



Årets Transportkommune i Danmark 2021

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

Christians Brygge 28, 1. sal
1559 København K.

irisgroup@irisgroup.dk
irisgroup.dk

Indhold

Forord.....	s. 3
1. Kort om målingen.....	s. 4
2. Samlet resultat.....	s. 5
3. Det lokale vejnet.....	s. 10
4. Faciliteter og kapacitet.....	s. 13
5. Udbud og udlicitering.....	s. 16
6. Regler, regulering og politik.....	s. 19
Bilag A: Oversigt over indikatorer.....	s. 22
Bilag B: Surveydeltagelse 2021.....	s. 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 til hele landet.

Brancheorganisation for de professionelle transport- og logistikvirksomheder, ITD, gennemfører derfor en systematisk årlig måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen. Og i den forbindelse bliver "Årets Transportkommune" i Danmark kåret.

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 i 2021, 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

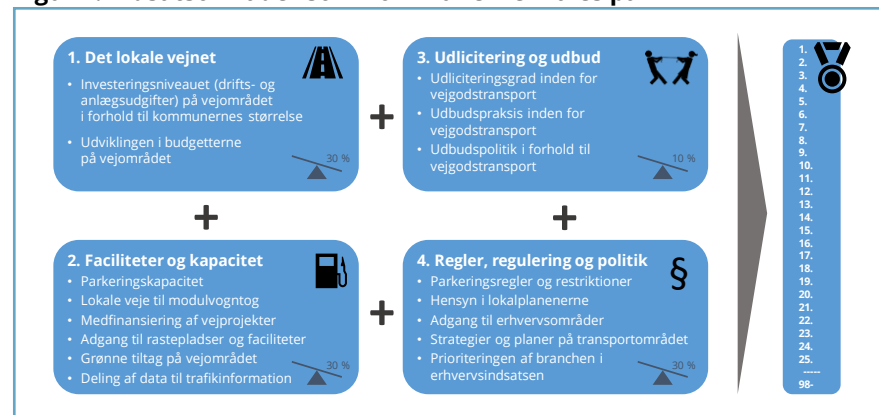
Inden for hvert indsatsområde er der opstillet flere indikatorer. De er identificeret ud fra en samlet vurdering af, hvilke forhold der er vigtige for vejgodstransportvirksomhederne, og som de lokale myndigheder kan påvirke. Alle de indikatorer, som indgår i målingen, fremgår af bilag A.

Datagrundlaget for målingen er indsamlet fra juli til september 2021 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 62 kommuner, som i 2021 har besvaret spørgeskemaet.

Figur 1 viser nogle af de indikatorer, der måles på inden for de fire forskellige indsatsområder. Derudover viser figuren, 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 2021. Om metode og datagrundlag til måling af de lokale vilkår for vejgodstransportbranchen". IRIS Group, 2021.

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 de lokale erhvervsvilkår 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 vejgodstransportytelser, som efterspørges af kommunerne.

Metoden er udviklet i et tæt samarbejde mellem ITD og IRIS Group, og IRIS Group er 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 **Vejle er Årets Transportkommune** i Danmark i 2021. Vejle Kommune klarer sig godt på alle fire indsatsområder, og udmærker sig især bl.a. i forhold til følgende:

- Gode rastepladsfaciliteter på det lokale vejnet med mulighed for overnatning og adgang til toiletfaciliteter.
- Medfinansiering af vejprojekter og støtte til lokale virksomheder der ønsker at få dele af vejnettet i kommunen godkendt til modulvogntog.
- Anvendelse af klimavenlig asfalt som bidrager til at reducere lastbilernes brændstofforbrug og transportbranchens CO²-udledning.
- Anvendelse af offentlige udbud og udlicitering af kommunens opgaver inden for vejgodstransport.
- Løbende dialogmøder med branchen og prioritering af vejgodstransporten i kommunens lokale erhvervspolitik.

Derudover tager Vejle Kommune flere forskellige hensyn til vejgodstransporten i de lokale regler og planer. Fx er der ingen tidsbegrænsninger på, hvor længe lastbilerne må holde parkeret på de lokale vejarealer, og kommunens lokalplanerne giver bl.a. mulighed for at etablere private overnatningstilbud til lastbilchauffører i industriområder.

Der er dog mange andre kommuner, som også klarer sig godt, og figur 2 viser derfor de bedst placerede kommuner i hver af de fem regioner. Udover Vejle i Region Syddanmark er det Køge i Region Sjælland, Høje-Taastrup i Region Hovedstaden, Horsens i Region Midtjylland og Frederikshavn i Region Nordjylland.

