

3.2. Trafikkens sammensætning.

Udover oplysninger om udviklingen i det samlede transportarbejde for de enkelte transportmidler har det tillige interesse at vurdere transportarbejdets fordeling på afstandsintervaller. Herved sikres et bedre overblik over de mulige konkurrenceflader mellem de enkelte transportmidler.

I tabel 6 er persontransportarbejdet opdelt på afstande og transportmidler.

Det ses heraf, at den overvejende del af personbiltrafikken ligger på de lokale og regionale ture, hvorimod fjerntrafikken alene udgør 20 pct.

Tabel 6. Persontransportarbejdet i 1970 opdelt på afstande og transportmidler.
Mia. personkm.

Afstand	Transportmiddel						
	Personbiler	Rute- og by-busser	Turistbusser	Tog	Færger	Fly	I alt
Lokale ture 0-9 km	11,3	1,3	0,1	0,3	0,0	0,0	13,0
Regionale ture 10-49 km	19,1	0,9	1,3	1,2	0,2	0,0	22,7
Fjerntrafik	7,1	0,0	0,7	1,9	0,3	0,2	10,2
I alt	37,5	2,2	2,1	3,4	0,5	0,2	45,9

Kilde: Trafikforskningsgruppen ATV.

Betragtes de kollektive transportmidler, gælder det, at bustrafikken især spiller en rolle i lokaltrafikken. Togtrafikken er præget dels af regionaltrafik (især hovedstadsregionen), dels af fjerntrafik. Indenrigsflyvningen er især af betydning for den erhvervsmæssige fjerntrafik.

Når man vil diskutere konkurrencefladerne mellem de enkelte persontransportmidler, er det blandt andet væsentligt at opdele trafikken efter rejseformål. Omkring 1/5 af trafikken er erhvervstrafik eller bolig-arbejdsstedtrafik, den resterende del af persontrafikken er trafik uden tilknytning til erhverv og arbejdsplads. Dette gælder også for personbiltrafikken.

De områder, hvor der i dag er de største konkurrencemæssige berøringsflader mellem personbiler og de kollektive transportmidler, er i bolig-arbejdsstedtrafikken i de bymæssige områder og i den erhvervsmæssige regional- og fjerntrafik. På disse områder er valget af transportmiddel påvirket af en lang række faktorer som f.eks. rejsetid, omstigningsmuligheder, rejseomkostninger m.v. Såvel forbedringer af det kollektive trafiktilbud som restriktioner overfor personbiltrafikken samt nedsat serviceniveau for denne vil have indflydelse på transportmiddelvalget.

Omkring 80 pct. af personbiltrafikken, hvilket svarer til 2/3 af det samlede persontransportarbejde, består af ture, der ikke har tilknytning til erhverv eller arbejdsplads. Denne trafik — som ofte med et ikke særligt dækkende udtryk betegnes som fritidstrafik — består af en række meget forskellige ture. En del af disse som f.eks. indkøbsture samt ture til og fra offentlige institutioner og servicevirksomheder minder på mange måder om bolig-arbejdsstedture, hvorfor det må antages, at der er en vis konkurrencemæssig berøringsflade mellem personbilen og de kollektive transportmidler for denne trafik. Andre af de såkaldte fritidsture med personbil som f.eks. familieture, ferierundture, weekendudflugter m.v. er typisk ture, som alene kan tænkes foretaget med personbil. Dette gælder i særlig udpræget grad de rene søndagsudflugter med bil. I disse tilfælde kan man derfor ikke tale om egentlig konkurrence mellem personbilen og de kollektive trafikmidler. Forringes mulighederne for at foretage disse ture med personbil, f.eks. som følge af, at serviceniveauet på vejene nedsættes med kødannelse og lavere hastighed til følge, vil virkningen heraf primært være, at en del af disse ture opgives.