

**Institut for Transportstudier**



**Opgørelse over  
den internationale  
transittrafik gennem Danmark  
NUTRADA**

**Juli 2005**



## Indholdsfortegnelse

Forord .....	4
Alle registreringer .....	5
Den egentlige transit .....	8
Alle transiteringer .....	11
Ind- og udkørende samme sted .....	14
Definitioner og beregning af ÅDT .....	16
Bilag 1 - Konceptgennemførelsen .....	18
Bilag 2 - Tællerresultat i ÅDT .....	21
Bilag 3 - Tællerresultat i 48 timer .....	24

## Forord

Institut for Transportstudier har for

Color Line AS  
Fjord Line  
International Transport Danmark  
Kystlink  
Nordisk Transportpolitisk Netværk  
Øresundsbron A/S  
Scandlines A/S  
Stena Line Denmark A/S  
Storebælt A/S  
Transport- og Energiministeriet

gennemført projektet "NUTRADA (numerus transire dan-  
nia) - en opgørelse over den internationale trans-  
sittrafik med lastbil gennem Danmark". Projektet er  
udført i fem faser, herunder en fysisk registrering  
af nummerplader og nationalitet, der på samtlige  
tællesteder blev udført kontinuerligt i 48 timer  
den 24. og 25. maj 2005.

Rapporten gennemgår indledningsvis **Alle registre-  
ringer** gennem de 2 døgn, der danner grundlag for  
opgørelsen i afsnittet **Den egentlige transit**. I det  
efterfølgende afsnit inkluderes endvidere registre-  
ringer af lastbiler defineret som næppe værende i  
transit, hvor disse er registreret indgående et  
sted og udgående et andet sted inden for den samle-  
de 48 timers tælleperiode. Afsnittet benævnes **Alle  
transiteringer**. Herefter følger afsnittet om regi-  
streringer af lastbiler registreret **Ind- og udkø-  
rende samme sted**.

Endelig omfatter rapporten afsnittet **Definitioner  
og beregning af ÅDT**, samt bilag.

## Alle registreringer

Der er i alt gennem de to døgn registreret 22.547 trækkende enheder eller lastbiler over 6 ton totalvægt på de i alt 10 tællesteder. Tællestederne var på baggrund af Danmarks Statistiks 2003-tal<sup>1</sup> udvalgt, så de forventedes at dække 98 % af den samlede ind- og udgående trafik med chaufførledsagede lastbiler.

Der er ved projektets gennemførelse lagt vægt på at etablere en model for beregning af den internationale transittrafik gennem Danmark, dels numerisk og dels på rutevalg, beregnet som ÅDT (årsdøgntrafik) jf. side 16. Opgjort i ÅDT var det samlede antal grænsepassager **8.813** jf. Figur 1. Knap 69 % eller en ÅDT på 5.182 køretøjer passerede landgrænsen mellem Danmark og Tyskland via motorvejen i Frøslev eller Oksevejen i Padborg.

Resultatet på landgrænsen ligger meget tæt på de kvartalstællinger<sup>2</sup>, der er gennemført i de forudgående 4 kvartaler, fra 2. kvartal 2004 til 1. kvartal 2005. Her er det gennemsnitlige antal indgående lastbiler i Frøslev og Padborg på 2.693 pr. dag, mens registreringerne i NUTRADA omregnet svarer til en ÅDT på 2.628<sup>3</sup> eller en difference på godt 2 %.

Fordelingen for hele landet på den trækkende enheds nationalitet fremgår af Tabel 1.

**Tabel 1 - Nationalitet alle**

Nationalitet-Bil	Antal i ÅDT	Procent
Dansk	3.240	37 %
Skandinavisk	562	6 %
Tysk	2.361	27 %
Nederlandsk	802	9 %
Østeuropæisk	643	7 %
Andre/mangler	1.204	13 %
I alt	8.813	100 %

<sup>1</sup> Specialkørsel, opgørelse på færgeruterne

<sup>2</sup> Institutttets kvartalsvise grænsetælling, der udføres for International Transport Danmark. I 24 tilfældigt udvalgte timer tælles indgående lastbiltrafik på landgrænsen i Frøslev og Padborg.

<sup>3</sup> jf. Figur 5 i bilag 2.

Ses der derimod på nationalitetsfordelingen på landgrænsen i Frøslev/Padborg, sker der en betydelig forskydning, jf. Tabel 2.

**Tabel 2 - Nationalitet Frøslev/Padborg**

Nationalitet-Bil	Antal i ÅDT	Procent
Dansk	1.582	31 %
Skandinavisk	77	1 %
Tysk	1.878	36 %
Nederlandsk	392	8 %
Østeuropæisk	552	11 %
Andre/mangler	700	14 %
I alt	5.182	100 %

Fordelingen er i overensstemmelse med den udvikling, der har kunnet konstateres i kvartalstællingerne for ITD siden 1. kvartal 2005, hvor antallet af tysk indregistrerede lastbiler nu overstiger antallet af danske.

