



Analyse af godsdata i Region Hovedstaden

Hovedrapport fase I og II

Rapport udarbejdet af New Thinking A/S og COWI A/S for Copenhagen Electric,
Region Hovedstaden

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----------|
| 1 Indledning..... | 3 |
| 2 Oversigt over godstransporten i Region Hovedstaden og Region Skåne | 4 |
| 2.1 Region Øresund sammenholdt med Region Skåne..... | 4 |
| 2.2 Konklusioner | 10 |
| 2.3 Yderligere observationer | 11 |



ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

JUNI 2021
REGION HOVEDSTADEN

Analyse af godsdata i Region Hovedstaden

SAMMENFATNING AF FASE 1 OG 2

| | |
|------------|-------------|
| PROJEKTNR. | DOKUMENTNR. |
| A222128 | 1 |

| | | | | | |
|---------|----------------|-------------|------------|--------------|----------|
| VERSION | UDGIVELSESDATO | BESKRIVELSE | UDARBEJDET | KONTROLLERET | GODKENDT |
| a | | | HKH/MJHS | MJHS | KKH |

1 Indledning

Denne rapport er en sammenfatning af de resultater der er kommet frem i projektet Analyse af godsdata i Region Hovedstaden/Greater Copenhagen.

Den første fase af projektet havde til formål at danne et overblik over de data og analyser, der er gennemført med fokus på godsstrømme i Region Hovedstaden/Greater Copenhagen gennem den seneste ca. 15 år.

Den anden del af projektet omhandlede opdatering samt indsamling af nye data samt nye fremskrivninger, med henblik på at kunne tegne det bedst mulige billede af godstransporten i Hovedstadsregionen, samt relationen til de omkringliggende regioner, herunder Region Skåne.

Disse to faser har resulteret i et opdateret billede af godstransporten til, fra og indenfor Region Hovedstaden og Region Skåne. Dette billede forventes at ligge til grund for, at i en kommende tredje fase kunne udvælge specifikke områder til nærmere analyser og pilotprojekter, hvor der kan være brug for konkrete tiltag.

Indsamlingen dækker til største del årene 2001 – 2019, for derved også at kunne give et godt billede af udviklingen i godstransporten. Der er dog en række data der ikke er tilgængelig for hele perioden, eller bare dækker specifikke år.

Der findes ikke godstransportdata der dækker hele Øresundsregionen, hvorfor data er stykket sammen fra en række forskellige kilder og derefter gennemgået, hvad angår sammenlignelighed, konsistens mv. Herigennem er et billede af godstransporten i regionen sammenstillet, der udover at tegne et samlet billede, peger på en række af de forskelligheder der er på de to sider af Øresund.

2 Oversigt over godstransporten i Region Hovedstaden og Region Skåne

Dette afsnit giver et overblik over den nuværende trafik i Øresundsregionen, samt en række tilhørende kommentarer. I denne analyse er genfundet og gengivet ganske omfattende mængder af data. Dertil skal lægges, at det ofte kan være svært at forholde sig til de enkelte angivelser, specielt da der er en række forskellige kilder der ligger til grund. Bestræbelsen har været at gengive sammenlignelige data, også selv om de er stykket sammen fra en række forskellige kilder. Derudover er visse dele estimeret ud fra forskellige antagelser. Baggrundsdata til nedenstående opsummering mv. kan findes i hovedrapport fase 1 og 2 med samme navn.

Region Øresund sammenholdt med Region Skåne

Godstransporten gennem Region Hovedstaden kommer fra forskellige retninger og har også forskellige destinationer. Hvad angår banetransporten, så går den internationale godstransport til helt overvejende andel transit, uden stop, gennem Danmark, for transporter mellem Sverige og Kontinentet.

På de to følgende sider vises kort over godstransporten, opdelt på forskellige måder. Det første kort viser godstransporten til, fra og inden i Region Hovedstaden, hhv. Region Skåne og derudover på vigtige havne. Det andet kort viser den trafik der går transit gennem regionerne og derved også gennem Danmark hhv. Sverige uden stop.

Hvis man ser på de vigtige overgange og færger, så er der stor volumen gods der skal til og fra disse og derved krydser Øresundsregionen på forskellige måder.

