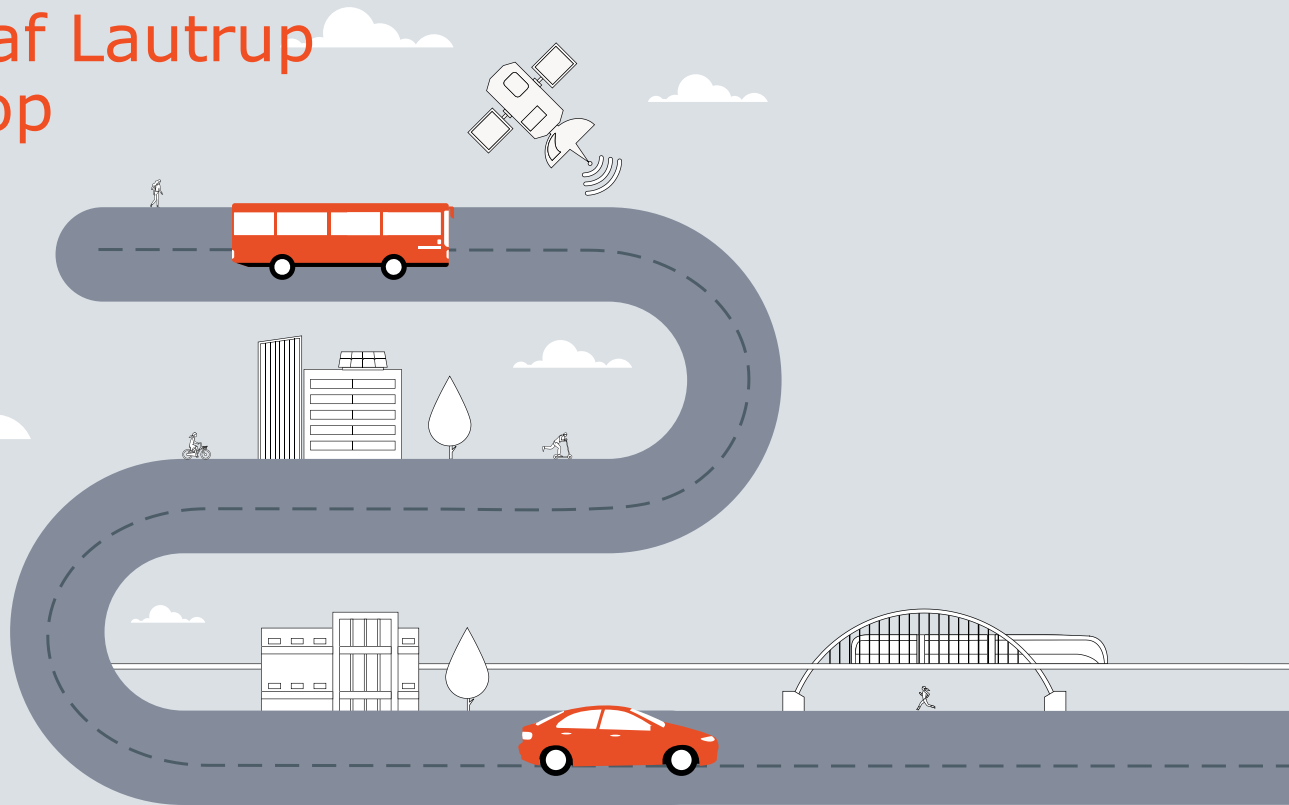


Oplandsanalyse af Lautrup og andre BRT-stop

Peter Banke Ravn
Civilingeniør, By og trafik



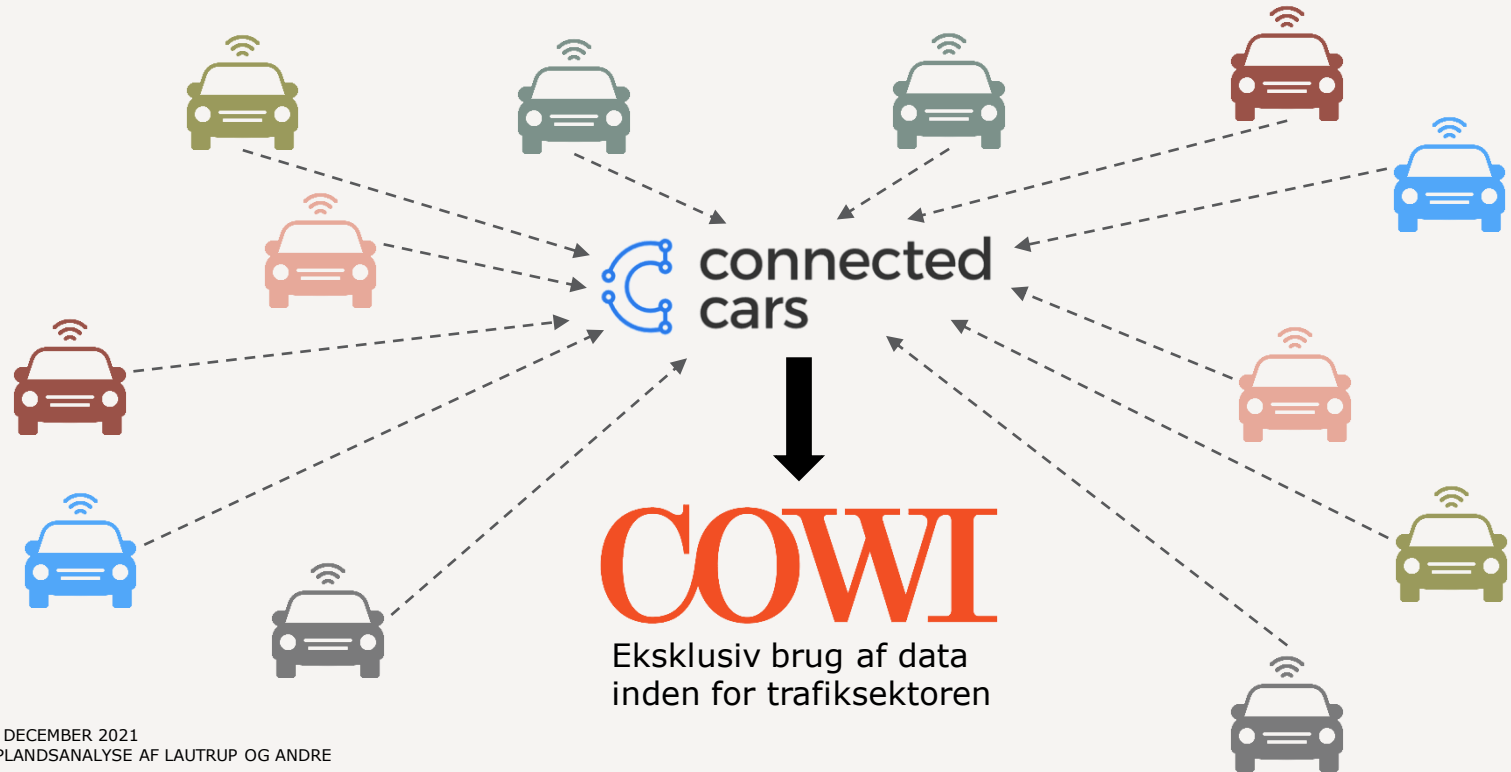
Hvordan flytter vi folk over til den kollektive trafik?

