

**DATO**  
22. december 2009

**DOKUMENT**

**SAGSBEHANDLER**  
Flemming Clausen

**E-MAIL**  
flc@vd.dk

**TELEFON**  
7244 31978

# PERSONER PR. BIL

NOTAT: DECEMBER 2009

# INDHOLD

<b>1</b>	<b>INDLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>HOVEDRESULTATER</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>METODE OG DATAGRUNDLAG</b>	<b>6</b>
3.1	Metode	6
3.2	Tællinger	6
3.3	Trafikarbejde	6
<b>4</b>	<b>BELÆGNINGSGRADENS VARIATION</b>	<b>7</b>
4.1	Årstidsvariation	7
4.2	Variation mellem land og by	7
4.3	Vejtypevariation	7
4.4	Ugevariation	9
4.5	Myldretidsvariation	10
4.6	Biltyper	11
<b>BILAG A:</b>		<b>12</b>
A1	Stratifikation	12
A2	Beregningstrin	12
<b>BILAG B:</b>		
Bilag B.1 - B.6	Belægningsgrader og 95% konfidensintervaller	14
Bilag B.7 – B.10	Trafikarbejde	17

# 1 INDLEDNING

En central størrelse i vejtransportstatistikken er persontransportarbejdet. Persontransportarbejdet beskriver, hvor mange km danskerne lader sig transportere og opgøres i enheden "personkilometer" (1 personkm = én person transporteret én km).

Størrelsen af og udviklingen i persontransportarbejdet udført med bil (personbiler og varebiler under 2 ton) er en central indikator på danskernes mobilitet. Ligeledes er det i mange sammenhænge vigtigt at kunne følge udviklingen i persontransportarbejdet med forskellige transportmidler, f.eks. bil, bus og tog.

Beregning af persontransportarbejde udført med bil tager udgangspunkt i opgørelsen af bilernes trafikarbejde (kørte vognkm) og i registreringer af, hvor mange personer, der gennemsnitligt sidder i bilerne, også kaldet for bilernes belægningsgrad. Belægningsgraderne skaber koblingen mellem trafikarbejdet (vognkm) og persontransportarbejdet (personkm).

Belægningsgrader siger noget om, hvor effektivt vi udnytter forskellige transportmidlers kapacitet. Udviklingen i bilernes

belægningsgrad påvirkes af såvel generelle samfundsmæssige udviklingstendenser som af udviklinger og forhold inden for transportsektoren.

Vejdirektoratet har siden starten af 80'erne med jævne mellemrum gennemført registreringer af bilernes belægningsgrad, senest i 2001. I 2008 har Vejdirektoratet foretaget nye registreringer af personer pr. bil, og det er resultatet af disse tællinger og sammenligninger med tidligere undersøgelser, der præsenteres i nærværende rapport.

Kapitel 2 giver en kort præsentation af hovedresultaterne. I kapitel 3 redegøres for metode og datagrundlag. I kapitel 4 præsenteres en række delresultater.

Bilagstabellerne omfatter en uddybning af metoden samt en række detaljerede resultater, herunder estimater af usikkerhed angivet med 95%-signifikans.

## 2 HOVEDRESULTATER

Den gennemsnitlige belægningsgrad for biler er beregnet til 1,47 i 2008, dvs. der sidder gennemsnitligt 1,47 personer i de biler, der kører på det danske vejnet.

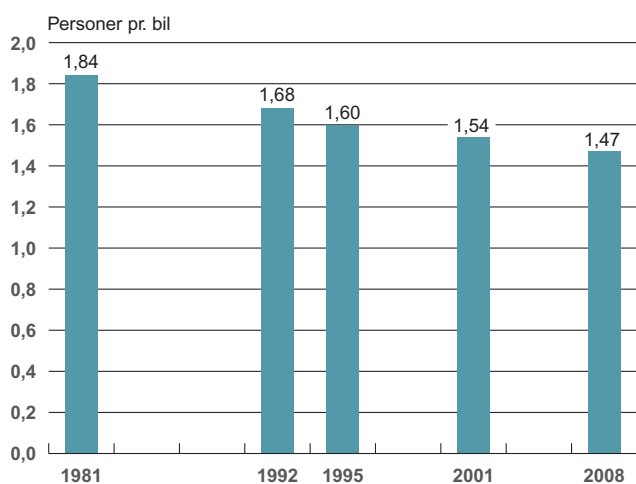
Dette er et fald på 4,5% i forhold til 2001-undersøgelsen, hvor belægningsgraden var på 1,54. Da usikkerheden på de beregnede belægningsgrader er i størrelsesordenen  $\pm 0,01$  personer, er der tale om et signifikant fald. Belægningen i 2008 er 8,1% lavere end 1995 og 12,5% lavere end i 1992, svarende til en gennemsnitlig årlig reduktion på omkring 0,7%.

Hovedresultaterne fra de fem undersøgelser gennemført siden starten af 1980'erne fremgår af figur 2.1.

I figur 2.2 er trafikarbejdet fordelt efter antallet af personer pr. bil. Det fremgår, at 65% af trafikarbejdet udføres af biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

I forhold til tidligere undersøgelser er der således sket en forskydning mod, at en større andel af trafikarbejdet kun udføres med chaufføren i bilen. Andelen af trafikarbejdet, hvor chaufføren er eneste person i bilen, er således øget fra 55% i 1992, 57% i 1995 og 61% i 2001 til 65% i 2008.

**FIGUR 2.1**  
**BELÆGNINGSGRADER I 1981, 1992, 1995, 2001 OG 2008**



Hvad er så forklaringen på, at belægningsgraden generelt har været faldende siden starten af 1980'erne, og at stadig flere kilometre køres med kun chaufføren bag rattet?

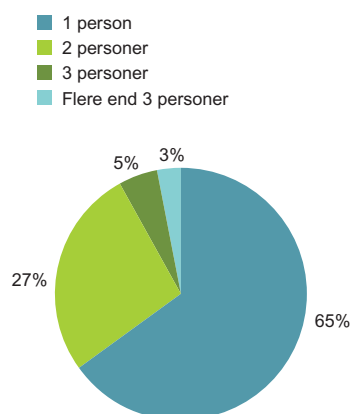
Væksten i personbilparken og det stigende bilejerskab har uden tvivl en væsentlig betydning. I takt med, at flere danskere ejer en bil, mindskes behovet for at køre sammen. Den danske personbilpark er steget fra knap 1,4 mio. køretøjer i 1981 til ved udgangen af 2008 at være på 2,1 mio. køretøjer. I samme periode er biltætheden vokset fra 271 biler pr. 1000 indbyggere til 381 biler pr. 1000 indbyggere.

Statistikkerne viser også en støt vækst i antallet af familier, der råder over flere biler. I 1992 rådede 165.000 familier over mere end én bil – dette er nu steget til 378.000 familier, svarende til 13% af familierne i Danmark. Den gennemsnitlige belægningsgrad af husstandens biler vil forventelig falde, når antallet af biler som familien råder over øges.

Udover væksten i bilparken kan en række andre samfundsmæssige udviklinger have bidraget til faldet i bilernes belægningsgrad, f.eks.:

- *Faldende husstandsstørrelser:* Den gennemsnitlige husstandsstørrelse er faldet fra 2,48 personer i 1980 til 2,15 personer i 2008. Der er også flere og flere voksne, som bor alene. I forhold til for ti år siden er der 11 pct. flere, der bor alene i dag. Udviklingen betyder, at der er færre personer i husstanden til at benytte husstandens bil eller biler.
- *Mere fleksible arbejdstider:* Faste arbejdstider (industriens arbejdspladser) er for mange afløst i stigende grad af mere fleksible arbejdstider (informationssamfundets arbejdspladser). Dette kan gøre det sværere for f.eks. ægtefæller eller kolleger at pendle sammen til og fra arbejde.
- *Stigende antal beskæftigede og længere pendlingsafstande:* Især bolig-arbejdsstedsture er karakteriseret ved en lav belægningsgrad. Antallet af danskere i job er vokset med ca. 10% mellem 1981 og 2008. Samtidig er den gennemsnitlige pendlingsafstand blevet længere

**FIGUR 2.2**  
**TRAFIKARBEJDE OPDELT EFTER ANTAL**  
**PERSONER PR. BIL I 2008**



- *Stigende individualisering.* Sociologer taler om, at der sker en stadig større individualisering af vores forbrug og aktiviteter. Et eksempel på dette er tendensen til, at familien bruger mindre tid sammen, idet hvert familiemedlem har sine egne aktiviteter, venskaber, fritidsinteresser, der skal passes. Dette afføder et mere individ-orienteret transportbehov.

Tendensen til faldende antal personer i bil kan også registreres i andre europæiske lande.

## 3 METODE OG DATAGRUNDLAG

### 3.1 METODE

Indtil 1992 blev belægningsgraderne estimeret på basis af stopinterviewundersøgelser og hjemmeinterviewundersøgelser foretaget i 1970'erne samt en mindre dataindsamling om personer pr. bil i 1981.

I 1992, 1995 og 2001 er der foretaget målrettede tællinger af antallet af personer pr. bil.

Dataindsamlingen i 2008 følger de tidligere undersøgelser fra 1992, 1995 og 2001. Undersøgelsen er således baseret på specielle manuelt udførte tællinger, hvor formålet alene har været at registrere antallet af personer inkl. børn i de forbikørende biler på tilfældigt udvalgte tællesteder. I 1995 blev datagrundlaget udvidet med tællinger på motorveje, hvor antallet af personer pr. bil i forbipasserende biler er registreret fra en kørende bil. Det er også benyttet i 2001 og 2008.

Tællingerne er opdelt i grupper efter vejtyper og interval, indenfor hvilke spredningen i antallet af personer pr. bil forventes at være mindst. Opdelingen i grupper (stratifikation) har til formål at reducere den statistiske usikkerhed og belyse belægningsgraderne opdelt på forskellige tids- og vejtypesegmenter.

Opdelingen efter vejtype varierer i undersøgelser 1992, 1995 og 2001, da der er i perioden er sket tilpasninger i den administrative inddeling af vejene, og vejnettet er udbygget med især motorveje. I 2001-undersøgelsen blev det danske vejnet opdelt i 11 strata, heraf 5 strata uden for bymæssig bebyggelse. Stratifikationen i 2008 er justeret i forhold til 2001, da den er tilpasset kommunalreform og datagrundlag, som benyttes ved vægtning af de indsamlede tællinger. Samlet benyttes 12 strata i 2008-undersøgelsen.

En nærmere beskrivelse af den foretagne stratifikation fremgår af bilag A.

### 3.2 TÆLLINGER

Der er i 2008 talt i 1.693 tælleperioder på 133 tællesteder (lokaliteter eller vejstrækninger). Det omfatter tælling af i alt 169.199 biler. Det fremgår af tabel 3.1, at antallet af talte biler har været nogenlunde ens i de tre seneste undersøgelser. I forhold til de tidligere undersøgelser er der dog den forskel, at tællingerne er foretaget over længere tidsrum. Der er i gennemsnit talt 100 biler pr. tælling, mens der f.eks. i 2001-undersøgelsen blev talt 68 biler i gennemsnit.

