



Årets Transportkommune i Danmark 2020

Resultater fra måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen

Udarbejdet for ITD



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	10
4. Faciliteter og kapacitet	13
5. Udbud og udlicitering	16
Bilag A: Oversigt over indikatorer	22
Bilag B: Surveydeltagelse 2020	23



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 samt at understøtte lokal vækst og udvikling i erhvervslivet. Herunder sikre forsyninger under nedlukning og stimulere økonomisk genopretning.

Brancheorganisation for de professionelle transport- og logistikvirksomheder, ITD, gennemfører derfor en systematisk årlig måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen og i den forbindelse kåres "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 ord 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 målingen 2020, 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 fra juli til september 2020 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 56 kommuner, som i 2020 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 2020. Om metode og datagrundlag til måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen". IRIS Group, 2020.

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 igen i 2020. Vejen Kommune klarer sig godt på alle fire indsatsområder, men udmærker sig især i forhold til faciliteterne og kapaciteten på det lokale vejnet. Det handler bl.a. om følgende:

- God parkeringskapacitet og adgang til rasteplasser med mulighed for overnatning og toiletfaciliteter på det lokale vejnet.
- Løbende udbygning af rutenettet for modulvogntog og medfinansiering af vejprojekter. Herunder fx etablering af nye motorvejsramper og ombygning af signalanlæg for kørsel med modulvogntog.
- Fokus på etablering af grønne tiltag (som støjrreducerende asfalt) og adgang til tankstationer med alternative drivmidler.

Derudover tager Vejen Kommune flere forskellige hensyn til vejgodstransporten i de lokale regler og planer. Fx giver lokalplanerne mulighed for at lave private overnatningstilbud til lastbilchauffører i industriområder, og der er relativt stor fleksibilitet i det tidsrum, hvor det er tilladt at holde parkeret med lastbiler på de kommunale veje og rasteplasser.

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 Vordingborg i Region Sjælland, Høje-Taastrup i Region Hovedstaden, Horsens i Region Midtjylland og Thisted i Region Nordjylland.

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



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

Horsens Kommune i Region Midtjylland præsterer især godt med hensyn til "Regler, regulering og politik". Kommunen har udnævnt logistik og transport som en erhvervsmæssig styrkeposition i deres strategi og erhvervsfremmearbejde. Det betyder bl.a., at kommunen arbejder aktivt for at tiltrække investeringer og transportvirksomheder.

Samtidig har Horsens Kommune lokalplaner for erhvervsområder, som er målrettet transport og logistik, og kommunen fremhæver, at der i den kommende lokalplanlægning vil blive arbejdet med etablering af overnatningsmuligheder i erhvervs- og industriområder.

Horsens Kommune udmærker sig desuden ved at have iværksat særlige tiltag i 2020, som gør det nemmere for lastbilchauffører at begrænse risikoen for smittespredning. Konkret har kommunen øget rengøringshyppigheden på de offentlige toiletter på rastepladserne samt opsat spritdispensere ved de kommunale bygninger, hvor vognmænd leverer varer til Horsens Kommune. Dertil kommer, at kommunen har skabt mulighed for at levere varer til dagligvarehandlen i nattetimerne, så det er nemmere at holde fysisk afstand og reducere smitterisiko.

Thisted Kommune i Region Nordjylland udmærker sig bl.a. ved, at størstedelen af kommunens vejgodstransportopgaver er i udbud og udlicitering. Det gælder både i forhold til dagrenovation, øvrigt affalds- og godsvognskørsel samt snerydning og saltning. Derudover har kommunen bl.a. også en god parkeringskapacitet for lastbiler.

Høje-Taastrup Kommune i Region Hovedstaden klarer sig især godt med hensyn til faciliteter og kapacitet, da der fx er god adgang for lastbiler til raste- og parkeringspladser. Vejgodstransporten er generelt prioriteret i kommunens

erhvervsindsats, og der er taget flere forskellige hensyn til transporterhvervet i lokalplanerne. Fx er der erhvervsområder nær hovedfærdselsårer, som er forbeholdt transport- og distributionserhvervet, og der er mulighed for at etablere private overnatningstilbud til lastbilchauffører i erhvervs- og industriområder.

Høje-Taastrup Kommune har desuden medfinansieret en række vejprojekter sammen med Vejdirektoratet og private virksomheder, og der er adgang til tankstationer med alternative drivmidler i Høje Taastrup Transportcenter.