Figur 2. De bedste kommuner i hver region – samlet resultat 2021



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

Horsens Kommune er for tredje år i træk den regionale vinder i Region Midtjylland. Det skyldes bl.a., at kommunen bidrager aktivt til udbygningen af modulvogntogsnettet og har finansieret en række forskellige vejprojekter sammen med Vejdirektoratet og de lokale logistikvirksomheder. Samtidig tager kommunen mange hensyn til branchen i lokalplanerne. Der er bl.a. erhvervsområder nær hovedfærdselsårer, som er dedikeret til transport- og distributionserhverv, og der bliver stillet krav om etablering af særlige faciliteter (fx p-pladser og/eller toiletter) for lastbiler ved udbygning af erhvervsområder.

Der er desuden et særskilt fokus på transport og logistik i den lokale erhvervsfremmeindsats, og kommunen arbejder målrettet med at tiltrække nye investeringer og logistikvirksomheder til området. Flere af de lokale virksomheder er endvidere aktivt inddraget i arbejdet med kommunens nye klimaplan gennem en særskilt arbejdsgruppe med fokus på transport og logistik. Derudover er der også adgang til gode rastepladsfaciliteter for lastbiler i Horsens Kommune.

Frederikshavn Kommune bliver nummer et i Region Nordjylland i 2021 og klarer sig især godt inden for indsatsområderne faciliteter og kapacitet samt regler, regulering og politik. Det er bl.a. god parkeringskapacitet for lastbiler i kommunen samt adgang til rastepladser med mulighed for overnatning og toiletfaciliteter i tilknytning til det lokale vejnet. Kommunen har desuden været med til at finansiere udbygning af modulvogntogsnettet.

Derudover er der ingen restriktioner (fx med hensyn til tidsrum, støjgrænser og totalvægt) for aflevering af gods i Frederikshavn, og kommunen tager også mange hensyn vejgodstransportbranchen i lokalplanerne. Herunder bl.a. ved at tillade etablering af private overnatningstilbud til lastbilchauffører i industriområder.

Høje-Taastrup Kommune tager for tredje år i træk førstepladsen i Region Hovedstaden, hvilket især skyldes kommunens regler, regulering og politik. Vejgodstransporten er generelt prioriteret i kommunens erhvervsindsats, og lokalplanerne tager på flere forskellige måder højde for transporterhvervets behov. Fx er der erhvervsområder nær hovedfærdselsårer, som er forbeholdt transport- og distributionserhvervet, og det er muligt at etablere private overnatningstilbud til lastbilchauffører i erhvervs- og industriområder. Dertil kommer, at de lokale regler og restriktioner giver lastbilchaufførerne stor fleksibilitet i forhold til at aflevere gods og overnatte i deres køretøjer på de kommunale veje i erhvervs- og industriområderne.

Høje-Taastrup Kommune klarer sig også godt med hensyn til investeringerne i det lokale vejnet gennem de seneste tre år.

Køge Kommune er vinderen i Region Sjælland i 2021 og opnår bl.a. en god placering inden for udbud og udlicitering, da størstedelen af kommunens vejgodstransportopgaver er i udbud og udlicitering. Derudover har kommunen været med til at finansiere en række vejprojekter, og der er flere områder i kommunen, som er forbeholdt transport- og logistikerhverv.

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. Køge Kommune har også tilsluttet sig det tværgående digitale redskab (OTMAN) til at indrapportere og dele data om lokal trafikinformation.

Tabellen på næste side viser den samlede nationale rangordning af alle kommunerne i Danmark 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 2021