Tællingerne omfatter danske og udenlandske person- og varebiler, som benyttes eller sandsynligt benyttes til persontransport. Danske personbiler er defineret som biler med hvide nummerplader ekskl. udrykningskøretøjer, busser og taxier, mens danske varebiler er defineret som biler under 2 ton med gule nummerplader. Det er således en anden klassifikation end normalt anvendes af Vejdirektoratet, hvor varebiler defineres som køretøjer på maksimalt 3,5 ton totalvægt, der benyttes i forbindelse med erhvervstrafik.

Udenlandske biler er opdelt i henholdsvis person- og varebiler ud fra bilernes karakteristik.

### 3.3 TRAFIKARBEJDE

Trafikarbejdet benyttes til vægtning af tællinger på tværs af tid og sted. Det er bestemt på basis af Vejdirektoratets Trafikindekset og 60-punktstællinger samt permanente tællinger fra 2008. Trafikindekset indeholder det månedlige trafikarbejde i 2008 fordelt på 220 strata. Det fordeles på vejtyper, som anvendes i undersøgelsen af personer pr. bil.

Trafikarbejdet er fordelt på personbiler og varebiler på basis af køretøjsklassifikationen i 60-punktstællingerne. Det er principielt ikke korrekt, da køretøjsklassifikationen er forskellig ved tælling af personer pr. bil. Der findes imidlertid ikke bedre grundlag, og forskellen i definition af varebil har kun betydning, hvis sammensætningen af varebiler varierer systematisk mellem strata i Trafikindekset.

Opdelingen af trafikarbejdet på tidsperioder er gennemført ved hjælp af 486 permanente tællinger, som er knyttet til strata i Trafikindekset. Det har ikke været muligt at knytte tællinger til 30% af strata i Trafikindekset – primært strata med ramper og mindre kommuneveje. De er håndteret ved reference til lignende strata med tilknyttede tællinger. Trafikarbejdet fremgår af bilagsmaterialet.

Tabel 3.1 Antal biler i datagrundlaget

Sæson	1992	1995	2001	2008
Sommer		49.541	63.965	69.924
Ikke Sommer		102.249	91.474	99.275
I alt	74.441	151.790	155.439	169.199

## 4 BELÆGNINGSGRADENS VARIATION

Vejdirektoratets registreringer viser, at bilernes belægningsgrad varierer efter tid og sted. I de følgende afsnit præsenteres en række delresultater der belyser, hvorledes belægningsgraden afhænger af forskellige faktorer.

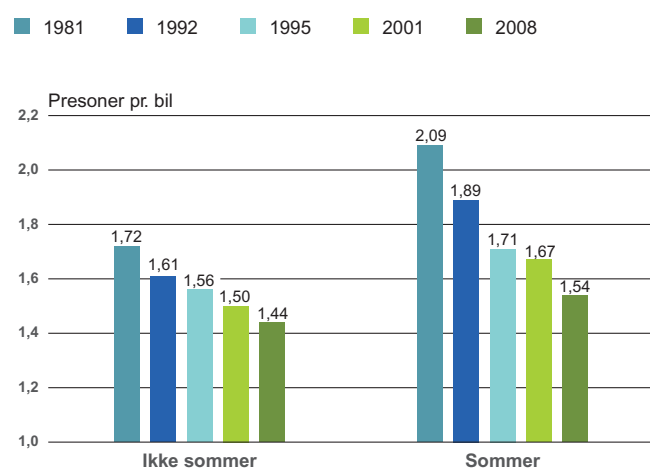
### 4.1 ÅRSTIDS-VARIATION

Figur 4.1 viser belægningsgrader i og uden for sommerperioden, hvor sommerperioden omfatter juni, juli og august måneder. Den gennemsnitlige belægningsgrad er højere i sommerperioden sammenlignet med resten af året, hvilket primært skyldes en større andel af ferie- og fritidstrafik.

Der ses dog en tydelig tendens, at forskellen i belægningsgrad i og uden for sommerperioden udjævnes. I 1992-undersøgelsen var belægningsgraden om sommeren 17% højere end uden for sommerperioden. I undersøgelserne fra 1995 og 2001 var forskellen omkring 10%, mens den er reduceret til 7% i 2008.

Figuren viser, at faldet i belægningen fra 2001 til 2008 er dobbelt så stor i sommerperioden som uden for sommerperioden. En del af forklaringen kan være en noget større beskæftigelse i 2008 end 2001, hvilket giver anledning til mere bolig-arbejds-stedstrafik også i juni og august måneder.

**FIGUR 4.1**  
**SÆSONOPDELTE BELÆGNINGSGRADER**  
**1981, 1992, 1995, 2001 OG 2008**



Figur 4.2 viser, hvordan trafikarbejdet er sæsonfordelt på antal personer pr. bil i 1992, 1995, 2001 og 2008. I 2008 udføres 67% af trafikarbejdet uden for sommerperioden med kun chaufføren i bilen mod 62% i sommerperioden. Mens kun 7% af trafikarbejdet uden for sommerperioden udføres af biler med mindst 3 personer, så stiger det til 9% i sommerperioden.

Sammenlignes fordelingen af trafikarbejdet med de tidligere undersøgelser genfindes tendensen til, at sæsonvariationen udjævnes. I 1992 var andelen af trafikarbejdet udført med kun chaufføren i bilen 31% større udenfor sommerperioden end i sommerperioden. I 2001 var det faldet til 16% og yderligere til 9% i 2008. Omvendt var andelen af trafikarbejdet udført med 3 eller flere personer i bilen næsten 70% højere om sommeren i 1992, hvor det var omkring 50% i 1995 og 2001. I 2008-undersøgelsen er forskellen reduceret til knap 30%.

### 4.2 VARIATION MELLEM LAND OG BY

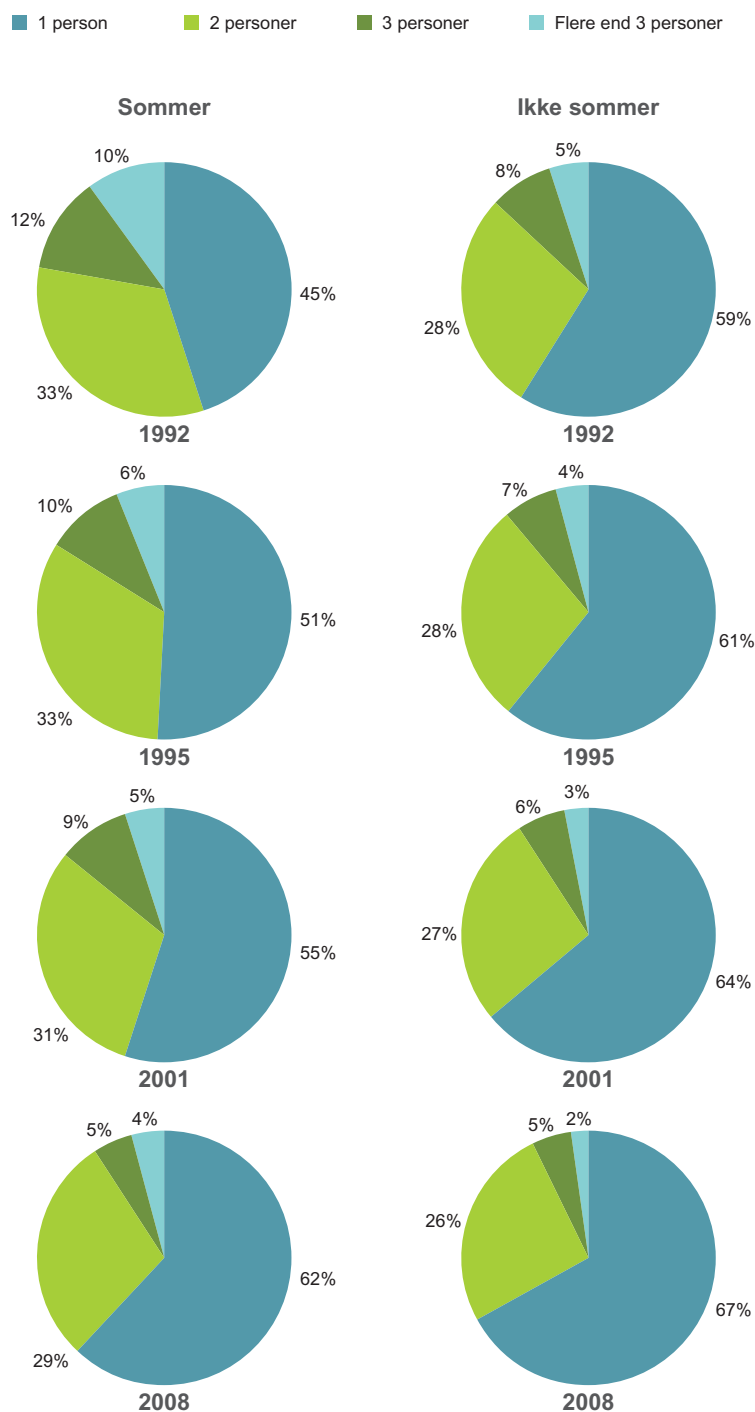
Undersøgelsen viser, at den gennemsnitlige belægningsgrad i biler, som kører på veje uden for byområder er 1,57, mens den for veje i byområder er 1,49. Det er et fald på 5% for veje uden for byområder og 6% for veje i byområde i forhold til undersøgelsen i 2001. Det større fald i byområder kan skyldes, at bilejerskabet synes at være steget mest i byområder i perioden 2001-08. Eksempelvis er bilejerskabet i de største provinsbyer steget med over 10% i perioden, mens det er steget godt 8% på landsbasis. I Københavns kommune er antallet af familier med bil steget med 8% i perioden, mens det kun er steget 2% på landsbasis.

### 4.3 VEJTYPEVARIATION

Veje uden for byområder er opdelt i 6 strata, heraf 3 geografiske inddelinger af motorveje. De øvrige veje uden for byområde er opdelt i øvrige statsveje, større kommuneveje og mindre kommuneveje. På grund af kommunalreformen i 2007 er det ikke muligt at jævnføre de tre vejtyper helt konsistent med tidligere undersøgelser. Tabel 4.1 viser, at der er flere personer pr. bil på motorveje end på øvrige veje uden for byområder. Det skyldes, at trafikken på motorveje har større andel af fjerntrafik og ferietrafik, hvor belægningsgraden er højere.

Belægningen i bilerne på motorvejsnettet omkring København er noget lavere end på andre motorvejsstrækninger i landet. Det skyldes formodentlig, at bolig-arbejds-steds-

**FIGUR 4.2**  
**TRAFIKARBEJDE I OG UDEN FOR SOMMERPERIODEN OPDELT**  
**EFTER ANTAL PERSONER PR. BIL I 1992, 1995, 2001 OG 2008**



trafikken udgør en forholdsvis stor andel og fjerntrafikken en mindre andel sammenlignet med motorveje i f.eks. Jylland.