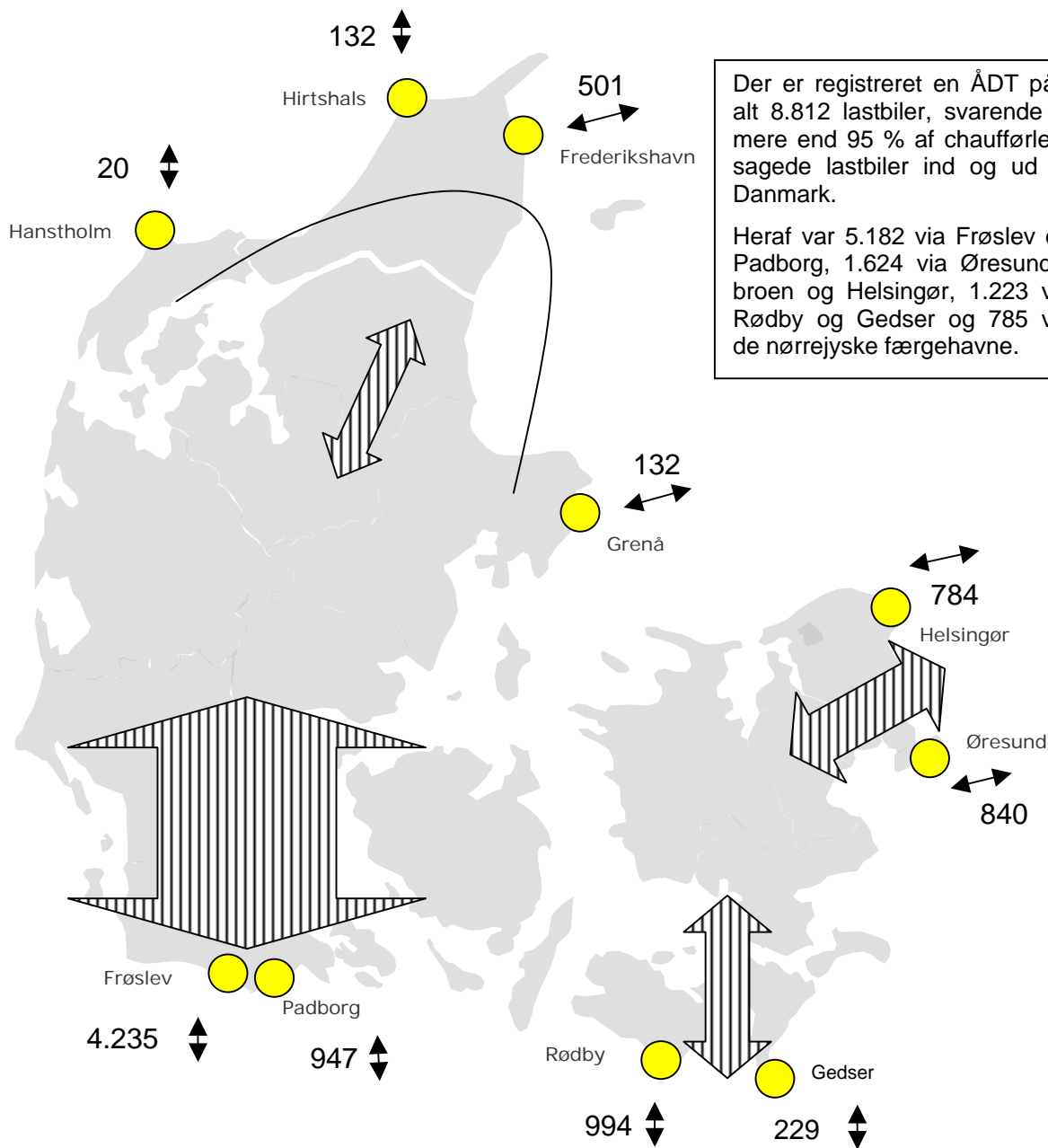
Nationalitetsfordelingen i Rødby og Gedser adskiller sig ligeledes fra den samlede fordeling, jf. Tabel 3.

**Tabel 3 - Nationalitet Rødby/Gedser**

Nationalitet-Bil	Antal i ÅDT	Procent
Dansk	207	17 %
Skandinavisk	63	5 %
Tysk	290	24 %
Nederlandsk	254	21 %
Østeuropæisk	23	2 %
Andre/mangler	387	32 %
I alt	1.223	100 %

Fordelingen er også her i overensstemmelse med den udvikling, der har kunnet konstateres i kvartalstællingerne siden 1. kvartal 2005. Her er der en markant andel af tysk og nederlandsk indregistrerede lastbiler.

Figur 1 – Alle registreringer i årsdøgntrafik (ÅDT)



Der er registreret en ÅDT på i alt 8.812 lastbiler, svarende til mere end 95 % af chaufførledsagede lastbiler ind og ud af Danmark.

Heraf var 5.182 via Frøslev og Padborg, 1.624 via Øresundsbroen og Helsingør, 1.223 via Rødby og Gedser og 785 via de nørrejske færgehavne.

**De smalle pile** angiver i ÅDT de registrerede ind- og udkørende lastbiler på det angivne tællepunkt.

**De kraftige pile** angiver det forholdsvise antal registreringer i ÅDT på landgrænsen, de nørrejske færgehavne, Lolland/Falster og Øresundsbroen/Helsingør. De nørrejske færgehavne har desuden en betydelig uledsaget trafik af bl.a. løstrailere, der ikke indgår i denne tælling.

Den angivne ÅDT er afrundede tal.

## Den egentlige transit

Efter den vedtagne definition omfatter den egentlige transittrafik to kategorier; sandsynlig transit og mulig transit. Det vil sige trækkende enheder, der ud over den beregnede køretid mellem ind- og udpassagested højst er i landet henholdsvis i 2 og i 8 timer. Af de samlede registreringer udgør den egentlige transit kun en ÅDT på 457 køretøjer eller 5 %, svarende til **166.805 køretøjer pr. år**. Heraf udgjorde den sandsynlige transittrafik 1 % eller en ÅDT på 104 køretøjer, og den mulige transit en ÅDT på 353 køretøjer eller 4 %. Den største transittrafik sker mellem Helsingør og Øresundsbroen på den ene side og færgehavnene i Rødby og Gedser på den anden side, med 116.800 køretøjer pr. år.

Af Figur 2 fremgår, at transittrafikken i det jyske N-S snit udgør en ÅDT på 47 lastbiler. Det jyske N-S snit omfatter trafikken i begge retninger mellem i nord Hanstholm, Hirtshals og Frederikshavn, og i syd landgrænsen med Frøslev og Padborg. I snittet mellem landgrænsen og Øresund (broen og Helsingør) udgør transittrafikken kun 19 lastbiler dagligt. Den markant største transittrafik begge veje finder som nævnt sted i snittet mellem Lolland/Falster (Rødby og Gedser) og Øresund (broen og Helsingør) med en ÅDT på 320 lastbiler. Hertil kommer endvidere en begrænset transit mellem Rødby/Gedser med en ÅDT på 4 køretøjer omfattet af definitionen på mulig transit. Heraf kom de 3 ind via Rødby/Gedser og kørte ud via Frøslev/Padborg.

Endelig er der "lokal transittrafik" med indpassage i Padborg og udpassage i Frøslev og vise versa. Selvom der ikke er tale om "rigtig transit", falder disse registreringer imidlertid inden for den vedtagne definition. Denne trafik udgør en ÅDT på 52 lastbiler, mens det tilsvarende tal mellem Helsingør og Øresundsbroen er 10. Den lokale transittrafik er sammen med andelen af ind- og udkørende samme sted med til at illustrere Danmarks to store konsolideringsområder eller drejeskiver i henholdsvis Padborg og København, jf. også side 14.

