

AUGUST 2011 REVISION AF DET NATIONALE PERSONTRANSPORTARBEJDE

0. INDLEDNING

I august 2011 har Vejdirektoratet revideret og ajourført statistikken vedr. det nationale trafikarbejde (kørte km) fordelt på køretøjsarter¹ for perioden 2005 – 2010. Der er således behov for at foretage en tilsvarende tilretning/ajourføring af persontransportarbejdet. Persontransportarbejdet beskriver omfanget af transporterede personkilometre og beregnes typisk ved at gange trafikarbejdet fordelt på køretøjsarter med en gennemsnitlig belægningsgrad.

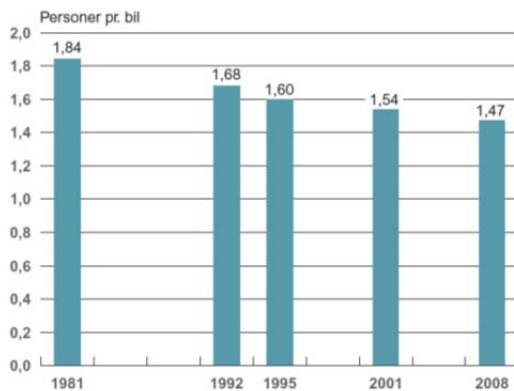
Nærværende notat opsummerer fremgangsmåde og beregningsforudsætninger anvendt ved beregning af persontransportarbejdet for perioden 2000 - 2010.

1. PERSONBILER

Vejdirektoratet har siden starten af 80'erne med jævne mellemrum gennemført registreringer af bilernes belægningsgrad, senest i 2008.

Undersøgelsen fra 2008 viste, at der gennemsnitligt sidder 1,47 personer i de biler, der kører på det danske vejnet. Figuren nedenfor viser udviklingen i belægningsgrad siden 1981.

BELÆGNINGSGRADER I 1981, 1992, 1995, 2001 OG 2008



Figur 1. Registrerede belægningsgrader i Vejdirektoratets undersøgelser

Tabel 1. viser de belægningsgrader, der er anvendt til beregning af persontransportarbejdet udført af personbiler/små varebiler under 2 ton. Varebiler under 2 ton medtages under personbiler.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Personbiler/små varebiler (< 2 t)	1,55	1,54	1,53	1,52	1,51	1,5	1,49	1,48	1,47	1,47	1,47

Tabel 1 Belægningsgrader anvendt til beregning af persontransportarbejdet udført med personbiler/varebiler under 2 ton

¹ "August 2011 revision af det nationale trafikarbejde 2005 – 2010." Vejdirektoratet. August 2011.

Persontransportarbejdet fremkommer ved at gange trafikarbejdet med den gennemsnitlige belægningsgrad.

2. VAREBILER 2 – 3,5 TON

Vejdirektoratets registreringer af belægningsgrader omfatter også varebiler under 3,5 ton. Den seneste undersøgelse fra 2008 viser en gennemsnitlig belægningsgrad for varebiler på 1,21.

Tabel 2. viser de belægningsgrader, der er anvendt til beregning af persontransportarbejdet udført af varebiler 2 – 3,5 ton.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Varebiler (2-3,5 tons)	1,24	1,24	1,24	1,23	1,23	1,22	1,22	1,21	1,21	1,21	1,21

Tabel 2. Belægningsgrader anvendt til beregning af persontransportarbejdet udført med personbiler/varebiler 2 – 3,5 ton

Persontransportarbejdet fremkommer ved at gange trafikarbejdet med den gennemsnitlige belægningsgrad.

3. TAXAER

Til beregning af persontransportarbejdet med taxaer anvendes en gennemsnitlig belægningsgrad på 0,80. Chaufføren indgår ikke i opgørelsen af belægningsgraden. Der er usikkerhed om kilden til denne belægningsgrad, som formentlig er af ældre dato.