Belægningsgraden på motorveje i København er ikke faldet så meget som i den øvrige del af landet. Det store fald i

belægningsgraden for motorveje på Sjælland fra 2001 til 2008 kan skyldes en stigning i lange pendlerture til København, da huspriserne i København er steget meget i perioden. Det kan også skyldes, at afgrænsningen mellem Storkøbenhavn og det øvrige Sjælland er håndteret lidt forskelligt over årene.



Faldet i belægningsgraden i Jylland og på Fyn kan formodentlig henføres til motorvejsudbygninger. En udbygning af motorvejsnettet vil normalt medføre en overflytning af lokal- og regionaltrafik fra parallelle veje, som har lavere belægningsgrader.

Belægningsgraden for statsveje ekskl. motorvej og de større kommuneveje er faldet med 7 % fra 2001 til 2008, hvilket er nogenlunde af sammen størrelse som for perioden fra 1995 til 2001.

Belægningsgraden for de mindre veje synes at falde mindre end for de øvrige vejtyper. Det har i 2008 medført, at belægningsgraden for de mindre veje har overhalet belægningsgraden for de større veje. Det er ikke muligt at afgøre, om det skyldes en reel ændring eller det skyldes ændringer i datagrundlaget på grund af kommunalreformen.

Veje i byområder er inddelt dels efter bystørrelse og en grov funktional opdeling i trafikveje og lokalveje. Tabel 4.2 viser

Vejtype	1992	1995	2001	2008
Motorveje, Storkøbenhavn	-	1,54	1,45	1,42
Motorveje, Sjælland i øvrigt	-	1,75	1,72	1,52
Motorveje, Fyn og Jylland	-	1,74	1,71	1,62
Motorveje i alt	1,91	1,68	1,61	1,55
Øvrige statsveje <sup>1</sup>	1,80	1,71	1,56	1,46
Større kommuneveje <sup>2</sup>	1,67	1,59	1,56	1,44
Mindre kommuneveje <sup>3</sup>	1,61	1,57	1,52	1,50

1 Større statsvejnet i 2008 end i 1992, 1995 og 2001

2 Omfatter amtsveje i 1992, 1995 og 2001

3 Omfatter alle kommuneveje i 1992, 1995 og 2001

Vejtype	1992	1995	2001	2008
Trafikveje, Storkøbenhavn	1,52	1,51	1,49	1,38
Trafikveje, store byer	1,56	1,54	1,53	1,38
Trafikveje, mindre byer	1,61	1,57	1,55	1,41
Lokalveje, Storkøbenhavn	1,47	1,50	1,52	1,40
Lokalveje, store byer	1,56	1,47	1,47	1,38
Lokalveje, mindre byer	1,60	1,53	1,43	1,51

belægningsgraderne for veje i byområder for 1992, 1995, 2001 og 2008.

Belægningsgraden for veje i byområder er som tidligere nævnt faldet mere end for veje uden for byområder i perioden fra 2001 til 2008. Faldet er med undtagelse af lokalveje i de mindre byer nogenlunde ens over vejtyper og bystørrelser. Det er forskelligt fra udviklingen i de tidligere undersøgelser. I perioden fra 1992 til 2001 var belægningsgraderne nogenlunde konstante for veje i byområder.

Belægningsgraden på de mindre veje er i særlig grad behæftet med usikkerhed. Eksempelvis er beregningen af belægningsgraden i biler på lokalveje i mindre byer i 2008 baseret på 74 tællinger i Lemvig, Vojens og Svendborg. Det er derfor sandsynligt, at variationen i belægningsgraden over årene for de mindre veje i de mindre byer mere er et udtryk for et spin-kelt datagrundlag end faktisk tendens.

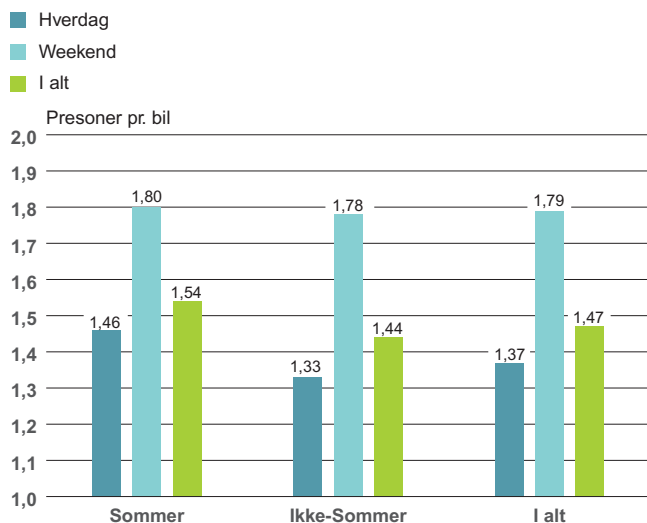
#### 4.4 UGEVARIATION

Figur 4.3 viser belægningsgraderne for 2008 opdelt på hverdag/weekend i og uden for sommerperioden samt for året som helhed. Belægningsgraden er lavere på hverdage end i weekend, hvilket skyldes forskel i de typiske turformål. Bolig-arbejdsstedstrafik udgør en væsentlig del af trafikken på hverdage, mens trafikken i weekend domineres af indkøbsture og fritidsture, hvor der ofte er flere personer pr. bil.

Sammenlignet med undersøgelsen i 2001 er især belægningsgraden i weekend i sommerperioden faldet, idet den er faldet med 10 % fra 2,01 personer pr. bil til 1,80 personer pr. bil. Det betyder samtidigt, at forskellen mellem belægningsgraderne på hverdage og weekend i sommerperioden er reduceret, og belægningsgraden i weekend nu er næsten ens i og uden for sommermånederne. Det ser således ud til, at sæsonvariationen primært forklares ved forskel i sammensætning af turformål på hverdage. Det bemærkes dog, at datagrundlaget

	1992	1995	2001	2008
Hverdag	1,56	1,49	1,43	1,37
Weekend	2,00	1,90	1,87	1,79
Hverdag/weekend	0,78	0,78	0,76	0,76

**FIGUR 4.3**  
**BELÆGNINGSGRADER I 2008 OPDELT EFTER**  
**HVERDAG/WEEKEND OG SÆSON**



er meget spinkelt lørdag og søndag nat, som kan påvirke resultater for weekend.

Tabel 4.3 viser belægningsgraderne for hverdage og weekend i undersøgelserne fra 1992, 1995, 2001 og 2008. Det ses, at belægningsgraderne for såvel hverdage som weekend er faldende. Tabellen viser også forholdet mellem belægningsgraderne på hverdage og i weekend. Da forholdet er faldet i perioden fra 1992 til 2008, kan den mindre udnyttelse af bilerne i højere grad tilskrives et fald i hverdagstrafikken end i weekendtrafikken. Der er dog ingen ændring i det forhold for perioden fra 2001 til 2008.

#### 4.5 MYLDRETIDSVARIAION

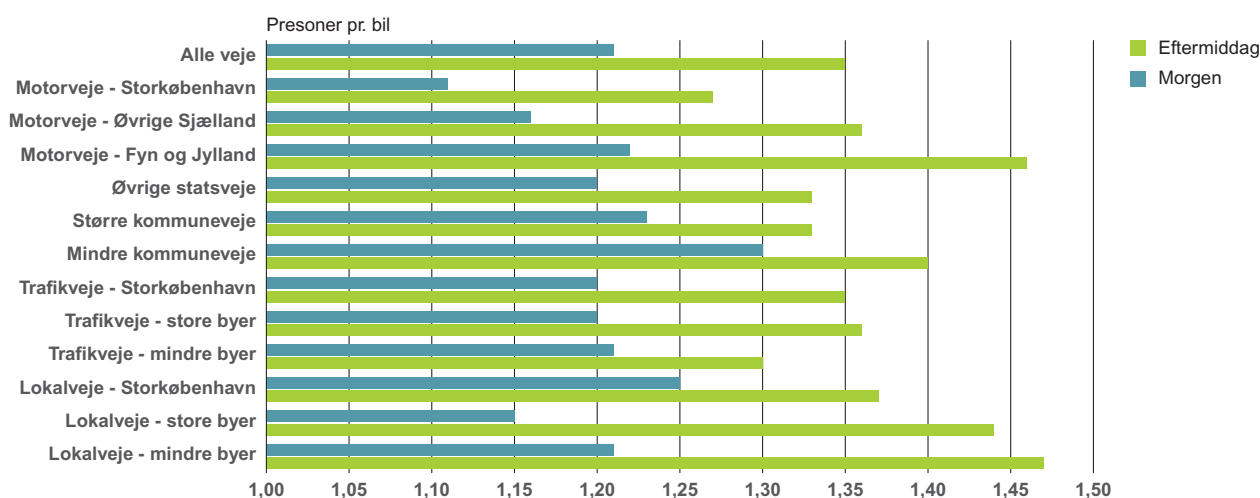
Figur 4.4 viser hvordan belægningsgraderne fordeler sig på vejtyper henholdsvis morgen- og eftermiddagsmyldretidene. Morgenmyldretiden er defineret som mandag-fredag kl. 06-09 og eftermiddagsmyldretiden som mandag-fredag kl. 15-18. Der er af hensyn til sammenligning med tidligere års undersøgelser medtaget alle hverdage over året, selvom myldretidstrafik primært foregår uden for sommermånedene.

Der er flere personer i bilerne om eftermiddagen end i morgenmyldretiden. Det skyldes, at trafikken om eftermiddagen består af mere blandet turformål, mens morgenmyldretidstrafikken er meget domineret af bolig-arbejdsstedstrafik. Der er specielt lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på motorveje i og omkring København. I en typisk morgenmyldretid på indfaldsmotorvejene til København udføres næsten 90% af trafikarbejdet med biler, hvor chaufføren er eneste person i bilen.

Der er også forholdsvis lave belægningsgrader i morgenmyldretiden på mindre byveje. Det kan være forårsaget af boligveje eller veje ved større erhvervsområder i stikprøven, som har meget bolig-arbejdsstedstrafik.