For alle øvrige transitruiter udgør den samlede ÅDT kun 6 lastbiler.

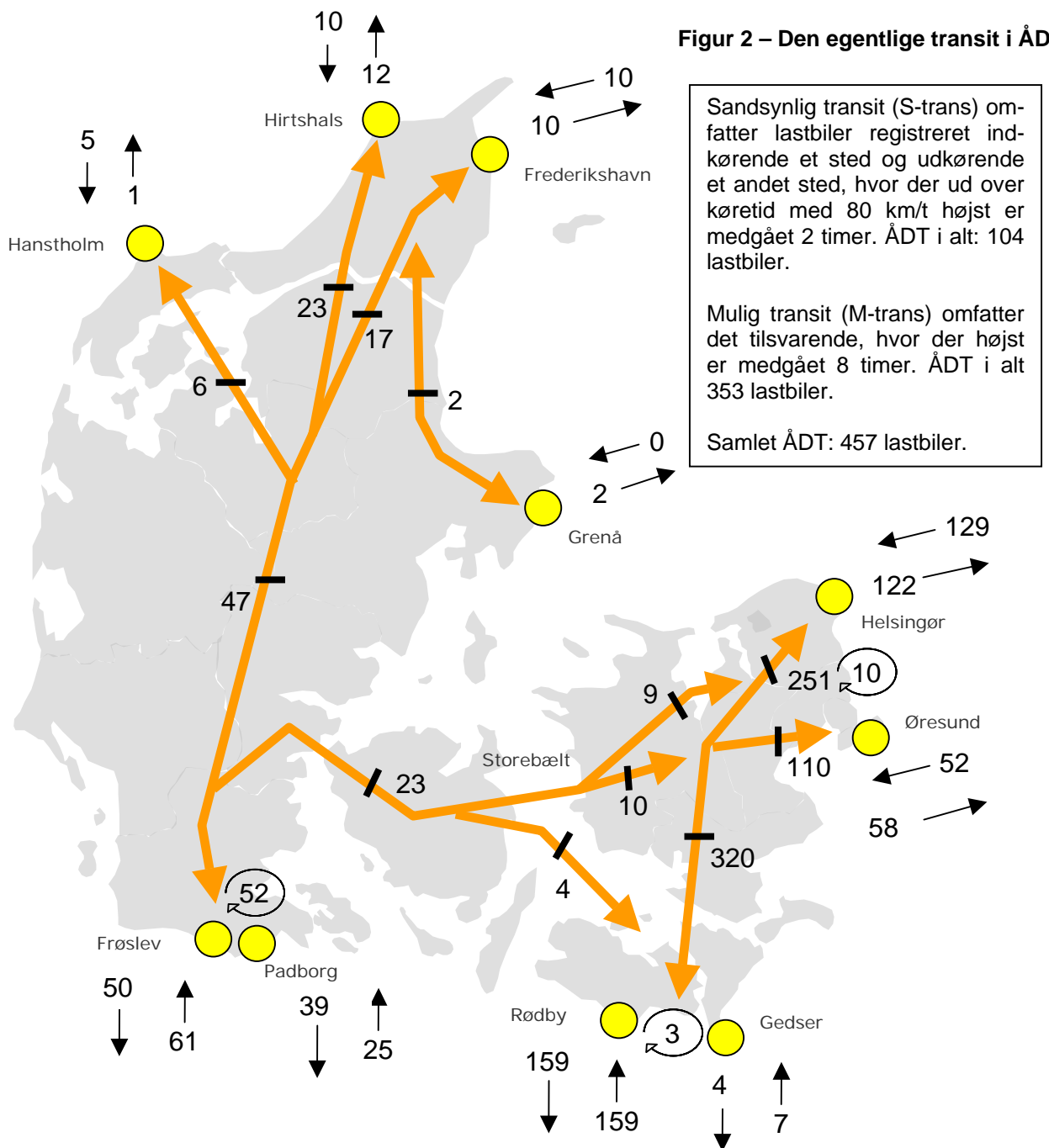


Nationaliteten for den egentlige transit fordeler sig på indregistreringslande jf. Tabel 4. Noget overraskende er 18 % af transitlastbilerne danske, heraf langt størsteparten via landgrænsen i Sønderjylland.

**Tabel 4 - Nationalitet egentlig transit**

<b>Nationalitet-Bil</b>	<b>Antal i ÅDT</b>	<b>Procent</b>
Dansk	83	18 %
Skandinavisk	75	16 %
Tysk	125	27 %
Nederlandsk	106	23 %
Østeuropæisk	6	1 %
Andre/mangler	62	14 %
I alt	457	100 %

**Figur 2 – Den egentlige transit i ÅDT**



**De smalle pile** angiver i ÅDT de registrerede ind- og udkørende lastbiler på det angivne tællepunkt omfattet af definitionen for sandsynlig og mulig transit.

**Bjælker** angiver passage i begge retninger i det pågældende snit af lastbiler omfattet af definitionen for sandsynlig og mulig transit.

**Cirkelpilen** på landgrænsen angiver antal lastbiler omfattet af definitionen indkørende i Padborg og udkørende i Frøslev eller vise versa. Tilsvarende gælder ved Rødby og Gedser, henholdsvis Helsingør og Øresund.

Den angivne ÅDT er afrundede tal. Ved evt. sammentælling skal cirkeltal tælles dobbelt.

## Alle transiteringer

For at perspektivere antal og fordeling af ÅDT ved den egentlige transit er det hensigtsmæssigt også at inkludere registreringer af lastbiler defineret som værende næppe i transit. Alle transiteringer omfatter **273.750 køretøjer pr. år**. Disse lastbiler, der er registreret indgående et sted og udgående et andet sted inden for den samlede 48 timers tælleperiode, har i gennemsnit opholdt sig i Danmark i knap 20 timer inklusive den beregnede køretid mellem ind- og udpassagested. Desværre er det ikke muligt med denne undersøgelse at fastslå, hvilke opgaver lastbilerne løser under opholdet i Danmark.

Interessant er imidlertid, at andelen af danske lastbiler i transit stiger, mens de nederlandske falder jf. Tabel 5.