- ***En stor del af pendlerne vil gerne benytte den kollektive trafik, hvis den er konkurrencedygtig med bilerne eller det er besværligt at bruge bilen***
- Kan denne påstand underbygges med data?
- Og er det muligt at undersøge hvor stort potentialet er for overflytning?

Datagrundlag

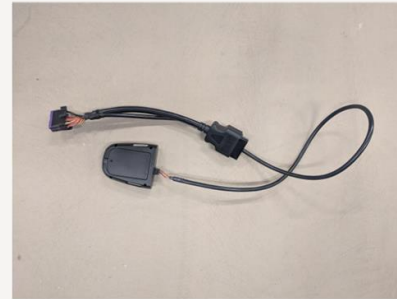
- › Pendleranalyse på baggrund af GPS-data for biler
- › Analyse af rejsende med kollektiv trafik på baggrund af Rejsekortdata og tællinger
- › Hvordan kan vi sammenligning data fra disse to datakilder?

Hvem og hvad er Connected Cars?



GPS-data som datakilde

- > Kontinuert dataflow fra over 130.000 danske personbiler (5%)
 - > Volkswagen, Audi, Skoda, Seat med flere (Semler gruppen)
 - > GPS-modul monteret i bilen
 - > Samtykke til brug af data i trafiktekniske sammenhænge. GDPR overholdes!



Datasammensætning

> Hvad indsamles

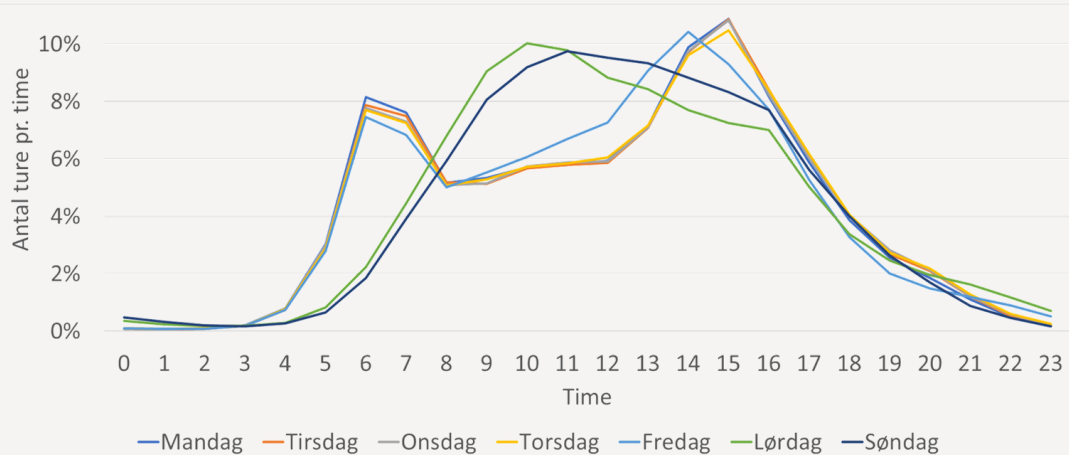
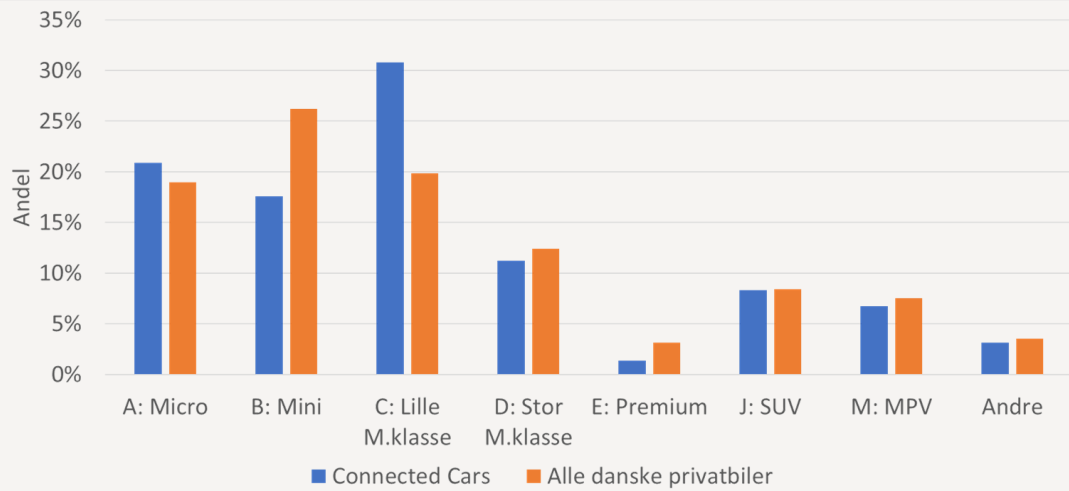
- > Positioner
- > Tid
- > Hastigheder
- > Accelerationer og hårde opbremsninger
- > Temperaturmålinger
- > Brændstofforbrug
- > Batteriladestand
- > M.fl.