Tabellerne 4.4 og 4.5 viser antallet af personer pr. bil i myldretidene i undersøgelserne fra 1992, 1995, 2001 og 2008

**FIGUR 4.4**  
**BELÆGNINGSGRADER I MORGEN- OG EFTERMIDDAGSMYLDRETIDERNE I 2008**



**Tabel 4.4 Belægningsgrader i morgenmyldretid fordelt på vejtyper 1992, 1995, 2001 og 2008**

Vejtype	1992	1995	2001	2008
Motorveje	1,38	1,29	1,29	1,18
Øvrige statsveje <sup>1</sup>	1,32	1,29	1,26	1,20
Større kommuneveje <sup>2</sup>	1,34	1,31	1,26	1,23
Mindre kommuneveje <sup>3</sup>	1,29	1,31	1,29	1,30
Trafikveje, Storkøbenhavn	1,25	1,33	1,19	1,20
Trafikveje, store byer	1,25	1,24	1,21	1,20
Trafikveje, mindre byer	1,24	1,34	1,25	1,21
Lokalveje, Storkøbenhavn	1,32	1,34	1,31	1,25
Lokalveje, store byer	1,35	1,26	1,31	1,15
Lokalveje, mindre byer	1,33	1,26	1,19	1,21
Alle veje	1,31	1,29	1,26	1,21

<sup>1</sup> Større statsvejnet i 2008 end i 1992, 1995 og 2001

<sup>2</sup> Omfatter amtsveje i 1992, 1995 og 2001

<sup>3</sup> Omfatter alle kommuneveje i 1992, 1995 og 2001

**Tabel 4.5 Belægningsgrader i eftermiddagsmyldretid fordelt på vejtyper 1992, 1995, 2001 og 2008**

Vejtype	1992	1995	2001	2008
Motorveje	1,61	1,47	1,43	1,39
Øvrige statsveje <sup>1</sup>	1,50	1,54	1,47	1,33
Større kommuneveje <sup>2</sup>	1,54	1,50	1,47	1,33
Mindre kommuneveje <sup>3</sup>	1,53	1,52	1,44	1,40
Trafikveje, Storkøbenhavn	1,40	1,45	1,46	1,35
Trafikveje, store byer	1,43	1,53	1,48	1,36
Trafikveje, mindre byer	1,47	1,57	1,51	1,30
Lokalveje, Storkøbenhavn	1,30	1,47	1,46	1,37
Lokalveje, store byer	1,70	1,46	1,51	1,44
Lokalveje, mindre byer	1,42	1,55	1,42	1,47
Alle veje	1,51	1,51	1,46	1,35

<sup>1</sup> Større statsvejnet i 2008 end i 1992, 1995 og 2001

<sup>2</sup> Omfatter amtsveje i 1992, 1995 og 2001

<sup>3</sup> Omfatter alle kommuneveje i 1992, 1995 og 2001

Der er et meget stort fald i belægningsgraden i morgenmyldretiden på motorveje. Det skyldes især store fald i belægningsgraderne på motorveje ind mod København, hvilket som tidligere nævnt formodentlig kan tillægges en stigning i pendling af længere ture til København.

Belægningsgraderne i morgenmyldretiden for øvrige veje uden for byområde og større byveje synes næsten uændret i forhold til undersøgelsen fra 2001. Udviklingen i belægningsgraderne for lokalveje i byområder synes derimod noget tilfældig og kan skyldes, at datagrundlaget er forholdsvis spinkelt.

Der er med undtagelse af motorveje og lokalveje tale om større fald i belægningsgraderne i eftermiddagsmyldretiden

end i morgenmyldretiden. Det kan skyldes, at bolig-arbejdsstedstrafikken udgør en større andel af eftermiddagsmyldretidstrafikken i 2008 end i 2001 på grund af butikernes længere åbningstider og større beskæftigelse. Antallet af familier med to biler er steget med over 30% fra 2001 til 2008. En forklaring kan derfor også være færre samkørsler i familien, idet flere aktiviteter kan planlægges uafhængigt af hinanden. Eksempelvis kan indkøb i højere grad gennemføres af en person i familien.

#### 4.6 BILTYPER

Tabel 4.6 viser belægningsgraderne for henholdsvis person- og varebiler i 1992, 1995, 2001 og 2008. Belægningsgraden er størst for personbiler, da varebiler naturligt kun har to sæder og kun sjældent benyttes til fritidsture. Mens belægningsgraden er faldet for personbiler i perioden fra 1992 til 2001, har den været konstant for varebiler. Det synes ændret for perioden 2001-08, hvor faldet har været næsten ens for person- og varebiler.

Faldet i belægningsgraden for varebiler kan skyldes et stort salg af off-roadere o.lign., som benyttes til personbrug. Det kan dog også skyldes usikkerhed i klassifikation af varebiler.

Tabel 4.7 viser belægningsgraderne for person- og varebiler i 2008 henholdsvis i og uden for sommerperioden. Belægningsgraden er størst for både personbiler og varebiler i sommerperioden. Det er en forskel i forhold til undersøgelsen i 2001, hvor belægningsgraden for varebiler var ens over hele året. Noget tyder således på, at forskellen i brugen af person- og varebiler reduceres.

**Tabel 4.6 Belægningsgrader for person- og varebiler i 1992, 1995, 2001 og 2008**

Biltype	1992	1995	2001	2008
Personbiler	1,70	1,61	1,56	1,50
Varebiler	1,24	1,25	1,24	1,21
I alt	1,68	1,60	1,54	1,47

**Tabel 4.7 Belægningsgrader i 2008 for person- og varebiler i og udenfor sommerperioden**

Årstid	Personbiler	Varebiler	I alt
Sommer	1,58	1,24	1,54
Ikke-sommer	1,47	1,20	1,44

## BILAG A

### A.1 STRATIFIKATION

Tællingerne er opdelt i grupper efter vejtyper og tidspunkt, indenfor hvilke spredningen i antallet af personer pr. bil forventes at være lille. Opdelingen i grupper kaldes stratifikation og har til formål at reducere den statistiske usikkerhed og belyse belægningsgraderne opdelt på forskellige tids- og vejtype-segmenter.

Opdelingen efter vejtype varierer i undersøgelser 1992, 1995 og 2001, da der er i perioden er sket tilpasninger i administration af veje, og vejnettet er udbygget med især motorveje. I 2001-undersøgelsen blev det danske vejnet opdelt i 11 strata, heraf 5 strata uden for bymæssig bebyggelse. Stratifikationen i 2008 er justeret i forhold til 2001, da den er tilpasset kommunalreform og datagrundlag, som benyttes ved vægtning af de indsamlede tællinger. Samlet benyttes 12 strata i 2008-undersøgelsen.

Kommunalreformen, som trådte i kraft den 1.1.2007, betød en nedlæggelse af amterne. I dag er der således kun stat og kommuner, som bestyrer veje. En tilsvarende opdeling i statsveje ekskl. motorveje, amtsveje og kommuneveje, som blev benyttet i 2001-undersøgelsen, er derfor ikke mulig længere. Det medfører en usikkerhed i sammenligningen på tværs af de nævnte vejtyper. I nærværende undersøgelse anvendes udenfor bymæssig bebyggelse en opdeling i statsveje ekskl. motorveje, større kommuneveje og mindre kommuneveje, hvilket betyder en opdeling i af veje i 6 strata udenfor byer:

- Motorveje
  - Storkøbenhavn
  - Sjælland i øvrigt
  - Jylland og Fyn
- Øvrige statsveje
- Større kommuneveje
- Mindre kommuneveje

Der er indbygget en bedre konsistens i forhold til stratifikationen i Trafikindekset, idet der anvendes en gruppering af urbaniseringsgrader som i Trafikindekset. Storkøbenhavn er defineret som byområdet indenfor Ring 4. En by er defineret som et sammenhængende byområde med mindst 5.000 indbyggere. Mens mindre byer og større byer i de tidligere undersøgelser blev delt ved 20.000 indbyggere, anvendes nu en afgrænsning ved 100.000 indbyggere (Århus, Odense og Ålborg), som er konsistent med Trafikindekset. Opdelingen af veje i trafikveje og lokalveje er gennemført skønsmæssigt, så typiske veje i

boligområder er grupperet som lokalveje. I praksis formodes tilpasningen i definition af byer dog ikke at have større betydning, da belægningsgraderne ikke synes signifikant forskellige efter bystørrelse.

Vejte i bymæssig bebyggelse er opdelt i 6 strata på basis af vejtype og bystørrelse:

- Trafikveje
  - Storkøbenhavn
  - Byer med over 100.000 indbyggere
  - Byer med 5-100.000 indbyggere
- Lokalveje
  - Storkøbenhavn
  - Byer med over 100.000 indbyggere
  - Byer med 5-100.000 indbyggere

Stratifikationen indeholder også en tidsmæssig opdeling. For det første skelnes mellem sommerperioden, som omfatter juni, juli og august måneder, og øvrige måneder, idet belægningsgraden typisk stiger i ferieperioden. For det andet opdeles ugen i 14 tidsgrupper f.eks. mandag til fredag kl. 9.00 -15.00 for at kunne belyse forskelle afhængig af trafikforhold og formål med turene.

Med 12 vejtyper og 2 x 14 tidsgrupper er der i alt 336 strata, indenfor hvilket antallet af personer pr. bil beregnes. Den samlede opdeling i 336 strata fremgår af bilagsmaterialet.

### A.2 BEREGNINGSTRIN

Fremgangsmåden ved beregning af belægningsgrad svarer til undersøgelsen i 2001. Først beregnes belægningsgraden på basis af den enkelte tælling. Dernæst beregnes et gennemsnit for hvert tællested indenfor et stratum. De vægtes sammen på basis af trafikken på vejen, så der foreligger en gennemsnitlig belægningsgrad for hvert stratum. Sammenvejningen til en gennemsnitlig belægningsgrad på tværs af strata foretages ved hjælp af trafikarbejdet fordelt på de 336 strata.

Fremgangsmåde ved beregning af en gennemsnitlig belægningsgrad for hele vejnettet er således:

1. Der beregnes et gennemsnitligt antal personer pr. personbil, personer pr. varebil og personer pr. person- og varebil for hver tælling som summen af de observerede perso-

ner divideret med summen af de observerede biler. Der tilknyttes et stratum på basis af tællingens tidsmæssige placering og tællestedets lokalitet.

2. Personer og biler er talt tidsmæssigt over flere tidsperioder ved et givet tællested. Der beregnes for hvert tællested indenfor en given sæson og tidsgruppe en simpel gennemsnitlig belægningsgrad.
3. ÅDT 2008 fastlægges for hvert tællested på basis af permanente tællinger på stedet, permanente tællinger i nærhed eller på lignende veje eller vejnetdatabaser (VIS og vejnetsdatabase for København og Frederiksberg kommuner). Hvis det ikke er tilstrækkeligt skønnes ÅDT, hvilket typisk er foretaget for mindre kommuneveje. Der knyttes en permanent tælling til hvert tællested, som benyttes til fordeling af ugedøgntrafikken over 14 tidsgrupper for henholdsvis sommer og ikke-sommer periode. Det benyttes til vægtning af belægningsgrader på tværs af tællesteder indenfor et givet stratum, idet tællinger på veje med stor trafik skal have større vægt end tællinger på veje med mindre trafik.
4. Trafikarbejdet for personbiler og varebiler i 2008 beregnes opdelt på 336 strata som beskrevet i bilagsafsnittet A.1. Det benyttes til vægtning af belægningsgrader for henholdsvis personbiler og varebiler på tværs af strata. Belægningsgrader for person- og varebiler vægtes på basis af summen af trafikarbejde for person- og varebiler.