Vigtige færgehavne og Øresundsbroen 2019, i mio. tons

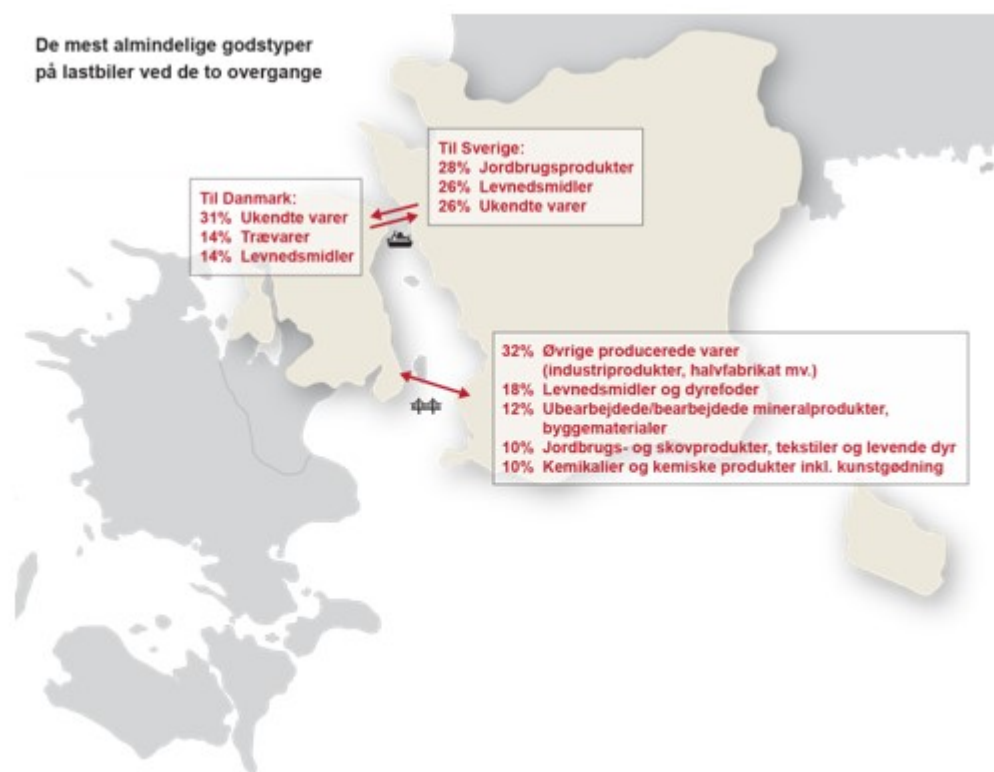
| Trafik på RoRo-færger og Øresundsbroen 2019 i mio. tons | | |
|---|-------|------|
| | Vej | Bane |
| Helsingør-Helsingborg | 5,1 | - |
| København - Oslo | 0,15 | - |
| Malmö - Travemünde | 3,9 | - |
| Øresundsbroen | 7 - 8 | 6,5 |
| Køge - Rønne | 0,5 | - |
| Rødby - Puttgarden | 8,4 | - |
| Gedser - Rostock | 2,1 | - |
| Trelleborg og Ystad havne | 17,9 | 0,8 |
| Rønne havn | 0,6 | - |

Kilde: Danmarks Statistik, Øresundsbroen og Sveriges Hamnar

Trafikverkets Kortlægning¹ har listet de mest almindelige godstyper der transporteres via de vigtigste forbindelser.

¹ Kartlægning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten, Trafikverket 2018:169

Oversigt over de mest almindelige godstyper via de to overgange over Øresund



Kilder: Interviews gennemført i Trafikverkes Kortlægning, 2018:169

Kilde: Trafikverkets Kortlægning, 2018:169

Hvis man ser på fordelingen mellem varegrupper i lastbiltrafikken internt i Region Hovedstaden så ser den anderledes ud end via de to overgange over Øresund.

| Godstyper på lastbil internt i Region Hovedstaden, i 1.000 tons | | |
|---|-----|-------|
| Malm, sten, grus, sand, ler, salt, cement, kalk og andre mineralske byggematerialer | 66% | 9,943 |
| Stykgods, bearbejdede varer i øvrigt | 21% | 3,203 |
| Fødevarer, drikkevarer, tobak og foderstoffer | 7% | 1,036 |
| Kul, koks, olie og kemiske produkter inkl. gødning | 3% | 490 |
| Landbrugs-, skovbrugs- og fiskeriprodukter | 3% | 490 |