Vordingborg Kommune i Region Sjælland opnår bl.a. en god placering inden for udbud og udlicitering, da størstedelen af kommunens vejgodstransportopgaver er i udbud og udlicitering. Derudover er der et relativt veludbygget rutenet for modulvogntog på de lokale veje, og kommunen har været med til at finansiere vejprojekter, der forbedrer tilgængeligheden til lokale erhvervsområder.

Vejgodstransporten er desuden prioriteret i den lokale erhvervsindsats, og kommunen har en selvstændig strategi for trafik- og transportområdet, som fokuserer på udvikling og forbedring af det lokale vejnet.

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 2020

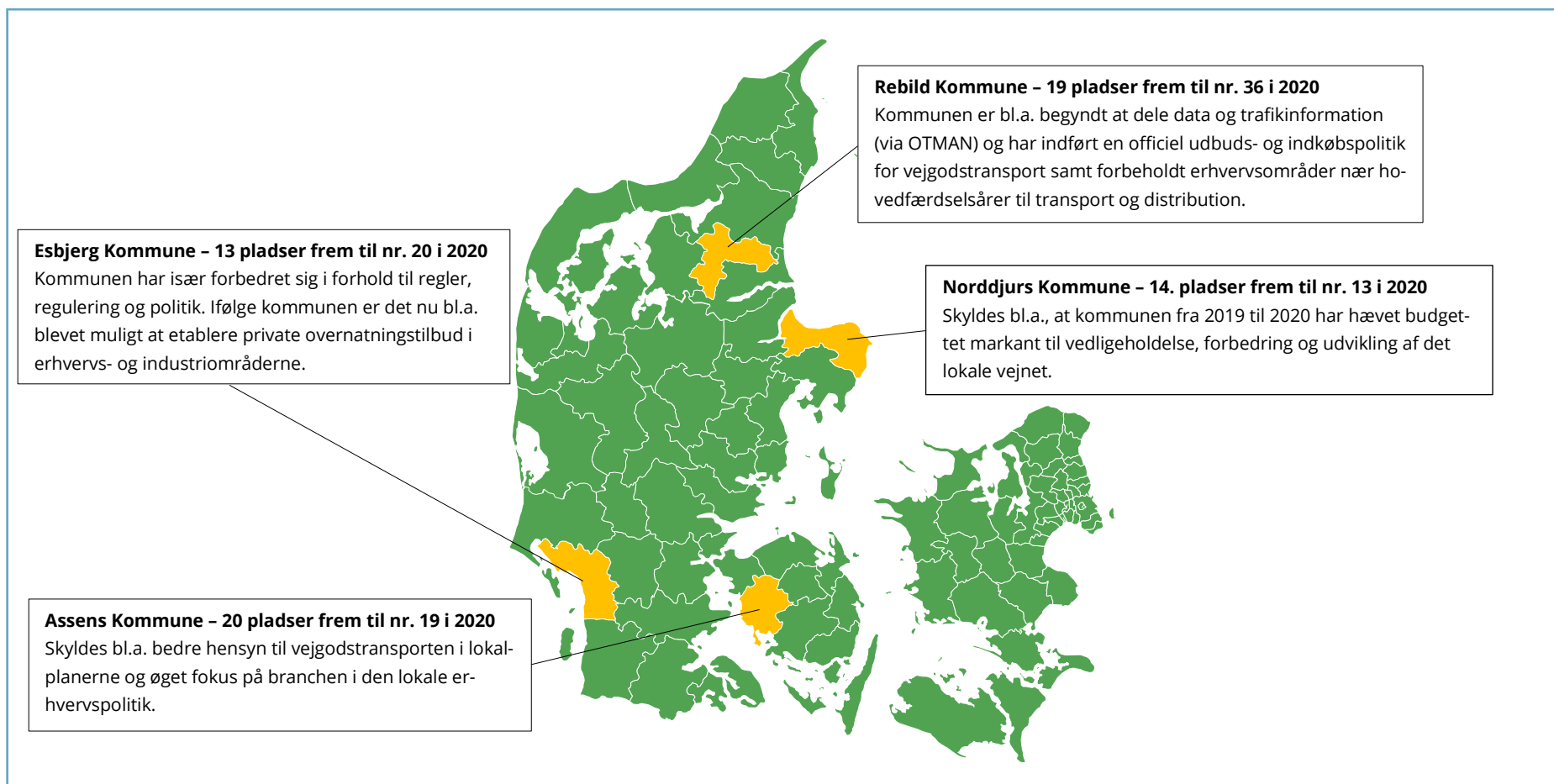
Bedste tredjedel	Midterste tredjedel	Dårligste tredjedel
1. Vejen 2. Horsens 3. Tønder 4. Vejle 5. Silkeborg 6. Favrskov 7. Høje-Taastrup 8. Aabenraa 9. Thisted 10. Aarhus 11. Hjørring 12. Sønderborg 13. Norddjurs 14. Odense 15. Holstebro 16. Hedensted 17. Fredericia 18. Albertslund 19. Assens 20. Esbjerg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

