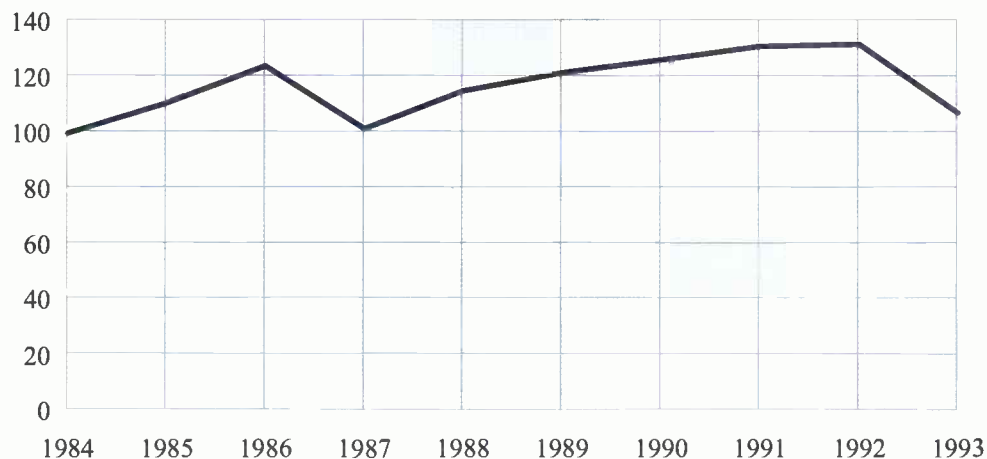
Markant højere emissioner

Emissionerne afspejler stort set udviklingen i energiforbruget, dog med den undtagelse, at der er sket en vis reduktion i svovlindholdet i fuelolien i 1992, samt at der sker mindre forskydninger mellem den tankede mængde fuelolie og dieselolie fra år til år. I 1992 ligger SO₂-emissionen omtrent 60 pct. højere end i 1984, mens emissionen af de øvrige stoffer i samme periode er steget med mere end 100 pct. Fra 1992 til 1993 er der sket en markant stigning i samtlige emissioner som følge af en kraftig stigning i den tankede mængde brændstof.

Figur 7.5.3.

Emissioner af CO₂, SO₂, NO_x, CO og HC fra fiskeri

Indeks 1984 = 100



Kilde: Forskningscenter Risø, 1995.

Fiskeri

I Forskningscenter Risøs emissionsberegninger er den fuelolie, der kan henføres til fiskeri henregnet under national søtransport. Da emissionerne fra fiskeri således kun er beregnet for dieselforbruget, betyder det, at man ikke her ser et fald i SO₂-emissionen fra 1991 til 1992 som følge af lavere svovlindhold i fuelolien. Emissionen af alle fem stoffer følger dermed det samme forløb. I 1993 er emissionen således ca. 7 pct. højere end i 1984. Fra 1992 til 1993 er der sket en reduktion i emissionerne som følge af et lavere energiforbrug, jf. tabel 7.5.3. og figur 7.5.3.

**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 1993 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 7.5.2.

For kuldioxid, kvælstofilter og kulbrinter drejer det sig om ca. 80 pct. af de totale emissioner. Det afspejler den andel af energiforbruget, som den internationale skibstransport står for. For svovldioxid og kulilte er den internationale skibstransports andel af emissionerne imidlertid væsentligt højere. For svovldioxids vedkommende skyldes det et højt svovlindhold i den del af fuelolien, der bruges til sejlads i internationalt farvand. Kulilte-udslippet er relativt større pga. en mere ufuldstændig forbrænding.

Oversigtstabel 7.5.2.**Emissioner fra fiskeri samt national og international søtransport. 1993**

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1 000 ton				
I alt	5 540	115	76	26,6	4,7
National søtransport	586	11	6	1,5	0,5
International søtransport	4 299	92	66	23,5	3,7
Fiskeri	654	12	4	1,6	0,5
	pct.				
I alt	100	100	100	100	100
National søtransport	11	10	7	6	11
International søtransport	78	80	87	88	78
Fiskeri	12	11	5	6	11

Kilde: Forskningscenter Risø, 1995

Støj fra skibstransporten

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.

