



Årets Transportkommune i Danmark 2019

Resultater fra måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen

Udarbejdet for ITD, oktober 2019



For mere information om publikationen eller generelt om IRIS Group, kontakt venligst:

IRIS Group
Jorcks Passage 1B, 4. Sal
1162 København K

irisgroup@irisgroup.dk
irisgroup.dk

Indhold

Forord	3
1. Kort om målingen	4
2. Samlet resultat	5
3. Det lokale vejnet	8
4. Faciliteter og kapacitet	11
5. Udbud og udlicitering	15
6. Regler, regulering og politik	17
Bilag A: Oversigt over indikatorer	20
Bilag B: Surveydeltagelse 2019	21



Forord

De lokale vilkår for vejgodstransport er afgørende for Danmarks velfærd og sammenhængskraft. Det handler både om at skabe god mobilitet og sikkerhed på vejene for borgere og virksomheder samt at understøtte lokal vækst og udvikling i erhvervslivet.

Brancheorganisation for de professionelle transport- og logistikvirksomheder, ITD, har derfor taget initiativ til at gennemføre en systematisk årlig måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen og i den forbindelse kåre "Årets Transportkommune" i Danmark.

Formålet med målingen er at skabe et faktuel og kvalificeret grundlag for arbejdet med at styrke de lokale forhold for vejgodstransportbranchen – til gavn for både borgere og virksomheder i Danmark.

Målingen fokuserer på objektive indikatorer, som de lokale myndigheder har en direkte indflydelse på, og som er særligt relevante for vejgodstransportbranchen. Der er med andre ikke tale om en måling af virksomhedernes tilfredshed og holdninger eller af de mere generelle rammevilkår for erhvervslivet i de enkelte kommuner.

Overordnet viser resultaterne fra den første måling i 2019, at der er mange kommuner, som arbejder dedikeret og målrettet for at skabe gode lokale vilkår for vejgodstransporten. Men der er også flere områder, hvor kommunernes indsats fremadrettet kan styrkes yderligere.

Efter en kort introduktion til målingen bliver den samlede rangering af kommunerne vist i afsnit 2. Delresultaterne fra målingen på de forskellige områder bliver præsenteret i afsnit 3 til 6.

1. Kort om målingen

Målingen er baseret på en række forskellige datakilder og indikatorer, der tilsammen tegner et billede af, hvor gode vilkår der er for vejgodstransportbranchen i de enkelte kommuner.

Der er tale om en relativ måling i den forstand, at kommunerne bliver sammenlignet og rangordnet i forhold til hinanden. Målingen giver dermed en samlet rangering af kommunernes erhvervsvilkår for vejgodstransportbranchen.

Der måles på følgende overordnede indsatsområder:

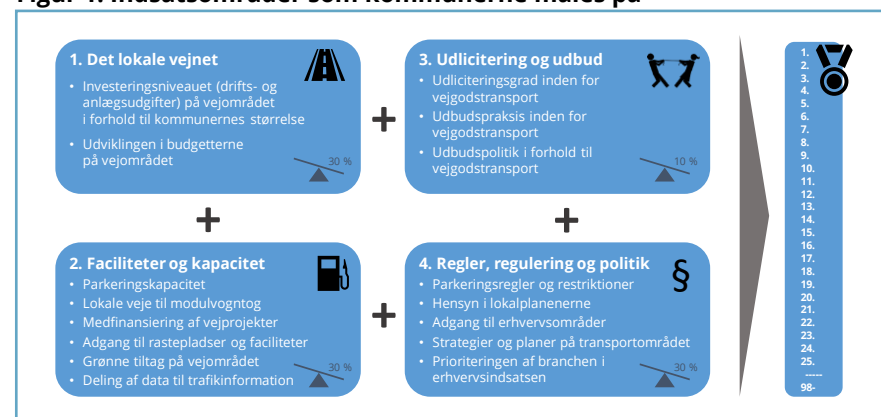
1. Det lokale vejnet
2. Faciliteter og kapacitet
3. Udlicitering og udbud
4. Regler, regulering og politik.

Inden for hvert indsatsområde er der opstillet flere indikatorer. De er identificeret ud fra en samlet vurdering af, hvilke forhold der er vigtige for vejgodstransportvirksomhederne, og som de lokale myndigheder kan påvirke. Alle de indikatorer, som indgår i målingen, fremgår af bilag A.

Datagrundlaget for målingen er indsamlet i juli og august 2019 og består af en kombination af registerdata fra Danmarks Statistik og Vejdirektoratet samt en spørgeskemaundersøgelse blandt de tekniske forvaltninger i kommunerne. Der er som bilag vedlagt en oversigt over de 65 kommuner, som i 2019 har besvaret spørgeskemaet.

Figur 1 uddyber de fire overordnede indsatsområder og indikatorer, der indgår i målingen. Herunder hvordan de fire områder er vægtet i den samlede rangering af kommunernes erhvervsvilkår for vejgodstransportbranchen.

Figur 1. Indsatsområder som kommunerne måles på



Kilde: "Årets Transportkommune i Danmark 2019. Om metode og datagrundlag til måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen". IRIS Group, oktober 2019.

Kommunernes præstationer i forhold til område 1, 2 og 4 vægter alle med 30 pct. hver i den samlede rangordning af kommunerne, da disse områder både har stor og bred betydning for branchen. Udbud og udlicitering (område 3) vægter kun med 10 pct., men er taget med i målingen, da området kan have stor betydning for forretningsgrundlaget for de virksomheder, der leverer vejgodstransporttydelser, som efterspørges af kommunerne.

Metoden er udviklet i et tæt samarbejde mellem ITD og IRIS Group, og IRIS Group har været ansvarlig for at indsamle data og gennemføre målingen.

Der er som bilag vedlagt en oversigt over alle de indikatorer, som indgår i målingen. Derudover er der udarbejdet et selvstændigt baggrundsnotat, som giver en mere detaljeret beskrivelse af metoden og datagrundlaget for målingen.

