

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Hvorfor vokser trafikken på vores veje?

Anette Jacobsen, Vejdirektoratet, anej@vd.dk
Thomas S. Nielsen, Vejdirektoratet, tasn@vd.dk

Abstract

Fra 2000 - 2015 voksede vejtrafikken i gennemsnit med 1,2 pct. om året, men det er gået langt hurtigere i de sidste par år, hvor der er kommet større afstand til finanskrisen. Det er forventningen, at trafikken også vil vedblive med at stige fremover. Landstrafikmodellens basisprognose lyder på en vækst på 14 pct. i vejtrafikken fra 2015 til 2030.

For biltrafikken peges der på økonomi (ofte målt som BNP), befolkningens størrelse og sammensætning, priser på biler og kørselsomkostninger, rejsetider og vejkapacitet, erhvervs- og bystruktur, konkurrerende transportformer, såvel som sociale normer og nye teknologier – som de væsentligste drivkræfter. Mange af disse er dækket af de prognosemodeller der anvendes, mens andre falder uden for.

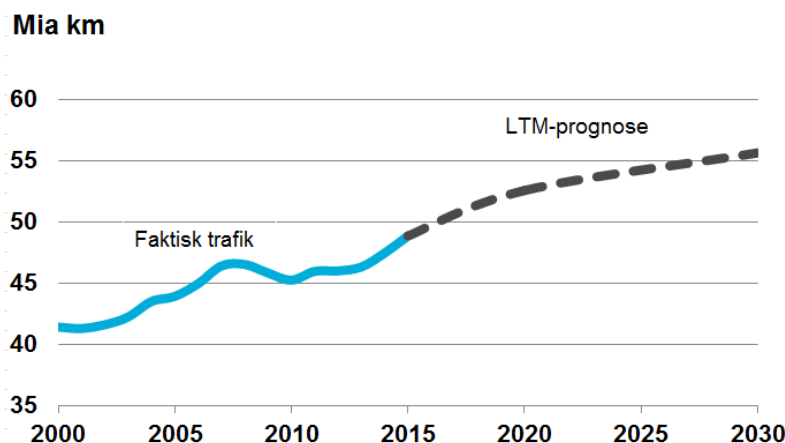
Et overblik over trafikdens drivkræfter er med til at give et udgangspunkt for at forstå og foregribe udviklingen, samt overveje indikatorer, der kan understøtte arbejdet med at planlægge fremtidens infrastruktur og trafik.

Indledning

I perioden 2000 - 2015 voksede vejtrafikken sammenlagt med 18 pct. eller 1,2 pct. om året. Men det er gået langt hurtigere i de sidste par år, hvor der er kommet større afstand til finanskrisen. Fra 2010 til 2015 voksede vejtrafikken med 1,6 pct. om året.

Det er forventningen, at trafikken også vil vedblive med at stige fremover. Landstrafikmodellens basisprognose (LTM 1.1) lyder på en vækst på 14 pct. fra 2015 til 2030 (Figur 1).

Udvikling i køretøjskilometer i Danmark



Figur 1 | Trafikudviklingen på det samlede danske vejnet har med undtagelse af en række kriseperioder været stigende i årtier, og denne tendens forventes at fortsætte frem mod 2030.

En del af de faktorer og den dynamik, der driver trafikken indgår i blandt andet landstrafikmodellen. Men det er vigtigt for Vejdirektoratet som sektormyndighed at skabe et overblik over de faktorer der påvirker udviklingen. Et sådant overblik giver muligheden for at vurdere tilstrækkeligheden af eksisterende metoder til at følge trafikudviklingen, herunder med henblik på at forholde sig til forandringer og nybrud, der kan få betydning for trafikken og trafikmønstrene og dermed planlægningen af fremtidens veje.

Dette paper præsenterer resultaterne af et review af, hvilke drivkræfter der ligger bag udviklingen i person- og godstrafikken. Hovedformålet har været at systematisere og skabe overblik, og herunder at beskrive kendte sammenhænge.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Reviewet af trafikens drivkræfter trækker især på konceptuelle modeller fra vejmyndigheders forklaringsmodeller - kombineret med andre danske og udenlandske undersøgelser og rapporter.

Reviewet er støttet af grafiske illustrationer af sammenhængene, samt beskrivende statistik baseret på Vejdirektoratets trafikdata og Transportvaneundersøgelsen (TU).