**Tabel 5 - Nationalitet alle transiteringer**

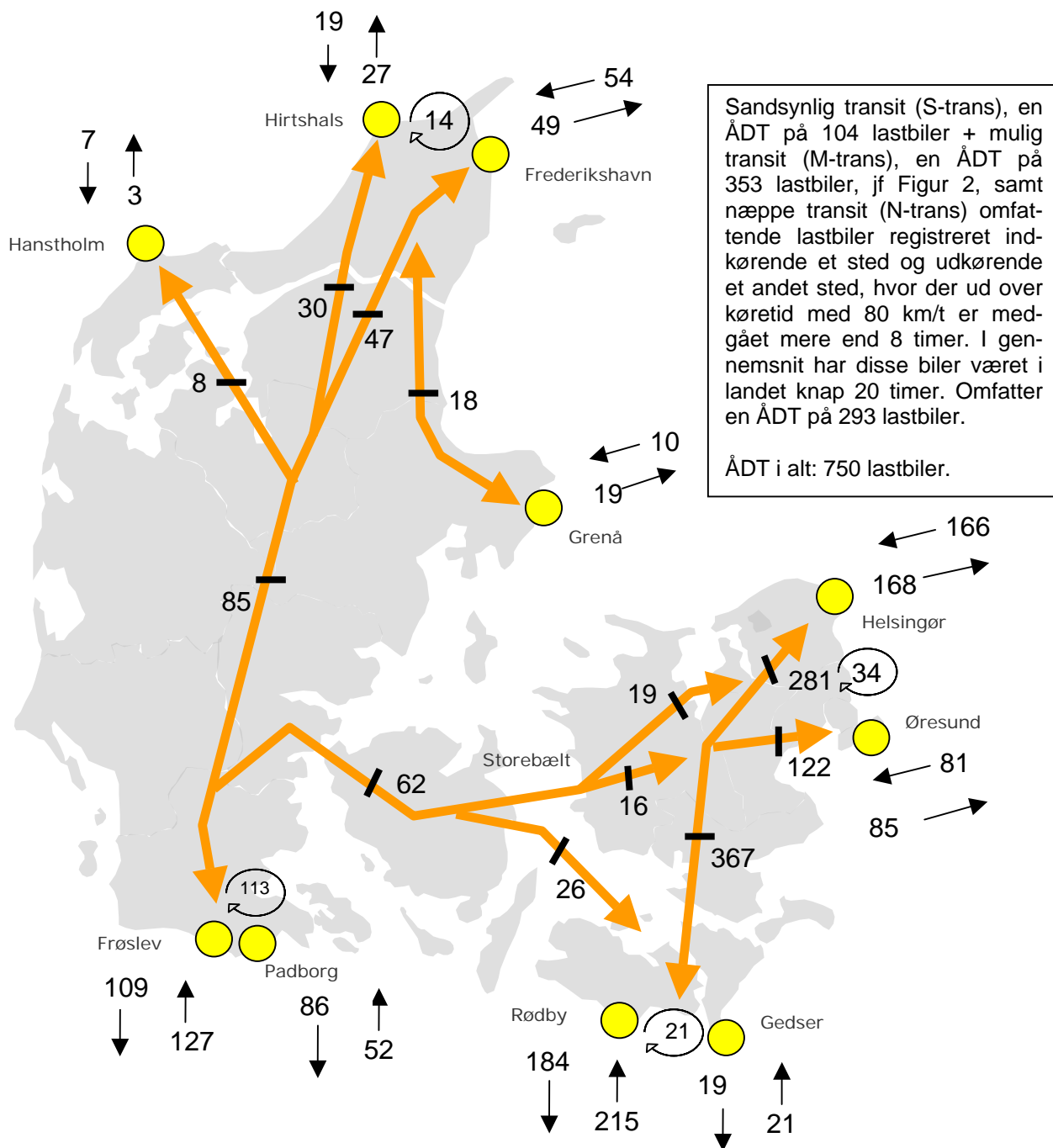
Nationalitet-Bil	Antal i ÅDT	Procent
Dansk	216	29 %
Skandinavisk	106	14 %
Tysk	200	27 %
Nederlandsk	125	17 %
Østeuropæisk	12	2 %
Andre/mangler	90	12 %
I alt	750	100 %

De samlede tal for alle transiteringer fremgår af Figur 3. Transittrafikken i det jyske N-S snit bliver næsten fordoblet til en ÅDT på 85 lastbiler, når "næppe i transit" (N-trans) inkluderes. I snittet mellem landgrænsen og Øresund (broen og Helsingør) stiger transittrafikken til 35 lastbiler dagligt. Den markant største transittrafik begge veje er fortsat i snittet mellem Lolland/Falster (Rødby og Gedser) og Øresund (broen og Helsingør), men stigningen til en ÅDT på 367 er betydeligt mindre end for øvrige retninger. Den begrænsede transit mellem Frøslev/Padborg og Rødby/Gedser stiger fra en ÅDT på 4 til 26 lastbiler, men der er fortsat  $\frac{3}{4}$ , der kommer ind i øst og går ud på landgrænsen.

Hertil kommer betydelige stigninger i den "lokale transittrafik" med indpassage i Padborg og udpassage i Frøslev og vise versa. På landgrænsen stiger trafikken til en ÅDT på 113, mellem Helsingør og Øresundsbroen til 34, og mellem Rødby og Gedser til 21 lastbiler. Endvidere er der nu "lokal transittrafik" mellem Hirtshals og Frederikshavn med en ÅDT på 14 lastbiler.

Endelig er der for alle transiteringer registreret en ÅDT på 36 lastbiler i diverse retninger uden kvantitativ signifikans.

Figur 3 - Alle transiteringer i ÅDT



**De små pile** angiver i ÅDT de registrerede ind- og udkørende lastbiler på det angivne tællepunkt, jf. definitionen for sandsynlig transit, mulig transit og næppe transit.

**Bjælker** angiver passage i begge retninger i det pågældende snit af lastbiler jf. definitionen for sandsynlig, mulig og næppe transit.

**Cirkelpilen** på landgrænsen angiver antal lastbiler omfattet af definitionen indkørende i Padborg og udkørende i Frøslev eller vise versa. Tilsvarende gælder ved Rødby og Gedser, henholdsvis Helsingør og Øresund, samt Frederikshavn og Hirtshals. Hertil kommer diverse ikke viste retninger med en registreret ÅDT på 36 lastbiler.