2. Samlet resultat



2. Samlet resultat

Samlet set viser målingen, at **Vejen** er Årets Transportkommune i Danmark i 2019. Vejen Kommune udmærker sig bl.a. på følgende områder:

- Gode faciliteter og kapacitet for lastbiler på det lokale vejnet. Fx i form af adgang til rastepladser med mulighed for overnatning og toiletfaciliteter, god fremkommelighed for modulvogntog, medfinansiering af vejprojekter sammen med Vejdirektoratet og deling af data til trafikinformation.
- Hensyn til vejgodstransporten i de lokale regler og planer. Fx stiller kommunen krav om, at der etableres særlige faciliteter for lastbiler ved udbygning af erhvervsområder, og lokalplanerne giver mulighed for at lave private overnatningstilbud til lastbilchauffører i industriområder.

Der er dog mange andre kommuner, som også klarer sig godt, og samtidig kan der være store forskelle på de regionale behov og rammevilkår.

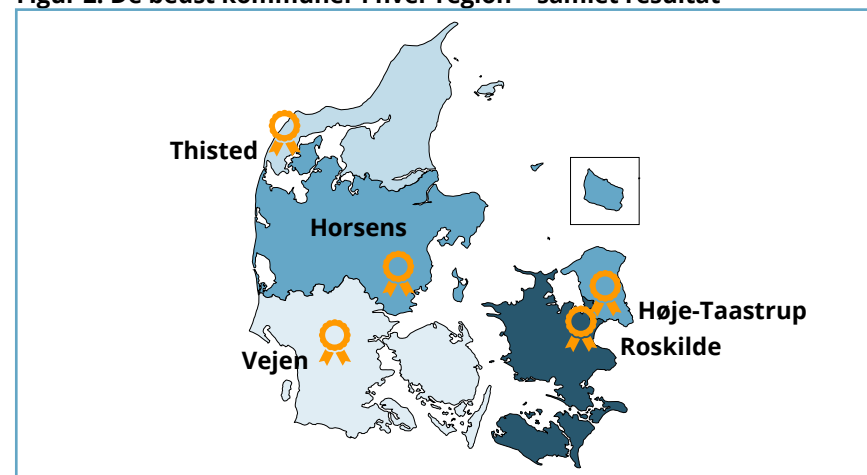
Kortet (figur 2) viser derfor de bedst placerede kommuner i hver af de fem regioner. Udover Vejen i Region Syddanmark er det Roskilde i Region Sjælland, Høje-Taastrup i Region Hovedstaden, Horsens i Region Midtjylland og Thisted i Region Nordjylland.

Horsens Kommune har bl.a. medfinansieret en forbindelsesvej til et rampeanlæg, og kommunen finansierer løbende ombygninger af lokale veje, så de kan anvendes af modulvogntog. Desuden er logistik og transport udnævnt som en erhvervsmæssig styrkeposition i kommunens strategi og erhvervsfremmearbejde.

Thisted udmærker sig bl.a. ved at have opprioriteret drifts- og anlægsbudgettet på vejområdet fra 2018-2019 og en god parkeringskapacitet for lastbiler.

Roskilde Kommune har en udbuds- og indkøbspolitik, som fokuserer eksplicit på opgaver inden for transport af vejgods, og størstedelen af kommunens vejgodstransportopgaver er i udbud og udlicitering. **Høje-Taastrup** klarer sig især godt med hensyn til faciliteter og kapacitet, da der fx er god adgang for lastbiler til raste- og parkeringspladser. Derudover har kommunen etableret erhvervsområder med god adgang til hovedfærdselsårer (motorvejsnettet).

Figur 2. De bedst kommuner i hver region – samlet resultat



Kilde: ITD-måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen

Tabellen på næste side viser den samlede nationale rangordning af alle kommunerne i Danmark – fordelt på henholdsvis den bedste, midterste og dårligste tredjedel i forhold til de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen¹.

¹ Pga. særegne rammevilkår indgår de fire ø-kommuner Fanø, Læsø, Ærø og Samsø ikke i målingen.

Tabel 1. Samlet rangering af de danske kommuner efter vilkårene for vejgodstransport 2019

Bedste tredjedel	Midterste tredjedel	Dårligste tredjedel
1. Vejen 2. Horsens 3. Vejle 4. Favrskov 5. Kolding 6. Skanderborg 7. Sønderborg 8. Tønder 9. Thisted 10. Middelfart 11. Mariagerfjord 12. Høje-Taastrup 13. Rudersdal 14. Billund 15. Aarhus 16. Ikast-Brande 17. Aabenraa 18. Roskilde 19. Hedensted 20. Skive 21. Struer 22. Frederikshavn 23. Køge 24. Fredericia 25. Odense 26. Faxe 27. Norddjurs 28. Vordingborg 29. Helsingør 30. Albertslund 31. Slagelse 32. Aalborg	33. Esbjerg 34. Frederikssund 35. Allerød 36. Brøndby 37. Herlev 38. Furesø 39. Assens 40. Næstved 41. Syddjurs 42. Ishøj 43. Hillerød 44. Hvidovre 45. Gribskov 46. Ringsted 47. Haderslev 48. Morsø 49. København 50. Lyngby-Taarbæk 51. Fredensborg 52. Solrød 53. Silkeborg 54. Langeland 55. Rebild 56. Brønderslev 57. Holbæk 58. Holstebro 59. Viborg 60. Vesthimmerlands 61. Frederiksberg 62. Nordfyn 63. Svendborg	64. Kalundborg 65. Vallensbæk 66. Glostrup 67. Ringkøbing-Skjern 68. Guldborgsund 69. Gentofte 70. Ballerup 71. Herning 72. Rødovre 73. Lemvig 74. Bornholm 75. Sorø 76. Odsherred 77. Faaborg-Midtfyn 78. Hjørring 79. Nyborg 80. Greve 81. Odder 82. Halsnæs 83. Kerteminde 84. Jammerbugt 85. Lejre 86. Tårnby 87. Varde 88. Randers 89. Gladsaxe 90. Dragør 91. Stevn 92. Lolland 93. Hørsholm 94. Egedal

Kilde: ITD-måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen

3. Det lokale vejnet



3. Det lokale vejnet



Et godt lokalt vejnet er afgørende for, at vejgodstransporten kan komme sikkert og effektivt frem i alle dele af landet til gavn for virksomheder og borgere samt den økonomiske vækst og udvikling i hele Danmark. Og det kræver løbende investeringer i vedligeholdelse og udvikling at skabe god fremkommelighed og sikkerhed på vejene.

Kommunernes investeringer i vejnettet og udviklingen af den lokale infrastruktur er med andre ord ikke kun afgørende for vejgodstransportvirksomhederne i de pågældende kommuner. Det har også stor betydning for hele branchen og det bredere samfund.

