

Metaoplysninger

Paperets titel	Turrater med Transportvaneundersøgelsen
Forslag til emneindplacering	"Mobilitet og adfærd"
Om paperet har været præsenteret på andre konferencer	Nej.
Omhandler paperet et projekt, som tidligere har været præsenteret på Trafikdagene?	Transportvaneundersøgelsen er præsenteret flere gange og på mange måder. Indlægget kan ses som en opfølgning på workshoppen om turrater på Trafikdage 2007.
Forfatterens: - Navne - Firma/organisation - Tlf - Email - Land	Hjalmar Christiansen Specialkonsulent, Transportvaneundersøgelsen CTA, Transport DTU Danmarks Tekniske Universitet Bygning 116B 2800 Lyngby Direkte telefon 45 25 65 08 hjc@transport.dtu.dk www.transport.dtu.dk
Hvem der er korresponderende forfatter	Hjalmar Christiansen
Hvem præsenterer paperet på Trafikdage	Hjalmar Christiansen

Indlæggets baggrund og formål

Turrater anvendes som nøgletal til overslagsberegninger for trafik i eksempelvis lokalplansammenhæng.

Der er ikke siden 90'erne gennemført større dataindsamlinger og opdateringer af talgrundlaget for disse beregninger. Der findes et antal regionale og lokale sæt nøgletal, men ikke noget som kan betegnes som et nationalt og konsistent sæt nøgletal.

Emnet var temaet for en workshop på Trafikdage i 2007, hvor det bl.a. blev konkluderet at TU dengang var for spinkelt grundlag til dannelse af Turrater.

Transportvaneundersøgelsen (TU) har nu rundet 165.000 interview og 480.000 ture siden 2006. Nyheden er at dette materiale nu er stærkt nok til beregning af "turrater" – dog med en noget anden metodisk tilgang.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Den grundlæggende metode er simpel: Beregn tælleren som antal ture i TU. Beregn nævneren som antal arbejdspladser, etagemeter eller hvad som er relevant. Divider og resultatet er en turrate.

Rent praktisk er det lige lidt mere kompliceret:

- Afgrænsningen i tæller og nævner skal være den samme
- TU udtrækket skal have tilstrækkelig mange observationer til et robust estimat
- Håndtering af kalender hverdag/alle dage

Grundlæggende er der 2 metoder, som kan anvendes. Begge gennemgås og belyses med konkrete regneexempler.

Enkeltvirksomhedsmetoden:

Beregningen baseres på en ”kurv” af sammenlignelige, eksisterende faciliteter (virksomheder). Disse virksomheder/adresser udpeges i GIS, og de relevante ture isoleres i TU. Herefter beregnes summen af ture og der divideres med antal virksomheder (nøgletal).

Denne metode er god til temaer som ”Discountsupermarkeder”, ”Tankstationer” og tilsvarende, hvor rejsemålet kan udpeges entydigt på adressen, og hvor der findes hundredvis af sammenligningsemner. Opskaleringen er sædvanligvis simpel, idet der kan arbejdes med ”antal” af de enkelte faciliteter.

Zonemetoden:

Beregningen baseres på en eller flere Landstrafikmodelzoner, som antages at være repræsentative for det påtænkte projekt, med hensyn til erhvervssammensætning, bebyggelsestype, trafikplacering, parkering osv.

Denne metode er god til større, sammenhængende lokalplanområder og udvidelser af eksisterende bebyggelser med ”mere af det samme”. Opskaleringen kræver en beregning af størrelsesforholdet mellem projekt og referenceområde – enten i form af etagemeter, antal ansatte eller tilsvarende.

Omregning af tal fra TU til hverdagstrafik følger den normale TU procedure for dette. Her ses et behov for at udbrede kendskabet til hvorledes dette gøres.

Indlægget garneres med praktiske eksempler, fra tilfælde hvor metoden har været anvendt.

Resultat og konklusion

Selve beregningen virker, således at det med denne relativt simple tilgang er muligt at danne trafikale overslag, som kvalitetsmæssigt er fuldt på højde med hvad der kan nås med turrater fra anden kilde.

Ved brug af TU data kan forhold som stationsnærhed, landsdel, bymæssighed etc. håndteres direkte ved valg af referenceområde. I en traditionel turratetilgang er disse forhold pakket væk som datagrundlag for nøgletallet.

Med TU er det muligt at arbejde med tallene opdelt efter de sædvanlige dimensioner, herunder hverdag/weekend, pendling/ærinde/erhverv og korrekt opdeling mellem ”ren” gang og gang i kombination med kollektiv trafik.

Der er dog den vigtige begrænsning, at TU kun kan arbejde på grundlag af sammenligning med eksisterende byområder i 10-13 års gennemsnit – Metoden kan altså kun anvendes, hvis der findes et sammenligneligt og nogenlunde stabilt område i nærheden, evt. i en anden by. Endelig giver stikprøvestørrelsen en begrænsning for hvor detaljeret, der kan gås til værks – Som det vil fremgå af indlægget er denne sidste begrænsning ikke (længere) noget kæmpeproblem.