Tabel 7.5.1. Emissioner fra national søtransport
Emissions from national sea transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1 000 ton				
1984	339,0	6,3	3,5	0,9	0,3
1985	425,0	8,0	5,2	1,1	0,4
1986	492,0	9,2	6,5	1,2	0,4
1987	530,0	9,9	7,2	1,3	0,5
1988	457,0	8,6	5,6	1,2	0,4
1989	567,0	10,6	8,3	1,4	0,5
1990	506,0	9,5	7,0	1,3	0,4
1991	591,0	11,0	8,1	1,5	0,5
1992	544,0	10,2	4,9	1,4	0,5
1993	586,0	11,0	5,7	1,5	0,5
	indeks, 1984 = 100				
1984	100	100	100	100	100
1985	125	126	147	126	126
1986	145	145	184	145	146
1987	156	157	204	157	157
1988	135	135	157	135	136
1989	167	167	234	167	168
1990	149	150	198	150	150
1991	174	174	230	174	175
1992	160	161	138	161	161
1993	173	173	160	173	173

Kilde: "Inventory of Emissions to the Air from Danish Sources 1972-1992",
Forskningscenter Risø 1994. Emissionsberegningerne for 1993 er
upublicerede beregninger foretaget af Forskningscenter Risø.

Tabel 7.5.2. Danmarks bidrag til emissioner fra international søtransport
 Denmark's share of emissions from international sea transport

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
	1 000 ton				
1984	1 385,0	29,2	21,9	7,7	1,2
1985	1 331,0	28,0	21,0	7,4	1,1
1986	1 486,0	31,6	24,6	8,1	1,3
1987	2 206,0	47,7	39,8	11,9	1,9
1988	2 812,0	61,1	51,9	15,1	2,4
1989	2 908,0	63,0	52,7	15,7	2,5
1990	3 059,0	66,1	54,7	16,6	2,6
1991	2 724,0	58,2	46,3	14,9	2,3
1992	2 832,0	59,5	37,5	15,7	2,4
1993	4 299,0	91,9	66,1	23,5	3,7
	indeks 1984 = 100				
1984	100	100	100	100	100
1985	96	96	96	96	96
1986	107	108	112	107	107
1987	159	163	182	156	159
1988	203	209	237	198	203
1989	210	216	240	205	210
1990	221	226	249	216	221
1991	197	199	211	194	197
1992	204	204	171	205	204
1993	310	315	301	307	310

Kilde: "Inventory of Emissions to the Air from Danish Sources 1972-1992",
 Forskningscenter Risø 1994. Emissionsberegningerne for 1993 er
 upublicerede beregninger foretaget af Forskningscenter Risø.

Tabel 7.5.3. Emissioner fra fiskeri
Emissions from fishing

	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO	HC
1 000 ton					
1984	611,0	11,4	3,9	1,5	0,5
1985	677,0	12,6	4,3	1,7	0,6
1986	758,0	14,2	4,8	1,9	0,6
1987	621,0	11,6	3,9	1,6	0,5
1988	703,0	13,1	4,4	1,8	0,6
1989	743,0	13,9	4,7	1,9	0,6
1990	771,0	14,4	4,9	2,0	0,7
1991	800,0	14,9	5,1	2,0	0,7
1992	804,0	15,0	5,1	2,0	0,7
1993	654,0	12,2	4,1	1,6	0,5
indeks, 1984 = 100					
1984	100	100	100	100	100
1985	111	111	111	111	111
1986	124	124	124	124	124
1987	102	102	102	102	102
1988	115	115	115	115	115
1989	122	122	122	122	122
1990	126	126	126	126	126
1991	131	131	131	131	131
1992	132	132	132	132	132
1993	107	107	107	107	107

Kilde: "Inventory of Emissions to the Air from Danish Sources 1972-1992",
Forskningscenter Risø 1994. Emissionsberegningerne for 1993 er
upublicerede beregninger foretaget af Forskningscenter Risø.