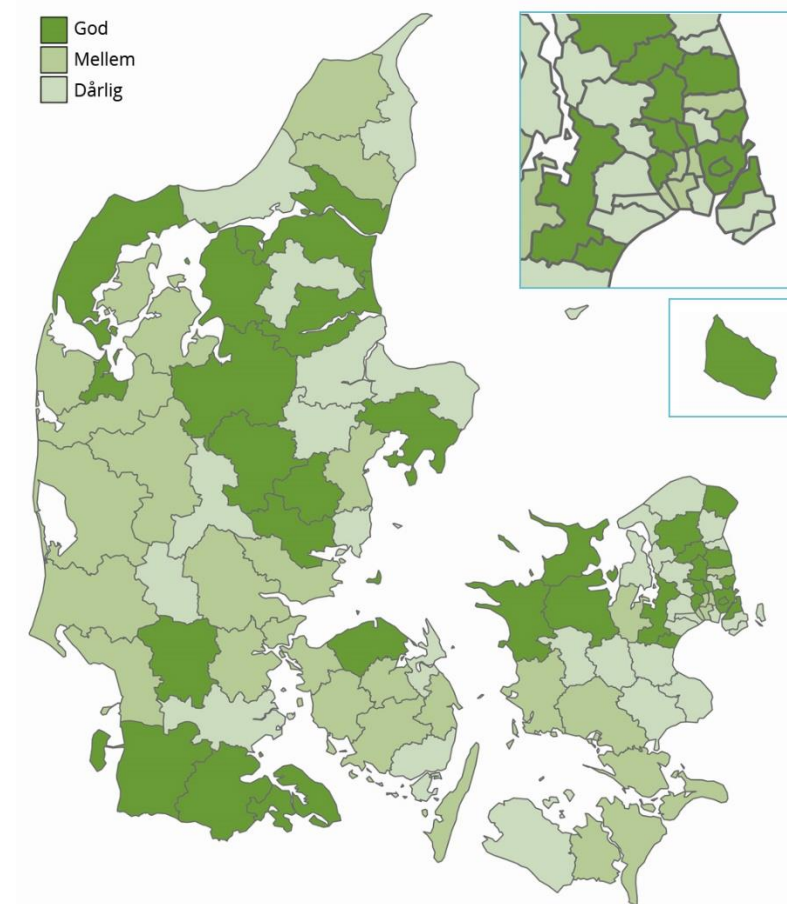
Kommunerne er derfor inden for indsatsområdet "Det lokale vejnet" blevet målt på de økonomiske midler, som de prioriterer til drift og udvikling af vejområdet (i forhold til indbyggertallet og længden af det lokale vejnet).

Kortet (figur 3) giver et geografisk overblik over, hvordan de enkelte kommuner præsterer på indsatsområdet. Farven viser, om kommunerne præsterer godt (mørkegrøn), mellem eller dårligt (lysegrøn) i forhold til investeringerne i det lokale vejnet.

De grønne kommuner er således dem, som klarer det bedst. Det vil sige, at de anvender flest midler på at anlægge og reparere de lokale veje i forhold til antallet af indbyggere og længden af vejnettet og/eller har opprioriteret deres budget på vejområdet inden for de seneste år.

På den næste side er der fremhævet en række tværgående resultater fra målingen af kommunernes investeringer i det lokale vejnet.

Figur 3. Lokale præstationer i forhold til det lokale vejnet



Kilde: IRIS Group på baggrund af registerdata fra Danmarks Statistik og Vejdirektoratet

Tværgående resultater – det lokale vejnet

Der er stor forskel på investerings- og udgiftsniveauet på vejområdet i de enkelte kommuner. Det afspejler naturligvis, at der er forskellige lokale rammevilkår og behov afhængigt af længden af de lokale vejnet og trafikbelastningen. Men det afspejler også, at der er stor forskel på kommunernes prioritering af området.

Tabellen herunder viser de gennemsnitlige, største og laveste værdier for de tre indikatorer, der ligger bag målingen af kommunerne inden for indsatsområdet "Det lokale vejnet".

Tabel 2. Nøgletal for indikatorerne bag målingen af det lokale vejnet

Indikator	Kommune gennemsnit	Min	Max
Årlige drifts- og anlægsudgifter til det lokale vejnet/indbygger*	1.574 kr.	728 kr.	2.937 kr.
Årlige drifts- og anlægsudgifter til det lokale vejnet/km lokal vej*	215.756 kr.	40.701 kr.	1.953.378 kr.
Udvikling i drifts- og anlægsbudget på vejområdet fra 2018-19	- 2,5 %	- 43,5 %	+ 52,7 %

Kilde: Danmarks Statistik konti 2.28.11 Vejvedligeholdelse m.v., 2.28.12 Belægninger m.v., 2.28.14 Vintertjeneste, 2.28.22 Vejanlæg og 2.28.23 Standardforbedringer af færdselsarealer.

Note: Der er set på gennemsnittet over tre år for at begrænse fjælsomheden overfor store udsving i enkelte år. N = 94.

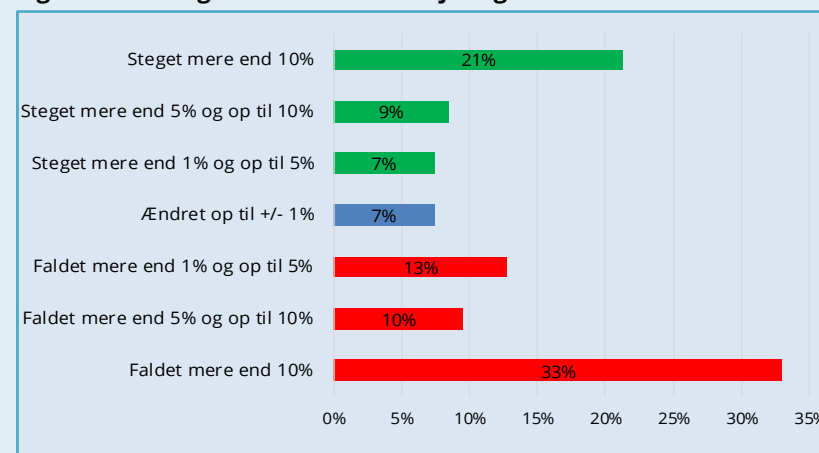
Blandt de kommuner, som ligger i top med hensyn til udgiftsniveauet opgjort pr. km lokal vej, findes København og en række kommuner omkring hovedstadsområdet, som har relativt få km lokal vej, men stor trafikbelastning.