> 80 mio. GPS-punkter pr. døgn →

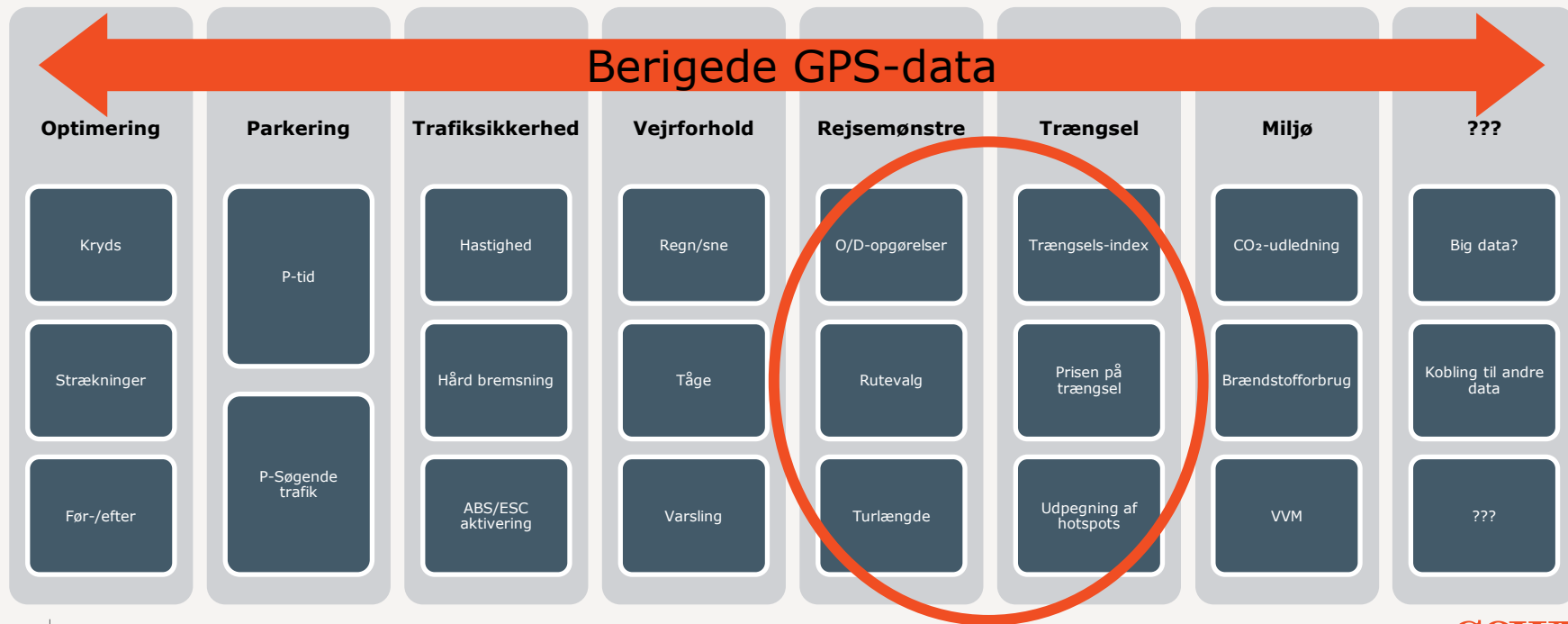
Datasammensætning

God repræsentativitet for

- > Den danske bilpark
 - > Alle bilklasser er med
 - > Kun mindre afvigelse ift. DST
- > Det generelle trafikarbejde
 - > Over døgnet = alm. trafiktælling
 - > Geografisk fordeling, hele landet