Stikord

A

Administrationsomkostninger 220, 238
 Afgifter 103
 Afkastningsgrad 58, 73-75, 200, 234-237, 283
 Afskrivninger 73-75, 200, 234-238, 283
 Aksler 95-97, 99
 Aktiver 73-75, 200, 234-237, 283
 Amtsveje 77, 79, 80, 82, 83
 Anlægsaktiver 58
 Anlægsudgifter 239
 Anløb 239, 243
 Ansatte 16, 68-70, 154, 156, 157, 193, 197, 198, 224, 229-231, 276, 280, 281
 Ansvarsforsikringsafgift 103
 Arbejdssted 16, 62, 68, 70, 71, 153, 156, 157, 193, 197, 198, 223, 229, 231, 232, 276, 280, 281
 Arbejdsstedsstatistik 63
 Arbejdsstilling 64, 72, 154, 158, 194, 199, 224, 233, 277, 282
 Autogas 291

B

Banegodstransport 167-181
 Banenet 19, 159-165
 Banetransport 13, 19, 25, 30, 149-187, 289, 291, 311-315
 Bareboat-befragtning 238
 Beskæftigelse 13-17, 57-75, 151-158, 191-200, 219-238, 273-283
 Bestand 17-22, 85-103, 159-164, 201, 205, 245-251
 Bilbesiddelse 91
 Bilbestand 17, 85-103
 Bilemis-modellen 301
 Biler 18, 85-103
 Bilers alder 90, 92-96
 Bilers alder, miljøpåvirkning 303
 Bilers anvendelse 90, 92-96
 Bjergningsskibe 248
 Bjergningsvæsen 13
 Bly 295, 305
 Brandbiler 85
 Broer 81
 BRT/BT 245
 Bruttofaktorindkomst (BFI) 14, 58-60, 151, 191, 220, 273
 Bruttofragt 219, 238
 Bruttoindtjening 220, 238
 Bruttoindtægter 219
 Bruttotonnage 245
 Brændstofafgift 103
 Brændstoffer 295
 Brændværdi 287
 Bugseringsvæsen 13

Bugskibe 248
 Bulkcarriers 248
 Bunkring 292
 Busdrift 68-72
 Busser 85, 92
 Bustrafik 132
 Bygeomkostningsindeks 83
 Bygninger 204
 Bygværker 81
 Bådfart 13

C

Campingbiler 100
 Campingvogne 85, 100
 CH₄ (methan) 295, 311, 317, 323
 Charterflyvning 13
 Charterpassagerer 210, 211
 Chartertrafik 206, 207
 CO (kulilte) 30, 295, 308, 309, 311, 314, 317, 321, 323, 326-329
 CO₂ (kuldioxid) 30, 295, 308, 311, 314, 317, 321, 323, 326, 327, 329
 CO₂-emissioner 321
 Container 94, 95, 97, 99
 Containerskibe 248
 Copert-modellen 301
 Cykelstier 79, 80

D

DAS 247
 Dieselolie 291, 292
 DIS 225, 247
 Driftsindtægter 152
 Driftsomkostninger 220, 238
 Driftsresultat 60, 73-75, 200, 234-237, 283
 Drivhuseffekt 296
 Drivmiddel 90, 92-94, 96, 101
 Dræbte 133, 138, 141, 143-145, 147, 184, 187, 215, 268

E

Egenkapital 73-75, 200, 234-237, 283
 Egenvægt 86, 90, 101
 Ejerforhold 58, 62, 67, 192, 196, 222, 228, 275, 279
 EI 291
 Eldrevne motorcykler 101
 Elektrificeret banenet 162
 Emissioner 29, 308, 309, 311, 314, 317, 321, 323, 326-329
 Emissioner fra banetransport 312
 Emissioner fra flytransport 319
 Emissioner fra søtransport 324

Emissioner fra vejtransport 304
 Emissionsberegninger 298, 302
 Energiforbrug 29, 285-292
 Energiforbrug, miljøpåvirkning 303
 Energihandlingsplanen 297
 Erhvervsbeskæftigelsesstatistikken 59, 151, 191, 219, 273
 Erhvervsstatistik, den generelle 13
 Erhvervsuddannelse 64, 72, 154, 158, 199, 224, 233, 277, 282