Til gengæld er det bl.a. jyske kommuner som Tønder, Vejen og Sønderborg, der ligger i top, når udgifterne sættes i forhold til indbyggertallet.

Målingen af kommunernes investeringer i det lokale vejnet viser også, at der er stor forskel på, hvor mange midler de enkelte kommuner afsætter i deres årlige budgetter til at udvikle og vedligeholde vejene.

Figuren neden for viser, hvordan kommunerne fordeler sig på forskellige intervaller i forhold til, hvordan deres samlede drifts- og anlægsbudget på vejområdet har udviklet sig i de seneste to år.

Figur 4. Ændring i kommunernes vejbudgetter fra 2018-2019



Kilde: Danmarks Statistik (samme konti som angivet under tabel 2). N = 94.

Figuren viser, at der er relativt stor spredning på kommunerne i forhold til, om de har valgt at hæve eller sænke deres vejbudget fra 2018-2019.

Samtidig fremgår det, at der i en tredjedel af alle kommunerne er sket et fald på over 10 pct. i deres drifts- og anlægsbudget på vejområdet.

4. Faciliteter og kapacitet



4. Faciliteter og kapacitet



De fysiske faciliteter og kapaciteten på det lokale vejnet har indflydelse på, hvor nemt og effektivt det er at transportere vejgods i de enkelte kommuner. Det påvirker også fremkommeligheden og trafiksikkerhed på vejene både for borgere og virksomheder.

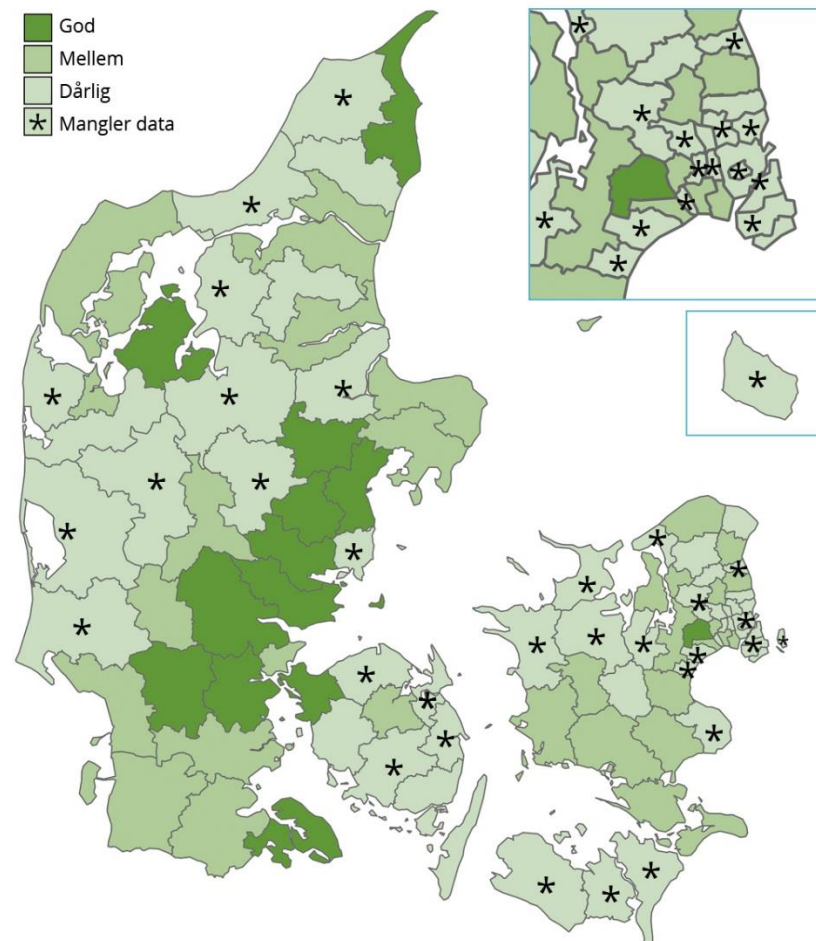
Samtidig kan gode faciliteter have en direkte betydning for arbejdsmiljøet i branchen, om der fx er nem adgang til gode parkerings- og rasteplasser, hvor lastbilchaufførerne kan holde de lovpligtige hvil og gå på toilettet. Desuden kan gode rammer på området reducere antallet af ekstra km, som lastbilchaufførerne er nødt til at køre. Og det kan ydermere være med til at mindske transportomkostningerne, trængslen på vejene samt miljøbelastningen og generne for lokalområdet.

Derudover fokuserer målingen inden for dette indsatsområde også på, hvorvidt kommunerne fx har etableret grønne tiltag på vejområdet og medfinansieret vejprojekter sammen med andre. Dertil kommer, om de stiller data og trafikinformation frit til rådighed for andre offentlige og private aktører.

Figur 5 giver et geografisk overblik over, hvordan de enkelte kommuner præsterer i forhold til faciliteter og kapacitet på det lokale vejnet. Farven viser, om den enkelte kommune klarer sig godt, mellem eller dårligt.

Kommunernes præstationer er blevet vurderet i forhold til, hvor tæt de er på den kommune, der klarer sig bedst inden for indsatsområdet. Kommunerne er således ikke fordelt i tre lige store grupper på kortet, da der er mange kommuner, som deler den samme placering inden for den del af målingen, som handler om faciliteter og kapacitet.

Figur 5. Lokale præstationer i forhold til faciliteter og kapacitet



Kilde: ITD-måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen.

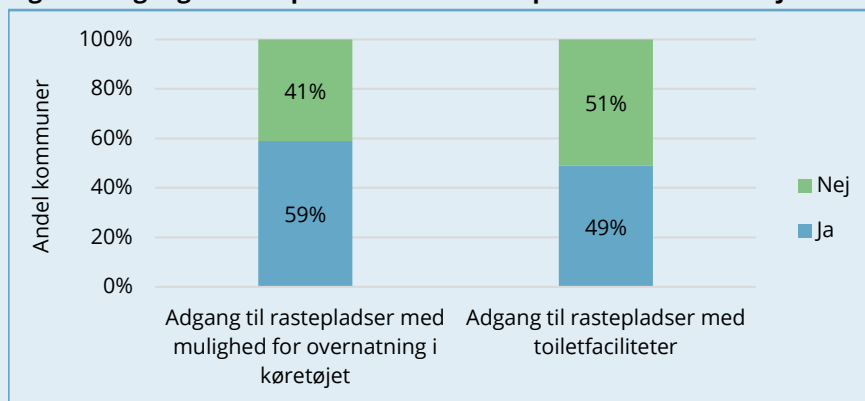
Note: De sorte stjerner betyder, at der mangler data, da kommunerne ikke har besvaret denne del af spørgeskemaet.