Anvendelsesmuligheder



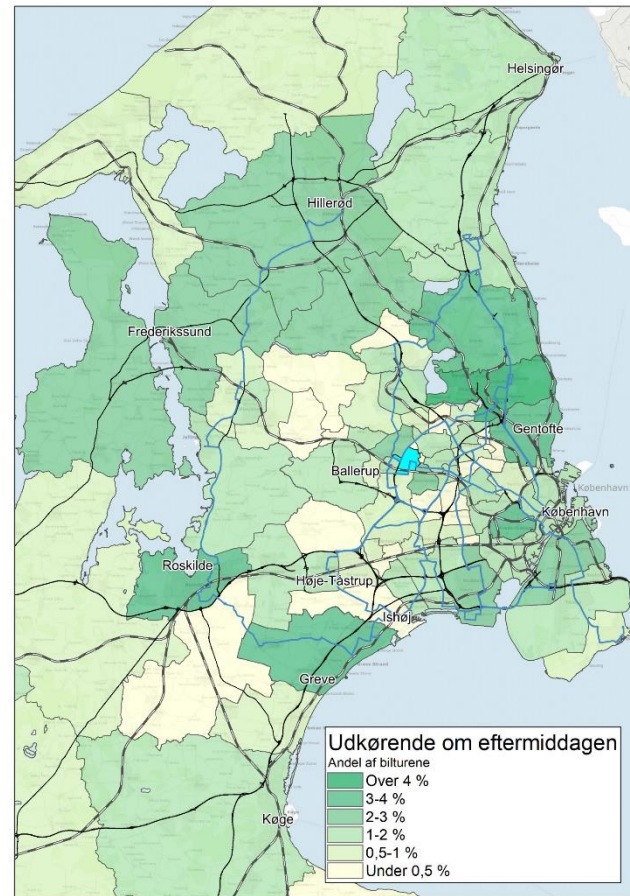
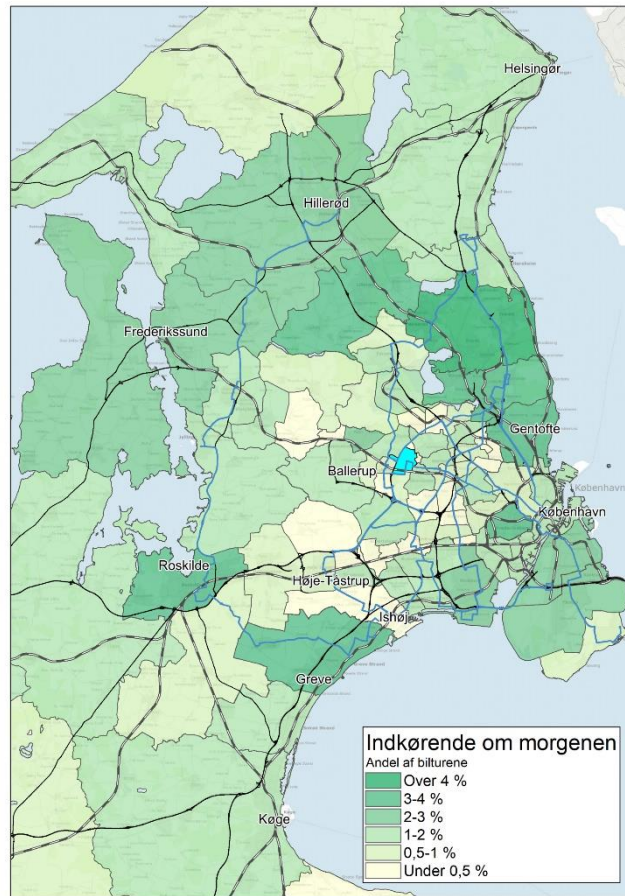
Kombination af rejsekortdata og tællinger

- > Movia har opbygget en model for rejsetid og passagertal
- > Rejsekortdata
- > Automatiske passagertællinger
- > Sammen giver disse data en samlet beskrivelse af rejsestrømme og rejsetider

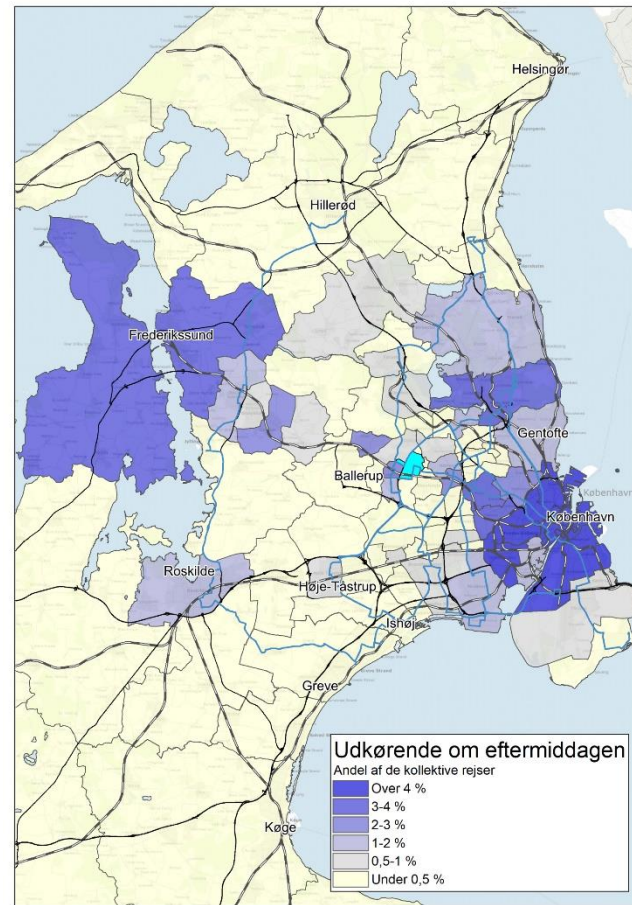
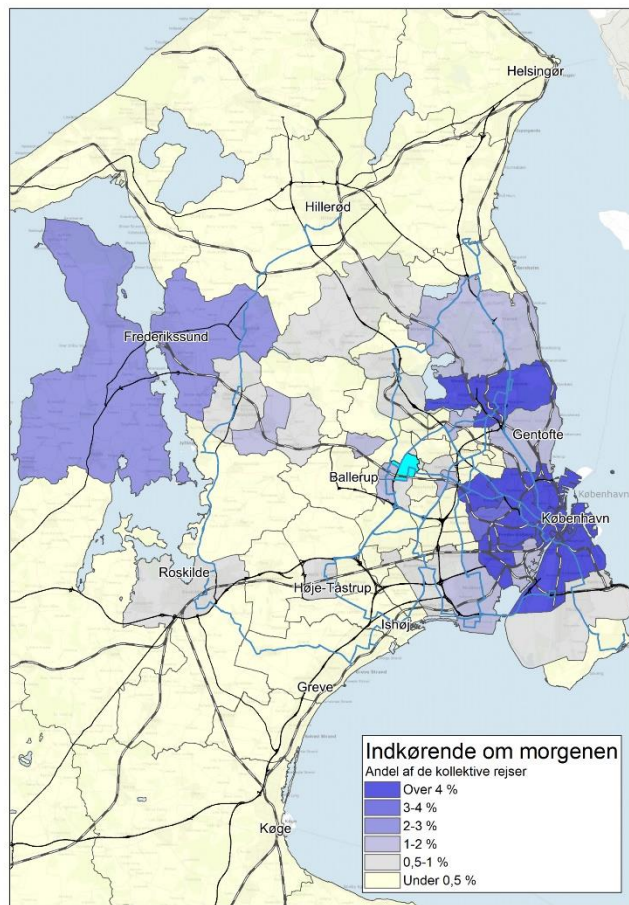
Hvordan kom vi hertil?