F

Finansiering 73, 200, 234-237, 283
 Firmakørsel 95, 96, 112, 116-119, 121
 Fiskerfartøjer 247
 Fjerntrafik 185
 Fly 205
 Flybestand 21, 201-215
 Flyoperationer 201, 206
 Flypassagerer 201
 Flytrafikstøj 31
 Flytteforretninger 13, 68-72
 Flyuheld 215
 Forbrug af motorbenzin 290
 Forbrugerprisindeks 129, 187, 215, 267
 Forbrugsopgørelser 287
 Forbrændingsproces 296
 Forlis 268
 Forsyningskibe 248
 Forurenende stoffer 295, 301
 Forureningsart 298
 Fragtindtægter 219
 Fragtrater 221
 Fragtskibsfart 253
 Fragtskibsgods 258
 Fragttrafikken 203
 Fuelolie 292
 Fuldtidsansatte 69, 156, 197, 230, 280
 Fyrvæsen 13
 Færdselsuheld 27, 28, 133-147
 Færgelanløb 243
 Færgefart 13, 228-233, 235, 253, 263-266
 Færgegods 258
 Færgehavne 241
 Færgelejer 239
 Færger 247, 248

G

Gastankere 248
 Gods 241
 Godsarter 122, 123, 169-181, 214, 255, 258, 261
 Godskørsel 165

Godsmængde 112, 116, 122-124, 261
 Godsomsætning 20, 206, 207, 258, 262
 Godsterminaler 162
 Godstransport 22, 25, 119, 120, 167, 169, 171-173, 175, 177, 179, 203, 212, 213, 253, 258-260, 262, 291
 Godstransport, bane 167-181
 Godstransport, luft 201-215
 Godstransport, sø 253-269
 Godstransport, vej 111-124
 Godstransportarbejde 111, 170, 174, 176, 180
 Godsvogne 159, 164
 Gæld 73-75, 200, 234-238, 283

H

Handelsflåden 20, 245, 248-250
 Handelsflådens alder 249
 Havne 13, 20, 239, 241-243
 Havnestrukturen 239-244
 HC (kulbrinter) 30, 308, 309, 314, 321, 326-329
 Helikoptere 205
 Hensættelser 73-75, 200, 234-237, 283
 Hjælpevirksomhed for landtransport 13, 57, 67-72, 75
 Hjælpevirksomhed for lufttransport 13
 Hjælpevirksomhed for søtransport 13, 228-233, 237
 Hjælpevirksomhed for transport 13, 271-283
 Hovedlandeveje 77, 79, 82, 83
 Hyrevogn 90

I

Indenrigsfart 292
 Indførsel, bane 181
 Indførsel, luft 213, 214
 Indførsel, skib 255, 260-262
 Indførsel, vej 122
 Indtægter 73-75, 200, 220, 234-238, 283
 Infrastruktur 17-22, 77-83, 159-162, 201-204, 239-244
 Investeringer, havne 244
 Investeringer, jernbane 165
 Investeringer, vejanlæg 82, 83

J

Jernbanenet 19, 159-162
 Jernbanetæthed 19
 Jetbrændstof 292
 JP1 (jetbrændstof) 292

K

Kapacitetsudnyttelse 112, 121

Kapitalens omsætningshastighed 58, 60, 73-75, 200, 234-237, 283
 Kassevogn 94, 95, 97, 99
 Klimaet, miljøpåvirkning 303
 Knallerter 86, 101
 Kombigods 167
 Kommuneveje 77, 79, 80, 82, 83
 Kulbrinter 298
 Kuldioxid (CO₂) 30, 295, 308, 311, 314, 317, 321, 323, 326, 327, 329
 Kulilte (CO) 30, 295, 308, 309, 311, 314, 317, 321, 323, 326-329
 Kvælstofoxider (NO_x) 30, 295, 308, 309, 311, 314, 317, 321, 323, 326-329
 Køleskibe 248
 Køretøjers alder 90, 92-96, 101
 Køretøjers anvendelse 90, 92-96
 Køretøjsbestanden 86

