

FORELØBIGT NOTAT

Titel Prognoseresultater for Basis 2020 og 2030 udført med LTM 1.1

Til

Kontrol

Godkendt

Fra Christian Overgård

21. januar 2016
35425-009 rev A
coh

1. Indledning

Nærværende notat indeholder hovedresultater fra basisprognoser 2020 og 2030 udført med Landstrafikmodellen (LTM) vers. 1.1. Der er anvendt samme prognoseforudsætninger som i tidligere beregning med LTM¹. Det betyder, at der anvendes vækstforudsætninger, som stammer fra 2013.

Der er to ændringer i forhold til tidligere beregning af basisprognoserne med LTM (vers. 1.0.8.3). Det er for det første en anden regionalisering af den økonomiske vækst, idet der i nærværende beregning forudsættes ens økonomisk vækst over hele Danmark. For det andet er der foretaget en mindre justering til basismatricer med kollektive trafikure for at opnå en lidt bedre overensstemmelse med tællinger primært i Midtjylland.

Afsnit 2 belyser den beregnede udvikling i persontransport. Afsnittene 3 og 4 beskriver udvikling i vejtrafik henholdsvis kollektiv trafik. I afsnit 5 beskrives enkelte nøgletal for godstransport.

1 Persontransport

1.1 Personture opdelt på hovedtransportmiddel

LTM beskriver fem hovedtransportmidler for persontransport: bil, kollektiv trafik, cykel, gang og fly. Personture med bil er yderligere opdelt i ture som fører og ture som passager.

Tabel 1 viser antallet af personture pr. hverdagsdøgn opdelt på hovedtransportmiddel. Tabellen viser ture for 2010, basisprognose for 2020 (Basis 2020) og basisprognose for 2030 (Basis 2030). Der er en samlet stigning i antal personture på 6% fra 2010 til 2020 og knap 11% fra 2010 til 2030.

Tabel 2 viser antallet af personture pr. hverdagsdøgn, som foretages indenfor Danmark. I tabellen er ture i bil som passager og fører lagt sammen. Det ses, at 98% af alle ture i modellen foretages indenfor Danmark. Væksten i det samlede antal personture er lidt mindre i tabel 2 end i tabel 1. Det betyder derfor en større vækst i internationale personture end i danske ture. Således beregnes antallet af internationale personture at stige med ca. 30% fra 2010 til 2030.

¹ DTU Transport (2015). *Forudsætninger for Basis 2020 og Basis 2030*. Dok.nr. 35246-003 af 15.9.2015

Væksten i antallet af personture skyldes især befolkningsvækst, økonomisk vækst og stigning i bil-ejerskab. Der vil også være en stigning i antal personture forårsaget af en forventet flytning mod byer, da folk i byområder har flere daglige ture end folk i landområder. Den danske befolkning stiger med 3,5% fra 2010 til 2020 og tilsvarende fra 2020 til 2030, mens den økonomiske vækst (BNP) forudsættes at stige med 1,6% pr. år i perioden 2010-20 og 1,2% pr. år i perioden 2020-30. Den aftagende økonomiske vækst efter 2020 er formodentlig den primære årsag mindre vækst i antal personture. En mindre udbygning af infrastruktur efter 2020, vil også medføre en mindre vækst i turantal.

Hoved transport-middel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Bil, chauffør	6,619	7,382	7,738	11,5% (1,1%)	4,8% (0,5%)	16,9% (0,8%)
Bil, passager	3,096	3,023	3,071	-2,4% (-0,2%)	1,6% (0,2%)	-0,8% (0,0%)
Kollektiv trafik	1,592	1,702	1,792	6,9% (0,7%)	5,3% (0,5%)	12,6% (0,6%)
Cykel	2,290	2,312	2,403	0,9% (0,1%)	3,9% (0,4%)	4,9% (0,2%)
Gang	2,079	2,191	2,338	5,4% (0,5%)	6,7% (0,7%)	12,5% (0,6%)
Fly	0,049	0,058	0,066	18,0% (1,7%)	13,9% (1,3%)	34,3% (1,5%)
I alt	15,726	16,669	17,408	6,0% (0,6%)	4,4% (0,4%)	10,7% (0,5%)

Kilde: KF02 i nøgletal

Tabel 1 Personture fordelt på hovedtransportmiddel (mio. personture pr. hverdag)