Kilde: Danmarks Statistik, tabel NVG23

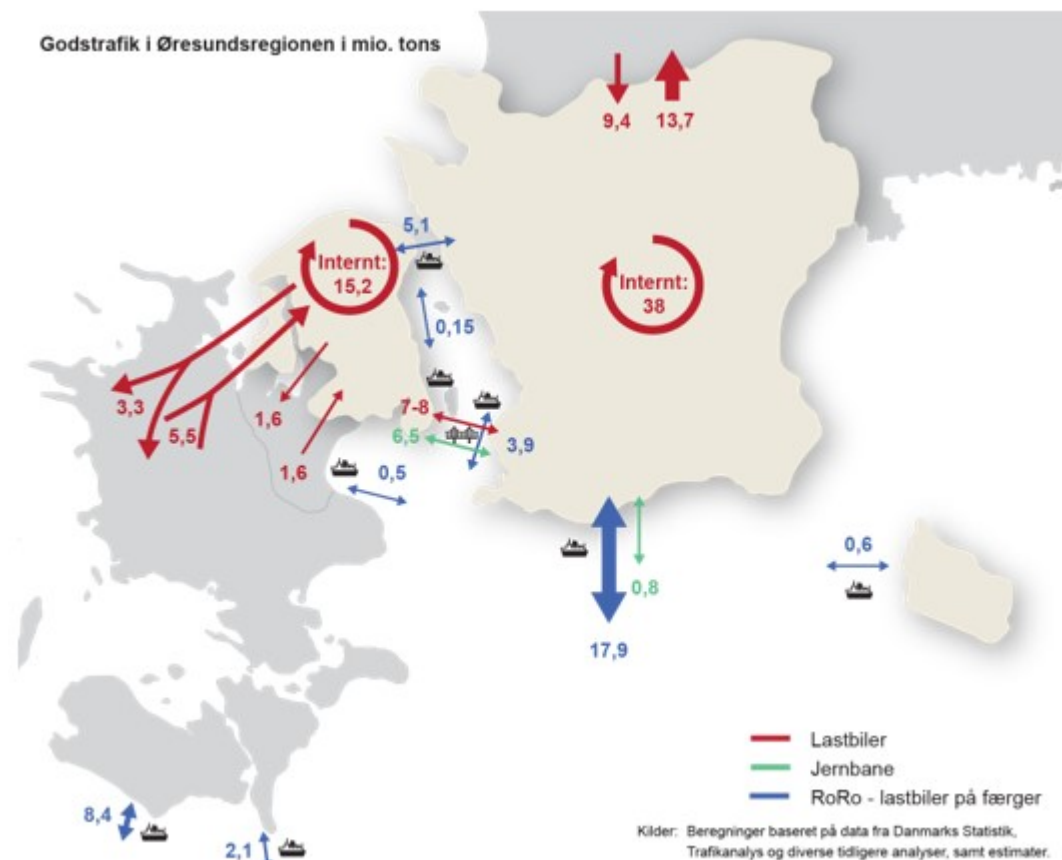
Som der kan ses i ovenstående tabel, er den dominerende godsgruppe sten, grus, sand og andre mineralske byggematerialer der transporteres i entreprenørlastbiler til og fra byggepladser. Med 9,9 mio. tons gods står denne gruppe for 66% af den totale volumen af det gods der transporteres inden for Region Hovedstaden. Disse godstyper leder ofte til mange tomtransporter, idet det er svært at kombinere transporter af de materialer der skal ind på byggepladser med dem der skal ud derfra. Dette leder til at mange af disse transporter går tomme tilbage til fx. grusgraven for at hente mere sand, grus eller lignende.

Nedenstående figur viser banegodstransport i grønt og vejgodstransport i rødt. Derudover vises lastbiltransporter på færger (RoRo – Roll On, Roll Off) i blå.

Pile for til og fra har kun en retning, hvor trafikken på færgerne og Øresundsbroen har dobbeltrettede pile, da det handler om den samlede trafik i begge retninger.