Tællingerne, som er nævnt i beregningstrin 1 og 2, giver grundlag for at estimere belægningsgrader i 80 % af strata for personbiler og 78 % af strata for varebiler. Forskellen skyldes, at enkelte tællinger ikke indeholder nogen observerede varebiler. Der er kun en tælling lørdag nat og en tælling søndag nat. For at kunne belyse de to tidsgrupper er der beregnet belægningsgrader baseret på en udvidelse af tidsdefinitionen af lørdag nat og søndag nat med de tilstødende timer. Der er gennemført separate beregninger for de to tidsgrupper, så det ikke påvirker estimater for øvrige tidsgrupper. Det skønnes at medføre et bedre resultat end at kopiere fra andre tidsgrupper. I de strata, hvor der ikke er foretaget tællinger efter nævnte modifikation, er antallet af personer pr. bil skønnet ud fra sammenlignelige vejtyper. Således kan f.eks. belægningsgraden for lokalveje i mindre byer være skønnet ud fra tællinger på lokalveje i større byer i samme tidsgruppe.

I henhold til beregningstrin 3 tilknyttes en permanent tælling til fordeling af trafikken over tidsgrupper for de to sæsoner (sommer og ikke-sommer). Det har med undtagelse af de mindre veje, været muligt at lokalisere en permanent tælling i umiddelbar nærhed til tællestedet. Ud af de 133 tællesteder har 5 tilknyttet permanente tællinger med køretøjsklassifikation, og 91 tællesteder har tilknyttet permanente tællinger med længdeklassifikation. Køretøjsklassifikationen er benyttet til fordeling for personbiler henholdsvis varebiler. Sekundært er køretøjer med længden 0-5,80 m benyttet til beskrivelse af både person- og varebiler. I de tilfælde, hvor den permanente tælling ikke klassificerer, er den totale trafik benyttet i fordeling over tidsgrupper.

Selvom fremgangsmåden svarer til undersøgelsen i 2001, så er vægtning på tværs af tællesteder og strata anderledes, da det er baseret på datagrundlag fra 2008.

**Bilag B.1: Personer pr. person- og varebil uden for sommerperioden og 95% konfidensintervaller**

	Motorveje				Landeveje				Trafikveje i by				Lokalveje		I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	Øvrige byer	København	Øvrige byer	Lokalveje			
												o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.		
ma-fr dagtimer	1,44 (*)	1,51 ±0,15	1,48 ±0,12	1,31 ±0,08	1,33 ±0,04	1,36 ±0,08	1,31 ±0,05	1,27 ±0,06	1,28 ±0,10	1,32 ±0,06	1,38 ±0,13	1,27 ±0,11	1,38 ±0,13	1,36 (±0,03)	
ma-to eftermiddag	1,24 ±0,09	1,31 ±0,15	1,38 ±0,07	1,31 ±0,05	1,28 ±0,07	1,35 ±0,05	1,33 ±0,06	1,31 ±0,15	1,26 ±0,04	1,36 ±0,06	1,40 ±0,06	1,35 (*)	1,40 ±0,06	1,31 (±0,03)	
ma-to aften	1,43 (*)	1,44 (*)	1,33 (*)	1,43 (*)	1,30 ±0,09	1,49 ±0,09	1,43 ±0,10	1,53 ±0,11	1,38 ±0,08	1,46 ±0,13	1,44 (*)	1,22 (*)	1,44 (*)	1,37 (±0,05)	
ti-fr nat	1,34 (*)	1,31 (*)	1,31 (*)	1,31 (*)	1,36 (*)	1,31 ±0,31	1,34 ±0,09	1,13 ±0,02	1,32 ±0,10	1,48 ±0,06	1,32 (*)	1,50 (*)	1,32 (*)	1,33 (±0,06)	
ti-fr morgen	1,10 ±0,03	1,17 ±0,03	1,23 ±0,01	1,21 ±0,08	1,20 ±0,05	1,27 ±0,05	1,20 ±0,11	1,21 ±0,09	1,18 ±0,11	1,25 ±0,13	1,23 ±0,11	1,17 ±0,04	1,23 ±0,11	1,20 (±0,02)	
fre eftermiddag	1,40 (*)	1,54 ±0,15	1,72 ±0,18	1,41 ±0,00	1,55 ±0,13	1,59 ±0,15	1,44 ±0,07	1,58 (*)	1,46 ±0,17	1,41 ±0,13	1,73 (*)	1,80 (*)	1,73 (*)	1,54 (±0,06)	
fre aften	1,40 (*)	1,33 (*)	2,04 (*)	1,33 (*)	1,74 (*)	1,78 ±0,17	1,40 ±0,19	1,53 (*)	1,64 ±0,08	1,57 ±0,08	1,59 (*)	1,39 (*)	1,59 (*)	1,64 (±0,08)	
lør nat	1,39 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,39 (*)	1,15 (*)	1,65 (*)	1,39 (*)	1,65 (*)	1,50 (*)	1,65 (*)	1,56 (*)	
lør formiddag	1,72 (*)	1,83 ±0,21	1,93 ±0,19	1,79 ±0,03	1,68 ±0,15	1,61 ±0,04	1,44 ±0,13	1,56 ±0,01	1,68 ±0,15	1,48 ±0,05	1,58 ±0,02	1,66 ±0,02	1,58 ±0,02	1,73 (±0,07)	
lør aften	2,09 (*)	1,93 ±0,12	1,89 ±0,10	2,02 ±0,06	1,85 ±0,08	1,73 ±0,08	1,57 ±0,22	1,60 ±0,17	1,78 ±0,26	1,73 ±0,24	1,71 (*)	1,73 (*)	1,71 (*)	1,86 (±0,04)	
søn nat	1,54 (*)	1,83 (*)	1,83 (*)	1,65 (*)	1,65 (*)	1,42 (*)	1,54 (*)	1,35 (*)	1,35 (*)	1,47 (*)	1,35 (*)	1,35 (*)	1,35 (*)	1,62 (*)	
søn dagtimer	1,79 ±0,13	1,92 ±0,18	1,92 ±0,11	1,99 ±0,13	1,77 ±0,17	1,72 ±0,09	1,50 ±0,17	1,45 (*)	1,70 ±0,16	1,51 ±0,11	1,37 (*)	1,51 (*)	1,37 (*)	1,80 (±0,07)	
man nat	1,15 (*)	1,18 (*)	1,72 (*)	1,07 (*)	1,07 (*)	1,20 (*)	1,53 ±0,07	1,14 (*)	1,27 ±0,10	1,41 ±0,25	1,27 (*)	1,00 (*)	1,27 (*)	1,25 (±0,06)	
man morgen	1,13 (*)	1,14 ±0,02	1,17 (*)	1,16 ±0,02	1,34 ±0,22	1,42 ±0,48	1,21 ±0,06	1,16 (*)	1,32 ±0,21	1,22 ±0,20	1,11 (*)	1,04 (*)	1,11 (*)	1,24 (±0,10)	
I alt	1,41 (±0,05)	1,50 (±0,06)	1,54 (±0,05)	1,45 (±0,03)	1,43 (±0,03)	1,47 (±0,03)	1,36 (±0,03)	1,35 (±0,04)	1,38 (±0,04)	1,39 (±0,03)	1,42 (±0,06)	1,37 (±0,07)	1,42 (±0,06)	1,44 (±0,02)	

(\*) markerer at det ikke har været muligt at estimere usikkerhed ud fra datagrundlaget. Usikkerhed over tidsgrupper og vejtyper er anført i parentes, da det ikke er baseret på alle strata.

**Bilag B.2: Personer pr. person- og varebil i sommerperioden og 95% konfidensintervaller**

	Motorveje				Landeveje				Trafikveje i by				Lokalveje		I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	Øvrige byer	København	Øvrige byer	Lokalveje			
												o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.		
ma-fr dagtimer	1,37 ±0,24	1,55 ±0,14	1,75 ±0,15	1,49 ±0,13	1,37 ±0,10	1,51 ±0,16	1,38 ±0,06	1,34 ±0,12	1,46 ±0,09	1,35 ±0,09	1,40 ±0,17	1,21 ±0,08	1,40 ±0,17	1,47 ±0,05	
ma-to eftermiddag	1,36 ±0,24	1,43 ±0,28	1,46 ±0,42	1,27 ±0,07	1,45 ±0,10	1,49 ±0,10	1,51 ±0,09	1,42 ±0,16	1,40 ±0,18	1,39 ±0,12	1,80 ±0,55	1,33 ±0,21	1,80 ±0,55	1,42 ±0,07	
ma-to aften	1,54 (*)	1,70 ±0,07	1,70 ±0,21	1,56 ±0,08	1,76 ±0,12	1,72 ±0,17	1,54 ±0,07	1,55 ±0,13	1,62 ±0,20	1,62 ±0,04	2,12 (*)	1,48 (*)	2,12 (*)	1,68 ±0,06	
ti-fr nat	1,34 (*)	1,59 (*)	1,59 (*)	1,12 (*)	1,56 ±0,15	1,52 ±0,43	1,34 ±0,24	1,55 ±0,20	1,62 ±0,39	1,32 ±0,08	2,03 (*)	2,23 (*)	2,03 (*)	1,48 ±0,11	
ti-fr morgen	1,18 ±0,08	1,18 ±0,02	1,31 ±0,04	1,16 ±0,11	1,22 ±0,10	1,23 ±0,07	1,32 ±0,24	1,14 ±0,03	1,23 ±0,05	1,23 ±0,15	1,48 ±0,33	1,31 ±0,12	1,48 ±0,33	1,22 ±0,04	
fre eftermiddag	1,47 (*)	1,54 (*)	1,92 (*)	1,54 ±0,15	1,60 ±0,27	1,71 ±0,18	1,39 ±0,13	1,52 ±0,07	1,56 ±0,15	1,33 ±0,06	2,29 (*)	1,61 (*)	2,29 (*)	1,62 ±0,14	
fre aften	1,56 (*)	2,29 (*)	2,20 (*)	1,81 ±0,30	1,67 ±0,10	1,81 ±0,18	1,56 ±0,32	1,69 ±0,14	1,74 ±0,10	1,55 ±0,19	2,44 (*)	1,66 (*)	2,44 (*)	1,84 ±0,08	
lør nat	1,29 (*)	1,12 (*)	1,12 (*)	1,12 (*)	1,52 (*)	1,52 (*)	1,29 (*)	1,17 (*)	1,93 (*)	1,42 (*)	1,79 (*)	1,79 (*)	1,79 (*)	1,34 (*)	
lør formiddag	1,53 ±0,03	1,75 ±0,17	2,04 ±0,30	1,76 ±0,12	1,64 ±0,20	1,83 ±0,12	1,62 ±0,20	1,59 ±0,12	1,59 ±0,13	1,47 ±0,08	1,84 (*)	1,46 (*)	1,84 (*)	1,74 ±0,09	
lør aften	1,98 (*)	1,79 ±0,22	2,86 (*)	2,14 (*)	1,99 ±0,12	2,00 ±0,10	1,83 ±0,12	1,71 ±0,18	1,80 ±0,14	1,66 ±0,05	2,59 (*)	1,61 (*)	2,59 (*)	2,11 ±0,08	
søn nat	1,40 (*)	1,18 (*)	2,64 (*)	1,28 (*)	1,39 (*)	1,25 (*)	1,40 (*)	1,60 (*)	1,61 (*)	1,49 (*)	1,61 (*)	1,91 (*)	1,61 (*)	1,58 (*)	
søn dagtimer	1,70 (*)	1,85 ±0,35	2,07 ±0,23	1,63 ±0,19	1,53 ±0,21	1,51 ±0,12	1,54 ±0,22	1,74 ±0,37	1,69 ±0,14	1,45 ±0,13	1,83 (*)	1,75 (*)	1,83 (*)	1,70 ±0,10	
man nat	1,15 (*)	1,18 (*)	1,72 (*)	1,07 (*)	1,19 (*)	1,19 (*)	1,40 (*)	1,22 (*)	1,30 ±0,15	1,50 ±0,13	1,30 (*)	1,00 (*)	1,30 (*)	1,29 ±0,13	
man morgen	1,20 (*)	1,12 (*)	1,24 ±0,01	1,13 ±0,00	1,21 ±0,09	1,30 ±0,10	1,21 ±0,06	1,17 ±0,07	1,19 ±0,02	1,24 ±0,18	1,37 (*)	1,00 (*)	1,37 (*)	1,20 ±0,04	
I alt	1,43 (±0,12)	1,58 (±0,09)	1,81 (±0,10)	1,48 (±0,05)	1,49 (±0,05)	1,57 (±0,06)	1,46 (±0,05)	1,44 (±0,06)	1,50 (±0,05)	1,41 (±0,04)	1,77 (±0,20)	1,42 (±0,08)	1,77 (±0,20)	1,54 (±0,03)	