Hoved transport-middel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Bil	9,553	10,224	10,607	7,0% (0,7%)	3,8% (0,4%)	11,0% (0,5%)
Kollektiv trafik	1,552	1,652	1,735	6,4% (0,6%)	5,0% (0,5%)	11,8% (0,6%)
Cykel	2,290	2,312	2,403	0,9% (0,1%)	3,9% (0,4%)	4,9% (0,2%)
Gang	2,079	2,191	2,338	5,4% (0,5%)	6,7% (0,7%)	12,5% (0,6%)
Fly	0,005	0,006	0,007	16,3% (1,5%)	12,5% (1,2%)	30,8% (1,3%)
I alt	15,480	16,385	17,090	5,8% (0,6%)	4,3% (0,4%)	10,4% (0,5%)

Kilde: KF02 i nøgletal

Tabel 2 Nationale ture fordelt på hovedtransportmiddel (mio. personture pr. hverdag)

Tabellerne viser stor relativ stigning i flytrafikken. Der er i Basis 2020 og Basis 2030 forudsat uændret takst og flyudbud i forhold til 2010. Hvis der havde været forudsat samme stigning i takst for fly som for kollektiv trafik, så ville væksten i antallet af flyture næsten være halveret.

Der er især tre faktorer, som driver udviklingen i flytrafikken. Det er økonomisk vækst, befolkning og stigende turlængder. Der forudsættes eksempelvis stor økonomisk vækst i nogle udviklingslande, hvilket medfører meget store relative stigninger i flytrafikken til oversøiske destinationer f.eks. Kina. Da fly på længere destinationer har meget stor markedsandel, medfører befolkningsvækst i de relationer næsten udelukkende vækst i flytrafikken. Stigende turlængder medfører alt-andet-lige konkurrencefordel for fly i forhold til andre transportmidler, da rejsetiden med fly er mindre.

Der beregnes også relativ stor vækst i flytrafik mellem danske lufthavne. Den absolutte vækst i antal passagerer er dog beskeden, da fly udgør en lille markedsandel i det danske transportsystem. Såle-

des beregnes en stigning på ca. 1.500 flyture mellem danske lufthavne pr. hverdagsdøgn fra 2010 til 2030. Væksten skyldes såvel indenrigs- som udenrigsture, da fly mellem danske lufthavne benyttes som til- og frabringer til udenrigsfly. De største stigninger beregnes for Århus, Ålborg, Billund og Karup, mens der er mindre vækst til Sønderborg og Rønne. Det antyder, at befolkningsvæksten i de større byområder i høj grad driver udviklingen i indenrigspassagerer. Væksten skyldes ture med overnatning og især fritidsture med overnatning. Det skal dog bemærkes, at prognosen for flytrafik er behæftet med væsentlig usikkerhed. Det skyldes især den store andel af flyture med overnatning samtidig med, at modellering af adfærd i forbindelse med overnatningsture i særlig grad er vanskelig.

Tabel 1 viser, at ture som passager i bil stiger mindre end antal bilture og det falder ligefrem fra 2010 til 2020. Det skyldes en stigning i bilejerskab og reducerede omkostninger til at køre bil.

Stigningen i den kollektive trafik skyldes især den forudsatte udbygning af den kollektive trafik.

Der er stor usikkerhed i beregning af cykel- og gangture, da modellen ikke er designet til at modellere cykel- og gangtrafik. Således forudsættes udbud af cykelstier uændret i forhold til 2010. Cykel konkurrerer med kollektiv trafik i byområder i højere grad end forgængertrafik. Udbygning af den kollektive trafik med bedre tog, metro og letbane forklarer formodentlig en mindre stigning i cykelture end gangture.

1.2 Persontransportarbejde opdelt på hovedtransportmiddel

Tabel 3 viser persontransportarbejdet pr. hverdagsdøgn opdelt på hovedtransportmiddel. Tabel 4 viser persontransportarbejde pr. hverdagsdøgn for ture indenfor Danmark. Mens antallet af ture indenfor Danmark som tidligere nævnt udgør 98% af alle ture i modellen, så udgør det danske nationale persontransportarbejde 59% af den samlede persontransportarbejde i modellen. Det skyldes, at de internationale ture er meget længere end ture indenfor Danmark.