L

Landbrugstraktorer 100
 Landinger 201
 Lastbiler 85, 88, 94, 95
 Lastbiltransport 111
 Laste- og lossentrepreneur 13
 Lasteevne 86, 93-95, 97-99, 164
 Likviditetsgrad 73-75, 200, 234-237, 283
 Lodseri 13, 269
 Lokomotiver 159, 163
 LPG (autogas) 291
 Luftforurening 295, 296
 Lufthavne 13, 21, 201-215
 Lufthavnsområder, trafik 186
 Lufttrafik 206, 207
 Lufttransport 13, 21, 30, 189-215, 288, 292, 317-321
 Løn 66, 73-75, 155, 195, 200, 226, 227, 234-237, 278, 283

M

Materielskadeuheld 138
 Methan (CH₄) 295, 311, 317, 323
 Miljøpåvirkning 29, 31, 293-329
 Momsregistrerede virksomheder 15, 58, 61, 67, 68, 192, 196, 222, 228, 229, 274, 279, 280
 Motorbenzin 290, 291
 Motorcykler 85, 101
 Motorkøretøjer 85
 Motortrafikarbejde 108, 109
 Motortrafikveje 77, 79, 80
 Motorveje 77, 79, 80, 82, 83

N

Nationalregnskabsstatistik 13, 57, 66, 151, 155, 191, 195, 219, 226, 227, 273, 278
 Nettoomsætning 73-75, 200, 234-237, 283
 Nettoprisindeks 129
 NMVOC (kulbrinter) 295, 311, 317, 323
 NO_x (kvælstofoxider) 30, 295, 308, 309, 311, 314, 317, 321, 323, 326-329
 Nummerpladeafgift 103
 Nyregistrerede personbiler 87
 Nyregistreringer 102
 Nærtrafik 185

O

Off-road køretøjer 301, 306
 Omkostninger 73, 74, 75, 200, 234, 235, 236, 237, 238, 283
 Omsætning 15, 61, 62, 67, 68, 152, 192, 196, 221, 228, 229, 274, 275, 279, 280
 Omsætningshastighed 73, 74, 75, 200, 234, 235, 236, 237, 283
 Omsætningsstatistik 58, 151, 191, 219, 273
 Omsætningsværdi 103

P

Pakhus- og oplagsvirksomhed 13
 Parkeringshuse 13
 Partikler, emissioner 295, 308, 309
 Passagerer 184, 185, 206, 207, 241
 Passagerfart 266
 Passagerkørsel 165
 Passagerskibe 247, 248
 Passagertransport 253, 263-265
 Passagervogne 159
 Passiver 73-75, 200, 234-237, 283
 Personaleudgifter 238
 Personbiler 85, 87, 90
 Personkm 130, 131, 185, 211, 267
 Personskade 27, 133, 138, 141, 143, 145-147, 187
 Personskadestatistik 183
 Persontransport 13, 25, 27, 57, 73, 125-132, 183-187, 202, 238, 291
 Persontransportarbejde 25, 126, 129
 Personuheld 184
 Personvogne 163
 Presenning 94, 95, 97, 99
 Privatkørsel 90
 Produktionsværdi 14, 58-60, 66, 151, 155, 191, 195, 220, 226, 227, 273, 278
 Produkttankere 248
 Påhængskøretøjer 85
 Påhængskøretøjers alder 97-100

Påhængsvogne 85, 98, 99

R

Rangerlokomotiver 159
 Rederier 13, 221, 228-234, 238
 Redningsvæsen 13
 Registreringsafgift 103
 Regnskabsoplysninger 60, 73-75, 152, 200, 221, 234-237, 274, 283
 Regnskabsstatistik for rederivirksomhed 219, 238
 Regnskabsstatistik, den generelle 58, 191, 219, 273
 Rejsebureauvirksomhed 13
 Rejselængde 185
 Rejsevaneundersøgelse 125, 183
 Restindkomst 66, 155, 195, 226, 227, 278
 Ro/Ro skibe 248
 Rullende materiel 19, 159, 165
 Rutebilstationer 68-72
 Rutebusdrift 13
 Ruteflyvning 13
 Rutekørsel 92
 Rutepassagerer 209
 Rutepassagertrafik 207, 208
 Rutetrafik 206, 207
 Rørtransport 13, 74
 Rå- og hjælpesoffer 58, 66, 155, 195, 226, 227, 278