Tværgående resultater – faciliteter og kapacitet

Der bliver målt på otte forskellige indikatorer inden for faciliteter og kapacitet (jf. bilag A). På denne side bliver der sammenfattet udvalgte, tværgående resultater fra målingen.

Figur 6 herunder viser andelen af kommuner, der har rastepladser i tilknytning til det lokale vejnet, og hvor det er muligt for lastbilchauffører henholdsvis at overnatte i køretøjet og få adgang til toiletfaciliteter.

Figur 6. Adgang til rastepladser for lastbiler på kommunernes vejnet



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august 2019. N = 58.

Det fremgår, at 59 pct. af kommunerne har **rastepladser** i tilknytning til det kommunale vejnet, hvor det er muligt for lastbilchauffører at overnatte i køretøjet. Men kun 49 pct. af kommunerne har rastepladser, hvor lastbilchaufførerne har adgang til toiletfaciliteter i forbindelse med korte stop eller overnatning. Dette på trods af, at det er vigtigt for chaufførernes arbejdsmiljø og lokalområderne, at der er ordnede forhold for branchen.

Følgende andre konklusioner fra målingen kan fremhæves:

- 65 pct. af alle landets kommuner har lokale vejstrækninger, der er godkendt til **modulvogntog**. Det er med til at øge branchens produktivitet og reducere trængslen på vejene. Og kommunerne spiller en afgørende rolle som samarbejdspartner i forbindelse med godkendelse og ombygning af de lokale veje.
- **Vejprojekter** på tværs af myndigheder og offentlige og private aktører kan være afgørende for udviklingen og kvaliteten af vejene i Danmark. 53 pct. af de adspurgte kommuner har inden for de seneste tre år samfinansieret vejprojekter sammen med andre offentlige myndigheder og/eller private virksomheder. Mange af projekterne har handlet om ombygning af de lokale veje til modulvogntogsnettet, men der er også gode eksempler på finansiering af forbindelsesveje til rampeanlæg (fx i Horsens) og ombygning af veje til særtransporter (fx i Vejle hvor en bro er forstærket til transport af vindmølleårer).
- 55 pct. af kommunerne har inden for de seneste tre år etableret særlige **grønne tiltag** på vejområdet. Det drejer sig især om støjsvag asfalt og grønne bølger i lyssignalerne.
- Nem adgang til opdateret trafikinformation om fx vejarbejde og trafikomlægning fra hele det danske vejnet bidrager til at forbedre ruteplanlægningen og dermed styrke branchens produktivitet. I sommeren 2019 var 43 ud af alle landets 98 kommuner tilsluttet Vejdirektoratets digitale redskab (OTMAN) til at frigive og **dele data til trafikinformation** mellem offentlige og private trafikinformationstjenester.

5. Udbud og udlicitering



5. Udbud og udlicitering



Generelt styrker en høj grad af udlicitering de private virksomheders muligheder for skabe omsætning og vækst, hvorimod offentlig driftsudførelse mindsker markedet for de private virksomheder. Men der kan være forskel på, om kommunerne giver private virksomheder mulighed for at løse lokale opgaver – fx i forhold til indsamling af affald – eller om opgaverne er hjemtaget til kommunal driftsudførelse.

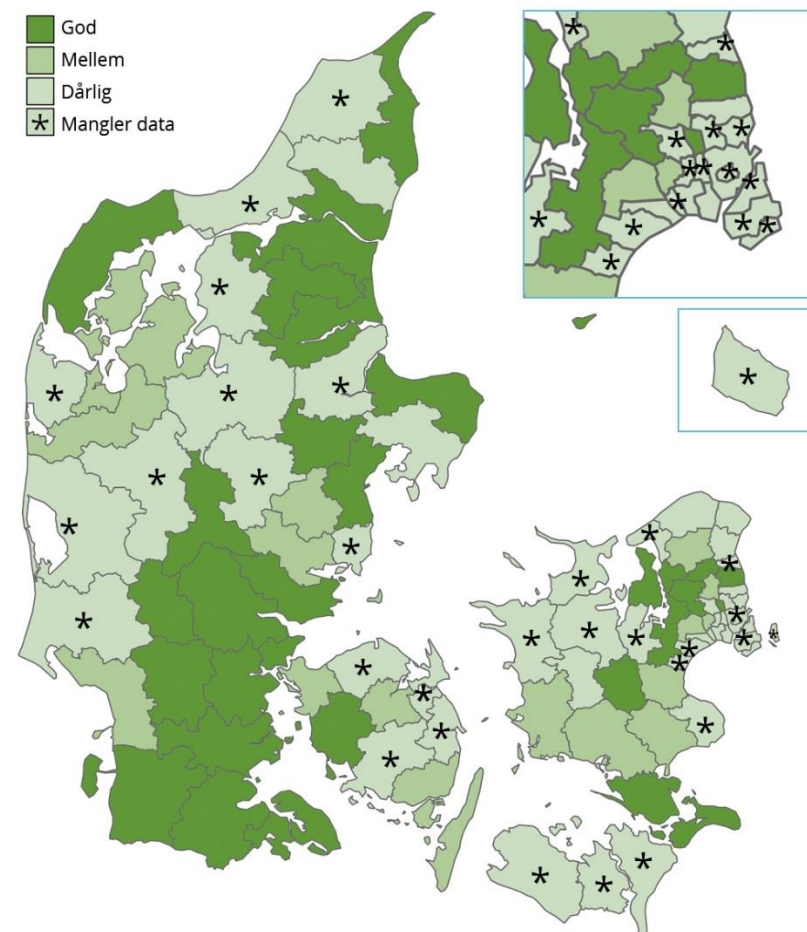
Den lokale praksis med hensyn til udlicitering og udbud har derfor betydning for vækst- og udviklingsmulighederne for private virksomheder, der leverer vejgodstransportopgaver inden for de områder, hvor kommunerne har et myndighedsansvar. Det drejer sig om dagrenovation, øvrig affalds- og godsvognskørsel samt snerydning og saltning.