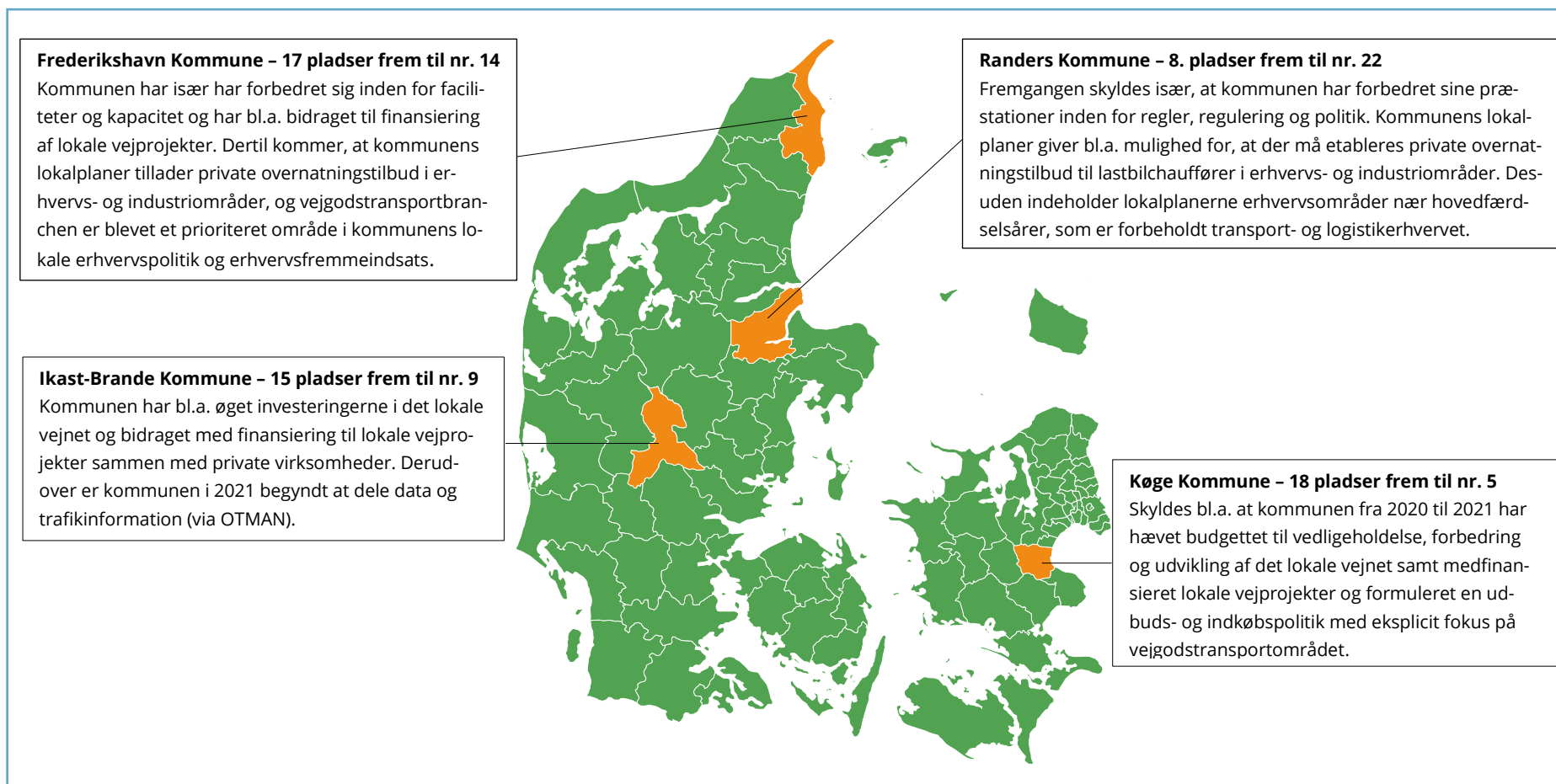
Bedste tredjedel	Midterste tredjedel	Dårligste tredjedel
1. Vejle 2. Horsens 3. Silkeborg 4. Vejen 5. Køge 6. Solrød 7. Favrskov 8. Aabenraa 9. Ikast-Brande 10. Høje-Taastrup 11. Fredericia 12. Ringkøbing-Skjern 13. Aarhus 14. Frederikshavn 15. København 16. Assens 17. Hjørring 18. Thisted 19. Sønderborg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

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

Mange af de kommuner, som klarede sig godt i målingen i 2020, får også en flot placering i 2021. Men der er nogle kommuner, som udmærker sig ved at tage et højdespring fra 2020 til 2021.

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 2020 til 2021



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.