Der ses generelt større stigninger i persontransportarbejdet end i antal personture, hvilket skyldes at turene bliver længere. Det er i særlig grad tilfældet for de internationale ture, da forskel mellem ture og personkm er større i sammenligning mellem tabel 1 og tabel 3 end mellem tabel 2 og tabel 4.

Tabel 4 viser en stor forskel i væksten i persontransportarbejde mellem perioden 2010-20 og 2020-30, og i perioden 2020-30 er der ligefrem mindre vækst i transportarbejde end i antal ture indenfor Danmark.

Hoved transportmiddel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Bil, chauffør	117,382	137,394	145,280	17,0% (1,6%)	5,7% (0,6%)	23,8% (1,1%)
Bil, passager	72,868	74,618	77,395	2,4% (0,2%)	3,7% (0,4%)	6,2% (0,3%)
Kollektiv trafik	33,897	37,805	39,470	11,5% (1,1%)	4,4% (0,4%)	16,4% (0,8%)
Cykel	7,346	7,170	7,308	-2,4% (-0,2%)	1,9% (0,2%)	-0,5% (0,0%)
Gang	1,532	1,617	1,726	5,5% (0,5%)	6,8% (0,7%)	12,7% (0,6%)
Fly	98,597	118,687	135,747	20,4% (1,9%)	14,4% (1,4%)	37,7% (1,6%)
I alt	331,622	377,291	406,927	13,8% (1,3%)	7,9% (0,8%)	22,7% (1,0%)

Kilde: KF02 i nøgletal

Tabel 3 Persontransportarbejde fordelt på hovedtransportmiddel (mio. personture pr. hverdag)

Hoved transport- middel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Bil, chauffør	155,015	171,512	177,696	10,6% (1,0%)	3,6% (0,4%)	14,6% (0,7%)
Kollektiv trafik	29,449	32,861	34,037	11,6% (1,1%)	3,6% (0,4%)	15,6% (0,7%)
Cykel	7,346	7,170	7,308	-2,4% (-0,2%)	1,9% (0,2%)	-0,5% (0,0%)
Gang	1,532	1,617	1,726	5,5% (0,5%)	6,8% (0,7%)	12,7% (0,6%)
Fly	1,386	1,603	1,795	15,6% (1,5%)	12,0% (1,1%)	29,5% (1,3%)
I alt	194,729	214,763	222,563	10,3% (1,0%)	3,6% (0,4%)	14,3% (0,7%)

Kilde: KF02 i nøgletal

Tabel 4 Nationalt persontransportarbejde fordelt på hovedtransportmiddel (mio. personkm pr. hverdag)

Tabel 5 viser beregnet udvikling i turlængde og belægningsgrad i bil. Det ses, at turlængden i bil stiger fra 2010 til 2020, mens den er uændret fra 2020 til 2030. I perioden 2010-20 er der en væsentlig større vækst i erhvervsture i bil end i perioden 2020-30. Da erhvervsturene er dobbelt så lange som den gennemsnitlige tur med bil, så bidrager det væsentligt til væksten i turlængden fra 2010 til 2020.