- › Pendleranalyse for biltrafik med data fra Connected Cars
 - › Data er vægtet ud fra MASTRA-tællinger i området
 - › Antal ind- og udpendlere er beregnet
 - › Rejsetiden for pendlerne om morgenen og eftermiddagen er beregnet
- › Analyse af rejsende med kollektiv trafik
 - › Antal ind- og udpendlere er beregnet
 - › Rejsetiden for pendlerne om morgenen og eftermiddagen er beregnet
- › Sammenligning af de to analyser
 - › Kollektiv andel
 - › Rejsetidsforhold
 - › Kollektiv potentiale

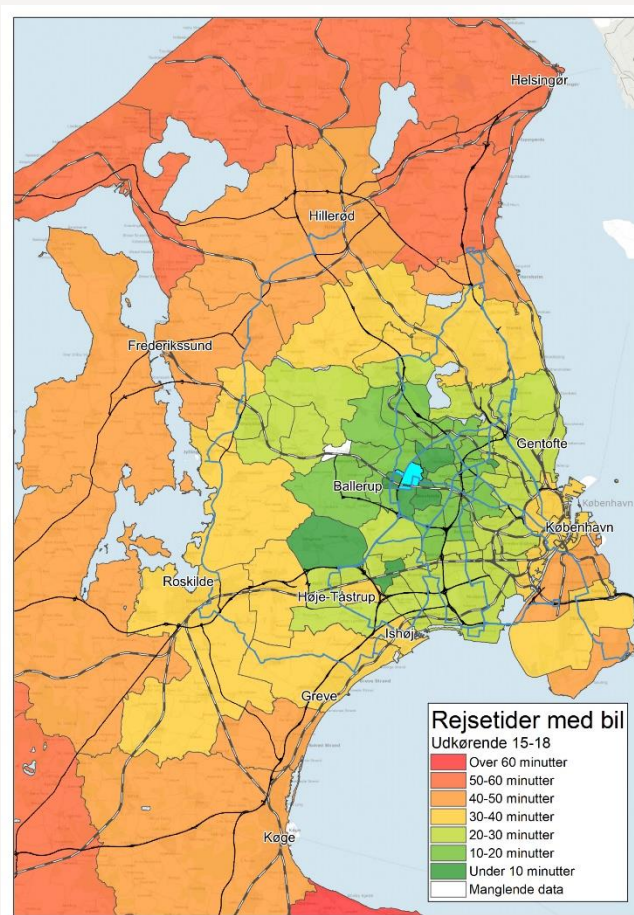
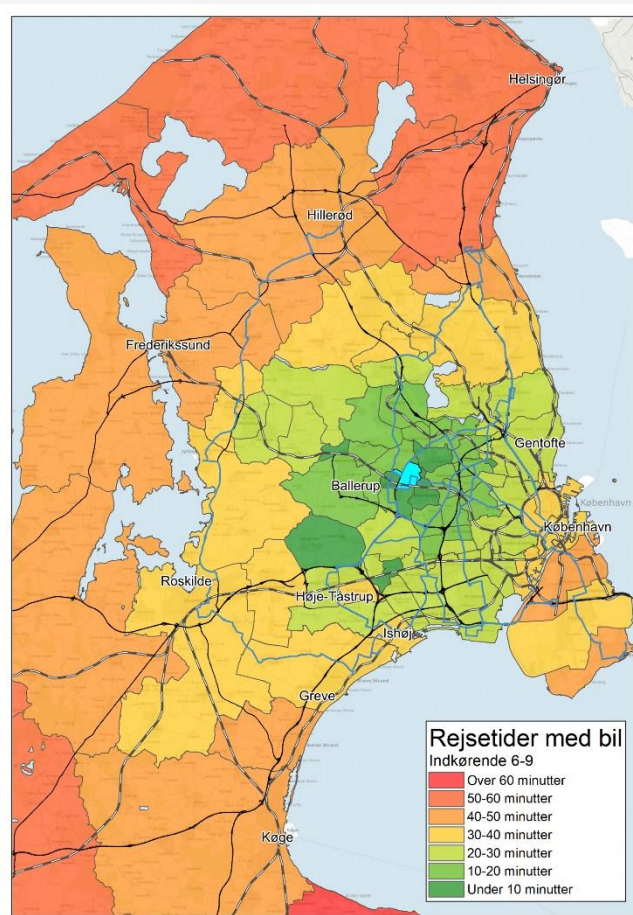
Bilture