Persontransportarbejdet fremkommer ved at gange trafikarbejdet med den gennemsnitlige belægningsgrad.

4. BUSSER

4.1 By-/rutebusser

I mangel af aktuelle data vedr. de senere års udvikling i bussers belægningsgrader har Vejdirektoratet forudsat, at persontransportarbejdet udført med by-/rutebusser for årene 2005 – 2010 er på ca. samme niveau som i 2004.

Trafikstyrelsen har i 2011 sat et arbejde i gang med henblik på at opstille en ny opgørelsesmetode til estimering af trafikarbejdet og persontransportarbejdet udført med by-/rutebusser. Denne statistik forventes derfor at blive revideret i løbet af 2012.

4.2 Turist-/privatbusser

Belægningsgrader for turist-/privatbusser tager udgangspunkt i en ældre undersøgelse fra 1999/2000 udført af Danmarks Statistik for Transportministeriet. Undersøgelsen er afleveret i



Danmarks Statistiks publikation "Privat- og foreningsbussers og turistbussers årskørsel 2000." 2001:4. 7. Februar 2001.

I afrapporteringen fra 2001 er belægningsgraden bl.a. opdelt efter bussens størrelse i form af passagerantal (< 12 passagerer, 12 – 49 passagerer og >49 passagerer). Under hensyn til udviklingen i busbestandens fordeling på disse størrelser i perioden 2000 – 2010 er der beregnet en gennemsnitlig belægningsgrad for den samlede bestand af turist-/privatbusser med udgangspunkt i de opgjorte belægningsgrader fra 1999/2000.

De anvendte belægningsgrader er vist i tabel

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Turist- og privatbus	18,2	18,0	17,9	17,7	17,6	17,5	17,3	17,0	16,9	17,2	17,7

Tabel 3 Gennemsnitlig belægningsgrad for turist-/privatbusser 2000 - 2010

5. MOTORCYKLER

Til beregning af persontransportarbejdet med motorcykler anvendes en gennemsnitlig belægningsgrad på 1,25. Denne belægningsgrad antages at stamme fra en ældre undersøgelse fra 80'erne. Der har dog ikke kunne findes dokumentation for kilden.

Vejdirektoratet har i 2011 iværksat en særtælling af motorcyklers belægningsgrad med henblik på at ajourføre dette parameter, idet det vurderes at denne faktor er betydelig lavere i dag. Denne statistik forventes derfor at blive revideret i løbet af 2012.

Persontransportarbejdet fremkommer ved at gange trafikarbejdet med den gennemsnitlige belægningsgrad.

Der er generelt stor usikkerhed behæftet med opgørelsen af motorcyklers trafikarbejde og denne usikkerhed vil således også afspejle sig i opgørelsen af persontransportarbejdet.

6. KNALLERTER OG CYKLER

Ved beregning af persontransportarbejdet udført med knallerter og cykler er der antaget en belægningsgrad på 1,0, dvs. antallet af udførte km og personkm er ens.



Persontransportarbejde 2000 - 2010

Mio. personkm.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Personbiler/små varebiler (< 2 t)	50187	49183	49030	49280	50149	49645	49665	51112	51315	51038	50622
Taxi	429	438	424	414	408	400	401	404	406	404	392
Varebiler (2-3,5 t)	6590	6876	7151	7469	8003	8643	9451	9729	9508	9300	8886
MC	463	470	473	475	481	497	522	550	562	545	555
Knallert 45	107	92	95	95	94	93	92	89	87	83	78
By-/rutebus*	2867	2853	2861	2919	2870	2850	2850	2850	2850	2850	2850
Turist- og privatbus	4552	4479	4432	4356	4428	4402	4339	4223	4100	4088	4115
Cykler/knallerter	2920	2860	3020	2970	2820	3010	2970	2880	3040	2950	2620
I alt	68113	67250	67487	67978	69252	69540	70289	71838	71868	71258	70119

* En revision af busstatistikken pågår. Nuværende tal er behæftet med stor usikkerhed.