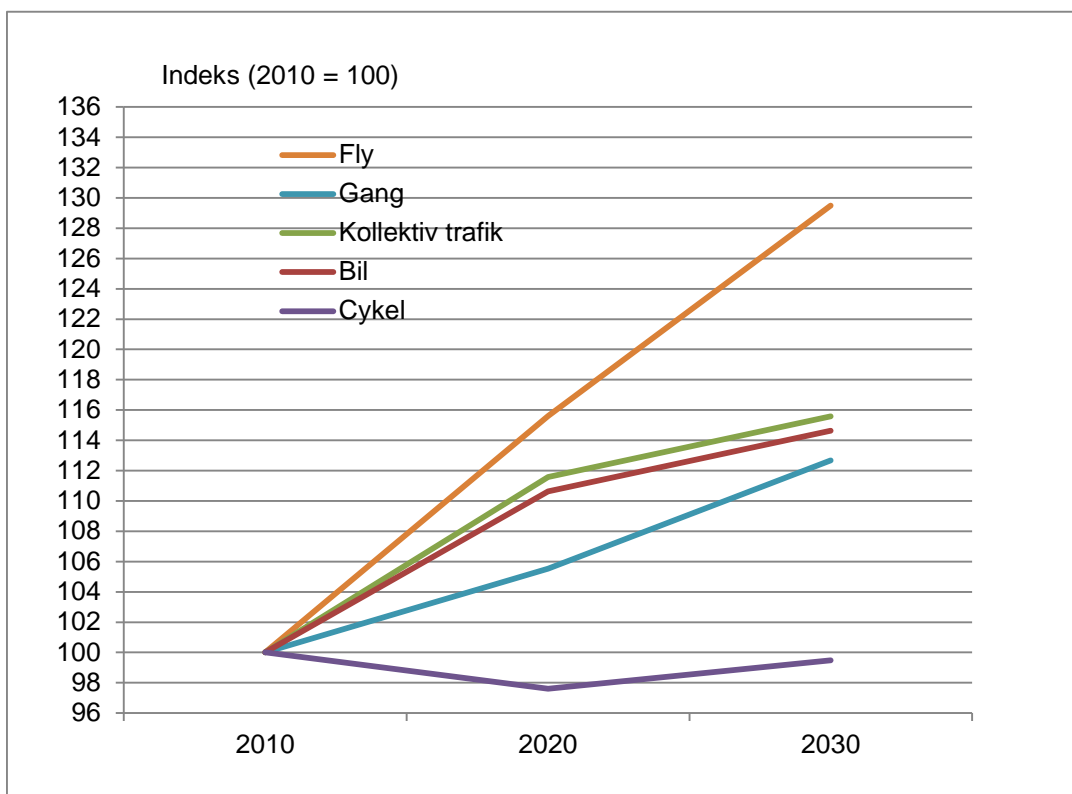
Belægningsgraden (personer pr. bil) falder. Belægningsgraden reduceres væsentlig mere i perioden 2010-20 end i perioden 2020-30. Det skyldes for det første, at kørselsomkostningerne forventes reduceret mindre efter 2020. For det andet ændres sammensætning af turformål. Forholdsvis store stigninger i fritidsture sammenlignet med f.eks. pendling vil føre til større gennemsnitlig belægningsgrad. Således udgør fritidsture en større andel af det samlede antal bilture i 2030 end i 2020, hvilket modvirker reduktion i belægningsgrad stammende fra de reducerede kørselsomkostninger.

Enhed	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Turlængde (km pr. person)	16,2	16,8	16,8	3,4% (0,3%)	-0,1% (0,0%)	3,2% (0,2%)
Personer pr. bil	1,46	1,40	1,39	-4,0% (-0,4%)	-1,0% (-0,1%)	-5,0% (-0,3%)

Kilde: KF02

Tabel 5 gennemsnitlig turlængde og belægningsgrad for national bilture

Figur 1 viser indekseret udvikling i nationalt persontransportarbejde opdelt på hovedtransportmiddel. Modellen er som tidligere nævnt ikke indrettet til at kunne regne på udvikling i cykel- og gangtrafik. Faldet i cykeltrafikarbejdet fra 2010 til 2020 skyldes formodentlig en modelteknisk usikkerhed i beregning af zoneintern afstand og en flytning mod byer. Cykelture i byområder vil ofte være kortere end på landet, hvorfor en flytning af befolkning mod byområder medfører gennemsnitlig kortere ture. Den relative store vækst i gang skyldes formodentlig ligeledes en flytning af befolkning mod byområder.



Figur 1 Udvikling i nationalt persontransportarbejde opdelt på hovedtransportmiddel.

1.3 Ture og transportarbejde opdelt på turformål

Tabel 6 viser personture pr. hverdagsdøgn opdelt på tre turformål (pendling, erhverv og fritid) samt personture, som fortages i varebil. Det ses, at vækst i antal erhvervsture og personture i varebil aftager i perioden 2020-30 i forhold til perioden 2010-20. Det betyder, at andelen af friture o.lign. ud af det samlede antal personture stiger. Det kan muligvis skyldes, at den danske befolkning gradvis bliver ældre.