S

S-tog 165, 185
 Salgsopgørelser 287
 Selvstændigt beskæftigede 68, 156, 197, 229, 280
 SHIPPOS 269
 Skadevirkning 295
 Skibe 245, 247, 269
 Skibes anvendelse 247
 Skibsanløb 239, 242
 Skibsbestand 20, 245-251
 Skibsgods 255
 Skibskm 267
 Skibsmæglere 13
 Skibspassager 268
 Skibsregister 225
 Skibstrafik 253-269
 Skibstransport 253-269, 323-329
 Skinnelængde 162
 Skolekørsel 90
 SO₂ (svovldioxid) 30, 295, 308, 311, 314, 317, 321, 323, 326-329
 Sod 295
 Speditør- og shippingvirksomhed 13
 Spiritusuheld 28, 134, 146
 Standpladser 204

Startbaner 204
 Starter 201, 207
 Stationer 162
 Strækningslokomotiver 159
 Stykgods 167
 Støj 301
 Støj fra skibstransport 326
 Støjbelastning 307, 309, 315, 321
 Støjgrænser 30
 Supertankere 248
 Svovldioxid (SO₂) 30, 295, 308, 311, 314, 317, 321, 323, 326-329
 Sygetransport 90
 Sættevogne 85, 97
 Sættevognstrækkere 85, 96
 Søtransport 13, 20, 23, 30, 217-269, 289, 292, 323-329
 Søulykker 268

T

Tankskibe 247
 Tanksættevogn 97
 Tankvogn 94, 95, 99
 Taxi- og fragtcentraler 13
 Taxivognmænd 13, 68-72
 Tilskadekomne 133, 138, 143, 144, 147, 184, 187, 215
 Timecharterindtægter 219, 238
 Tjenesteydelser i forb. med transport 13, 279-281, 283
 Tog 159
 Tog, trafikarbejde 159
 Togkilometer 161, 165
 Togpassagertrafik 186
 Togrejser 183
 Togtrafikstøj 31
 Toguheld 187
 Tonkm 267
 Tonnage 245, 249, 251
 Totalvægt 86, 92-100
 Trafik 2005 298
 Trafikbillede 31
 Trafikformer 112
 Trafikhavne 239, 241, 244, 262
 Trafikintensitet 106
 Trafikstøj 30, 301, 306, 313, 320
 Trafikstøjbelastede boliger 31
 Trafikvaner 105, 128
 Traktorer 85, 100
 Transferpassagerer 201
 Transitgods 181
 Transitkørsel 167
 Transitpassagerer 201

Transportarbejde 105, 107, 112, 117, 118, 122, 123, 159, 171, 172, 178, 212, 213
 Transporthandlingsplanen 297
 Transportmåde 22, 127
 Transporttyper 112
 Tunneler 81
 Turdefiniton 112
 Turistkørsel 92
 Turistvognmænd 13, 68-72
 Tørlastskibe 247

U

Uddannelse 64, 72, 154, 158, 199, 224, 233, 277, 282
 Udenrigsfart 292
 Udførsel, bane 181
 Udførsel, luft 212, 214
 Udførsel, skib 255, 260-262
 Udførsel, vej 123, 124
 Udgifter 73-75, 200, 234-238, 283
 Udlejning 90
 Udlejning af køretøjer 13
 Udligningsafgift 103
 Uheld 27
 Uheld, Færdsels- 133, 138-142, 144, 147
 Uheld, jernbane 187
 Uheldsramte 141
 Uheldsstedet 139
 Ulykker til søs 257

V

Varebiler 85, 88, 93
 Vareforbrug 73, 74, 75, 200, 234, 235, 236, 237, 283
 Vedligeholdelse, havne 244
 Vedligeholdelse, vejanlæg 82, 83
 Vejbredde 77, 79
 Veje 77
 Vejgodstransport 13, 57, 67, 68, 74, 111-124
 Vejnet 17, 77, 79, 80
 Vejnetareal 79
 Vejspor 77, 79
 Vejtrafik 105-109
 Vejtrafikstøj 31
 Vejtransport 13, 17, 22, 30, 55-147, 287, 291, 301-309
 Vejtyper 78
 Vejtæthed 17, 78
 Vejudgifter 77
 Veksellad 94, 95, 97, 99
 Virksomheder 13-17, 57-75, 151-158, 191-200, 219-238, 273-283