De røde pile længst til venstre viser vejgodstrafikken mellem Region Hovedstaden og andre regioner i Danmark, foruden Østdanmark (Roskilde – Køge området). Trafikken mellem Region Hovedstaden og Østdanmark vises separat gennem de to mindre pile.

Oversigt over godstransporten til, fra og inden for Region Hovedstaden og Region Skåne



Kilde: En række forskellige kilder og beregninger.

Østsjælland² er den nordøstlige del af Region Sjælland (den grå indtegnede del på kortet; Områderne omkring Roskilde – Køge).

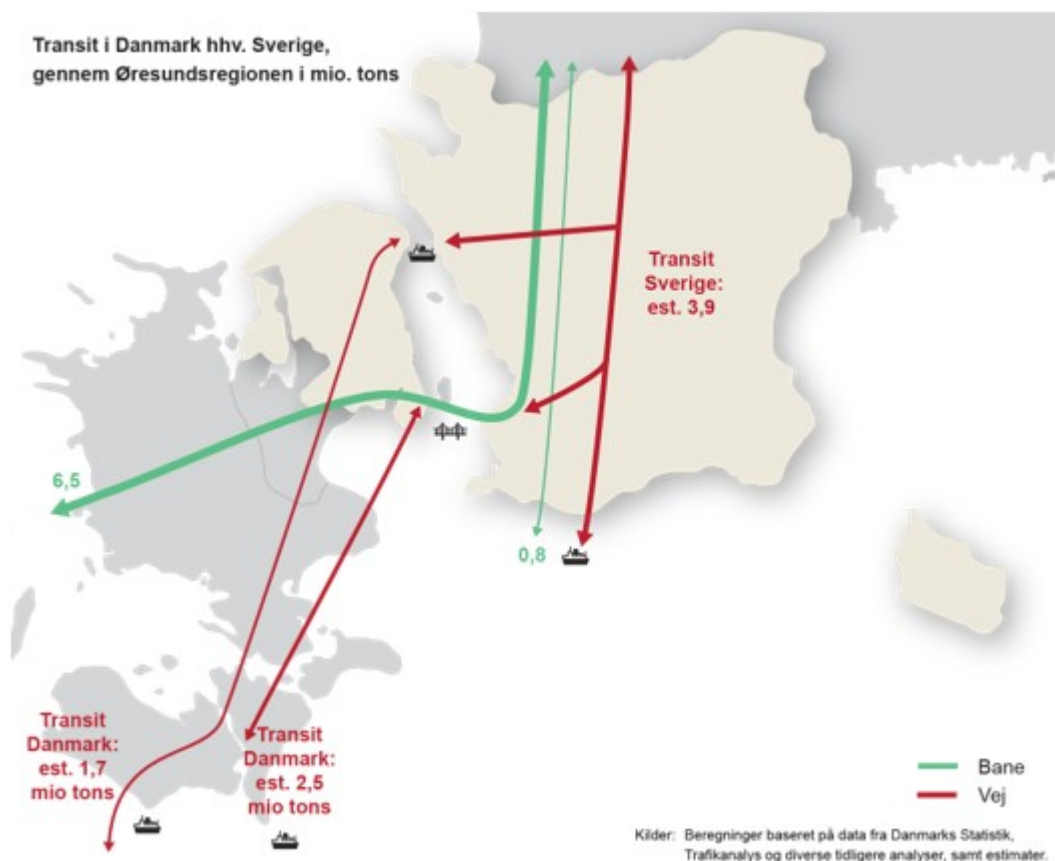
En forholdsvis stor andel af godstransporten stopper ikke i Øresundsregionen, den går i transit, hvilket vises i nedenstående kort. Den transiterende vejgodstransport vælger af forskellige årsager alternative ruter. Kortet ovenfor viser på dansk side det gods der går gennem Sjælland og ikke stopper i Danmark. På svensk side vises det gods der går transit gennem Sverige, især til Norge men også delvist til Finland. Dertil kan siges at yderligere en stor del af lastbilstransporten mellem øvrige dele af Sverige og Kontinentet går gennem Skåne uden stop og bruger de forskellige færger, samt vejen gennem Danmark. (En meget beskednen del af det transiterende gods anvender Storebæltsbroen. Forenklet udtrykt går vejgodset i to strømme igennem hhv. Jylland og Sjælland. En prisændring på Storebælt eller Rødby-Puttgården vil dog kunne ændre ved dette mønster).