Kortet (figur 7) giver et geografisk overblik over, hvordan de enkelte kommuner præsterer i forhold til udbud og udlicitering inden for vejgodstransportområdet. Farven viser, om den enkelte kommune klarer sig godt (grøn), mellem (gul) eller dårligt (rød). Kommunernes præstationer er vurderet i forhold til, hvor tæt de er på den kommune, som klarer sig bedst inden for indsatsområdet.

Generelt er der en del kommuner, som præsterer godt på dette område, men der er også forbedringspotentialer flere steder. Det gælder fx i forhold til at anvende en mere gennemsigtig og konsistent praksis med hensyn til udbud og udlicitering af alle de forskellige typer af vejgodstransportopgaver.

Der er i tekstboksen på den følgende side vist sammenfattende og tværgående resultater fra målingen af kommunerne inden for udbud og udlicitering på vejområdet.

Figur 7. Lokale præstationer i forhold til udbud og udlicitering



Kilde: ITD-måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen

Note: De sorte stjerner betyder, at der mangler data, da kommunerne ikke har besvaret denne del af spørgeskemaet.

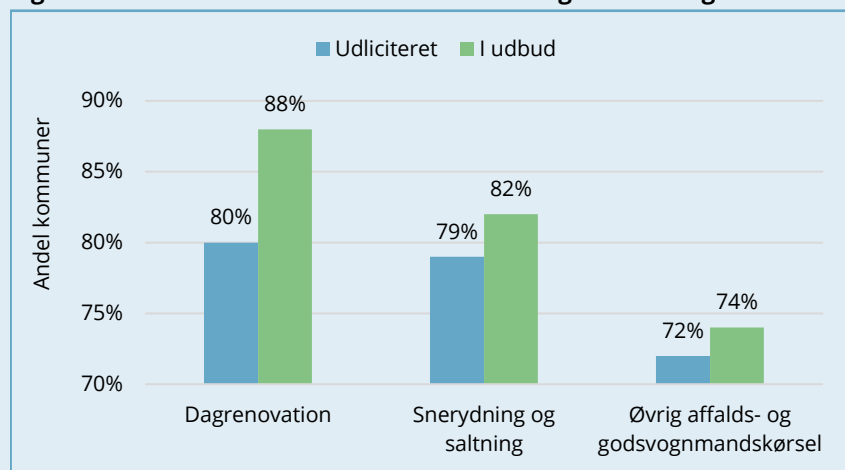
Tværgående resultater – udbud og udlicitering

Der bliver målt på syv forskellige indikatorer inden for udbud og udlicitering (jf. bilag A).

Figur 8 viser andelen af kommuner, der har udliciteret størstedelen (over 50 pct.) af deres opgaver inden for henholdsvis dagrenovation, snerydning og saltning samt øvrig affalds- og godsvognmandskørsel (de blå søjler).

Derudover viser figuren også andelen af kommuner, som har valgt deres nuværende leverandør(er)/løsninger inden for de tre områder på baggrund af et offentligt udbud (de grønne søjler).

Figur 8. Kommunernes anvendelse af udbud og udlicitering



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august 2019. N = 53-57.

Figuren viser, at 88 pct. af kommunerne har haft deres dagrenovation i udbud, og at størstedelen af opgaven er udliciteret til en privat virksomhed i 80 pct. af kommunerne. Figuren viser også, at andelen af kommuner, som anvender udbud og udlicitering inden for snerydning og saltning, ligger næsten på samme niveau.

Det er derimod en lidt lavere andel af kommunerne, som anvender udbud og udlicitering inden for øvrig affalds- og godsvognmandskørsel. Her har henholdsvis 72 og 74 pct. svaret, at størstedelen af opgaven er udliciteret og har været i udbud.

Resultatet indikerer, at det er et opmærksomhedspunkt for nogle kommuner at fastholde en udbuds- og indkøbspraksis, der stimulerer den private vækst og konkurrence på hele vejgodstransportområdet.

Målingen viser desuden, at det kun er 14 pct. af de adspurgte kommuner, som har en officiel og tilgængelig udbuds- og indkøbspolitik, der fokuserer eksplicit på opgaver inden for transport af vejgods. Herunder dagrenovation, øvrig affalds- og godsvognskørsel samt snerydning og saltning.

Det vil sige, at 86 pct. af kommunerne *ikke* har en officiel og tilgængelig udbuds- og indkøbspolitik, som fokuserer eksplicit på opgaver inden for transport af vejgods.

6. Regler, regulering og politik



6. Regler, regulering og politik §

Kommunerne kan gennem forskellige regler, planer og regulatoriske forhold påvirke de lokale erhvervsvilkår for vejgodstransportbranchen. Fx kan de lokale regler for parkering og aflæsning have betydning for, hvor nemt det er at transportere vejgods i de enkelte kommuner.