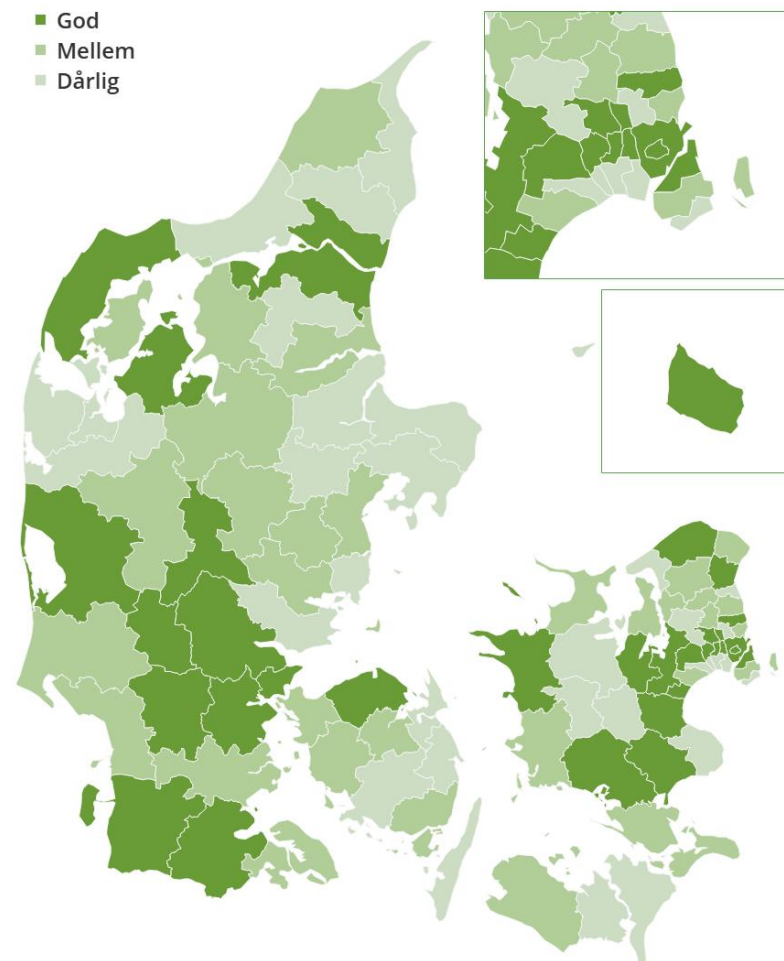
Kommunerne er derfor inden for indsatsområdet "Det lokale vejnet" blevet målt på de økonomiske midler, som de prioriterer til drift og udvikling af vejområdet (i forhold til indbyggertallet og længden af det lokale vejnet).

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

De mørkegrønne kommuner er således dem, der klarer sig 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 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 kommunernes investerings- og udgiftsniveau på vejområdet. Det afspejler naturligvis, at der er forskellige lokale rammevilkår og behov afhængigt af længden af det 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*	1.501 kr.	654 kr.	2.617 kr.
Årlige drifts- og anlægsudgifter til det lokale vejnet/km lokal vej*	201.666 kr.	35.178	1.451.116 kr.
Udvikling i drifts- og anlægsbudget på vejområdet fra 2020-21	+3,8%	-39,7%	+98,6%

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.

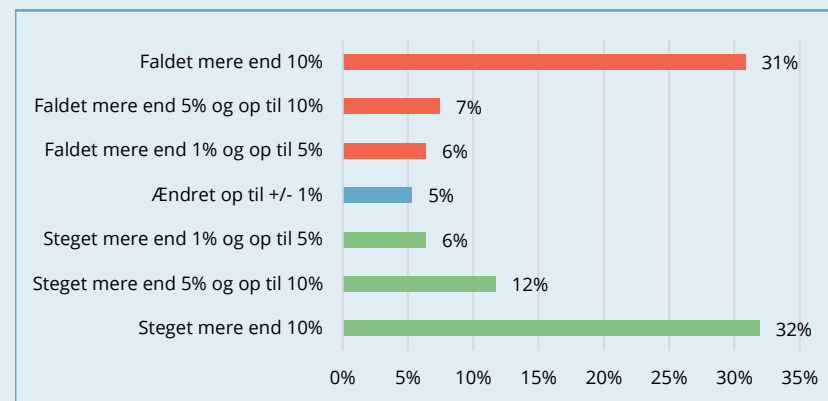
Blandt de kommuner, som ligger i top med hensyn til udgiftsniveauet opgjort pr. km lokal vej, findes især en række kommuner omkring hovedstadsområdet, som har stor trafikbelastning med relativt få km lokal vej.

Til gengæld er det bl.a. landkommuner som Tønder og Bornholm, 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 2020-2021



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

Det fremgår, at der er stor spredning på kommunerne i forhold til, om de har valgt at hæve eller sænke deres vejbudget fra 2020 til 2021. I hele 31 pct. af kommunerne er vejbudgettet faldet med mere end 10 pct., og i 32 pct. af kommunerne er det steget med mere end 10 pct.

Figuren afspejler 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.