(\*) markerer at det ikke har været muligt at estimere usikkerhed ud fra datagrundlaget. Usikkerhed over tidsgrupper og vejtyper er anført i parentes, da det ikke er baseret på alle strata.

**Bilag B.3: Personer pr. personbil uden for sommerperioden og 95% konfidensintervaller**

	Motorveje			Landeveje			Trafikveje i by			Lokalveje			I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	Øvrige byer	København	Øvrige byer	Øvrige byer	
	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	
ma-fr dagtimer	1,48 (*)	1,56 ±0,18	1,54 ±0,12	1,33 ±0,08	1,35 ±0,05	1,38 ±0,09	1,33 ±0,06	1,28 ±0,07	1,30 ±0,10	1,32 ±0,10	1,32 ±0,10	1,41 ±0,13	1,39 (±0,03)
ma-to eftermiddag	1,25 ±0,11	1,34 ±0,17	1,40 ±0,09	1,33 ±0,06	1,29 ±0,07	1,38 ±0,05	1,33 ±0,06	1,32 ±0,17	1,27 ±0,04	1,35 ±0,08	1,35 (*)	1,42 ±0,06	1,32 (±0,03)
ma-to aften	1,44 (*)	1,49 (*)	1,37 (*)	1,48 (*)	1,31 ±0,09	1,52 ±0,07	1,44 ±0,11	1,53 ±0,11	1,41 ±0,06	1,49 ±0,14	1,26 (*)	1,45 (*)	1,40 (±0,05)
ti-fr nat	1,35 (*)	1,32 (*)	1,32 (*)	1,32 (*)	1,36 (*)	1,32 ±0,31	1,35 ±0,10	1,14 ±0,01	1,34 ±0,10	1,51 ±0,09	1,50 (*)	1,34 (*)	1,33 (±0,07)
ti-fr morgen	1,11 ±0,03	1,18 ±0,03	1,24 ±0,01	1,21 ±0,09	1,22 ±0,05	1,29 ±0,05	1,20 ±0,13	1,22 ±0,11	1,19 ±0,12	1,26 ±0,16	1,18 ±0,01	1,25 ±0,11	1,21 (±0,03)
fre eftermiddag	1,41 (*)	1,56 ±0,15	1,77 ±0,19	1,44 ±0,00	1,58 ±0,13	1,63 ±0,16	1,44 ±0,07	1,59 (*)	1,48 ±0,20	1,41 ±0,16	1,82 (*)	1,75 (*)	1,57 (±0,06)
fre aften	1,41 (*)	1,34 (*)	2,10 (*)	1,34 (*)	1,75 (*)	1,79 ±0,18	1,41 ±0,20	1,54 (*)	1,66 ±0,08	1,59 ±0,10	1,41 (*)	1,64 (*)	1,66 (±0,08)
lør nat	1,37 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,63 (*)	1,37 (*)	1,15 (*)	1,67 (*)	1,37 (*)	1,50 (*)	1,67 (*)	1,56 (*)
lør formiddag	1,76 (*)	1,87 ±0,23	1,99 ±0,19	1,85 ±0,05	1,70 ±0,15	1,64 ±0,04	1,46 ±0,13	1,57 ±0,01	1,72 ±0,16	1,51 ±0,05	1,68 ±0,03	1,63 ±0,09	1,76 (±0,07)
lør aften	2,21 (*)	1,98 ±0,14	1,93 ±0,10	2,09 ±0,14	1,88 ±0,07	1,76 ±0,08	1,60 ±0,22	1,61 ±0,17	1,80 ±0,27	1,75 ±0,28	1,74 (*)	1,73 (*)	1,90 (±0,05)
søn nat	1,55 (*)	1,91 (*)	1,91 (*)	1,67 (*)	1,67 (*)	1,45 (*)	1,55 (*)	1,36 (*)	1,36 (*)	1,49 (*)	1,36 (*)	1,36 (*)	1,65 (*)
søn dagtimer	1,82 ±0,13	1,96 ±0,19	1,95 ±0,11	2,06 ±0,15	1,80 ±0,16	1,75 ±0,09	1,52 ±0,18	1,47 (*)	1,73 ±0,17	1,53 ±0,12	1,50 (*)	1,38 (*)	1,84 (±0,07)
man nat	1,16 (*)	1,19 (*)	1,74 (*)	1,08 (*)	1,08 (*)	1,19 (*)	1,55 ±0,08	1,14 (*)	1,29 ±0,09	1,44 ±0,23	1,00 (*)	1,29 (*)	1,26 (±0,06)
man morgen	1,12 (*)	1,15 ±0,01	1,20 (*)	1,16 ±0,03	1,37 ±0,23	1,46 ±0,54	1,20 ±0,06	1,16 (*)	1,32 ±0,24	1,20 ±0,26	1,04 (*)	1,13 (*)	1,25 (±0,11)
I alt	1,44 (±0,05)	1,54 (±0,07)	1,59 (±0,05)	1,48 (±0,04)	1,45 (±0,03)	1,49 (±0,03)	1,37 (±0,04)	1,36 (±0,05)	1,40 (±0,04)	1,40 (±0,04)	1,38 (±0,07)	1,44 (±0,06)	1,47 (±0,02)

(\*) markerer at det ikke har været muligt at estimere usikkerhed ud fra datagrundlaget. Usikkerhed over tidsgrupper og vejtyper er anført i parentes, da det ikke er baseret på alle strata.

**Bilag B.4: Personer pr. personbil i sommerperioden og 95% konfidensintervaller**

	Motorveje			Landeveje			Trafikveje i by			Lokalveje			I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	Øvrige byer	København	Øvrige byer	Øvrige byer	
	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	o. 100.000 indb.	
ma-fr dagtimer	1,36 ±0,26	1,59 ±0,16	1,85 ±0,19	1,54 ±0,08	1,41 ±0,11	1,54 ±0,17	1,41 ±0,07	1,43 ±0,16	1,50 ±0,11	1,40 ±0,09	1,23 ±0,10	1,41 ±0,17	1,52 (±0,05)
ma-to eftermiddag	1,37 ±0,24	1,47 ±0,32	1,49 ±0,45	1,30 ±0,08	1,48 ±0,08	1,52 ±0,11	1,54 ±0,09	1,44 ±0,18	1,41 ±0,18	1,39 ±0,15	1,34 ±0,20	1,81 ±0,55	1,45 (±0,08)
ma-to aften	1,55 (*)	1,75 ±0,07	1,77 ±0,22	1,60 ±0,07	1,79 ±0,12	1,74 ±0,17	1,55 ±0,07	1,57 ±0,14	1,63 ±0,21	1,64 ±0,04	1,48 (*)	2,12 (*)	1,71 (±0,06)
ti-fr nat	1,35 (*)	1,69 (*)	1,69 (*)	1,13 (*)	1,61 ±0,27	1,52 ±0,43	1,35 ±0,24	1,57 ±0,23	1,63 ±0,38	1,35 ±0,10	2,23 (*)	2,04 (*)	1,52 (±0,17)
ti-fr morgen	1,21 ±0,11	1,20 ±0,01	1,35 ±0,05	1,18 ±0,15	1,23 ±0,11	1,27 ±0,10	1,36 ±0,29	1,15 ±0,04	1,23 ±0,05	1,20 ±0,21	1,34 ±0,12	1,49 ±0,34	1,24 (±0,05)
fre eftermiddag	1,51 (*)	1,54 (*)	1,98 (*)	1,57 ±0,17	1,63 ±0,27	1,74 ±0,18	1,40 ±0,17	1,52 ±0,07	1,57 ±0,15	1,33 ±0,07	1,63 (*)	2,29 (*)	1,65 (±0,14)
fre aften	1,59 (*)	2,36 (*)	2,31 (*)	1,87 ±0,32	1,69 ±0,11	1,85 ±0,20	1,59 ±0,33	1,73 ±0,18	1,76 ±0,10	1,60 ±0,20	1,70 (*)	2,45 (*)	1,89 (±0,09)
lør nat	1,30 (*)	1,13 (*)	1,13 (*)	1,13 (*)	1,52 (*)	1,52 (*)	1,30 (*)	1,18 (*)	1,93 (*)	1,45 (*)	1,79 (*)	1,79 (*)	1,35 (*)
lør formiddag	1,55 ±0,03	1,78 ±0,20	2,08 ±0,36	1,84 ±0,06	1,72 ±0,23	1,87 ±0,11	1,63 ±0,21	1,62 ±0,13	1,60 ±0,11	1,54 ±0,05	1,49 (*)	1,85 (*)	1,79 (±0,11)
lør aften	2,00 (*)	1,82 ±0,27	2,95 (*)	2,23 (*)	2,07 ±0,12	2,02 ±0,09	1,86 ±0,11	1,74 ±0,22	1,83 ±0,13	1,72 ±0,05	1,66 (*)	2,59 (*)	2,18 (±0,08)
søn nat	1,41 (*)	1,17 (*)	2,71 (*)	1,31 (*)	1,51 (*)	1,33 (*)	1,41 (*)	1,63 (*)	1,62 (*)	1,55 (*)	1,91 (*)	1,62 (*)	1,64 (*)
søn dagtimer	1,72 (*)	1,90 ±0,37	2,10 ±0,25	1,68 ±0,22	1,59 ±0,21	1,54 ±0,12	1,56 ±0,22	1,75 ±0,36	1,72 ±0,13	1,49 ±0,17	1,75 (*)	1,85 (*)	1,74 (±0,10)
man nat	1,16 (*)	1,19 (*)	1,74 (*)	1,08 (*)	1,21 (*)	1,21 (*)	1,41 (*)	1,22 (*)	1,31 ±0,14	1,56 ±0,13	1,00 (*)	1,31 (*)	1,31 (±0,12)
man morgen	1,21 (*)	1,13 (*)	1,26 ±0,04	1,13 ±0,01	1,24 ±0,12	1,30 ±0,10	1,22 ±0,05	1,18 ±0,07	1,18 ±0,04	1,24 ±0,26	1,00 (*)	1,37 (*)	1,21 (±0,05)
I alt	1,44 (±0,13)	1,61 (±0,10)	1,88 (±0,11)	1,52 (±0,05)	1,53 (±0,05)	1,60 (±0,06)	1,48 (±0,05)	1,48 (±0,07)	1,52 (±0,05)	1,43 (±0,05)	1,44 (±0,08)	1,78 (±0,20)	1,58 (±0,03)

(\*) markerer at det ikke har været muligt at estimere usikkerhed ud fra datagrundlaget. Usikkerhed over tidsgrupper og vejtyper er anført i parentes, da det ikke er baseret på alle strata.