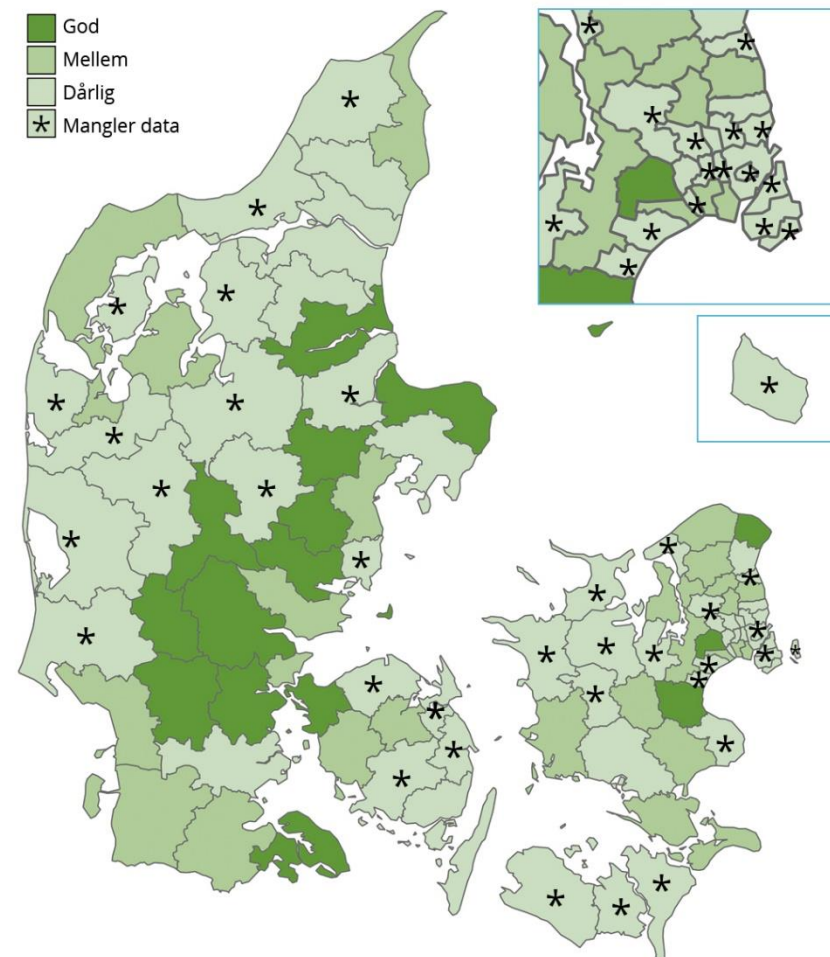
De lokale politikker og planer har også indflydelse på retningen og rammerne for den fremadrettede udvikling af branchens vilkår. Det kan bl.a. handle om, hvorvidt der er taget hensyn til transportbranchen i lokalplanerne, og om der er udformet en specifik lokal politik og handlingsplan for udviklingen af de trafikale forhold.

Figur 9 giver et geografisk overblik over, hvordan de enkelte kommuner præsterer i forhold til regler, regulering og politik, som påvirker vejgodstransporten. Farven viser, om den enkelte kommune klarer sig godt (grøn), mellem (gul) eller dårligt (rød) i forhold til den kommune, som præsterer bedst.

Kortet viser, at der er et udbredt potentiale for at forbedre vilkårene for vejgodstransportbranchen gennem de lokale regler og planer. Mange kommuner kan bl.a. tage et større hensyn i lokalplanerne til branchens behov for faciliteter (som fx p-pladser og toiletter) og overnatningsmuligheder i industriområder, ligesom reglerne for parkering og aflæsning flere steder kan forbedres.

I tekstboksen på næste side er der præsenteret en række sammenfattende og tværgående resultater fra målingen af kommunerne inden for regler, regulering og politik på vejområdet.

Figur 9. Lokale præstationer i forhold til regler, regulering og politik



Kilde: ITD-måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen

Note: De sorte stjerner betyder, at der mangler data, da kommunerne ikke har besvaret denne del af spørgeskemaet.

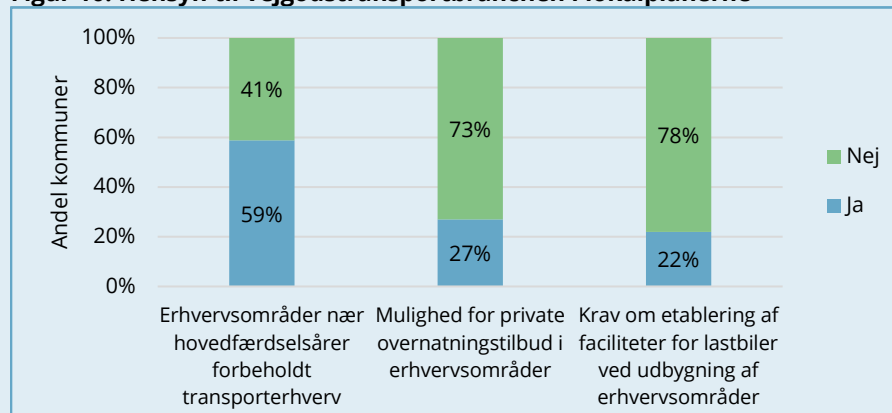
Tværgående resultater – regler, regulering og politik

Indsatsområdet regler, regulering og politik er belyst gennem otte indikatorer.

Nogle af disse indikatorer handler om, hvorvidt der bliver taget særlige hensyn til vejgodstransportbranchen i kommunernes **lokalplaner**. Det kan bl.a. være i forhold til, om der må etableres private overnatningstilbud til lastbilchauffører i erhvervs- og industriområder. Eller om lokalplanerne indeholder erhvervsområder nær hovedfærdselsårer (fx motorveje, havne og jernbaner), der er forbeholdt transport- og distributionserhverv. Derudover fokuserer indikatorerne på, hvorvidt kommunernes lokalplaner indeholder krav om, at der skal etableres særlige faciliteter for lastbiler ved udbygning af erhvervsområder.

Figur 10 viser andelen af kommuner, som tager forskellige typer af hensyn til vejgodstransportbranchen i deres lokalplaner.

Figur 10. Hensyn til vejgodstransportbranchen i lokalplanerne



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august 2019. N = 50-52.

Selvom det bl.a. kan være med til at reducere kørselsbehovet og belastningen af det lokale vejnet, er det kun 27 pct. af kommunerne, som giver mulighed for at etablere private overnatningstilbud til lastbilchauffører i erhvervs- og industriområder. Og kun i 22 pct. af kommunerne indeholder lokalplanerne krav om, at der skal etableres særlige faciliteter for lastbiler som fx p-pladser og toiletter ved udbygning af erhvervsområder. Men det kan bidrage til at forbedre branchens produktivitet og arbejdsvilkår.

Derimod har 59 pct. af kommunerne lokalplaner, hvor der erhvervsområder nær hovedfærdselsårer (fx motorveje, havne og jernbaner), der er forbeholdt transport- og distributionserhvervet.

Samlet set tegner målingen dog et billede af, at der er et udbredt forbedringspotentiale for kommunerne i forhold til at tage bedre hensyn til vejgodstransportbranchen i lokalplanerne.

Derudover kan følgende tværgående resultater fremhæves:

- Cirka halvdelen (49 pct.) af kommunerne har ingen **særlige restriktioner** (fx med hensyn til tidsrum, støjgrænser, totalvægt eller lignende) for aflevering af gods i bestemte zoner i kommunen. Det kan give øget fleksibilitet og effektivitet i ruteplanlægningen samt bidrage til at reducere trængslen på de lokale trafikknudepunkter i dagtimerne.
- Over trefjerdedele (77 pct.) af kommunerne har en selvstændig **strategi og plan** for trafik- og transportområdet, som fokuserer på udvikling af det lokale vejnet fx med henblik på at forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Bilag A: Oversigt over indikatorer

Der er herunder vist en samlet oversigt over alle de indikatorer, som indgår i målingen. I baggrundsnotatet om målingens metode bliver der givet en mere præcis beskrivelse af de enkelte indikatorer og deres datakilder.