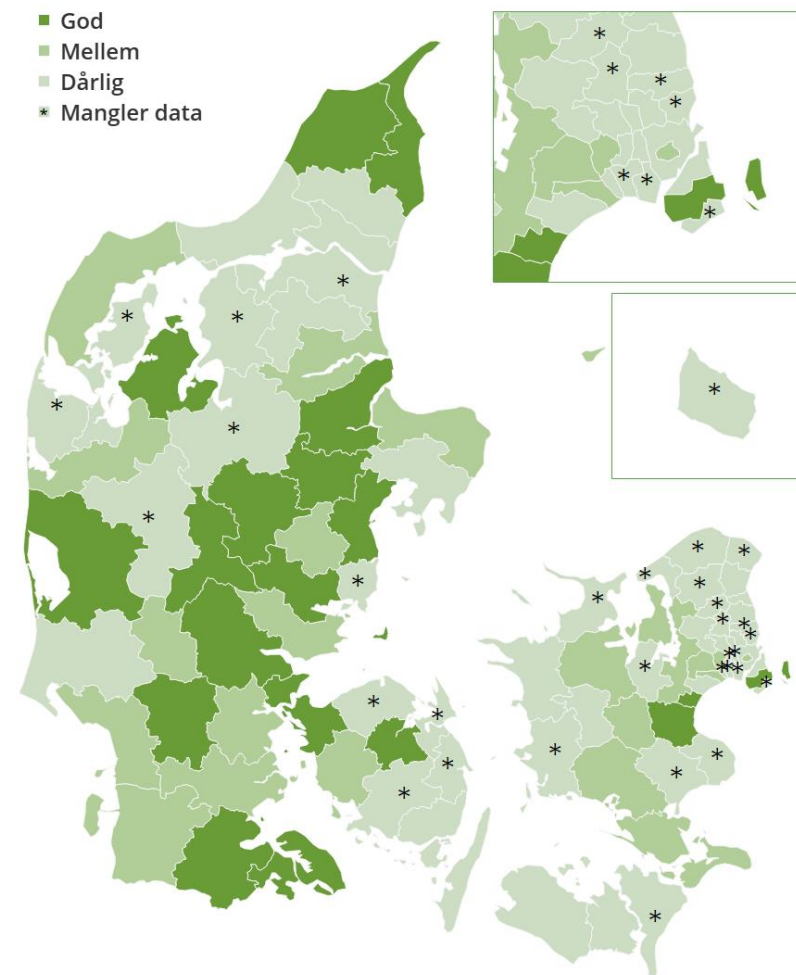
Samtidig kan gode faciliteter have en direkte betydning for arbejdsmiljøet i branchen. Det handler fx om nem adgang til gode parkerings- og rastepladser, hvor lastbilchaufførerne kan holde de lovpligtige hvil og gå på toilettet. Desuden kan gode faciliteter og god kapacitet reducere antallet af ekstra 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, om kommunerne anvender klimavenlig asfalt, og om de har 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, middel eller under middel.

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.

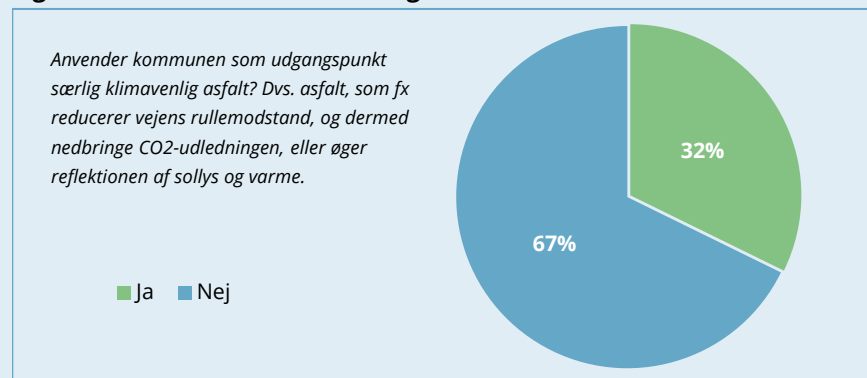
Note: De sorte stjerner betyder, at der mangler data, da kommunerne ikke har besvaret denne del af spørgeskemaet.

Tværgående resultater – faciliteter og kapacitet

Der bliver målt på syv 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, om kommunerne som udgangspunkt anvender særlig klimavenlig asfalt. Det vil sige asfalt, som fx reducerer vejens rullemodstand, og dermed nedbringe CO²-udledningen, eller øger refleksionen af sollys og varme.

Figur 7. Anvendelse af klimavenlig asfalt



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august/september 2021. N = 62.

Cirka en tredjedel af kommunerne har i 2021 svaret, at de som udgangspunkt anvender klimavenlig asfalt. Der er således stadig cirka to tredjedele af kommunerne, som tilsyneladende endnu ikke har taget denne teknologi til sig, selvom det kan være med til at reducere rullemodstanden og dermed reducere lastbilernes brændstofforbrug og branchens samlede CO²-udledning.