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

Mange af de kommuner, som klarede sig godt i målingen i 2019, får også en flot placering i 2020. Men der er nogle kommuner, som udmærker sig ved at tage et højdespring fra 2019 til 2020.

Kortet herunder fremhæver de fire kommuner, som har taget et særligt højdespring, fordi de har forbedret de lokale vilkår for vejgodstransporten.

Figur 3. Højdespringere fra 2019 til 2020



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).

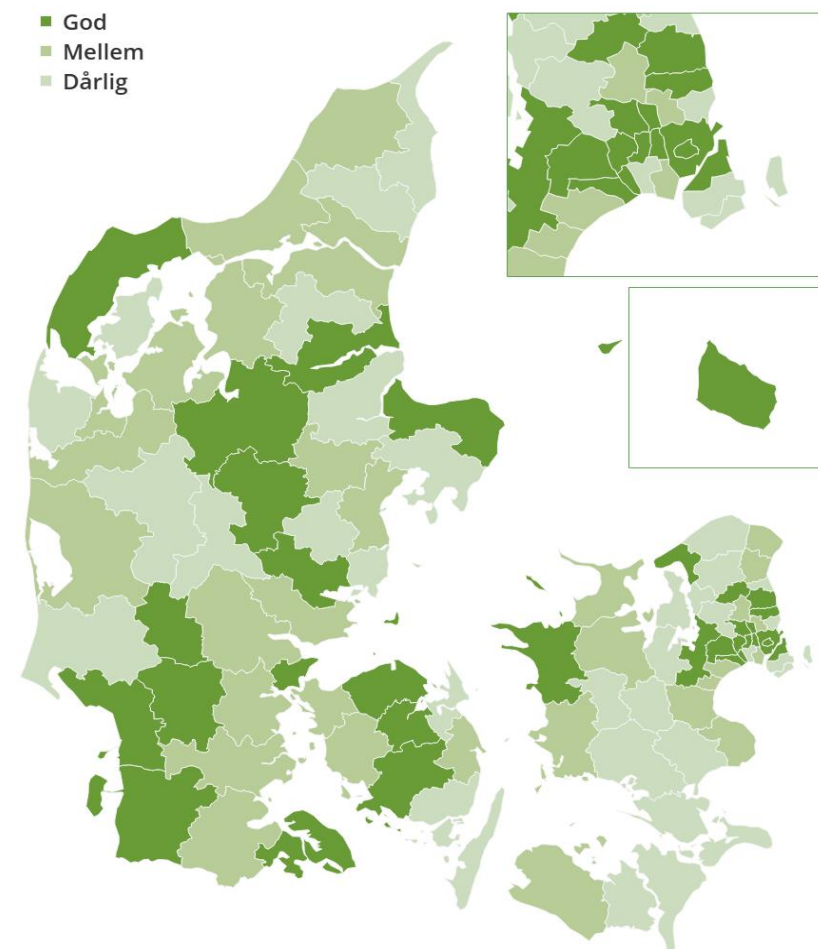
Kortet (figur 4) giver et geografisk overblik over, hvordan de enkelte kommuner præsterer på indsatsområdet. Farven viser, om kommunerne præsterer godt (mørkegrøn), mellem eller dårligt (lysegrøn) i forhold til investeringerne i det lokale vejnet.

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.

Note: Corona-krisen kan have haft en væsentlig betydning for kommunernes investeringer på vejområdet i 2020 som følge af ophævelsen af anlægsloftet og muligheden for at fremrykke vejprojekter, men dette vil først fremgå af målingen i 2021, når der foreligger endelige regnskabsdata for 2020 for alle landets kommuner.