Vognladningsgods 167, 171, 172, 177-180
 Vognmandsforretninger 13, 68-72
 Vognmandskørsel 95, 96, 112, 116-119, 121
 Vægtafgift 103
 Værditilvækst 58, 60, 73-75, 151, 192, 200, 221, 234-237, 274, 283

Ø

Økonomi 13-17, 57-75, 151-158, 191-200, 219-238, 273-283

Å

Årskørsel, personbiler 106

Danmarks Statistik informerer

Adresse	Danmarks Statistik Sejrøgade 11 2100 København Ø	Tlf. 39 17 39 17 Fax 31 18 48 01
Direkte telefonnumre	Abonnement, publikationer 39 17 30 20 Adressesalg 39 17 36 31 Bibliotek 39 17 30 30 Danmarks Statistiks talesystem 39 17 35 10 Databanker 39 17 31 50 Markedsstatistik, KÅS - Kommune Års Servicesystem 39 17 36 82 Salg, pristal 39 17 34 30 Salg, publikationer 39 17 30 20 Udenrigshandelsoplysninger 39 17 33 30	
Bibliotek	Danmarks Statistiks bibliotek har åbent: • mandag - onsdag kl. 10 - 16 • torsdag kl. 10 - 19 • fredag kl. 10 - 15 NB! Indgang fra Sankt Kjelds Plads 11. (Bibl. fax: 39 17 30 03)	
Publikationer	Danmarks Statistik udgiver en række publikationer. De mest kendte er: • Nyt fra Danmarks Statistik • Statistiske Efterretninger • Statistisk årbog • Statistisk tiårsoversigt De kan få tilsendt en komplet publikationsfortegnelse. Bøgerne kan købes i Danmarks Statistik eller i boghandelen.	
Databanker	Danmarks Statistik har fire store databanker, der er åbne for offentligheden: • KSDB - en kommunalstatistisk databank med oplysninger på kommuneniveau • DSTB - en tidsseriedatabank med konjunkturbelysende økonomiske tidsserier • ESDB - en erhvervsstatistisk databank med detaljerede oplysninger om udenrigshandel, produktion, omsætning og forbrug • ABBA - arbejdsmarkedsstatistikens brugerbank	
Faxservice	Det er muligt at tilslutte sig en daglig faxservice, hvor man hver dag mellem kl. 13 og 14 modtager en fax med oplysninger om planlagte offentliggørelser i de kommende 8 dage. Ring og hør nærmere på tlf. 39 17 30 10.	
Talesystem	Ved hjælp af Danmarks Statistiks Talesystem - tryk 39 17 35 10 - kan De få adgang til de senest offentliggjorte tal indenfor områderne: • Forbruger- og nettoprisindeks • Udenrigshandel • Ledighed • Kapitelstakster • Reguleringsindeks for boligbyggeri De kan også få oplysning om fremtidige offentliggørelser.	
Serviceopgaver	Ønsker De at få belyst selvvalgte statistiske problemstillinger, hjælper vi gerne med at udarbejde løsningsforslag, der tilgodeser netop Deres behov. Specialopgaver udføres mod betaling. Ring og hør nærmere om Danmarks Statistiks mange muligheder på tlf. 39 17 36 93 eller 39 17 36 94.	

Priser på Danmarks Statistiks publikationer

1. Tværgående statistiske publikationer

Nyt fra Danmarks Statistik	Abonnement
Ca. 430 numre om året	Pris 1995:
Brevforsendelse.....	2 600 kr.
Via avispostkontoret.....	1 300 kr.
Via telefax	3 350 kr.

Statistisk månedsoversigt

Udkommer medio måneden	
I januar kommer desuden supplementshæfte	
Abonnement for 1995:	845 kr.

Statistisk årbog

Udkommer hvert år i august

Pris for 1995 udgaven: 260 kr.

Statistisk tiårsoversigt

Udkommer hvert år i august

Pris for 1995 udgaven: 120 kr.