Turformål	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Pendling	4,829	4,991	5,128	3,4% (0,3%)	2,7% (0,3%)	6,2% (0,3%)
Erhverv	0,422	0,456	0,477	8,1% (0,8%)	4,5% (0,4%)	12,9% (0,6%)
Andet	9,626	10,285	10,807	6,9% (0,7%)	5,1% (0,5%)	12,3% (0,6%)
Varebil	0,604	0,653	0,679	8,1% (0,8%)	4,1% (0,4%)	12,5% (0,6%)
I alt	15,480	16,385	17,090	5,8% (0,6%)	4,3% (0,4%)	10,4% (0,5%)

Kilde: KF03 i nøgletal

Tabel 6 Nationale ture fordelt på formål (mio. personkm pr. hverdag)

Tabel 7 viser det nationale persontransportarbejde pr. hverdagsdøgn fordelt på formål. Væksten i transportarbejde i forbindelse med pendling aftager meget efter 2020. Det skyldes især, at pendlingsafstande beregnes at falde. Der er en stigende andel af bilture, som benyttes i forbindelse med pend-

ling fra 2010 til 2020. I perioden 2020-30 beregnes det at falde fra en andel på 52,7% til 52,3%, mens andelen af gangture stiger fra 6,5% til 6,7%. Da der er meget stor forskel i pendlingsafstande for de to transportmidler bidrager det til en mindre vækst i persontransportarbejde i forhold til ture. Det kan sandsynligvis forklares ved en stigende flytning af befolkning og arbejdspladser mod byområder. Det medfører stigende trængsel og reducerer pendlingsafstand.

Turformål	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Pendling	70,485	77,933	80,054	10,6% (1,0%)	2,7% (0,3%)	13,6% (0,6%)
Erhverv	15,299	17,068	17,724	11,6% (1,1%)	3,8% (0,4%)	15,8% (0,7%)
Andet	98,981	108,844	113,527	10,0% (1,0%)	4,3% (0,4%)	14,7% (0,7%)
Varebil	9,963	10,917	11,259	9,6% (0,9%)	3,1% (0,3%)	13,0% (0,6%)
I alt	194,729	214,763	222,563	10,3% (1,0%)	3,6% (0,4%)	14,3% (0,7%)

Kilde: KF03 i nøgletal

Tabel 7 Nationalt transportarbejde fordelt på formål (mio. personkm pr. hverdag)

2 Vejtrafik

Tabel 8 viser trafikarbejdet pr. hverdagsdøgn udført med person- og varebiler på veje i Danmark, og tabel 9 viser trafikarbejdet pr. hverdagsdøgn udført med lastbil.

Hoved transport- middel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Motorveje	36,120	48,373	51,555	33,9% (3,0%)	6,6% (0,6%)	42,7% (1,8%)
Øvrige statsveje	19,845	20,103	20,992	1,3% (0,1%)	4,4% (0,4%)	5,8% (0,3%)
Øvrigt vejnet	59,137	66,165	69,407	11,9% (1,1%)	4,9% (0,5%)	17,4% (0,8%)
I alt	115,101	134,641	141,954	17,0% (1,6%)	5,4% (0,5%)	23,3% (1,1%)

Kilde: KF25 i nøgletal

Tabel 8 Trafikarbejde for person- og varebiler i Danmark opdelt på vejtyper (mio. vogndkm pr. hverdag)

Hoved transport- middel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Motorveje	4,403	5,553	6,381	26,1% (2,3%)	14,9% (1,4%)	44,9% (1,9%)
Øvrige statsveje	1,938	1,800	1,944	-7,1% (-0,7%)	8,0% (0,8%)	0,3% (0,0%)
Øvrigt vejnet	3,141	3,436	3,674	9,4% (0,9%)	6,9% (0,7%)	17,0% (0,8%)
I alt	9,482	10,788	11,999	13,8% (1,3%)	11,2% (1,1%)	26,5% (1,2%)

Kilde: KF25 i nøgletal

Tabel 9 Trafikarbejde for lastbiler i Danmark opdelt på vejtyper (mio. vogndkm pr. hverdag)

Tabel 8 viser en meget stor stigning i trafik på motorveje fra 2010 til 2020, som skyldes udbygning af motorvejsnettet. I perioden 2020-30 er der en noget mindre og mere jævn fordelt trafikvækst på vejnettet. Det skyldes primært, at der i perioden ikke forudsættes større nye vejanlæg. Der beregnes jf. tabel 9 en tilsvarende stor stigning i lastbiltrafik på motorvej fra 2010 til 2020. Væksten i lastbiltrafik

aftager i perioden 2020-30. Det skyldes sandsynligvis forudsætning om en aftagende økonomisk vækst.