Figur 4. 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*	1.530 kr.	723 kr.	2.859 kr.
Årlige drifts- og anlægsudgifter til det lokale vejnet/km lokal vej*	207.198 kr.	30.388 kr.	1.633.165 kr.
Udvikling i drifts- og anlægsbudget på vejområdet fra 2018-19	+ 2,6 %	- 31,8 %	+ 88,8 %

Kilde: Danmarks Statistik konti 2.28.11 Vejvedligeholdelse m.v., 2.28.12 Belægnings 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 følsomheden overfor store udsving i enkelte år. N = 94.

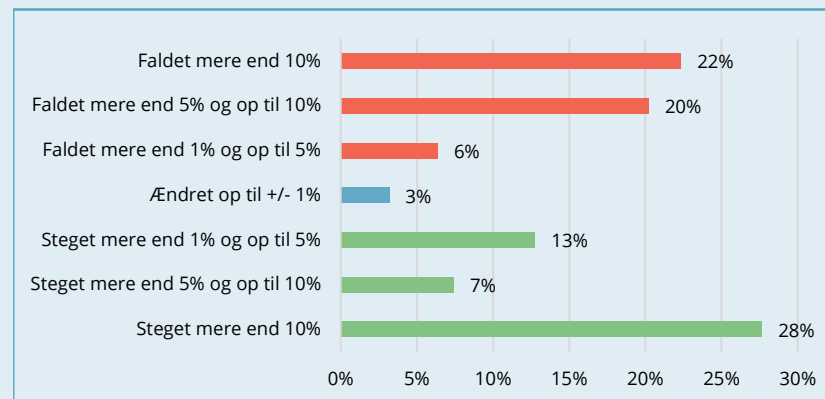
Blandt de kommuner, som ligger i top med hensyn til udgiftsniveauet opgjort pr. km lokal vej, findes især en række kommuner omkring hovedstadsområdet, som har relativt få km lokal vej, men stor trafikbelastning.

Til gengæld er det bl.a. jyske kommuner som Tønder og Vejen, 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 kommuner afsætter på 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 5. Ændring i kommunernes vejbudgetter fra 2019-2020



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

Det fremgår, at der er relativt stor spredning på kommunerne i forhold til, om de har valgt at hæve eller sænke deres vejbudget fra 2019 til 2020. I hele 22 pct. af kommunerne er vejbudgettet faldet med mere end 10 pct., og i 28 pct. af kommunerne er det steget med mere end 10 pct.

Figuren viser således også, at der er forholdsvis store udsving i det årlige drifts- og anlægsbudget på vejområdet blandt mange af kommunerne.

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.

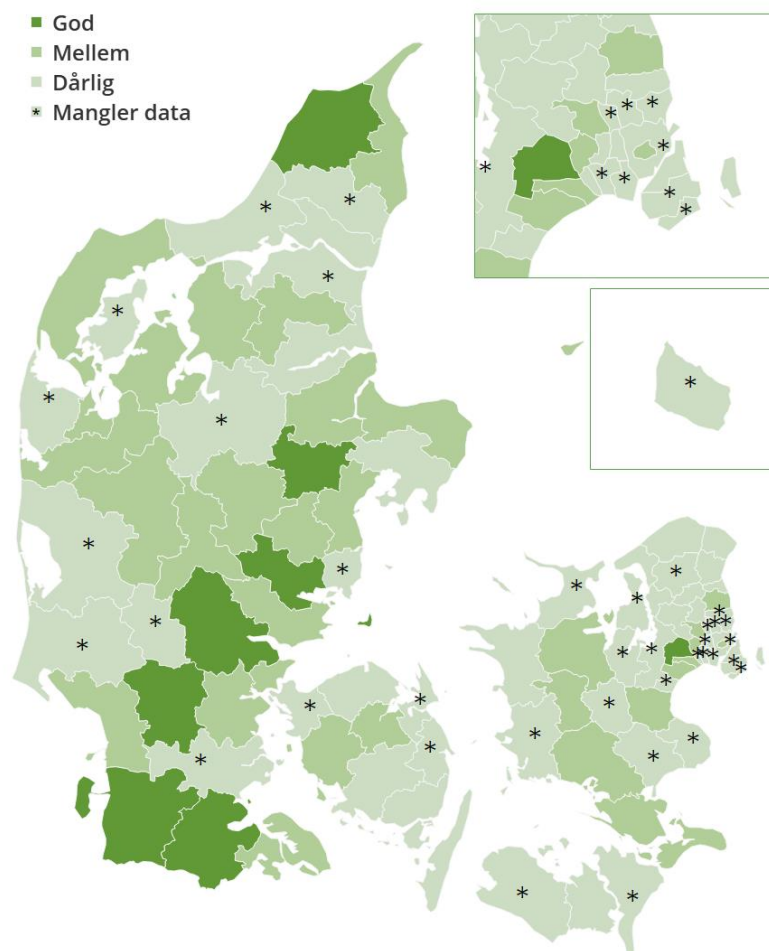
Samtidig kan gode faciliteter have en direkte betydning for arbejdsmiljøet i branchen, om der fx er nem adgang til gode parkerings- og rasteplasser, hvor lastbilchaufførerne kan holde de lovpligtige hvil og gå på toilettet. Desuden kan gode rammer på området reducere antallet af ekstra km, som lastbilchaufførerne 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 6 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 6. Lokale præstationer i forhold til faciliteter og kapacitet