Danmark i 30 år 1958-1988	30 kr.
--	--------

2. Emneorienterede statistiske publikationer

Statistiske Efterretninger	Abonnement
	Pris 1995:
Arbejdsmarked	500 kr.
Befolkning og valg	295 kr.
Bygge- og anlægsvirksomhed	270 kr.
Generel erhvervsstatistik og handel	245 kr.
Indkomst, forbrug og priser	240 kr.
Industri og energi.....	170 kr.
Landbrug	200 kr.
Miljø	214 kr.
Nationalregnskab, offentlige finanser og betalingsbalance.....	400 kr.
Penge- og kapitalmarked	280 kr.
Samfærdsel og turisme	365 kr.
Social sikring og retsvæsen.....	480 kr.
Uddannelse og kultur	385 kr.
Udenrigshandel.....	600 kr.

Statistikservice

Konjunkturtendenser i udvalgte lande.....	615 kr.
Kvartalsvise nationalregnskaber	510 kr.
Løn- og indkomststatistik	290 kr.
Månedlig ordre- og omsætningsstatistik for industri	385 kr.
Prisstatistik	585 kr.
Socialstatistik.....	410 kr.
Udenrigshandelen fordelt på varer og lande....	1 750 kr.
Varestatistik for industriserie:	
serie A	165 kr.
serie B	195 kr.
serie C	135 kr.
serie D	250 kr.

3. Årspublikationer

Befolkningens bevægelser 1993	259 kr.
Befolkningen i kommunerne 1. januar 1995	201 kr.

Boligtællingen 1. januar 1991	241 kr.
Bygningsopgørelse 1. januar 1988	132 kr.
Danmarks administrative inddeling 1986	490 kr.
Danmarks vareindførsel og -udførsel 1993	375 kr.
Folketingsvalget den 10. maj 1988, bind I.....	78 kr.
Folketingsvalget den 10. maj 1988, bind II	132 kr.
Færdsselsuheld 1993	143 kr.
Indkomster og formuer 1991	253 kr.
Input-output tabeller og analyser 1991	230 kr.
Kommunalvalgene i kommuner og amtskommuner 21. november 1989.....	109 kr.
Kriminalstatistik 1993	201 kr.
Landbrugsstatistik 1993.....	227 kr.
Nationalregnskabsstatistik 1993	230 kr.
Regnskabsstatistik for industrien 1993	201 kr.
Skatter og afgifter 1994.....	253 kr.

4. Andre

ADAM En model af dansk økonomi. Okt. 1991 ..	245 kr.
ADAM En model af dansk økonomi.	
Okt. 1991. Bilag	196 kr.
Kvartalsvise nationalregnskaber 1977-86 (Dokumentation og tabeller)	208 kr.
Analyse af 80'ernes økonomiske udvikling baseret på kvartalsvise nationalregnskaber	168 kr.
Dansk Branchekode 1993.....	296 kr.
Dansk kultur- og mediestatistik 1980-1992	225 kr.
DUN Dansk Uddannelses-Nomenklatur 1994	250 kr.
Fertility Trends in Denmark in the 1980s	225 kr.
Konstruktion af en input-output tabel for Danmark 1934	95 kr.
Levevilkår i Danmark 1992	245 kr.
Nøgletal på postnumre 1995	375 kr.
Skove og plantager 1990	168 kr.
Sæsonkorrigering af de kvartalsvise nationalregnskaber.....	80 kr.
Tal om natur og miljø 1994.....	225 kr.

Danmark i tal

Udkommer hvert år i december måned.....	5 kr.
---	-------

Data on Denmark

Udkommer hvert år i december måned.....	5 kr.
---	-------

Tal om verdens miljø

Udkommet april 1994.....	5 kr.
--------------------------	-------

5. Oversigter over statistikker

Arbejdsplan, Danmarks Statistik

Udkommer hvert år i januar	gratis
----------------------------------	--------

Publikationsfortegnelse

Fortegnelsen ajourføres halvårligt og udkommer januar og juli måned	gratis
---	--------

Vejviser i statistikken

Udkommer med jævne års mellemrum

Pris for 1991 udgaven..... 195 kr.