Tabel 10 viser køretøjer pr. hverdagsdøgn over udvalgt snit.

Vejstrækning	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Helsingørmotorvejen	44154	50693	53245	14,8% (1,4%)	5,0% (0,5%)	20,6% (0,9%)
Hillerødmotorvejen	29846	31985	32976	7,2% (0,7%)	3,1% (0,3%)	10,5% (0,5%)
Motorring 3	87243	112698	120577	29,2% (2,6%)	7,0% (0,7%)	38,2% (1,6%)
Holbækmotorvejen	65275	79146	84156	21,3% (1,9%)	6,3% (0,6%)	28,9% (1,3%)
Vestmotorvejen	45908	53666	56853	16,9% (1,6%)	5,9% (0,6%)	23,8% (1,1%)
Sydmotorvejen	22644	27019	29142	19,3% (1,8%)	7,9% (0,8%)	28,7% (1,3%)
Storebæltsbroen	26862	32034	34705	19,3% (1,8%)	8,3% (0,8%)	29,2% (1,3%)
Kattegatfærger	2005	2831	3503	41,2% (3,5%)	23,7% (2,2%)	74,7% (2,8%)
Fynske Motorvej	49077	56493	59778	15,1% (1,4%)	5,8% (0,6%)	21,8% (1,0%)
Lillebæltsbroen	62559	75710	80968	21,0% (1,9%)	6,9% (0,7%)	29,4% (1,3%)
Østjyske Motorvej	47786	57588	61297	20,5% (1,9%)	6,4% (0,6%)	28,3% (1,3%)
Vejlefjordbroen	67448	90685	97963	34,5% (3,0%)	8,0% (0,8%)	45,2% (1,9%)
Sønderjyske Motorvej	30938	38175	41825	23,4% (2,1%)	9,6% (0,9%)	35,2% (1,5%)

Kilde: KF24 i nøgletal

De præcise lokaliteter er: Helsingørmotorvejen (E47/55) mellem frakørsel 6 og 7, Hillerødmotorvejen (rute 16) nord for frak. 11, Motorring 3 (E47/55) mellem frakørsel 20 og 21, Holbækmotorvejen (rute 21) mellem frakørsel 8 og 9, Vestmotorvejen (E20) mellem frakørsel 34 og 35, Sydmotorvejen (E47/55) mellem frakørsel 38 og 39, Storebæltsbroen (E20) mellem frakørsel 43 og 44, Fynske Motorvej (E20) mellem frakørsel 52 og 53, Lillebæltsbroen (E20) mellem frakørsel 58 og 59, Østjyske Motorvej (E45/20) mellem frakørsel (54 og 55), Vejlefjordbroen (E45) mellem frakørsel 60 og 61 og endelig Sønderjyske Motorvej (E45) mellem frakørsel 69 og 70.

Tabel 10 Hverdagsdøgntrafik på udvalgte snit (køretøjer per hverdag)

3 Kollektiv trafik

Tabel 11 viser antal passagerkm pr. hverdagsdøgn indenfor Danmark opdelt på kollektive transportmidler. Tabellen omfatter også internationale tures transportarbejde indenfor Danmark. Perioden 2010-20 er præget af stor forventet udbygning af det kollektive trafiknet eksempelvis Metrocityring og letbaner. De store udbygninger af tognettet medfører bl.a. en væsentlig reduktion i anvendelse af bus. I perioden 2020-30 er der en mindre og mere jævn fordeling af væksten over de forskellige kollektive transportmidler, da der forudsættes en mindre udbygning af det kollektive trafiknet.

Tabel 12 viser antal passagerer pr. hverdagsdøgn på udvalgte banestrækninger. Udviklingen på banestrækningerne er resultat af udbygninger og forbedringer af togbetjeningen. S-banen til Køge og Vestbanen taber passagerer til den nye bane over Ringsted. I perioden er de største stigninger ved Vejle Fjord og i Midt- og Nordjylland på grund af nye baner og opgraderinger.