Den angivne ÅDT er afrundede tal. Ved evt. sammentælling skal cirkeltal tælles dobbelt.

## Ind- og udkørende samme sted

Af registreringerne passerede 13 %, svarende til en ÅDT på 1.148 lastbiler, ind og ud samme sted inden for de 48 timer, jf. Figur 4. De er således ikke omfattet af definitionen for transit, men kan anvendes til at indikere områder for konsolidering af gods eller "drejeskiveeffekten" og skal ses i sammenhæng med den "lokale transittrafik". I Frøslev, Padborg og på Øresundsbroen udgør gruppen "ind og ud samme sted" således 14-15 % af registreringerne, mens andelen på de øvrige registreringssteder er fra lidt til væsentligt under gennemsnittet.

Varigheden af opholdet fordeler sig med en ÅDT på 458 lastbiler eller 5 % med mindre end 8 timer i Danmark, 575 eller 7 % mellem 8 og 24 timer, mens kun 115 eller 1 % var i landet mellem 24 og 48 timer.

Den samlede fordeling på nationaliteter for gruppen ind og ud samme sted fremgår af Tabel 6, og som det ses af Tabel 7, er der ikke store ændringer, når der ses på den andel, der er i Danmark mindre end 24 timer.

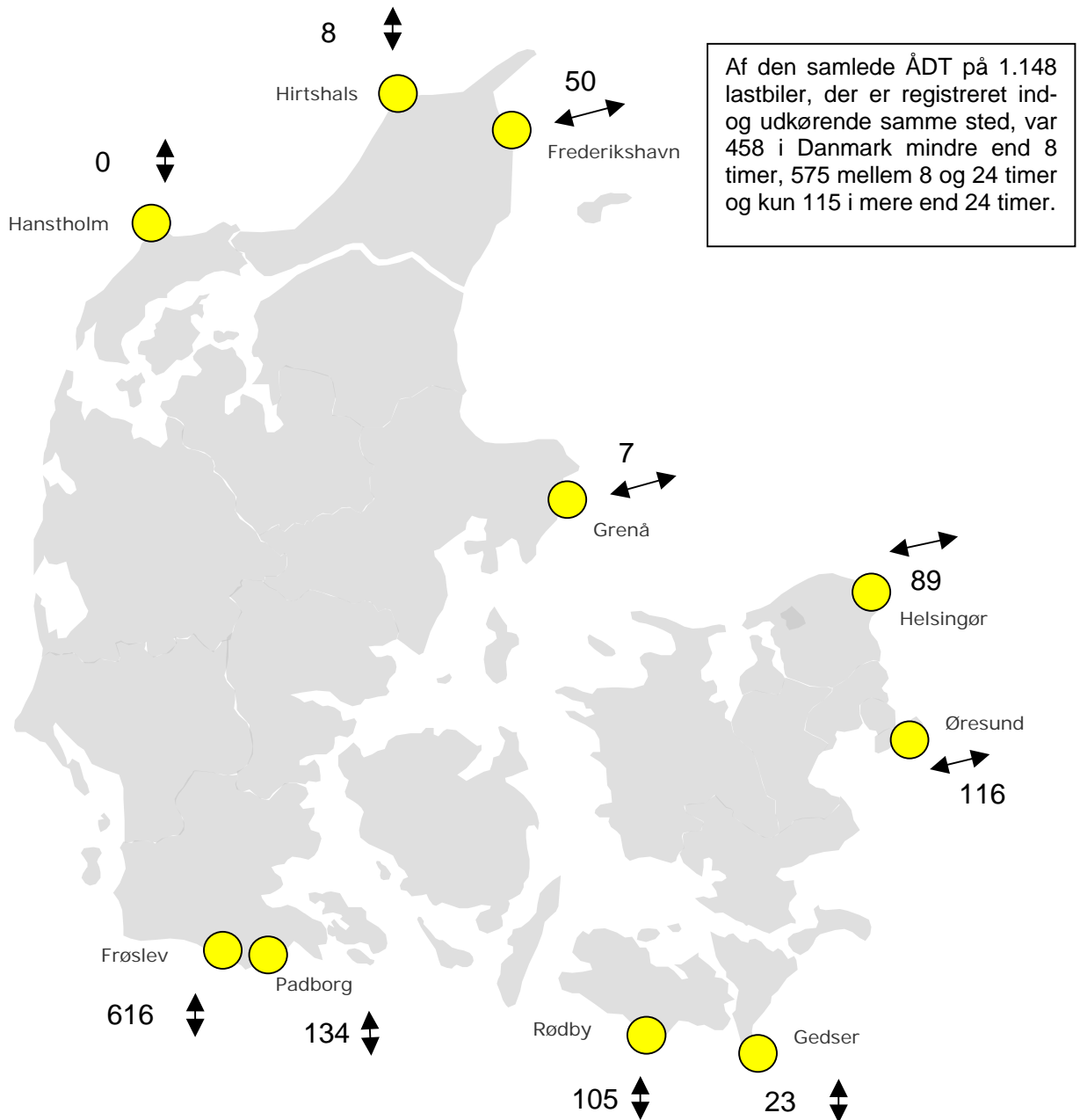
**Tabel 6 - Nationalitetsfordeling ind/ud samme sted**

Nationalitet-Bil	Antal i ÅDT	Procent
Dansk	430	37 %
Skandinavisk	72	6 %
Tysk	378	33 %
Nederlandsk	98	9 %
Østeuropæisk	72	6 %
Andre/mangler	98	8 %
I alt	1.148	100 %

**Tabel 7 - Nationalitetsfordeling < 24 t i DK**

Nationalitet-Bil	Antal i ÅDT	Procent
Dansk	372	36 %
Skandinavisk	69	7 %
Tysk	357	35 %
Nederlandsk	90	9 %
Østeuropæisk	59	6 %
Andre/mangler	86	8 %
I alt	1.033	100 %

Figur 4 - Ind- og udkørende samme sted i ÅDT



**De smalle pile** angiver i ÅDT de registrerede ind- og udkørende lastbiler på det angivne tællepunkt i henhold til definitionen for ind og ud samme sted.