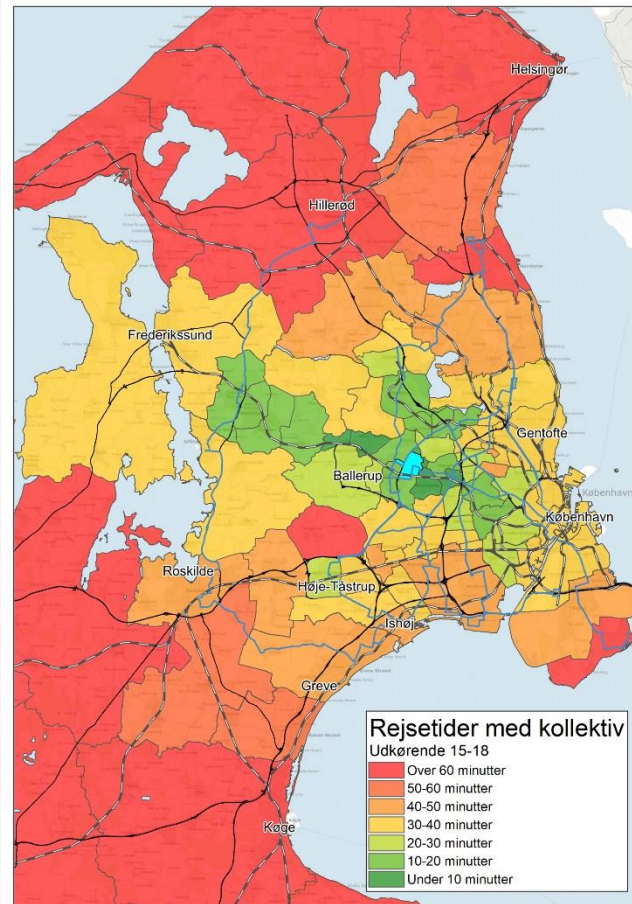
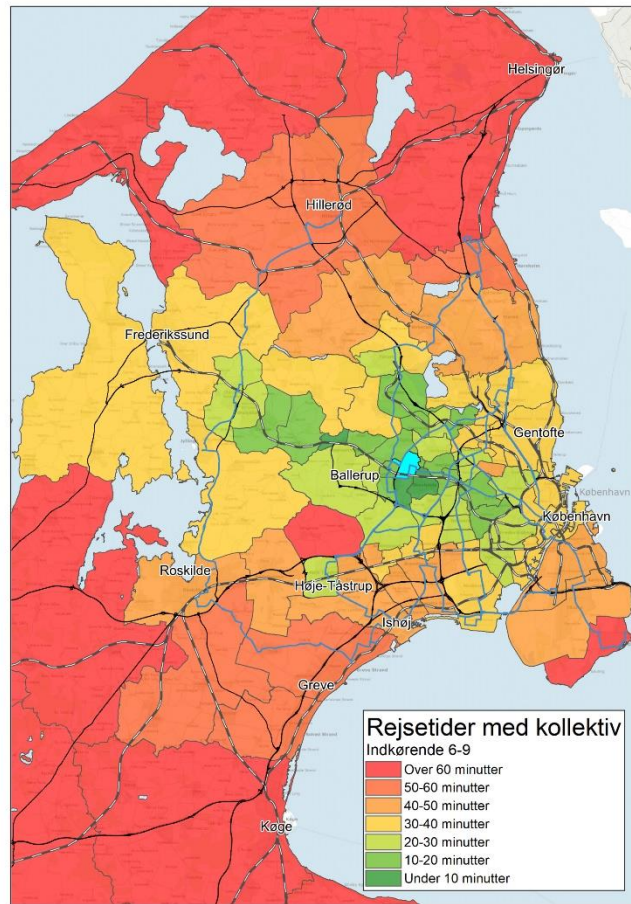
Kollektiv ture