Følgende andre konklusioner fra målingen kan fremhæves:

- De lokale **rastepladsfaciliteter** udgør et vigtigt bidrag til at skabe ordnede forhold for branchen. Herunder både i forhold til chaufførernes arbejdsmiljø og påvirkningen på lokalområderne. 52 pct. af kommunerne har i 2021 svaret, at de har rastepladser i tilknytning til det kommunale vejnet, hvor det er muligt for lastbilchauffører at overnatte i køretøjet. Men kun 40 pct. af kommunerne tilkendegiver, at de har rastepladser, hvor lastbilchaufførerne har adgang til toiletfaciliteter i forbindelse med korte stop eller overnatning.
- **Vejprojekter** på tværs af myndigheder og offentlige og private aktører kan være afgørende for udviklingen og kvaliteten af vejene i Danmark. 42 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 modulvognstogsnettet og medfinansiering af rampeanlæg.
- Nem adgang til opdateret trafikinformation om fx vejarbejde og trafikomlægning fra hele det danske vejnet kan forbedre ruteplanlægningen og branchens produktivitet. I sommeren 2021 var 49 ud af alle landets 98 kommuner tilsluttet Vejdirektoratets digitale løsning (OTMAN) til at frigive og **dele data til trafikinformation** mellem offentlige og private trafikinformationstjenester. Det er imidlertid kun én kommune mere end i 2020, og tilslutningen til OTMAN går dermed tilsyneladende kun langsomt frem.

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.

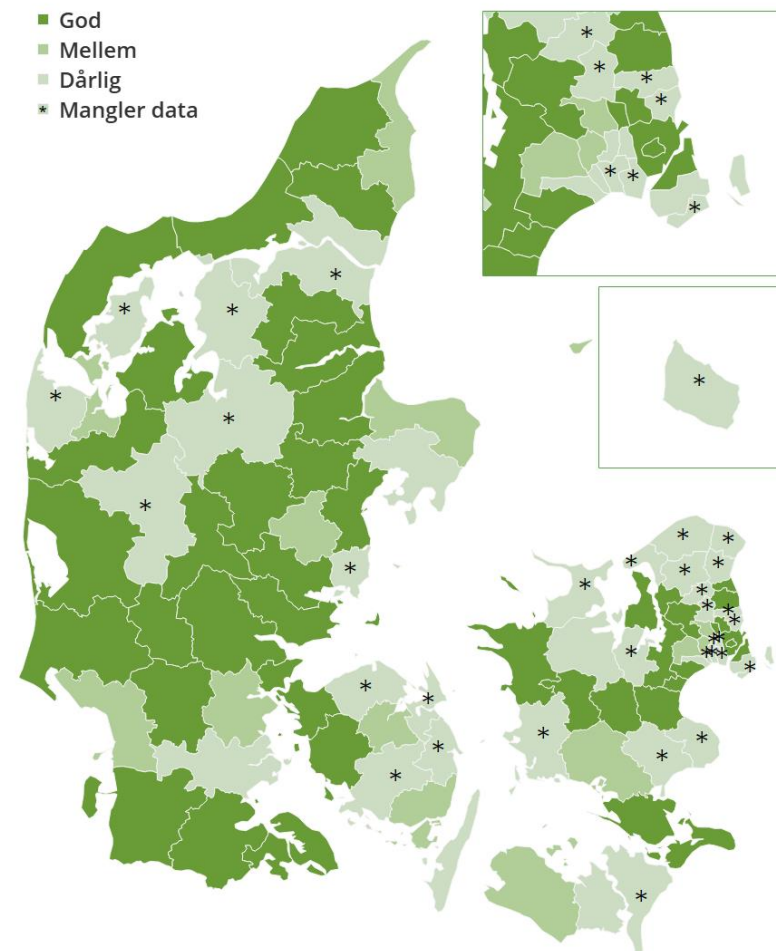
Den lokale praksis med hensyn til udlicitering og udbud har derfor betydning for vækst- og udviklingsmulighederne for private virksomheder, der leverer vejgodstransportopgaver inden for de områder, hvor kommunerne har et myndighedsansvar. Det drejer sig om dagrenovation samt øvrig affalds- og gods-vognskørsel. Herunder 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, middel eller under middel. Kommunernes præstationer er vurderet i forhold til, hvor tæt de er på den kommune, som klarer sig bedst inden for indsatsområdet.

Generelt er der mange 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.

Tekstboksen på næste side viser de samlede 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.