Den angivne ÅDT er afrundede tal.

## Definitioner og beregning af ÅDT

I konceptet for gennemførelse af transittællingen, dateret december 2004, der efterfølgende blev godkendt af parterne i projektet, var følgende definitioner fastsat:

**Transittrafik**: Lastbiler (trækkende enheder), der på nummerpladen registreres indkørende på et tællested og efterfølgende inden for den fastsatte tidsfrist registreres udkørende på et andet tællested.

Det betyder f.eks., at en indkørende trækkende enhed, der afleverer en læsset eller tom sættevogn i Danmark for videretransport med en anden trækkende enhed, ikke registreres som transittrafik, såfremt den kører ud samme sted. For sættevognen er der i så fald tale om transittransport, der ikke registreres i denne tælling.

Transittrafik underinddeles i forhold til den medgæede tid mellem ind- og udpassage i 3 kategorier:

- o **Sandsynlig transit (S-trans)** - hvor der ud over køretiden højst er brugt 2 timer
- o **Mulig transit (M-trans)** - hvor der ud over køretiden højst er brugt 8 timer
- o **Næppe i transit (N-trans)** - hvor der ud over køretiden er brugt mere end 8 timer.

**Transittransport**: Gods fra et udland til et andet udland, der transporteres gennem Danmark på en ikke selvkørende lastbærer, f.eks. sættevogn, veksellad eller container. Transittransport registreres ikke.

**Køretid** mellem grænsepassagepunkter er beregnet efter en standard afstandstabel med en gennemsnitshastighed på 80 km i timen uden hvil.

**Beregning af ÅDT (årsdøgntrafik)**: Der er ved projektets gennemførelse lagt vægt på at etablere en model for beregning af den internationale transit-



trafik gennem Danmark såvel numerisk som på rutevalg og nationalitet. De samlede registreringer gennem de to tæledøgn (24. og 25. maj 2005), er derfor omregnet til ÅDT (årsdøgntrafik) på følgende grundlag:

*Registreringerne er samlede tal for en tirsdag og en onsdag i en normal uge, jf. nedenfor. I forhold til de sidste 4 kvartalers tællinger nordgående i Frøslev og Padborg<sup>4</sup> udgør de to dage i gennemsnit 36,55 % af en normal uges trafiktal. Frøslev og Padborg tal er valgt, da de kvantitativt udgør den største andel. ÅDT er herefter fastsat efter følgende formel:*

$$[\text{Trafikal tirsdag+onsdag}] / [\text{faktor } F]$$

$$\text{hvor faktor } F = (36,55 / 100) * 7$$

Med udgangspunkt i instituttets kvartalsvise grænsetællinger for de seneste fire kvartaler fremgår det, at andelen af indgående danske, henholdsvis tyske lastbiler gennem en normaluge fordeler sig forskelligt på ugedagene. Således kører der betydeligt flere tyske end danske biler ind på mandage og søndage, mens det modsatte er tilfældet fredage og lørdage. Tirsdage, onsdage og torsdage er mere "normale" dage i trafikmæssig henseende, dog med mindre variationer fra kvartal til kvartal. Såfremt en del af de indkørende tyske biler på mandage ukører i transit samme dag, vil de ikke blive fanget af det foreliggende materiale. Der er i muligt omfang såvel i forbindelse med tilrettelæggelse af tællingen som ved fastsættelse af ÅDT faktor taget højde herfor.

---

<sup>4</sup> Instituttets kvartalsvise grænsetælling, der udføres for International Transport Danmark. I 24 tilfældigt udvalgte timer tælles indgående lastbiltrafik på landgrænsen i Frøslev og Padborg

## Bilag 1 - Konceptgennemførelsen

Af rapportering af konceptudviklingsfasen dateret december 2004 blev udsendt i begyndelsen af januar 2005 og efterfølgende godkendt af parterne i projektet, herunder at tællingerne gennemførtes den 24. og 25. maj 2005.

Det blev af forskellige årsager ikke muligt at gennemføre en registrering af nummerplader for de trækkende enheder, der passerede Storebæltsforbindelsen. I tælleperioden forventedes en samlet passage af omkring 5.500 lastbiler. Denne registrering var imidlertid kun tænkt som en ekstra kontrol af registreringsnummer på den del af transittrafikken, der passerede Storebælt. Efterfølgende har den samlede tælling kun registreret 78 trækkende enheder, der med rimelig sikkerhed har passeret Storebælt i transit i de 48 timer. Den manglende tælling på Storebælt har derfor ikke i forbindelse med transittællingen på afgørende vis rykket ved det samlede resultat.

I færgenhavnene (Hirtshals, Frederikshavn, Hanstholm, Grenaa, Helsingør, Gedser og Rødby) viste det sig muligt umiddelbart at anvende udtræk fra færgerederiernes booking- og eller billetlister enten elektronisk eller i fotokopi. Disse lister skal føres af hensyn til udarbejdelse af færgens manifest. Bortset fra enkelte let konstaterbare fejlmuligheder virkede papirregistreringen tilfredsstillende, bortset fra at nogle af disse registreringer manglede nationalitetsangivelse.

Desværre var Kystlink på grund af akut sygdom ikke i stand til at aflevere tællerresultater. Den samlede trafik i begge retninger med lastbiler via Kystlinks rute mellem Hirtshals og Langesund udgør i gennemsnit for de senest opgjorte kvartaler 52 lastbiler pr. døgn. De manglende tal har derfor ikke afgørende indflydelse på den samlede tælling. I forhold til den øvrige registrerede årsdøgntrafik via Hirtshals på 132 biler, hvoraf 27 biler, svarende til 20 %, var i transit, kunne transit med Kystlink forholdsmæssigt udgøre en ÅDT på godt 10 biler svarende til knap 1,5 % af den samlede tran-

sit på en ÅDT på 750 biler. Heller ikke i transit-sammenhæng vurderes de manglende tal fra Kystlink at være afgørende for tællingens resultat.

Tællingen på landgrænsen i Frøslev og Padborg krævede en større indsats end forventet, særlig i de mørke timer. Det var f.eks. nødvendigt med etablering af 3 permanent bemandede tællesteder samt i de mørke timer behov for bemanning af yderligere et tællested. Hertil kommer, at der for tiden pågår en nedrivning af grænsebygninger, som kan vanskeliggøre fremtidige tællinger og/eller gøre det mere ressourcekrævende, da de tekniske muligheder vil være ændrede, inden en ny tælling iværksættes.