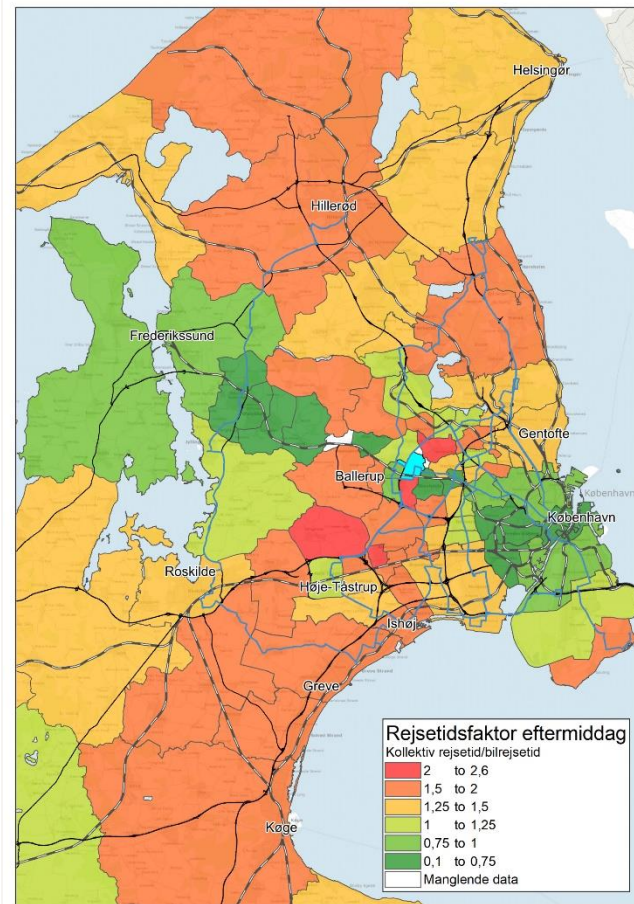
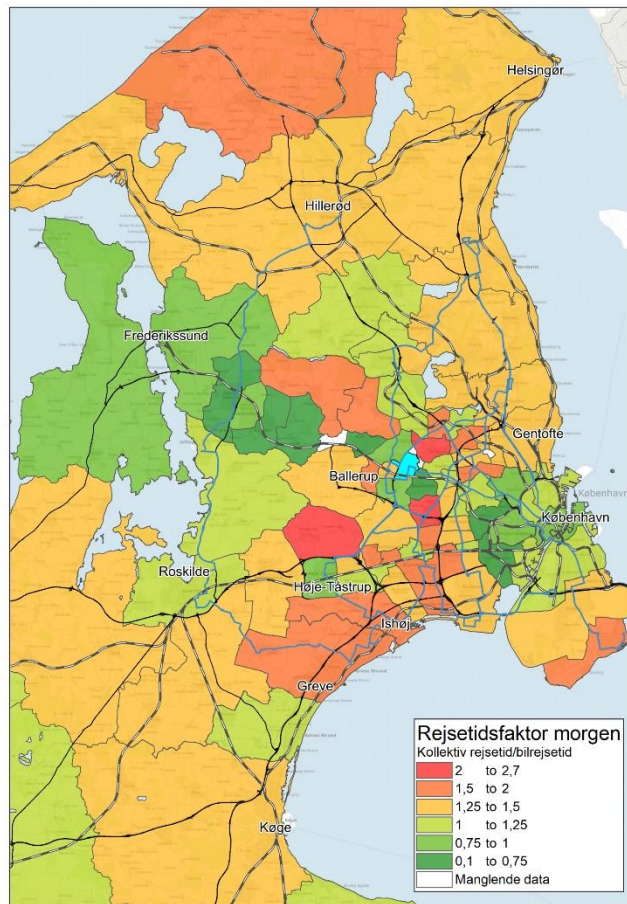
Bilrejse- tid



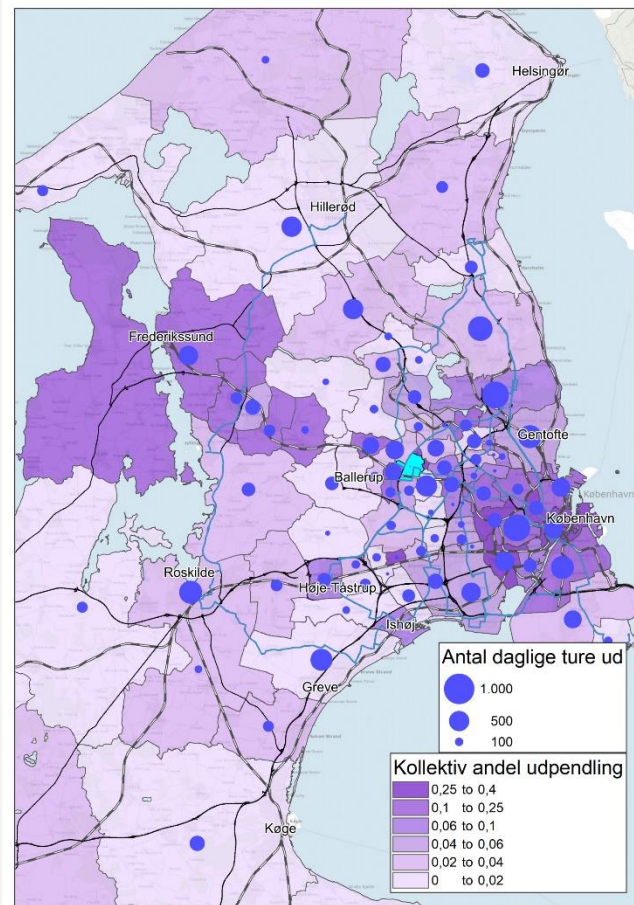
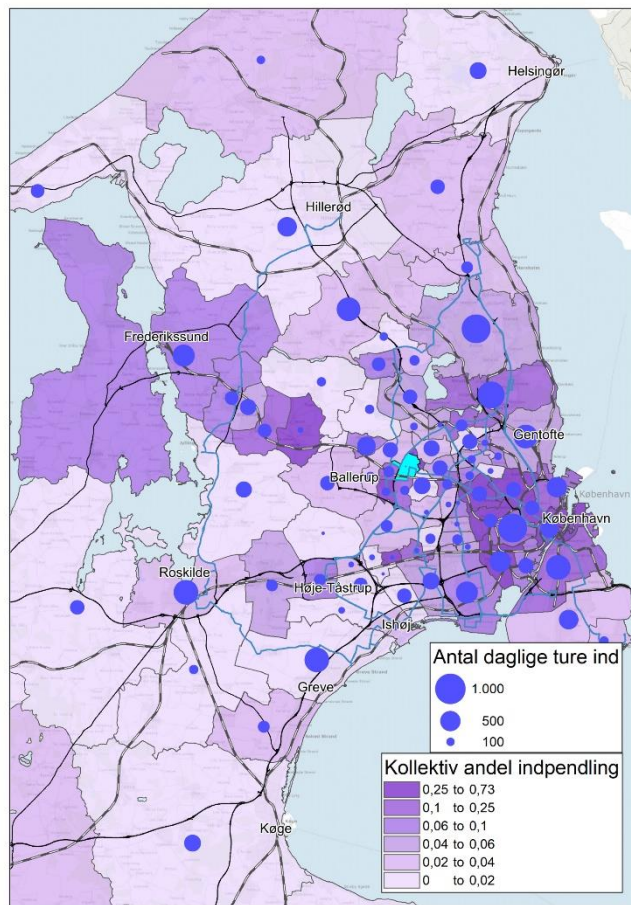
Kollektiv rejsetid