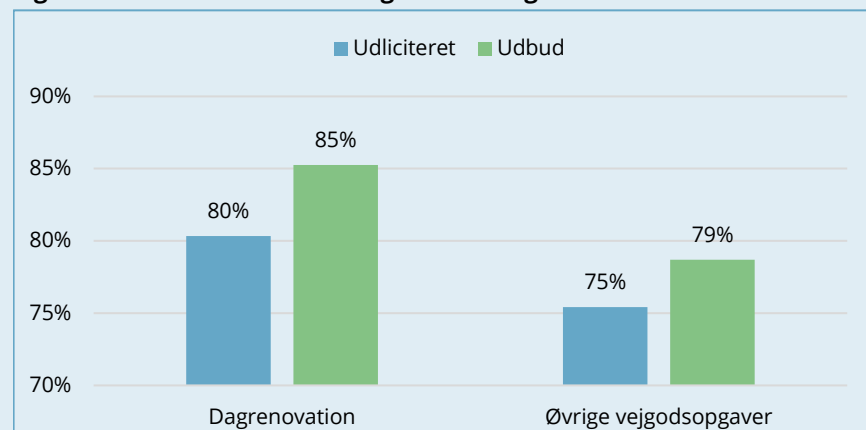
Tværgående resultater – udbud og udlicitering

Der bliver målt på fem 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 samt øvrige opgaver med vejgodstransport til en eller flere private leverandører (de blå søjler).

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

Figur 9. Anvendelse af udbud og udlicitering



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august/september 2021. N=61.

Det fremgår af figuren, at 85 pct. af kommunerne har sendt deres dagrenovationsopgaver i udbud, og at 80 pct. har udliciteret opgaven til en eller flere private leverandører. Dermed er der samtidig 15 pct. af kommunerne, som *ikke* sender dagrenovation i offentligt udbud, og 20 pct. som *ikke* har udliciteret opgaven til en privat leverandør.

Andelen af kommuner som anvender udbud og udlicitering på dagrenovationsområdet er dog steget en smule i forhold til målingen fra 2020, hvor de tilsvarende andele lå på henholdsvis 79 pct. i forhold til udbud og 70 pct. i forhold til udlicitering på dagrenovationsområdet.

På trods af fremgangen indikerer resultatet, at det fortsat 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 der i 2021 er 30 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 70 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.

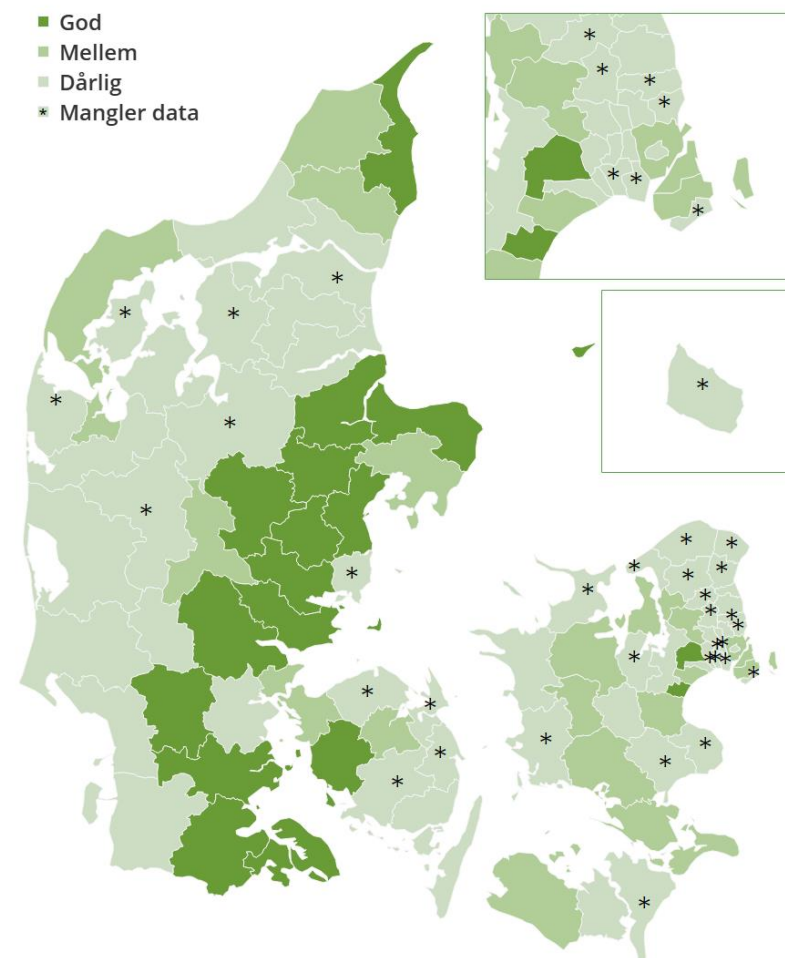
De lokale politikker og planer har også indflydelse på retningen og rammerne for den fremadrettede udvikling af branchens vilkår. Det kan bl.a. handle om, hvorvidt der er taget hensyn til transportbranchen i lokalplanerne, og om der er udformet en specifik lokal politik og handlingsplan for udviklingen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

Figur 10 giver et geografisk overblik over, hvordan kommunerne præsterer på de parametre inden for regler, regulering og politik, som påvirker vejgodstransporten. Farven viser, om den enkelte kommune klarer sig godt, middel eller under middel 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.