Af de samlede registreringer er der konstateret 0,79 % grænsepassager, hvor det ikke er lykkedes at fastslå hverken registreringsnummer eller nationalitet. Hertil kommer 1,37 %, hvor et eller flere cifre/bogstaver er mangelfuldt registreret. Hertil kommer manglende nationalitetsangivelse i 10,2 % af de samlede registreringer. Det skyldes hovedsageligt, at ikke alle færgerederier havde medtaget nationalitetsbetegnelse. Problemet er i et vist omfang løst, hvor der er flere registreringer ved ind/ud samme sted og transit, der har halveret antal registreringer med manglende nationalitet.

Fastsættelse af nationaliteten er i et vist omfang muligt efterfølgende for de anvendte landekategorier. Som hovedregel er f.eks. danske bogstavkombinationer og nummerserier unikke i forhold til øvrige lande. Det samme gælder endnu for Norge. Svenske nummerplader, der består af 3 bogstaver og 3 cifre, kan verificeres på Vægverkets hjemmeside for, om der er tale om en lastbil til godstransport. Men selv for en verificeret nummerplade kan det for nogle kombinationer ikke udelukkes, at der også kan være tale om nummerplader fra Østeuropa, Finland eller Tyskland. Nederlandske nummerplader består af to gange to bogstaver efterfulgt af to tal. I princippet er nummerpladen unik. For enkelte kombinationer kan der dog være tale om forvekslingsmuligheder med dels tyske og dels andre plader, når der ikke foreligger oplysning om nummerpladens farve.

Med 22.547 registreringer vil det inden for projektets rammer af tidsmæssige årsager ikke være mu-

ligt at gennemgå alle input minutiøst. Hertil kommer, at det som påvist ovenfor heller ikke altid vil kunne give et positivt resultat. Gennem forskellige processer er et betydeligt antal manglende nationalitetsangivelser imidlertid blevet fanget, men det vurderes ikke, at man p.t. kan reducere antallet yderligere uden et uforholdsmæssigt tidsforbrug.

På baggrund af det foreliggende talmateriale har instituttet udarbejdet en model for beregning af transittrafikken, der kan applikeres på de kommende kvartalsvise grænsetællinger, suppleret med tal fra Danmarks Statistik.

Med henblik på verificering af modelresultaterne ville det være hensigtsmæssigt at gennemføre en fornyet tælling til næste år og derefter f.eks. hvert 2. år. Da det ikke er umiddelbart muligt at prissætte den indsatsmæssigt tunge tælling på landgrænsen på grund af ændringerne i de fysiske vilkår, vurderes et meget løst overslag over behovet for ekstern finansiering på nuværende tidspunkt at ligge på ikke under 350.000 kr.

## Bilag 2 - Tælleresultat i ÅDT

Opgjort i ÅDT udgjorde registreringerne i alt 8.813 trækkende enheder (forvogn/anhænger henholdsvis sættevognstog) eller lastbiler over 6 ton totalvægt, jf. Figur 5. Heraf var 13 % registreringer, der ikke efter definitionen var i transit, men passerede ind og ud samme sted inden for de 48 timer. Den samlede transittrafik, det vil sige trækkende enheder registreret indgående et sted og udgående et andet sted, udgjorde 9 % eller 750 køretøjer. 3 % eller 293 køretøjer var ifølge den valgte definition næppe i egentlig transit, da de brugte mere end 8 timer ud over køretiden mellem ind- og udpas-sagested. Den sandsynlige og mulige transit udgør derfor kun 457 køretøjer eller 5 %, der fordelte sig på 104 køretøjer eller 1 % i sandsynlig transit og 353 eller 4 % mulig transit.

Fordelingen på samtlige transitruter inklusive registreringer defineret som næppe i transit fremgår af Figur 6.

Figur 5 - Resultat i ÅDT

	Registrerede bilnr. i alt, heraf:		Ind/ud sammestet	Transit
	IND	UD		
	IND	2.180		
	UD	2.054		
<b>Frøslev</b>	<b>I alt</b>	<b>4.235</b>	616	109
	IND	448		
	UD	499		
<b>Padborg</b>	<b>I alt</b>	<b>947</b>	134	86
	IND	47		
	UD	84		
<b>Grenå</b>	<b>I alt</b>	<b>132</b>	7	19
	IND	11		
	UD	9		
<b>Hanstholm</b>	<b>I alt</b>	<b>20</b>	0	3
	IND	57		
	UD	75		
<b>Hirtshals</b>	<b>I alt</b>	<b>132</b>	8	27
	IND	263		
	UD	238		
<b>Frederikshavn</b>	<b>I alt</b>	<b>501</b>	50	49
	IND	397		
	UD	387		
<b>Helsingør</b>	<b>I alt</b>	<b>784</b>	89	168
	IND	413		
	UD	426		
<b>Øresundsbro</b>	<b>I alt</b>	<b>840</b>	116	85
	IND	109		
	UD	120		
<b>Gedser</b>	<b>I alt</b>	<b>229</b>	23	19
	IND	548		
	UD	446		
<b>Rødby</b>	<b>I alt</b>	<b>994</b>	105	184
	IND	4.473		
	UD	4.340		
<b>Samlet</b>	<b>Total</b>	<b>8.813</b>	<b>1.148</b>	<b>750</b>
Andele %		100%	13%	9%