Resultater

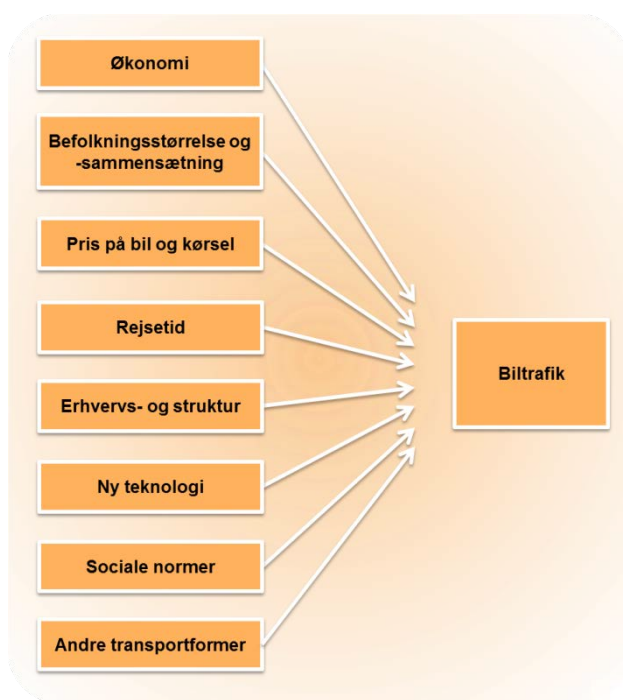
Drivkræfter for biltrafik

For biltrafikken er der bred enighed om, at de drivkræfterne bag trafikudviklingen kan beskrives som økonomi (ofte målt som BNP), befolkningens størrelse og sammensætning, priser på biler og kørselsomkostninger, rejsetider (og herunder vejkapacitet og trængsel), erhvervs- og bystruktur, andre transportformer der konkurrerer med bilkørsel, samt bredere samfundsmæssige forandringer og nye teknologier.

De økonomiske drivkræfter anses generelt for at være blandt de vigtigste. Når økonomien vokser, øges aktiviteten på arbejdsmarkedet, der bliver forbrugt mere, og det fører til mere transport (et afledt behov).

Hertil kommer omkostningerne ved at anskaffe bil og omkostninger pr. kørt kilometer. Lavere omkostninger fører til køb af flere biler og flere kørte kilometer. Kørselsomkostningerne er for eksempel faldet siden 2012, og det vurderes at kunne forklare en væsentlig del af den trafikvækst, der har været siden da.

De bredere samfundsmæssige forandringer og nye sociale normer, såvel som nye teknologier, falder generelt uden for eksisterende prognosemodeller. Det gør det derfor svært at se frem mod konsekvenserne af deleøkonomi, IT, 'virtual reality', udbredning af 'fører-støtte'-systemer i biler, selvkørende biler mv.



Figur 2 | Skitsering af, hvad der driver persontrafikken på vejene i Danmark.

Drivkræfter for godstrafik

For godstrafikken på vej er mange af drivkræfterne på et overordnet niveau de samme som dem der driver biltrafikken. Der er dog den væsentlige forskel i udviklingsdynamikken, at godskørslen i høj grad anvendes til at erstatte lokale produktionsfaciliteter og lagre. Udviklingen har gået mod en koncentration af produktionsfaciliteter mod mindre lagre, hvilket som resultat har medført et øget behov for godstransport, samt en større afhængighed af selve transportforholdene.

Slagteriernes produktionsstruktur kan her udgøre et eksempel: Et tidligere geografisk fintmasket net af produktionsfaciliteter er blevet erstattet af færre, større og mere effektive centrale enheder, mens svin, kødkvæg og forbrugere næppe har rykket sig meget. Dyr, slagterier og forbrugere skal i stedet forbindes med hinanden i kraft af mere transport.

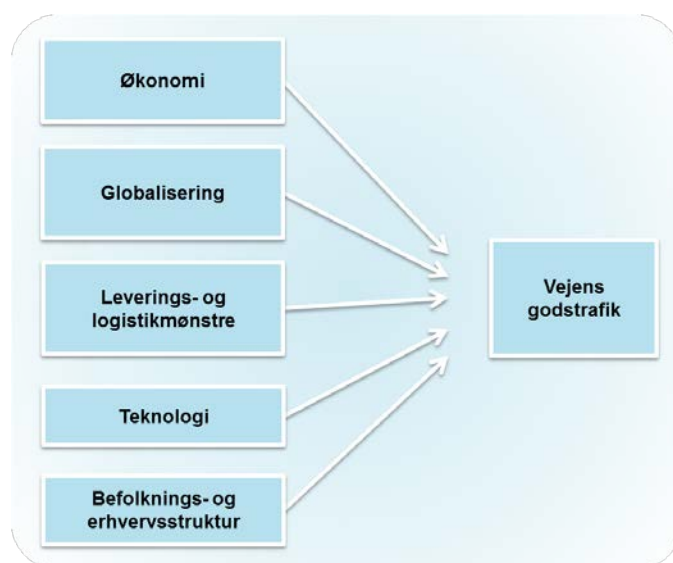
En del af disse 'vekslinger' mellem transport og lokaliseringsstruktur finder man selvfølgelig også inden for persontransport hvor en lavere boligpris skal 'betales' med længere transport til arbejde. Men når det

kommer til gods er chaufføren på arbejde, og de fleste varer har ikke i sig selv et problem med at køre lidt længere. Flexibiliteten er dermed tilsvarende større.

Blandt vigtige drivkræfter der er særlige for godstransporten, er det der kan beskrives som globalisering. Heri ligger blandt andet en tiltagende arbejdsdeling inden for EU, der samtidigt er blevet understøttet af forbedring af den europæiske infrastruktur og harmonisering/deregulering af transporterhvervet.

Tilsvarende ændrer leverings- og logistikmønstre sig i takt med ændringer af produktion og lagerstruktur. Højere værdier, mindre forsendelser, større afstande, og større krav om pålidelighed ligger alt andet lige et efterspørgselspres på godstransporten. Dette imødegås imidlertid af en højere grad af koordinering, som er støttet af en væsentlig udvikling inden for IT-redskaber.

Godstransporten er dog generelt dårligt dækket af offentligt tilgængelige data og modeller. Derfor er der et ringe grundlag for at vurdere og følge med i udviklingen.



Figur 3 | Skitsering af, hvad der driver godstrafikken på vejene i Danmark.

Forslag til emneindplacering:

Mobilitet og adfærd; Trafikplanlægning, politik og organisation