² Statistikken bygger på NUTS3-regioner (<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/345175/7451602/2021-NUTS-3-map-DK.pdf>). Region Hovedstaden består af Byen København, Københavns Omegn, Nordsjælland samt Bornholm. Region Sjælland består af Østsjælland og Vest- og Sydsjælland.

I 2016 kørte ifølge Trafikanalys 33,2 mio. tons internationalt vejgods til/fra Sverige, hvoraf ca. 82% med udenlandske lastbiler (inkl. danske) og en stor del af dette gods kørte gennem Skåne og Øresundsregionen.

Nedenstående kort viser transittrafik gennem Sverige hhv. Danmark via Øresund og færgerne i det sydlige Skåne. Den svenske transittrafik på kortet er altså uden den trafik mellem andre dele af Sverige og Kontinentet der går transit gennem Region Skåne.

Oversigt over godstransporten transit i Danmark hhv. Sverige, gennem Øresundsregionen



Kilde: En række forskellige kilder og beregninger

For at give et perspektiv i forhold til hele Danmark, er data for de to regioner i nedenstående tabel sammenlignet med data for hele Danmark.

Oversigt over forskellige typer af trafik, sammenlignet med hele Danmark

| Værdi nutid (2019) | Region Hovedstaden | Region Skåne | Danmark |
|----------------------------|--|---|---|
| Godsmængde bane | 0,36 mio. | n.a. data ikke regionaliseret | 0,857 mio. tons |
| Godsmængde vej | Til: 1,6 mio. t. fra Østsjælland, 5,5 mio. tons fra øvrige Danmark | Til: 9,4 mio. tons fra øvrige Sverige | I alt ca. 200 mio. tons inkl. udenlandske lastbiler, heraf er 170 mio. tons national trafik |
| | Fra: 1,6 mio. t. til Østsjælland og 3,3 mio. tons til øvrige Danmark | Fra: 13,7 mio. tons til øvrige Sverige | |
| | Internt: 15,2 mio. tons | Internt: 38 mio. tons | |
| Transit vej | Anslået 1,7 mio. tons Helsingør - Rødby/Gedser | Anslået 3,9 mio. tons transit Sverige, via Skåne | Ca. 6,5 mio. tons |
| | Anslået 2,5 mio. tons Øresundsbroen - Rødby/Gedser | | |
| Transit bane | 6,5 mio. tons | 6,5 mio. tons via Øresundsbroen og 0,8 mio. tons via jernbanefærger | 6,5 mio. tons |

Kilde: En lang række forskellige kilder, egne beregninger og estimater.

Østsjælland er den nordøstlige del af Region Sjælland (den grå indtegnede del på kortene; Områderne omkring Roskilde – Køge).

Til sammenligning blev der lavet en beregning af godstransporten i 2005 i forbindelse med IBU2, hvor søtransport i transit ikke er indregnet.

Godstransport med tilknytning til Øresundsregionen 2005, fordelt på transportmåde

| Til/fra Øresundsregionen i mio. tons 2005: | Tog | Lastbil | Skib | I alt | Andel af total |
|---|-----------|------------|------------|------------|-------------------|
| Kontinentet | 2 | 8 | 18 | 28 | 11% |
| Nord for regionen | 2 | 28 | 10 | 40 | 16% |
| Vest for regionen | 1 | 12 | 4 | 17 | 7% |
| Transit gennem regionen | 7 | 18 | 0 | 25 | 10% |
| Internt i regionen | 0 | 140 | 0 | 140 | 56% |
| I alt | 12 | 206 | 32 | 250 | |
| Andel | 5% | 82% | 13% | | |

Kilde: Beregninger baseret på IBU2 rapport³, skibe der går transit indgår ikke.

Til sammenligning, kan der laves en fremskrivning af ovenstående tabel med BNP fra Danmarks Statistik, det oftest brugte opregningstal for godstransporten:

- BNP 2010-priser, kædede værdier 2005: 1869,4 mdr. kr. (Indeks 100)
- BNP 2010-priser, kædede værdier 2019: 2.153,0 mia. kr. (Indeks 120,2)

³ International godstransport i Øresundsregionen, IBU-Øresund delaktivitet 2. kilder angives som ØRIB2 og mange forskellige datakilder. (Der er vis usikkerhed om tallene er for 2006 eller 2005).