Bilag B.5: Personer pr. varebil uden for sommerperioden og 95% konfidensintervaller

	Motorveje				Landeveje				Trafikveje i by				Lokalveje		I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	o. 100.000 indb.		
													o. 100.000 indb.	Øvrige byer	
ma-fr dagtimer	1,19 (*)	1,19 ±0,05	1,15 ±0,03	1,14 ±0,05	1,15 ±0,04	1,13 ±0,06	1,12 ±0,10	1,20 ±0,05	1,12 ±0,09	1,29 ±0,09	1,29 ±0,09	1,23 ±0,15	1,09 ±0,15	1,15 (±0,02)	
ma-to eftermiddag	1,16 ±0,11	1,10 ±0,03	1,17 ±0,01	1,14 ±0,05	1,14 ±0,09	1,13 ±0,10	1,33 ±0,15	1,17 ±0,02	1,19 ±0,08	1,39 ±0,13	1,39 ±0,13	1,05 ±0,12	1,24 (*)	1,16 (±0,03)	
ma-to aften	1,30 (*)	1,00 (*)	1,00 (*)	1,18 (*)	1,08 ±0,19	1,21 ±0,14	1,30 ±0,11	1,42 ±0,11	1,09 ±0,13	1,24 ±0,17	1,24 ±0,17	1,00 (*)	1,00 (*)	1,12 (±0,11)	
ti-fr nat	1,14 (*)	1,13 (*)	1,13 (*)	1,13 (*)	1,13 (*)	1,13 ±0,09	1,14 ±0,15	1,05 ±0,12	1,07 ±0,03	1,08 ±0,14	1,08 ±0,14	1,05 (*)	1,05 (*)	1,12 (±0,06)	
ti-fr morgen	1,08 ±0,06	1,09 ±0,09	1,17 ±0,04	1,20 ±0,06	1,06 ±0,05	1,09 ±0,08	1,18 ±0,07	1,14 ±0,05	1,12 ±0,02	1,21 ±0,16	1,21 ±0,16	1,12 ±0,20	1,12 ±0,20	1,12 (±0,02)	
fre eftermiddag	1,00 (*)	1,23 ±0,14	1,33 ±0,15	1,21 ±0,04	1,28 ±0,07	1,15 ±0,04	1,60 ±0,41	1,24 (*)	1,36 ±0,12	1,45 ±0,15	1,45 ±0,15	1,00 (*)	1,00 (*)	1,28 (±0,05)	
fre aften	1,16 (*)	1,25 (*)	1,65 (*)	1,25 (*)	1,50 (*)	1,23 ±0,18	1,16 ±0,27	1,42 (*)	1,28 ±0,09	1,32 ±0,13	1,32 ±0,13	1,00 (*)	1,00 (*)	1,38 (±0,10)	
lør nat	1,39 (*)	1,50 (*)	1,50 (*)	1,50 (*)	1,50 (*)	1,50 (*)	1,39 (*)	1,13 (*)	1,16 (*)	1,39 (*)	1,39 (*)	1,13 (*)	1,13 (*)	1,44 (*)	
lør formiddag	1,25 (*)	1,27 ±0,22	1,34 ±0,21	1,28 ±0,07	1,33 ±0,06	1,19 ±0,13	1,20 ±0,12	1,31 ±0,15	1,25 ±0,13	1,29 ±0,07	1,29 ±0,07	1,25 ±0,14	1,25 ±0,14	1,29 (±0,04)	
lør aften	1,33 (*)	1,47 ±0,06	1,31 ±0,10	1,53 ±0,21	1,31 ±0,30	1,36 ±0,12	1,23 ±0,02	1,32 ±0,08	1,45 ±0,24	1,42 ±0,13	1,42 ±0,13	1,50 (*)	1,50 (*)	1,36 (±0,12)	
søn nat	1,13 (*)	1,26 (*)	1,26 (*)	1,71 (*)	1,71 (*)	1,33 (*)	1,13 (*)	1,09 (*)	1,09 (*)	1,21 (*)	1,21 (*)	1,09 (*)	1,09 (*)	1,42 (*)	
søn dagtimer	1,17 ±0,28	1,37 ±0,17	1,51 ±0,07	1,51 ±0,11	1,38 ±0,14	1,36 ±0,07	1,29 ±0,08	1,23 (*)	1,31 ±0,13	1,25 ±0,15	1,25 ±0,15	1,75 (*)	1,75 (*)	1,38 (±0,06)	
man nat	1,00 (*)	1,11 (*)	1,50 (*)	1,04 (*)	1,04 (*)	1,50 (*)	1,35 ±0,35	1,00 (*)	1,09 ±0,15	1,13 ±0,19	1,13 ±0,19	1,00 (*)	1,00 (*)	1,17 (±0,17)	
man morgen	1,19 (*)	1,06 ±0,03	1,07 (*)	1,19 ±0,02	1,13 ±0,29	1,08 ±0,10	1,21 ±0,08	1,17 (*)	1,30 ±0,18	1,30 ±0,06	1,30 ±0,06	1,00 (*)	1,00 (*)	1,15 (±0,13)	
I alt	1,18 (±0,08)	1,19 (±0,04)	1,21 (±0,02)	1,23 (±0,03)	1,19 (±0,04)	1,19 (±0,03)	1,23 (±0,05)	1,22 (±0,03)	1,19 (±0,04)	1,30 (±0,05)	1,30 (±0,05)	1,19 (±0,11)	1,19 (±0,11)	1,20 (±0,02)	

(\*) markerer at det ikke har været muligt at estimere usikkerhed ud fra datagrundlaget. Usikkerhed over tidsgrupper og vejtyper er anført i parentes, da det ikke er baseret på alle strata.

Bilag B.6: Personer pr. varebil i sommerperioden og 95% konfidensintervaller

	Motorveje				Landeveje				Trafikveje i by				Lokalveje		I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	o. 100.000 indb.		
													o. 100.000 indb.	Øvrige byer	
ma-fr dagtimer	1,34 ±0,12	1,23 ±0,14	1,31 ±0,11	1,29 ±0,09	1,15 ±0,10	1,17 ±0,07	1,18 ±0,09	1,18 ±0,06	1,19 ±0,06	1,19 ±0,03	1,19 ±0,03	1,15 ±0,05	1,15 ±0,05	1,21 (±0,04)	
ma-to eftermiddag	1,10 ±0,15	1,11 ±0,23	1,27 ±0,28	1,16 ±0,05	1,30 ±0,18	1,21 ±0,09	1,17 ±0,05	1,32 ±0,10	1,26 ±0,08	1,32 ±0,10	1,32 ±0,10	1,22 ±0,48	1,22 ±0,48	1,24 (±0,08)	
ma-to aften	1,39 (*)	1,31 ±0,07	1,20 ±0,14	1,23 ±0,14	1,13 ±0,28	1,23 ±0,24	1,39 ±0,08	1,33 ±0,10	1,33 ±0,20	1,37 ±0,29	1,37 ±0,29	1,40 (*)	1,40 (*)	1,23 (±0,11)	
ti-fr nat	1,17 (*)	1,25 (*)	1,25 (*)	1,09 (*)	1,00 (*)	1,27 ±0,63	1,17 ±0,11	1,19 ±0,44	1,13 ±0,03	1,10 ±0,07	1,10 ±0,07	1,19 (*)	1,19 (*)	1,13 (±0,12)	
ti-fr morgen	1,05 ±0,10	1,05 ±0,11	1,15 ±0,04	1,08 ±0,01	1,17 ±0,11	1,07 ±0,04	1,13 ±0,06	1,11 ±0,05	1,20 ±0,15	1,27 ±0,12	1,27 ±0,12	1,00 ±0,00	1,00 ±0,00	1,13 (±0,04)	
fre eftermiddag	1,14 (*)	1,40 (*)	1,29 (*)	1,33 ±0,13	1,18 ±0,14	1,27 ±0,13	1,20 ±0,15	1,36 ±0,06	1,14 ±0,25	1,32 ±0,05	1,32 ±0,05	1,33 (*)	1,33 (*)	1,24 (±0,08)	
fre aften	1,26 (*)	1,57 (*)	1,42 (*)	1,27 ±0,17	1,33 ±0,14	1,19 ±0,14	1,26 ±0,10	1,38 ±0,09	1,20 ±0,18	1,18 ±0,17	1,18 ±0,17	1,00 (*)	1,00 (*)	1,33 (±0,08)	
lør nat	1,20 (*)	1,09 (*)	1,09 (*)	1,09 (*)	1,36 (*)	1,36 (*)	1,20 (*)	1,10 (*)	1,10 (*)	1,17 (*)	1,17 (*)	1,50 (*)	1,50 (*)	1,19 (*)	
lør formiddag	1,10 ±0,23	1,44 ±0,18	1,46 (*)	1,27 ±0,13	1,30 ±0,19	1,29 ±0,24	1,42 ±0,13	1,26 ±0,13	1,40 ±0,39	1,19 ±0,07	1,19 ±0,07	1,00 (*)	1,00 (*)	1,33 (±0,10)	
lør aften	1,40 (*)	1,60 ±0,16	1,33 (*)	1,54 (*)	1,40 ±0,27	1,61 ±0,44	1,10 ±0,23	1,32 ±0,03	1,38 ±0,03	1,37 ±0,14	1,37 ±0,14	1,00 (*)	1,00 (*)	1,42 (±0,15)	
søn nat	1,33 (*)	1,25 (*)	1,60 (*)	1,13 (*)	1,00 (*)	1,00 (*)	1,33 (*)	1,20 (*)	1,45 (*)	1,28 (*)	1,28 (*)	1,45 (*)	1,45 (*)	1,23 (*)	
søn dagtimer	1,25 (*)	1,30 ±0,07	1,50 ±0,01	1,30 ±0,14	1,32 ±0,16	1,15 ±0,16	1,24 ±0,12	1,47 ±0,63	1,14 ±0,15	1,22 ±0,05	1,22 ±0,05	1,13 (*)	1,13 (*)	1,31 (±0,07)	
man nat	1,00 (*)	1,11 (*)	1,50 (*)	1,04 (*)	1,00 (*)	1,00 (*)	1,33 (*)	1,20 (*)	1,30 ±0,36	1,25 ±0,15	1,25 ±0,15	1,30 (*)	1,30 (*)	1,17 (±0,31)	
man morgen	1,10 (*)	1,00 (*)	1,07 ±0,01	1,12 ±0,07	1,08 ±0,13	1,25 (*)	1,12 ±0,16	1,09 ±0,11	1,16 ±0,14	1,16 ±0,17	1,16 ±0,17	1,00 (*)	1,00 (*)	1,10 (±0,06)	
I alt	1,22 (±0,07)	1,25 (±0,06)	1,30 (±0,07)	1,24 (±0,04)	1,22 (±0,06)	1,22 (±0,06)	1,21 (±0,04)	1,26 (±0,07)	1,23 (±0,04)	1,25 (±0,04)	1,25 (±0,04)	1,16 (±0,14)	1,16 (±0,14)	1,24 (±0,03)	

(\*) markerer at det ikke har været muligt at estimere usikkerhed ud fra datagrundlaget. Usikkerhed over tidsgrupper og vejtyper er anført i parentes, da det ikke er baseret på alle strata.