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

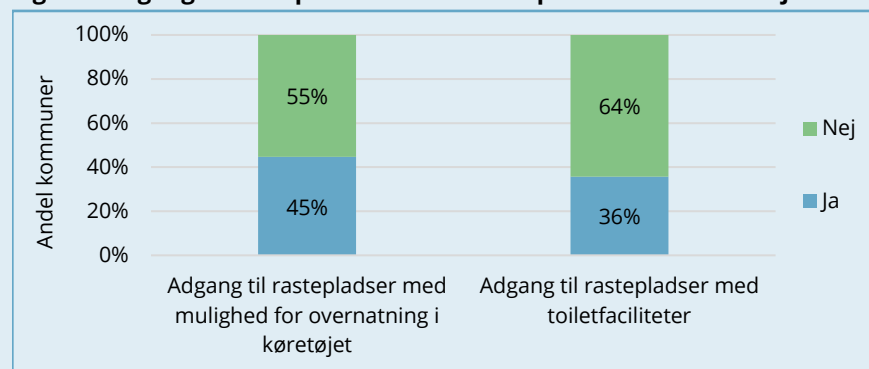
Note: De sorte stjerner betyder, at der mangler data, da kommunerne ikke har besvaret denne del af spørgeskemaet.

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 7 herunder viser, hvad kommunerne har svaret på spørgsmålet om, hvorvidt der er adgang for lastbilchauffører til rastepladser i tilknytning til det lokale vejnet med mulighed for overnatning i køretøjet og toiletfaciliteter.

Figur 7. Adgang til rastepladser for lastbiler på kommunernes vejnet



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august/september 2020. N = 56.

45 pct. af kommunerne har i 2020 svaret, at de har **rastepladser** i tilknytning til det kommunale vejnet, hvor det er muligt for lastbilchauffører at overnatte i køretøjet. Og kun 36 pct. af kommunerne tilkendegiver, at de 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 af alle landets kommuner havde i sommeren 2020 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. Fra midten af 2019 til midten af 2020 er den samlede længde af de kommunale veje, der er godkendt til modulvogntog, steget med 81 km (fra 631 km til 712 km).
- **Vejprojekter** på tværs af myndigheder og offentlige og private aktører kan være afgørende for udviklingen og kvaliteten af vejene i Danmark. 41 pct. af de adspurgte kommuner har inden for de seneste tre år medfinansieret vejprojekter sammen med andre offentlige myndigheder og/eller private virksomheder. Det har fx handlet om ombygning af de lokale veje til modulvogntogsnettet og medfinansiering af rampeanlæg.
- 68 pct. af kommunerne, som har besvaret spørgeskemaet, 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 2020 var 48 ud af alle landets 98 kommuner tilsluttet Vejdirektoratets digitale løsning (OTMAN) til at frigive og **dele data til trafikinformation** mellem offentlige og private trafikinformationstjenester. Dermed er der fem kommuner mere, som har tilmeldt sig siden sommeren 2019.

5. Udbud og udlicitering



5. Udbud og udlicitering



Generelt styrker en høj grad af udlicitering de private virksomheders muligheder for at 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.