En fremskrivning med 20,2% (forskellen i BNP mellem 2005 og 2019), og samme fordeling mellem transportmåder, ville give følgende fordeling for 2019:

Fremskrivning Godstransport med tilknytning til Øresundsregionen 2019

| Til/fra Øresundsregionen i mio. tons 2019: | Tog | Lastbil | Skib | I alt | Andel af total |
|--|-----------|------------|------------|------------|----------------|
| Kontinentet | 2 | 10 | 22 | 34 | 13% |
| Nord for regionen | 2 | 34 | 12 | 48 | 19% |
| Vest for regionen | 1 | 14 | 5 | 20 | 8% |
| Transit gennem regionen | 8 | 22 | 0 | 30 | 12% |
| Internt i regionen | 0 | 168 | 0 | 168 | 67% |
| I alt | 14 | 248 | 38 | 301 | |
| Andel | 5% | 82% | 13% | | |

Kilde: Fremskrivning med BNP-ændring i perioden, 20,2%

Selvfølgelig skal der tages forbehold for den tekniske udvikling, ændringer i logistikmønstre, effektivisering i vejgodstransporten mv. der er sket mellem 2005 og 2019, og tabellen er kun en fremskrivning af tallene fra 2005. Tabellen giver en indikation af nogle størrelsesforhold.

Vores vurdering er, at disse tal er noget overvurderede for skib (mindst 20 %) og i nogen grad for lastbil (især transit).

Med samme fremskrivning, 20% for de kommende 14 år, ville de beregninger og estimater der er sammenstillet give følgende resultater for godstransporten til/fra og inden for Region Hovedstaden i 2033.

- Vejgodstransport i Region Hovedstaden 2033:
 - Region Hovedstaden – Østdanmark: 1,9 mio. tons i hver retning
 - Region Hovedstaden – øvrige landsdele: 4 mio. tons
 - Øvrige landsdele – Region Hovedstaden: 6,6 mio. tons
 - Internt i regionen: 18,2 mio. tons
 - Transit gennem Region Hovedstaden: 5 mio. tons samlet via de 2 eksisterende overgange
- Banegodstransport: 7,8 mio. tons, hvilket formentlig ikke svarer til de prognoser der ligger for Femern Bæltforbindelsen, der forudsiger en næsten fordobling af trafikken.

HH-udredningen har med hjælp af LTM (den danske LandsTrafikModel) lavet fremskrivninger til 2040, hvor de forudser følgende trafikvækst mellem 2015 og 2040:

- Helsingør – Helsingborg færge
 - Uden mulig ny fast forbindelse: +5,5% mellem 2015 og 2040. (+9% mod statistik 2015)
 - Med mulig ny fast HH-forbindelse: +111% mellem 2015 og 2040 (+117% mod statistik 2015)

- Øresundsbroen
 - Uden mulig ny fast forbindelse: +73% mellem 2015 og 2040. (+6% mod statistik 2015)
 - Med mulig ny fast HH-forbindelse: Ingen forandring mellem 2015 og 2040. (-39% mod statistik 2015)

Ovenstående viser vidt forskellige fremskrivninger af vejgodstrafikken for de kommende mange år, og det er kun fremtiden der kan vise hvordan det kommer at gå. Men, LTMs fremskrivning mod 2040 uden ny fast HH-forbindelse viser på 7,2% vækst i vejgodstransporten over Øresund mellem 2015 og 2040, hvilket virker meget lavt. Mellem 2015 og 2019 var den reelle trafikvækst for lastbiler via HH-færgen og Øresundsbroen 12,9%.