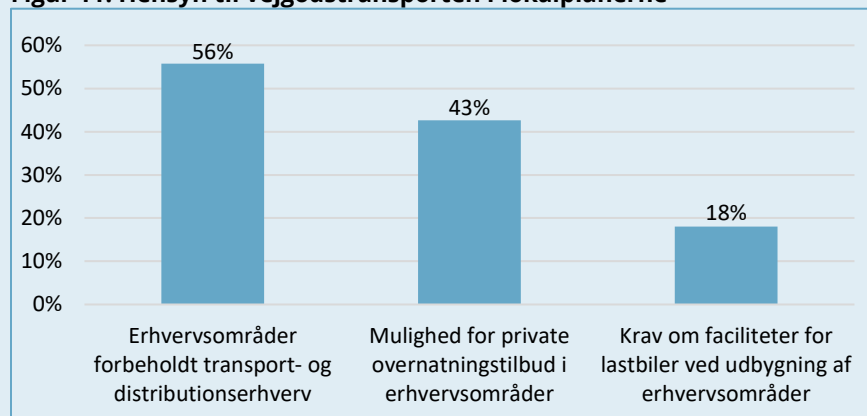
Tværgående resultater – regler, regulering og politik

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

Tre af indikatorerne handler om, hvorvidt der på forskellige måder er taget hensyn til vejgodstransportbranchen i kommunernes lokalplaner. Det drejer sig om, hvorvidt det er muligt at etablere private overnatningstilbud til lastbilchauffører i erhvervs- og industriområder, samt om der er erhvervsområder nær hovedfærdselsårer (fx motorveje, havne og jernbaner), som er forbeholdt transport- og distributionserhverv. Dertil kommer, om lokalplanerne indeholder krav om, at der skal etableres særlige faciliteter (fx p-pladser og/eller toiletter) for lastbiler ved udbygning af erhvervsområder.

Figur 11 herunder viser andelen af kommuner, som har taget hensyn til disse forhold i lokalplanerne.

Figur 11. Hensyn til vejgodstransporten i lokalplanerne



Kilde: ITD-survey blandt kommunerne, august/september 2021. N = 61.

Målingen viser, at der stadig i 2021 er mange steder, hvor det er muligt at tage bedre hensyn til vejgodstransportbranchen i **lokalplanerne**.

Fx er det stadig i under halvdelen (43 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 på de lokale veje. Og kun i 18 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.

Måling i 2021 viser desuden, at næsten halvdelen (49 pct.) af kommunerne har særlige lokale **restriktioner** (fx med hensyn til tidsrum, støjgrænser, totalvægt eller lignende) for aflevering af gods i bestemte zoner. Det kan begrænse vejgodstransportvirksomhedernes fleksibilitet og effektivitet i ruteplanlægningen samt bidrager til at skabe øget trængslen på de lokale trafikknudepunkter i dagtimerne. Blandt de kommuner med særlige restriktioner for aflevering af gods giver lidt under halvdelen dog dispensation til levering om natten, hvis der anvendes støjsvagt udstyr.

77 pct. af kommunerne har i 2021 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. Og har 57 pct. svaret, at vejgodstransportbranchen er et prioriteret område i den **lokale erhvervsindsats**.

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.
- Rastepladsfaciliteter. Herunder både i forhold til mulighed for overnatning og adgang til toiletfaciliteter.
- Adgang til alternative drivmidler.
- Adgang for modulvogntog til lokale veje.
- Medfinansiering af vejprojekter.
- Anvendelse af klimavenlig asfalt.
- Deling af data til trafikinformation.

Indikatorer inden for udlicitering og udbud:

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

Indikatorer inden for regler, regulering og politik:

- Parkeringsregler for lastbiler. Herunder både på de almindelige vejarealer, i industrikvarterer og 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.
- Strategier og planer for transportområdet.
- Prioritering af vejgodstransportbranchen i den lokale erhvervsindsats.

Bilag B: Surveydeltagelse 2021

Kommunernes deltagelse i spørgeskemaundersøgelsen 2021

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

CHRISTIANS BRYGGE 28, 1. SAL | DK-1559 KØBENHAVN K
IRISGROUP@IRISGROUP.DK | WWW.IRISGROUP.DK