Bilag B.7: Trafikarbejde med personbil udenfor sommerperioden (mio. vogtkm)

	Motorveje			Landeveje			Trafikveje i by			Lokalveje			I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	Øvrige byer	I alt	
ma-fr dagtimer	424.3	580.0	1077.1	1054.4	2637.3	367.7	478.6	338.7	752.5	87.8	18.3	7879.8	
ma-to eftermiddag	258.2	348.2	629.6	625.1	1547.8	206.3	274.6	186.8	446.3	47.5	10.6	4623.8	
ma-to aften	128.8	169.5	301.8	287.1	769.3	106.5	164.3	110.1	229.8	28.0	6.2	2326.6	
ti-fr nat	64.0	97.4	116.8	129.5	303.2	32.5	60.4	39.5	63.0	11.2	2.2	926.1	
ti-fr morgen	246.1	295.3	535.1	522.1	1198.9	130.4	207.6	134.8	309.9	37.7	7.2	3651.8	
fre eftermiddag	64.0	100.4	193.7	161.0	384.2	51.7	67.1	46.0	108.7	11.6	2.6	1201.5	
fre aften	32.4	53.2	104.0	80.6	194.3	25.6	38.6	27.2	53.7	6.7	1.5	623.5	
lør nat	11.2	15.2	21.2	21.9	50.1	6.6	15.1	10.4	12.7	2.6	0.6	169.0	
lør formiddag	72.9	142.9	301.1	239.9	621.8	93.7	87.4	63.1	162.3	15.9	3.8	1821.2	
lør aften	84.9	142.1	265.2	232.5	577.0	86.5	100.4	67.4	136.7	17.7	3.9	1728.4	
søn nat	12.2	15.2	24.7	25.4	57.8	7.9	16.5	11.5	14.2	2.9	0.6	190.4	
søn dagtimer	143.7	282.9	555.2	423.7	1070.7	178.7	155.6	106.2	248.5	26.8	6.2	3224.0	
man nat	8.8	15.6	21.5	18.1	39.5	4.0	7.0	4.5	7.4	1.4	0.3	128.7	
man morgen	63.4	76.9	146.6	134.8	301.8	32.9	52.1	34.3	79.4	9.5	1.8	940.3	
I alt	1614.9	2334.7	4293.7	3956.2	9753.5	1331.0	1725.2	1180.7	2625.0	307.4	65.8	29434.9	

Bilag B.8: Trafikarbejde med personbil i sommerperioden (mio. vogtkm)

	Motorveje			Landeveje			Trafikveje i by			Lokalveje			I alt
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	Øvrige byer	I alt	
ma-fr dagtimer	144.3	212.3	415.3	388.8	993.2	133.5	158.0	113.6	270.9	28.8	6.2	2888.1	
ma-to eftermiddag	83.2	112.6	206.9	211.2	536.7	72.3	86.3	58.4	145.4	14.9	3.3	1545.0	
ma-to aften	45.7	65.5	120.8	114.0	301.9	46.6	55.1	35.9	80.9	9.9	2.0	886.4	
ti-fr nat	24.8	37.7	53.0	52.6	115.3	13.2	21.5	14.4	25.1	4.2	0.8	365.3	
ti-fr morgen	74.4	83.7	156.6	154.6	360.7	39.0	60.4	38.2	92.7	10.9	2.1	1081.1	
fre eftermiddag	19.9	32.5	64.6	53.6	131.5	17.6	20.6	14.0	35.2	3.5	0.8	397.2	
fre aften	11.6	20.7	43.2	31.1	78.5	11.4	13.2	9.2	20.1	2.3	0.5	243.7	
lør nat	4.2	6.1	10.1	7.9	16.4	2.1	4.7	3.2	4.4	0.9	0.2	60.5	
lør formiddag	25.9	56.7	132.0	91.1	227.3	31.9	27.8	20.0	55.8	5.1	1.2	680.4	
lør aften	29.7	55.8	113.0	91.0	222.0	33.1	32.3	21.7	48.6	5.7	1.2	658.9	
søn nat	5.1	6.9	12.1	10.2	21.6	3.0	5.4	3.8	5.4	1.0	0.2	75.4	
søn dagtimer	49.8	105.3	213.9	153.1	383.5	59.3	49.9	33.5	85.5	8.9	1.9	1153.2	
man nat	3.6	6.2	9.9	7.4	15.1	1.6	2.7	1.8	3.2	0.6	0.1	52.6	
man morgen	19.2	22.4	43.3	41.1	93.7	10.0	15.6	10.1	24.5	2.8	0.5	285.3	
I alt	541.4	824.5	1594.6	1407.6	3497.6	474.7	553.6	377.7	897.7	99.4	21.0	10373.0	

Bilag B.9: Trafikarbejde med varebil udenfor sommerperioden (mio. vogtkm)

	Motorveje			Landeveje			Trafikveje i by			Lokalveje		I alt	
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	o. 100.000 indb.		
													o. 100.000 indb.
ma-fr dagtimer	55.6	83.3	125.2	136.3	339.4	43.2	63.0	27.4	98.7	11.6	1.5	8.4	993.4
ma-to eftermiddag	33.8	47.1	70.4	79.7	198.5	24.3	36.1	15.1	58.2	6.3	0.9	5.7	576.1
ma-to aften	16.9	21.9	32.4	34.8	97.4	12.6	21.6	8.9	30.2	3.7	0.5	3.3	284.3
ti-fr nat	8.4	14.2	17.6	15.9	39.4	3.9	8.0	3.2	8.2	1.5	0.2	0.8	121.3
ti-fr morgen	32.2	41.9	68.8	70.9	155.2	15.5	27.3	10.9	40.1	5.0	0.6	3.5	471.9
fre eftermiddag	8.4	13.0	16.9	19.7	48.7	6.1	8.8	3.7	14.1	1.5	0.2	1.4	142.6
fre aften	4.2	6.9	9.4	9.6	24.5	3.0	5.1	2.2	7.0	0.9	0.1	0.8	73.8
lør nat	1.5	2.2	3.0	2.7	6.4	0.8	2.0	0.8	1.7	0.3	0.0	0.2	21.6
lør formiddag	9.5	18.8	23.8	28.9	79.3	10.9	11.5	5.1	21.2	2.1	0.3	2.2	213.7
lør aften	11.1	18.1	21.3	27.6	73.1	10.1	13.2	5.4	17.7	2.3	0.3	1.9	202.3
søn nat	1.6	1.9	2.5	3.2	7.3	0.9	2.2	0.9	1.9	0.4	0.0	0.2	23.1
søn dagtimer	18.8	35.9	42.0	50.5	136.2	20.8	20.5	8.6	32.3	3.5	0.5	3.5	373.0
man nat	1.2	2.3	3.7	2.3	5.2	0.5	0.9	0.4	1.0	0.2	0.0	0.1	17.6
man morgen	8.3	10.9	21.2	18.4	39.1	3.9	6.9	2.8	10.3	1.3	0.1	0.9	123.9
I alt	211.5	318.5	458.2	500.4	1249.8	156.6	227.0	95.4	342.4	40.6	5.3	33.0	3638.7

Bilag B.10: Trafikarbejde med varebil i sommerperioden (mio. vogtkm)

	Motorveje			Landeveje			Trafikveje i by			Lokalveje		I alt	
	København	Sjælland	Fyn/Jylland	Statsvej	Større kommunevej	Mindre kommunevej	København	Øvrige byer	København	Øvrige byer	o. 100.000 indb.		
													o. 100.000 indb.
ma-fr dagtimer	18.9	30.0	45.2	49.4	127.7	15.7	20.8	9.2	35.4	3.8	0.5	3.1	359.7
ma-to eftermiddag	10.9	15.3	23.7	26.7	69.2	8.6	11.4	4.7	18.9	2.0	0.3	1.8	193.4
ma-to aften	6.0	8.6	13.3	14.1	38.5	5.5	7.3	2.9	10.6	1.3	0.2	1.1	109.3
ti-fr nat	3.2	5.6	7.6	6.5	15.0	1.6	2.8	1.2	3.3	0.6	0.1	0.3	47.8
ti-fr morgen	9.7	12.0	21.1	20.4	46.7	4.7	8.0	3.1	12.0	1.4	0.2	1.0	140.4
fre eftermiddag	2.6	4.2	5.9	6.6	16.7	2.1	2.7	1.1	4.6	0.5	0.1	0.4	47.6
fre aften	1.5	2.7	4.0	3.8	10.0	1.3	1.7	0.7	2.6	0.3	0.0	0.3	29.1
lør nat	0.5	0.9	1.4	1.0	2.1	0.2	0.6	0.3	0.6	0.1	0.0	0.1	7.8
lør formiddag	3.4	7.5	10.9	11.4	28.9	3.7	3.7	1.6	7.2	0.7	0.1	0.7	79.9
lør aften	3.9	7.2	9.8	11.5	28.2	3.9	4.3	1.8	6.3	0.8	0.1	0.6	78.3
søn nat	0.7	0.9	1.3	1.3	2.8	0.4	0.7	0.3	0.7	0.1	0.0	0.1	9.2
søn dagtimer	6.5	13.5	17.6	18.9	48.8	6.9	6.6	2.7	11.1	1.2	0.2	1.1	135.2
man nat	0.5	0.9	1.5	0.9	2.0	0.2	0.4	0.1	0.4	0.1	0.0	0.1	7.1
man morgen	2.5	3.2	6.6	5.4	12.1	1.2	2.1	0.8	3.2	0.4	0.0	0.3	37.8
I alt	70.9	112.5	170.2	178.0	448.8	56.1	72.8	30.5	116.8	13.1	1.7	11.1	1282.6