Konklusioner

- ⇒ Vejgodstransporten står for den største del af godstransporten og en meget stor del af denne går transit gennem Skåne og/eller Hovedstadsregionen.
- ⇒ Selvom regionen er en transitregion (både for vej, bane og ikke mindst sø), er det stadig den interne trafik der dominerer.
- ⇒ Entreprenørlastbiler der transporterer sand, grus og andre mineralske byggematerialer står for 66% af den interne godstransport på lastbil i Region Hovedstaden og de transporterer 9,9 mio. tons gods.
- ⇒ Begge forbindelser over Øresund bliver brugt flittigt i godstransporten, hvor Øresundsbroen har en større andel, dels med den store jernbanegodstransport, men også med en noget større andel af lastbilstrafikken.
 - I 2019 transporteredes 435.000 lastbiler og 3,9 mio. tons gods via Helsingør – Helsingborg færgen
 - På Øresundsbron transporteredes 6,5 mio. tons jernbanegods. Derudover 87.000 varebiler og 512.000 lastbiler >9 m, i alt 599.000 lastbiler, hvilket estimeres svare til 7-8 mio. tons.
 - At en større andel af lastbilerne benytter Øresundsbroen, også for ture der går langt videre op i Sverige tyder på vognmænd og speditører ser en større fordel i en fast forbindelse frem for en færgen.⁴
 - Vejgodstrafikken via Øresund har øget markant og specielt på den faste forbindelse. Der er dog ikke meget der tyder på det er gods der flyttet fra færgeforbindelser mere nordpå, som Grenå – Halmstad (Varberg tidligere) eller Frederikshavn – Göteborg, snarere vækst i lastbilstrafikken og måske en lille andel er flyttet fra færger mellem Skåne og Kontinentet.

⁴ Prissætningen herunder rabat på modulvogntog (fra medio 2019) er en del af forklaringen.

- Banegodset (transitten) via Øresund er ligeledes vokset markant de seneste 20 år.
- ⇒ Det er svært på dette grundlag at underbygge, at selve Øresundsintegrationen har været meget stærk på erhvervs- dvs. gods-siden. Øresundsregionen har uden tvivl bundet Sverige sammen med Europa, men der synes stadig at være potentialer for mere sammenbinding i selve Øresundsregionen, hvor de grænseoverskridende transporter mellem de to regioner udnyttes til en højere grad.
- ⇒ Der er trængselsudfordringer på vejnettet i Region Skåne, specielt mellem Malmö og Helsingborg, og dels omkring København på E20 og E47/E55 (Motorring 3).
- ⇒ Der synes at være tilstrækkelig kapacitet på godsjernbanen, men samspillet mellem kapaciteten for godstog på Øresundsbroen, togstørrelser og kapaciteten i landanlæggene på begge sider (læs: deres begrænsninger på kapaciteten) bør vurderes nærmere, specielt i forhold til den vækst der prognosticeres med Femern Bæltforbindelsen. Godstogene konkurrerer om kapaciteten med passagertogene og den trafik forventes også at vokste.
- ⇒ Prognoserne for den kommende faste Femernforbindelse understøtter ikke i sig selv en yderligere integration i regionen, da det synes være transitelementet der er fremherskende.
- ⇒ En mulig fast HH-forbindelse kunne måske mere være en fordel for integrationen i Øresundsregionen, men ved nærmere gennemgang af LTMs data for Basisår 2015 i HH-udredningen, er der f.eks. en større diskrepans hvad angår lastbiltransporten over Øresundsbroen, der er mere end 20% lavere end den aktuelt var i 2015. Prognosen for 2040 giver derved et alt for lavt niveau i forhold til udviklingen de seneste år. Der er med andre ord behov for yderligere analyser for at få en retvisende vurdering, selvom det stadig vil være svært at opstille andet end scenarier.

Yderligere observationer

- ⇒ Et muligt, nyt trafikalt billede, herunder med mere e-handels baseret transport efter Coronakrisen, bør holdes under observation.
- ⇒ Last mile distributionen er afgørende vigtig på begge sider af Øresund. Er der mulighed for mere gensidig læring, udvikling og grænseoverskridende samarbejde om transporter, projekter og ikke mindst løsninger? Både mht. logistikken og den grønne dimension, hvor yderligere samarbejde på tværs af regionen måske kan løfte løsninger på en bedre måde end nu.



EN DEL AF
GREATER
COPENHAGEN

Region Hovedstaden
Center for Regional Udvikling
Mobilitet, Klima & Uddannelse
CPH-Electric

Mail: cph.electric.center-for-regional-udvikling@regionh.dk