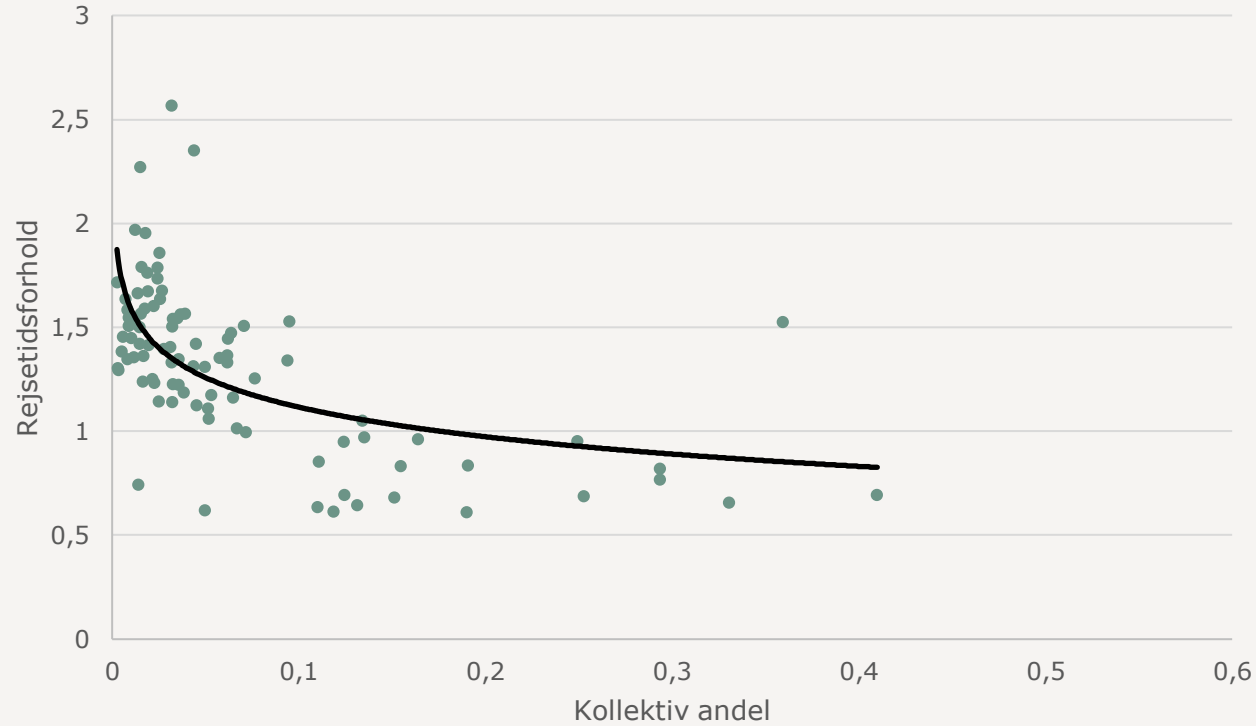
Rejsetids- faktor



Kollektiv andel



Kollektiv andel i forhold til rejsetidsforhold



Hvilke ture vil kunne overflyttes fra bil til kollektiv

- Potentiale beregnes på baggrund af antal bilture, der starter eller slutter inden for 600 meter af en station eller et højklasset BRT-stoppested
- Det er ikke realistisk at forvente at alle disse bilture kan overflyttes til kollektiv trafik
- Større indkøb, transport af børn og mange andre ture vil ikke kunne overflyttes

Ture til seks udvalgte BRT-standsningssteder

Standsningssted	Samlede bilture	Potentiale	andel	Kollektive ture i dag	Kollektiv / (bilture+kollektiv)
Rødovre Centrum	33.719	12.628	37,4 %	2.801	7,7 %
Lautrup	35.306	7.000	19,8 %	1.883	5,1 %
Bagsværd Erhvervspark	21.109	7.002	33,2 %	187	0,9 %
Høje Taastrup Nord	23.589	6.053	25,7 %	532	2,2 %
Hvidovre Hospital	24.578	9.024	36,7 %	1.412	5,4 %
CPH Business Park	14.622	4.249	29,1 %	769	5,0 %

Realiserbart potentiale

Standsningssted	5 % af bilpotentialet		Fremtidig andel	
	Til området	Fra området	Til området	Fra området
Rødovre Centrum	631	635	9,4 %	9,4 %
Lautrup	350	356	6,0 %	5,4 %
Bagsværd Erhvervspark	350	353	2,5 %	2,4 %
Høje Taastrup Nord	303	300	3,5 %	3,2 %
Hvidovre Hospital	451	455	7,2 %	6,7 %
CPH Business Park	212	220	6,4 %	5,7 %

ANY
QUESTIONS?

