

Forslag til indlæg på Trafikdagene 2006

Indlæggets titel:	Den fremtidige trafikudvikling i Danmark
Forslag til emneindplacering:	Trafikpolitik og samfundsøkonomi, trafik- og beslutningsstøttemodeller
Forslag til alternativ emneindplacering:	Transportplanlægning, trafikplanlægning, by- og regionalplanlægning
Forslagsstiller:	<u>Otto Anker Nielsen</u>
Har paperet været præsenteret på andre konferencer?	nej
Hvis ja, hvilke:	
Omhandler paperet et projekt, som tidligere har været præsenteret på Trafikdagene?	nej
Hvis ja, hvilket år:	
Teoretisk eller praktisk	Praktisk

Formål:

I efteråret 2005 bad Ingeniøren A/S Center for Trafik og Transport om at lave en analyse af den fremtidige trafikudvikling i Danmark. Trafikanalysen danner baggrund for en artikelserie i Ingeniøren i foråret 2006. Denne artikel sammenfatter en række af trafikanaly-sens resultater og konklusioner.

Metode:

Vore fremtidige transportsystemer og trafikken i Danmark afhænger af en lang række valg, som dels træffes rent politisk, dels træffes af fabrikanter, leverandører, brugerne og borgerne, - fordi de er mulige inden for de rammer politikerne definerer. Det svære er, når fremtidens transport skal beskrives, at der er en så tæt årsagssammen-hæng mellem vor verden og livssituation og så de transporttilbud, der er, - og omvendt. Vi bor, arbejder og lever i et dybt afhængighedsforhold af transportmulighederne, som igen udvikler sig som en konsekvens af vore valg af bopæl, arbejdsplads og livsstil. En god måde, at komme fremtiden nærmere på, når den slags komplekse systemer skal analyseres og fremtidsvurderes, er, at opbygge scenarier baseret på antagelser om be-stemte udviklingsforløb for nøgleparametrene. Disse nøgleparametre omfatter både ekso-gene forhold, og forhold som kan påvirkes gennem politiske beslutninger, eksempelvis: • Fortsat stærk økonomisk vækst versus stagnation. • Teknologispring versus fortsat brug af eksisterende - men tillempede og forbedrede - teknologier. • Rigelig energi versus mangel på energi. (Dette er delvist overlappende med tekno-logispringet, idet man på så lang sigt må antage, at rigelig energi forudsætter et teknologispring). • Høj miljøbevidsthed versus lav miljøbevidsthed. (Dette har også delvist overlap med teknologispring og energimangel versus rigelighed). • Bil versus kollektiv trafik. • Central udvikling fokuseret omkring Hovedstadsområdet og de store byer versus regionalisering. I princippet kunne dette alene udfolde $2^6 = 64$ kombinationsmuligheder. Hertil kommer det nok så afgørende, om der vil blive ført en målrettet politik inden for transportområdet - f.eks. road pricing (kørselsafgifter), nyanlæg af veje, anlæg af kollektiv trafik, arealan-vendelsespolitik, skattepolitik - versus *laissez faire*. Som antydnet er der en vis sammenhæng mellem de forskellige dimensioner og alle kombinationer er heller ikke lige sandsynlige og interessante. I tidligere trafikscenarier, hvor det mest ambitiøse nok har været ATV's store T- ATV-projekt fra 1977, var en væsentlig hoveddimension økonomisk vækst versus stagnation. Det er imidlertid vores opfattelse, at visse af de andre dimensioner, f.eks. teknologispring og rigelig energi forudsætter og medfører en stærk økonomisk vækst. I det regionalisering i vidt omfang vil kræve øget bilbrug, længere transportafstande og investeringer i natio-nal og regional infrastruktur, vil dette også kræve en vis økonomisk vækst. Set over lange tidsbånd har der være økonomisk vækst - faktisk i flere hundrede år. Det vil således være mest sandsynligt, at der også fortsat er økonomisk vækst, men måske nok, at denne kan foregå langsommere eller hurtigere. Baseret på disse overvejelser har vi sammensat nogle overordnede scenarier, der rummer en sandsynlig udvikling og som rummer en pakke af centrale årsags- og virkningssam-menhænge. De 5 udvalgte scenarier er: • Business as usual • Regionalisering • Fremkommelighed og mobilitet i højsædet • Bilens guldalder • Miljøet i fokus Idéerne bag disse scenarier beskrives. Vi ser frem mod 2030, hvor eksisterende beregnin-

ger fra bl.a. IMV projektet for 2015 kan benyttes som pejlemærke for udviklingsforløb frem mod 2030.

Empiri

Det empiriske grundlag dækker en række resultater fra tidligere danske projekter – fx Trængselsprojektet, IMV-projektet, AKTA-projektet, Baneplansudvalgets redegørelse.

Resultater

Eftersom det er svært/umuligt at spå om fremtiden er der udarbejdet 5 forskellige scenarier for den fremtidige trafikudvikling frem til år 2030. De 5 scenarier er: • Business as usual • Regionalisering • Fremkommelighed og mobilitet i højsædet • Bilens guldalder • Miljøet i fokus For hvert scenario er der en kvalitativ beskrivelse af valg af udviklingsstrategi indenfor trafik- og transportområdet frem til år 2030. Valget af udviklingsstrategi vil medføre en række infrastrukturprojekter. Artiklen beskriver de konsekvenser, som udviklingsstrategien vil have. Hvor det er muligt vil artiklen kvantitativt beskrive de konsekvenser, som de enkelte udviklingsstrategier vil have baseret på tidligere modelberegninger – fx fra IMV-projektet.

	Korresponderende forfatter	Foredragsholder
<u>Otto Anker Nielsen</u>	Ja	Ja
<u>Jens Rørbech</u>	Nej	Ja
<u>Alex Landex</u>	Nej	Nej