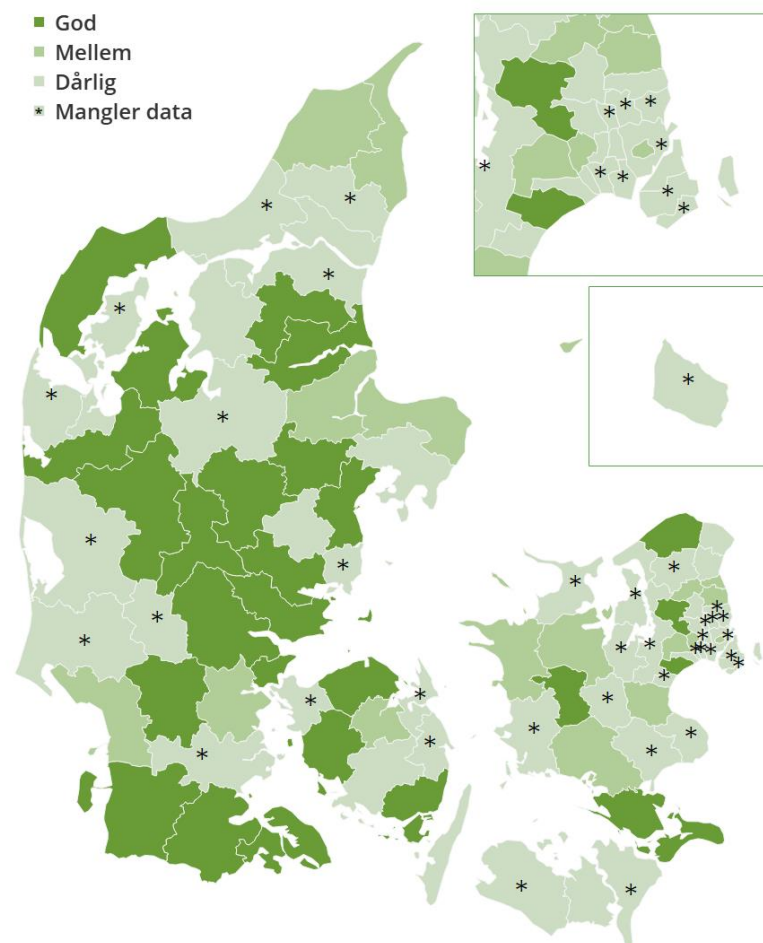
Den lokale praksis med hensyn til udlicitering og udbud har derfor betydning for vækst- og udviklingsmulighederne for private virksomheder, der leverer vejgodstransportopgaver inden for de områder, hvor kommunerne har et myndighedsansvar. Det drejer sig om dagrenovation, øvrig affalds- og godsvognskørsel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

Kortet (figur 8) 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, mellem eller dårligt. 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 8. 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.

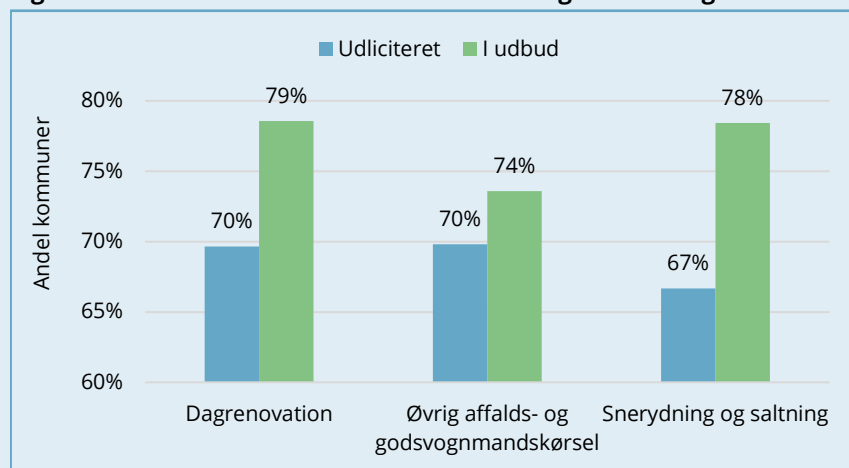
Tværgående resultater – udbud og udlicitering

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

Figur 9 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 9. Kommunernes anvendelse af udbud og udlicitering



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august/september 2020. N = 51-56.

Samlet set tegner figur 9 et billede af, at lidt under 80 pct. af kommunerne sender deres vejgodstransportopgaver i udbud, og omkring 70 pct. har udliciteret opgaverne til en privat leverandør.