Kollektivt transportmiddel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Fjern- og regionaltog	16,096	20,185	21,188	25,4% (2,3%)	5,0% (0,5%)	31,6% (1,4%)
S-tog	4,306	4,140	4,303	-3,9% (-0,4%)	3,9% (0,4%)	-0,1% (0,0%)
Lokal- og letbane	0,748	1,091	1,111	45,9% (3,8%)	1,8% (0,2%)	48,6% (2,0%)
Metro	0,820	1,724	1,874	110,3% (7,7%)	8,7% (0,8%)	128,6% (4,2%)
Busser	7,810	6,609	6,807	-15,4% (-1,7%)	3,0% (0,3%)	-12,8% (-0,7%)
Færger	0,198	0,181	0,179	-8,4% (-0,9%)	-1,3% (-0,1%)	-9,6% (-0,5%)
I alt	29,978	33,931	35,462	13,2% (1,2%)	4,5% (0,4%)	18,3% (0,8%)

Kilde: KF131 i nøgletal

Tabel 11 Nationalt persontransportarbejde opdelt på servicetyper (mio personkm per hverdag)

Banestrækning	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Vestbanen	72099	65359	62987	-9,3% (-1,0%)	-3,6% (-0,4%)	-12,6% (-0,7%)
Nordvestbanen	13549	19018	18561	40,4% (3,4%)	-2,4% (-0,2%)	37,0% (1,6%)
Den nye bane		34639	39188		13,1% (1,2%)	
S-banen til Køge	15636	11060	11142	-29,3% (-3,4%)	0,7% (0,1%)	-28,7% (-1,7%)
Ringsted-Femern banen	9603	12286	12075	27,9% (2,5%)	-1,7% (-0,2%)	25,7% (1,2%)
Storebælt	23004	29918	31972	30,1% (2,7%)	6,9% (0,7%)	39,0% (1,7%)
Vejle-Hedensted	10753	14106	16203	31,2% (2,8%)	14,9% (1,4%)	50,7% (2,1%)
Vejle-Jelling	2288	2440	2619	6,6% (0,6%)	7,3% (0,7%)	14,5% (0,7%)
Århus-Hinnerup	7180	10080	12440	40,4% (3,5%)	23,4% (2,1%)	73,3% (2,8%)

Kilde: KF16

Tællingerne er placeret på følgende steder: Vestbanen øst for Høje Taastrup, Nordvestbanen vest for Roskilde, Den nye bane mellem Ny Ellebjerg og Køge Nord, S-banen til Køge mellem Solrød og Karlslunde og Ringsted-Femern banen syd for Ringsted.

Tabel 12 Hverdagsdøgntrafik på udvalgte snit (passagerer per hverdag)

4 Godstransport

Tabel 13 viser den beregnede udvikling i samhandel. Den meget store stigning i varestrømme mellem lande og regioner drives af en forudsat stor økonomisk vækst i primært udviklingslande.

Hoved transportmiddel	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
National	0,357	0,387	0,407	8,6% (0,8%)	5,1% (0,5%)	14,1% (0,7%)
Til/fra Danmark	0,291	0,393	0,496	35,2% (3,1%)	26,3% (2,4%)	70,8% (2,7%)
Transit	1,404	1,957	2,510	39,4% (3,4%)	28,3% (2,5%)	78,9% (2,9%)
I alt	2,051	2,737	3,414	33,4% (2,9%)	24,7% (2,2%)	66,5% (2,6%)

Kilde: KF33 i nøgletal

Tabel 13 Varestrømme fordelt på geografi (mio. ton pr. hverdag)

Tabel 14 viser godstrafikarbejde (vognkm) pr. hverdagsdøgn på vej. Den stigende godstrafik på vej påvirkes især af lange internationale lastbiltransporter.

Geografi	2010	Basis 2020	Basis 2030	Vækst i % (vækst pr. år)		
				2010-20	2020-30	2010-30
Nationalt - varebiler	6,482	7,291	7,856	12,5% (1,2%)	7,8% (0,8%)	21,2% (1,0%)
Nationalt - lastbiler	7,951	8,768	9,502	10,3% (1,0%)	8,4% (0,8%)	19,5% (0,9%)
Internationalt	11,964	14,948	17,924	24,9% (2,3%)	19,9% (1,8%)	49,8% (2,0%)
I alt	26,397	31,007	35,282	17,5% (1,6%)	13,8% (1,3%)	33,7% (1,5%)

Kilde: KF32 i nøgletal

Tabel 14 Godstrafikarbejde fordelt på national og international trafik (mio. vognkm per hverdag)