Figur 6 - Fordeling på retninger ÅDT

Retning	Sandsynlig transit	Mulig transit	Næppe transit
Frederikshavn-Frøslev	1	5	14
Frederikshavn-Grenå	0	1	11
Frederikshavn-Helsingør	0	0	7
Frederikshavn-Hirtshals	0	0	7
Frederikshavn-Padborg	0	3	3
Frederikshavn-Øresund	0	0	2
Frøslev-Frederikshavn	0	8	9
Frøslev-Gedser	0	0	1
Frøslev-Grenå	0	0	1
Frøslev-Hanstholm	0	1	2
Frøslev-Helsingør	0	3	4
Frøslev-Hirtshals	0	11	5
Frøslev-Padborg	7	25	39
Frøslev-Rødby	0	2	3
Frøslev-Øresund	0	4	2
Gedser-Frederikshavn	0	0	0
Gedser-Frøslev	0	0	2
Gedser-Helsingør	2	1	1
Gedser-Padborg	0	0	1
Gedser-Rødby	0	2	8
Gedser-Øresund	0	2	2
Grenå-Frederikshavn	0	0	6
Grenå-Helsingør	0	0	2
Grenå-Hirtshals	0	0	1
Grenå-Padborg	0	0	0
Grenå-Øresund	0	0	1
Hanstholm-Frederikshavn	0	0	0
Hanstholm-Frøslev	0	4	0
Hanstholm-Hirtshals	0	0	1
Hanstholm-Padborg	0	1	0
Helsingør-Frederikshavn	0	1	7
Helsingør-Frøslev	0	4	5
Helsingør-Gedser	0	2	2
Helsingør-Grenå	0	0	4
Helsingør-Padborg	0	0	1
Helsingør-Rødby	0	117	9
Helsingør-Øresund	0	4	11
Hirtshals-Frederikshavn	0	0	7
Hirtshals-Frøslev	2	7	1
Hirtshals-Padborg	0	1	0
Padborg-Frederikshavn	0	2	3
Padborg-Frøslev	0	20	21
Padborg-Gedser	0	0	0
Padborg-Grenå	0	0	1
Padborg-Helsingør	0	2	1
Padborg-Hirtshals	0	2	1
Padborg-Rødby	0	0	1
Padborg-Øresund	0	0	0
Rødby-Frederikshavn	0	0	1
Rødby-Frøslev	0	2	13
Rødby-Gedser	0	1	11
Rødby-Grenå	0	0	0
Rødby-Helsingør	47	61	20
Rødby-Hirtshals	0	0	0
Rødby-Padborg	0	0	2
Rødby-Øresund	29	18	9
Øresund-Frederikshavn	0	0	6
Øresund-Frøslev	1	4	4
Øresund-Gedser	0	2	1
Øresund-Grenå	0	0	1
Øresund-Helsingør	0	6	13
Øresund-Hirtshals	0	0	0
Øresund-Padborg	0	1	0
Øresund-Rødby	13	25	4
I alt	104	353	293

### **Bilag 3 - Tælleresultat i 48 timer**

Det samlede antal registreringer gennem de to tælleledøgn omfatter 22.547 trækkende enheder (forvogn/anhænger henholdsvis sættevognstog) eller lastbiler over 6 ton totalvægt, jf. Figur 7 og Figur 8.



Figur 7 - Resultat 48 timer

	Registrerede bilnr. i alt, heraf:		Ind/ud sammest. Transit		
	IND	UD			
<b>Frøslev</b>	5.578	5.256	10.834	1576	278
	1.146	1.277	2.423	343	220
<b>Padborg</b>	121	216	337	17	49
	27	24	51	1	7
<b>Hanstholm</b>	146	192	338	21	69
	672	610	1.282	127	126
<b>Frederikshavn</b>	1.016	991	2.007	227	431
ØRS	1.057	1.091	2.148	296	218
<b>Øresundsbro</b>	279	306	585	59	48
	1.401	1.141	2.542	269	472
<b>Rødby</b>	11.443	11.104	22.547	2.936	1.918
<b>Samlet</b>	<b>Total</b>				
Andele %			100%	13%	9%

Figur 8 - Fordeling på retninger 48 timer

Retning	Sandsynlig transit	Mulig transit	Næppe transit
Frederikshavn-Frøslev	2	13	35
Frederikshavn-Grenå	0	2	28
Frederikshavn-Helsingør	0	0	18
Frederikshavn-Hirtshals	0	0	17
Frederikshavn-Padborg	1	7	8
Frederikshavn-Øresund	0	0	6
Frøslev-Frederikshavn	0	20	22
Frøslev-Gedser	0	0	3
Frøslev-Grenå	0	1	2
Frøslev-Hanstholm	0	3	4
Frøslev-Helsingør	0	7	10
Frøslev-Hirtshals	0	27	13
Frøslev-Padborg	18	65	100
Frøslev-Rødby	0	4	8
Frøslev-Øresund	1	11	5
Gedser-Frederikshavn	0	0	1
Gedser-Frøslev	0	0	5
Gedser-Helsingør	6	2	2
Gedser-Padborg	0	0	2
Gedser-Rødby	0	5	21
Gedser-Øresund	0	4	5
Grenå-Frederikshavn	0	0	15
Grenå-Helsingør	0	0	4
Grenå-Hirtshals	0	0	2
Grenå-Padborg	0	0	1
Grenå-Øresund	0	0	3
Hanstholm-Frederikshavn	0	0	1
Hanstholm-Frøslev	0	11	1
Hanstholm-Hirtshals	0	0	2
Hanstholm-Padborg	0	2	0
Helsingør-Frederikshavn	0	2	17
Helsingør-Frøslev	0	11	12
Helsingør-Gedser	0	4	4
Helsingør-Grenå	0	1	9
Helsingør-Padborg	1	0	2
Helsingør-Rødby	1	300	24
Helsingør-Øresund	0	10	27
Hirtshals-Frederikshavn	0	0	19
Hirtshals-Frøslev	6	18	2
Hirtshals-Padborg	0	2	1
Padborg-Frederikshavn	0	4	7
Padborg-Frøslev	0	51	54
Padborg-Gedser	0	0	1
Padborg-Grenå	0	0	2
Padborg-Helsingør	0	4	2
Padborg-Hirtshals	0	4	2
Padborg-Rødby	0	0	2
Padborg-Øresund	0	0	1
Rødby-Frederikshavn	0	0	3
Rødby-Frøslev	0	4	32
Rødby-Gedser	0	2	27
Rødby-Grenå	0	0	1
Rødby-Helsingør	120	157	50
Rødby-Hirtshals	0	0	1
Rødby-Padborg	0	1	6
Rødby-Øresund	75	47	23
Øresund-Frederikshavn	0	0	15
Øresund-Frøslev	2	10	9
Øresund-Gedser	0	4	3
Øresund-Grenå	0	1	2
Øresund-Helsingør	0	15	34
Øresund-Hirtshals	0	0	1
Øresund-Padborg	0	2	1
Øresund-Rødby	34	64	9
I alt	267	902	749