Dermed er der samtidig over 20 pct. af kommunerne, som *ikke* sender deres vejgodstransportopgaver i offentlige udbud, og omkring 30 pct. som *ikke* har udliciteret opgaverne til en privat leverandør.

Specifikt viser figuren, at 79 pct. af de kommuner, der har besvaret spørgeskemaet i 2020, har haft deres dagrenovation i udbud, og at størstedelen af opgaven er udliciteret til en privat virksomhed i 70 pct. af kommunerne. Det er en smule lavere end i 2019, hvor de tilsvarende andele lå på henholdsvis 88 pct. i forhold til udbud og 80 pct. i forhold til udlicitering på dagrenovationsområdet.

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

Målingen viser desuden, at det i 2020 er cirka en fjerdedel (24 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 cirka trefjerdedele (76 pct.) *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, aflæsning og overnatning i køretøjer have betydning for, hvor nemt det er at transportere vejgods i de enkelte kommuner.

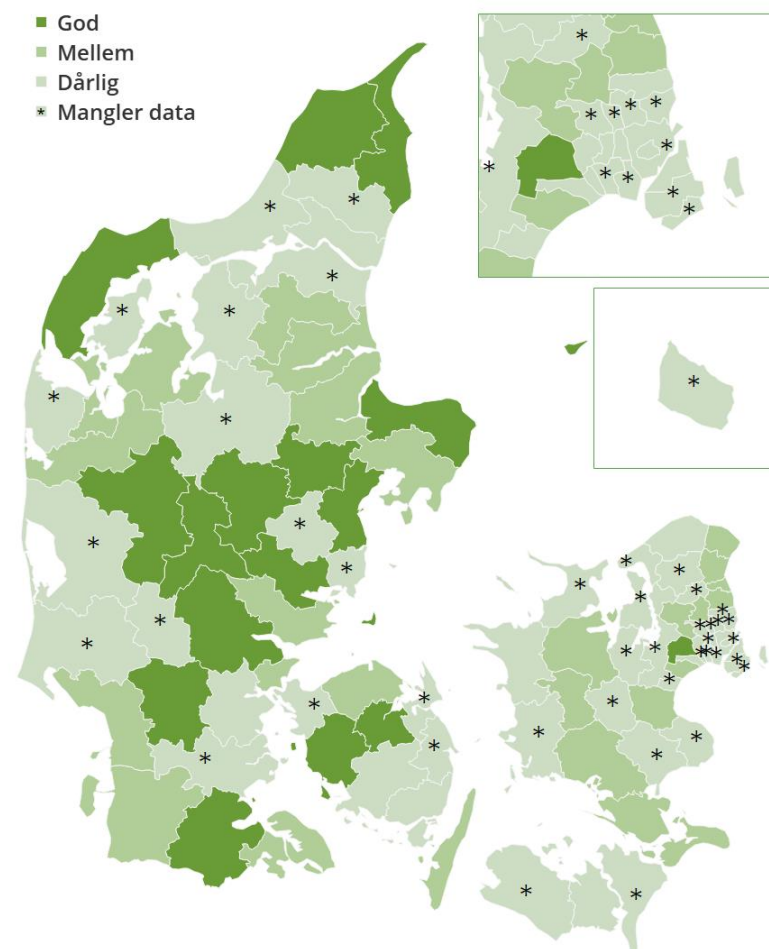
De lokale politikker og planer har også indflydelse på retningen og rammerne for den fremadrettede udvikling af branchens vilkår. Det kan bl.a. handle om, hvorvidt der er taget hensyn til transportbranchen i lokalplanerne, og om der er udformet en specifik lokal politik og handlingsplan for udviklingen af de trafikale forhold. I 2020 er kommunerne desuden blevet målt på, om de har iværksat tiltag, der gør det nemmere for lastbilchauffører at reducere smitterisiko ved transport og aflevering af vejgods.