Indikatorer inden for det lokale vejnet:

- Udgifter til det lokale vejnet pr. indbygger
- Udgifter til det lokale vejnet pr. km lokal vej
- Udvikling i drifts- og anlægsbudget på vejområdet.

Indikatorer inden for faciliteter og kapacitet:

- Parkeringskapacitet for lastbiler
- Adgang til rasteplasser med mulighed for overnatning
- Adgang til rasteplasser med toiletfaciliteter
- Adgang til alternative drivmidler
- Adgang for modulvognstog til lokale veje
- Medfinansiering af vejprojekter
- Etablering af grønne tiltag på vejområdet
- Deling af data til trafikinformation.

Indikatorer inden for udlicitering og udbud:

- Udlicitering inden for dagrenovation
- Udbudspraksis inden for dagrenovation
- Udlicitering inden for øvrig affalds- og godsvognskørsel
- Udbudspraksis inden for øvrig affalds- og godsvognskørsel
- Udlicitering inden for snerydning og saltning
- Udbudspraksis inden for snerydning og saltning
- Politik for indkøb af ydelser og services inden for vejgodstransport.

Indikatorer inden for regler, regulering og politik:

- Parkeringsregler for lastbiler på de kommunale vejarealer
- Parkeringsregler for lastbiler på de kommunale rasteplasser
- Restriktioner for aflæsning af gods
- Mulighed for etablering af overnatningsfaciliteter til lastbilchauffører
- Adgang til erhvervsområder nær hovedfærdselsårer
- Krav om faciliteter til lastbiler ved udbygning af erhvervsområder
- Strategier og planer for transportområdet
- Prioritering af vejgodstransportbranchen i den lokale erhvervsindsats.

Bilag B: Surveydeltagelse 2019

Kommunernes deltagelse i spørgeskemaundersøgelsen 2019

Allerød	Fuld besvarelse	Odense	Fuld besvarelse	Fanø	Ikke svaret
Assens	Fuld besvarelse	Norddjurs	Fuld besvarelse	Faaborg-Midtfyn	Ikke svaret
Billund	Fuld besvarelse	Rebild	Fuld besvarelse	Gentofte	Ikke svaret
Brøndby	Fuld besvarelse	Ringsted	Fuld besvarelse	Gladsaxe	Ikke svaret
Brønderslev	Fuld besvarelse	Roskilde	Fuld besvarelse	Glostrup	Ikke svaret
Dragør	Fuld besvarelse	Rudersdal	Fuld besvarelse	Greve	Ikke svaret
Esbjerg	Fuld besvarelse	Rødovre	Fuld besvarelse	Halsnæs	Ikke svaret
Favrskov	Fuld besvarelse	Skanderborg	Fuld besvarelse	Hjørring	Ikke svaret
Faxe	Fuld besvarelse	Skive	Fuld besvarelse	Holbæk	Ikke svaret
Fredensborg	Fuld besvarelse	Slagelse	Fuld besvarelse	Jammerbugt	Ikke svaret
Fredericia	Fuld besvarelse	Struer	Fuld besvarelse	Kalundborg	Ikke svaret
Frederikshavn	Fuld besvarelse	Svendborg	Fuld besvarelse	Kerteminde	Ikke svaret
Frederikssund	Fuld besvarelse	Syddjurs	Fuld besvarelse	København	Ikke svaret
Furesø	Fuld besvarelse	Sønderborg	Fuld besvarelse	Lejre	Ikke svaret
Gribskov	Fuld besvarelse	Thisted	Fuld besvarelse	Lemvig	Ikke svaret
Haderslev	Fuld besvarelse	Tønder	Fuld besvarelse	Lolland	Ikke svaret
Hedensted	Fuld besvarelse	Vejen	Fuld besvarelse	Læsø	Ikke svaret
Helsingør	Fuld besvarelse	Vejle	Fuld besvarelse	Nordfyn	Ikke svaret
Herlev	Fuld besvarelse	Vordingborg	Fuld besvarelse	Nyborg	Ikke svaret
Hillerød	Fuld besvarelse	Ærø	Fuld besvarelse	Odder	Ikke svaret
Horsens	Fuld besvarelse	Aabenraa	Fuld besvarelse	Odsherred	Ikke svaret
Hvidovre	Fuld besvarelse	Aalborg	Fuld besvarelse	Randers	Ikke svaret
Høje-Taastrup	Fuld besvarelse	Aarhus	Fuld besvarelse	Ringkøbing-Skjern	Ikke svaret
Ikast-Brande	Fuld besvarelse	Albertslund	Nogen svar	Samsø	Ikke svaret
Ishøj	Fuld besvarelse	Egedal	Nogen svar	Silkeborg	Ikke svaret
Kolding	Fuld besvarelse	Frederiksberg	Nogen svar	Solrød	Ikke svaret
Køge	Fuld besvarelse	Guldborgsund	Nogen svar	Stevns	Ikke svaret
Langeland	Fuld besvarelse	Herning	Nogen svar	Tårnby	Ikke svaret
Lyngby-Taarbæk	Fuld besvarelse	Holstebro	Nogen svar	Vallensbæk	Ikke svaret
Mariagerfjord	Fuld besvarelse	Hørsholm	Nogen svar	Varde	Ikke svaret
Middelfart	Fuld besvarelse	Sorø	Nogen svar	Vesthimmerland	Ikke svaret
Morsø	Fuld besvarelse	Ballerup	Ikke svaret	Viborg	Ikke svaret
Næstved	Fuld besvarelse	Bornholm	Ikke svaret		



ITD er en privat brancheorganisation for de professionelle transport- og logistikvirksomheder. ITD varetager transport- og logistikbranchens politiske interesser samt yder rådgivning og skaber netværk for mere end 800 medlemsvirksomheder.

IRIS GROUP

JORCKS PASSAGE 1B, 4. SAL | DK-1162 KØBENHAVN K
IRISGROUP@IRISGROUP.DK | WWW.IRISGROUP.DK