

Notat: Trafikdage 2021 – forslag til Special session

Emne for Special Session: Anvendelse og resultater af COMPASS

Baggrund og formål

Københavns Kommune har taget initiativ til at udvikle en ny strategisk aktivitetsbaseret trafikmodel for Hovedstadsområdet (COMPASS). Mens der især i USA findes flere aktivitetsbaserede trafikmodeller, er COMPASS den første aktivitetsbaserede trafikmodel i Europa. Den er derfor på mange punkter forskellig fra OTM 7.

Udviklingen blev startet i september 2018 med MOE|Tetraplan som hovedentreprenør. MOE|Tetraplan og Københavns Kommune fortalte om COMPASS på Trafikdage 2019. Her var fokus på hovedelementer i COMPASS, hvordan COMPASS adskiller sig fra OTM 7, samt til hvilke formål COMPASS bliver udviklet.

COMPASS bliver færdig i foråret 2021. Formålet med Special Session er at præsentere og diskutere de første resultater, som er opnået med COMPASS.

Program

Samlet varighed er 90 minutter. Det skønnes inkl. diskussion programsat som følger:

- Introduktion ved KK (5 minutter) – Sidsel Kjems (KK)
- Modeloversigt ved Christian Overgård (15 minutter)
- Beregningsnøjagtighed i basisåret ved Christian Overgård og Mario Milutinovic (KK) (20 minutter)
- Følsomhedsberegninger ved KK– Filip Vang (KK) & Mario Milutinovic (KK) (20 minutter)
- Scenarieberegninger ved KK (20 minutter) – Filip Vang & Mario Milutinovic & Sidsel Kjems (KK)
- Afrunding ved KK (10 minutter) Sidsel Kjems (KK)

Modeloversigt

COMPASS tillader at belyse et meget større spektrum af transportpolitiske tiltag end tidligere kendte trafikmodeller. Der er eksempelvis udviklet en meget detaljeret modellering af parkering, som bl.a. tillader at undersøge takstpolitikker, nedlæggelse af parkeringspladser og ændring til beboerlicens. Det er i modsætning til eksempelvis OTM 7 muligt at undersøge et samlet transportsystem, hvor de enkelte transportformer f.eks. cykel og kollektiv trafik kombineres med cykelparkering og medtagning af cykel i tog. Det er derudover muligt at modellere nye transportformer: delebiler, indfasning af el-biler og førerløse biler.

Der gives en kort oversigt over modelstruktur og nye beregningsmuligheder som grundlag for forståelse af resultater fra følsomhedsberegninger og scenarieberegninger.

Beregningsnøjagtighed i basisår

Modelberegning sammenlignes med tællinger for bil, cykel og kollektiv trafik for modellens basisår, som er 2017. Det indledes med en beskrivelse af det metodiske grundlag for sammenligning mellem modelresultater og tællinger. Dernæst præsenteres estimerede beregningsnøjagtigheder. I det omfang, som det er muligt, sammenholdes det med erfaringer fra OTM 7.

Følsomhedsberegninger

Følsomhedsberegninger er meget vigtige i forhold til validering af en models evne til prognoseberegning. Der er derfor i udvikling af COMPASS gennemført et større antal følsomhedsberegninger. I dette indlæg præsenteres og diskuteres resultater fra følsomhedsberegninger. Det omfatter:

- Forøgelse af kørselsomkostninger med 20%
- Reduktion af kollektive takster med 20%
- Reduktion af kollektive rejsetid med 10%
- Udbygning af Parkering&Rejsanlæg ved Kildedal
- Reduktion af kantstensparkering med 80% i Middelalderbyen

Resultater af følsomhedsberegninger præsenteres før og efter pivotering af ture fra den aktivitetsbaserede model. Hvor det er muligt, diskuteres resultaterne i forhold til OTM 7 og Landstrafikmodellen (LTM 2.3).

Scenarieregninger

Der gennemføres basisberegninger for 2021, 2025 og 2035. Overordnede resultater fra basisberegningerne præsenteres og diskuteres i forhold til prognose med OTM 7. Eksempelvis diskuteres, hvorvidt forskel i resultater stammer fra forskel i forudsætninger eller forskel i modeltype.

Derudover præsenteres et kort udpluk af scenarieregninger foretaget i COMPASS. Det omfatter bl.a. scenarie for nyt vejprojekt (f.eks. Østlig Ringvej), ny kollektiv trafikbetjening (f.eks. ny metrolinje) og cykelprojekt (f. eks udbygning af supercykelsti). Resultat af scenarieregning sammenlignes med basis. Resultater præsenteres og diskuteres.

COMPASS - **C**openhagen Greater Area **M**odel for **P**assenger Transport.

COMPASS er udviklet af MOE|Tetraplan med følgende underleverandører: COH ApS, Rapidis ApS, RSG (USA), RAND Europe (UK), DTU Management – Division for Transport, John Bowman (USA), Andrew Daly (UK) og Goran Vuk (DK).