Figur 10 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, mellem eller dårligt 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 10. Lokale præstationer i forhold til regler, regulering og politik



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

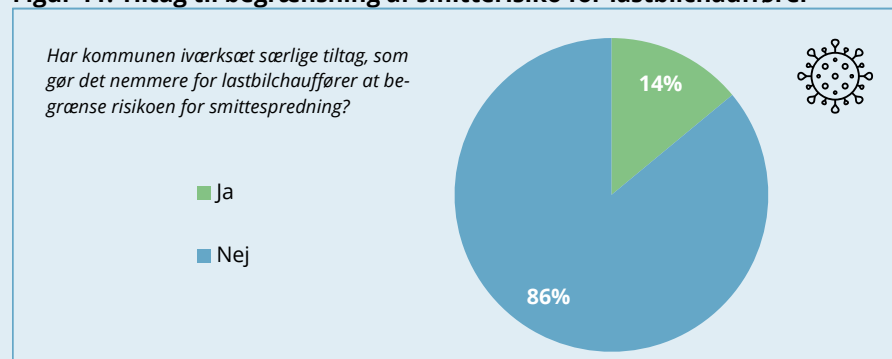
Note: De sorte stjerner betyder, at der mangler data, da kommunerne ikke har besvaret denne del af spørgeskemaet.

Tværgående resultater – regler, regulering og politik

Indsatsområdet regler, regulering og politik er belyst gennem 11 indikatorer, hvoraf der er tre, som er nye i forhold til målingen fra 2019 (se metodenotat for nærmere uddybning).

Den ene af disse indikatorer handler om, hvorvidt kommunerne i 2020 har iværksat særlige tiltag, som gør det nemmere for lastbilchauffører at begrænse **risikoen for smittespredning**. Resultatet fremgår af figuren herunder.

Figur 11. Tiltag til begrænsning af smitterisiko for lastbilchauffører



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august/september 2020. N = 50.

Figur 11 viser, at hele 86 pct. af de kommuner, som blev adspurgt i august/september 2020, ikke har iværksat særlige tiltag, som gør det nemmere for lastbilchauffører at begrænse risikoen for smittespredning.

De resterende 14 pct. fremhæver bl.a. øget rengøringshyppighed og opsætning af spritdispensere på rasteplasser samt bedre mulighed for levering af varer til dagligvarehandlen i nattetimerne, hvor det er nemmere at holde fysisk afstand.

Og nogle kommuner har i dialog med deres leverandører lavet aftaler om udendørs afsætning og afhentning af gods. Samlet set viser resultatet således, at der er et betydeligt forbedringspotentiale for mange af kommunerne i forhold til at iværksætte sådanne tiltag.

Derudover viser målingen i 2020, at der stadig mange steder også er mulighed for at tage bedre hensyn til vejgodstransportbranchen i **lokalplanerne**. Fx er det kun i 33 pct. af kommunerne, at lokalplanerne giver mulighed for at etablere private overnatningstilbud til lastbilchauffører i erhvervs- og industriområder, selvom det bl.a. kan være med til at reducere kørselsbehovet og belastningen af de lokale veje. Og kun i 14 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, selvom det kan bidrage til at forbedre branchens produktivitet og arbejdsvilkår.

Over halvdelen (55 pct.) af kommunerne har ingen **særlige lokale restriktioner** (fx med hensyn til tidsrum, støjgrænser, totalvægt eller lignende) for aflevering af gods i bestemte zoner i kommunen. Og 18 pct. af kommunerne giver dispensation til levering om natten, hvis der anvendes støjsvagt udstyr. Det giver øget fleksibilitet og effektivitet i ruteplanlægningen samt bidrager til at reducere trængslen på de lokale trafikknudepunkter i dagtimerne.

Hele 80 pct. af kommunerne har i 2020 desuden svaret, at de 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 rastepladser med mulighed for overnatning.
- Adgang til rastepladser med toiletfaciliteter.
- Adgang til alternative drivmidler.
- Adgang for modulvogntog 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 godsvogskørsel.
- Udbudspraksis inden for øvrig affalds- og godsvogskørsel.
- 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 veje i industrikvarterer.
- Parkeringsregler for lastbiler på de kommunale rastepladser.
- Restriktioner for aflæsning af gods.
- Regler for overnatning i lastbiler på de kommunale veje i erhvervs- og industriområder.
- Mulighed for etablering af overnatningsfaciliteter til lastbilchauffører.
- Adgang til erhvervsområder nær hovedfærdselsårer.
- Krav om faciliteter til lastbiler ved udbygning af erhvervsområder.
- Tiltag til reduktion af smitterisiko ved transport og aflevering af vejgods.
- Strategier og planer for transportområdet.
- Prioritering af vejgodstransportbranchen i den lokale erhvervsindsats.

Bilag B: Surveydeltagelse 2020

Kommunernes deltagelse i spørgeskemaundersøgelsen 2020

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



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