

DEPARTEMENTET

Dato 23. marts 2009

Dok.id

J. nr. 106-42

Erhvervs- og Analysekontoret

Per Skrumsager Hansen

Telefon 33 92 64 43

psk@trm.dk

Nationalt modelsystem

Oplægsholdere:

Forskningsleder Camilla Riff Brems, DTU Transport, og Chefkonsulent Per Skrumsager Hansen, Transportministeriet

Program

- | | |
|-------------|--|
| 13.15-13.20 | Rammen for sessionen v/PSK <ul style="list-style-type: none">- første del om de overordnede linier- anden del om modelindholdet |
| 13.20-13.40 | Hvorfor en national dansk model v/PSK <ul style="list-style-type: none">- baggrund for beslutningen- forventninger til modellen |
| 13.40-14.10 | Tidsplan og vigtigste resultater v/CAB og PSK <ul style="list-style-type: none">- tidsplan- anvendelse ift Transportministeriets planer- tidskritiske aktiviteter (overordnet) |
| 14.10-14.30 | Inddragelse af interessenter v/PSK og CAB <ul style="list-style-type: none">- omfang- form (følgegrupper, seminarer, arbejdsgrupper)- hjemmeside |
| 14.30-14.45 | Spørgsmål og diskussion |
| 14.45-15.00 | PAUSE |
| 15.00-15.20 | Modelerfaringer og brug i andre lande |
| 15.20-16.30 | Aktiviteter i det danske modelsystemet v/CAB m.fl. <ul style="list-style-type: none">- dataindsamling- opbygning strategisk model- opbygning efterspørgselsmodel- opbygning rutevalgsmode Løbende diskussion af aktiviteter |



Abstract

Et nationalt modelsystem vil kunne danne grundlag for, at såvel politikere som embedsmænd, fagfolk mv. kan betragte det danske transportsystem som en helhed og dermed understøtte og kvalificere udformningen af transportpolitiske initiativer på et helt andet grundlag end det er muligt i dag. Modelsystemet vil kunne belyse de trafikale effekter af beslutninger om bl.a.:

- Infrastrukturinvesteringer med vurdering af alternative projektudformninger
- Udformning af transportsystemet med køreplaner og brug af ITS
- Arealplanlægning med lokalisering af bolig- og erhvervsområder
- Ændringer i omkostningsstrukturen med bl.a. ændrede brændstofomkostninger

Modelsystemet kan anvendes i transportpolitiske beslutninger som et centralt element i grundlaget for fremtidige investeringsplaner ligesom systemet løbende kan anvendes til at analysere konsekvenser af forslag til udbygninger af transportinfrastrukturen, eksempelvis en opgradering af Ring 5, en ny fast forbindelse ved Helsingør-Helsingborg eller alternativer for udbygningen af kapaciteten på en nord-syd gående vejkorridor i Jylland. Modelsystemet kan således benyttes til at analysere tilgængeligheden i transportsystemet under forskellige fremtidsscenarier, ligesom systemet kan udgøre en fælles ramme for at vurdere kombinationer af initiativer, der bl.a. går på tværs af transportmidlerne, så de enkelte transportmidlers stærke sider kan udnyttes i udformningen af transportsystemet.

Der er blandt de forventede brugere af et nationalt modelsystem udtrykt behov for i højere grad end tidligere at kunne modellere trængslen og dens effekter, som i stigende grad er en udfordring for det danske transportsystem. En forbedret håndtering af trængsel skal sikre, at systemet kan benyttes til at vurdere trafikale effekter af eksempelvis udbedring af flaskehalse og indførelse af ITS værktøjer. Det stiller imidlertid krav om væsentlig større præcision i modellens fordeling af trafik på transportmidler, trafiknet og rejsetidspunkt end det kendes i flertallet af trafikmodeller i dag. Den større præcision forudsætter dels et grundigt datagrundlag dels modeludvikling inden for trængsel og valg af rejsetidspunkt

Trafikmodelsystemer kendes fra mange af vores nabolande. Således råder bl.a. Sverige, Norge, England og Holland over modelsystemer med nationale og regionale modeller samt i nogle tilfælde også strategiske modeller. Tilgangen til opbygningen af modelsystemer har været meget forskellig i de nævnte lande og i udformningen af det danske forslag tages udgangspunkt i nogle af de erfaringer, der kan overføres til en dansk sammenhæng.

Der lægges op til et system af modeller, der omfatter person- og godstransport. Systemet består bl.a. af en strategisk model, der sikrer, at der genereres troværdige trafikmængder på langt sigt. Denne model beskriver betydningen af den generelle demografiske og økonomiske udvikling samt nogle af de overordnede effekter som lokalisering, bilhold m.v. Derudover består systemet af delmodeller med en mere traditionel trafikmodeltilgang. Disse delmodeller beskriver transportsystemet på henholdsvis nationalt og regionalt niveau og sikrer, at den genererede trafik giver en troværdig fordeling på transportmidler, trafiknet og tidspunkt. I modellerne, der beskriver trafikken på nationalt og regionalt niveau, afvejes detaljeringsniveauet i forhold til tidshorisont og påvirkning geografisk.