

Forslag til Special Session på Trafikdage

Sidsel Kjems, km5m@kk.dk

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen

Emne: Trafikmodeller og deres anvendelse

Eksempler på anvendelse af COMPASS trafikmodel

Baggrund og formål

COMPASS er en ny strategisk, aktivitetsbaseret trafikmodel for Hovedstadsområdet. Mens der især i USA findes flere aktivitetsbaserede trafikmodeller, er COMPASS den første aktivitetsbaserede trafikmodel i Europa. COMPASS er på mange punkter forskellig fra OTM 7, hvilket Københavns Kommune og Artelia (tidligere MOE|Tetraplan) tidligere har holdt oplæg om på Trafikdage.

Københavns Kommune har nu gjort sig en del erfaringer med at anvende COMPASS på forskelligartede projekter. I denne session vil COMPASS-sekretariatet vise konkrete eksempler på anvendelse af COMPASS. Vi vil have fokus på modellens styrker og begrænsninger i den konkrete anvendelse.

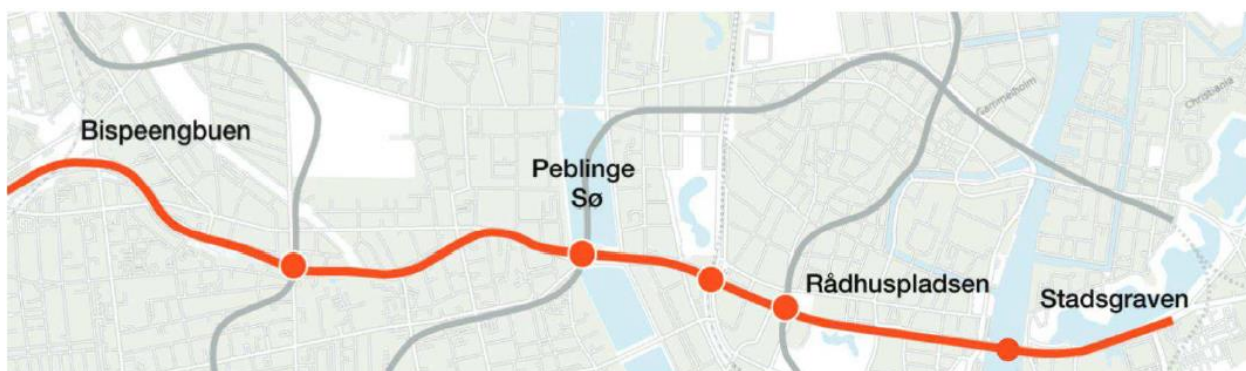
Program

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

- Introduktion ved Københavns Kommune (10 minutter) – Sidsel Kjems (KK)
- Oplæg 1: Den Grønne Boulevard – Fase 1 – Mario Milutinovic (KK) (15 minutter)
- Oplæg 2: Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Filip Vang (KK) (15 minutter)
- Oplæg 3: Helhedsplan Dybbølsbro – Mario Milutinovic (KK) (15 minutter)
- Oplæg 4: Praktisk anvendelse af COMPASS-data: Kim Brochmann Møller (KK) (15 minutter)
- Oplæg 5: Anvendelse af COMPASS-data til at udpege uheldsbelastede kryds. Jeppe Paludan-Müller (KK) (15 minutter)
- Afrunding ved KK (5 minutter) Sidsel Kjems (KK)

Oplæg 1: Den Grønne Boulevard – fase 1 – Mario Milutinovic (KK)

Med Budget 2021 for Københavns Kommune blev det besluttet at undersøge mulighederne for at nedgrave vejstrækningen fra Bispeengbuen til Amager (se Figur 1). Formålet er at få vejtrafikken, så vidt muligt, håndteret i en tunnel og skabe en grøn boulevard på overfladen. Projektet er komplekst og der er flere løsningsscenarier med forskellige potentialer, udfordringer, effekter og økonomi. Projektet er den første analyse som udføres med Københavns Kommunes nye trafikmodel COMPASS. Analysen er opdelt i to faser, hvor der i første fase screenes for flere tunnelscenarier og i anden fase konkretiseres ét scenarie. Den første fase af analysen blev afsluttet i januar 2023, hvor der blev udvalgt to tunnel-hovedløsninger. Anden fase løber fra marts til oktober 2023. Denne præsentation vil vi dykke ned i de trafikale beregninger for de to hovedløsninger fra fase 1. Hovedløsning 1 (HVL 1) består af to kort tunneller, mens hovedløsning 2 (HVL 2) består af en lang tunnel med afkørsler undervejs.



Figur 1 - Afgrænsning af analysekorridoren for den Grønne Boulevard mellem Bispeengbuen og Stadsgraven.

Oplæg 2: Bustilpasning til Sydhavnsmetroen – Filip Vang (KK)

Når Sydhavnsmetroen åbner i 2024, skal busserne omlægges, for bl.a. at undgå dobbeltbetjening langs Sydhavnsmetroen. Derfor har Københavns Kommune sammen med Movia undersøgt forskellige scenarier for bussernes linjeføring i COMPASS. Det er første gang Københavns Kommune selv har ansvaret for kodning og kørsel af kollektive beregninger i denne størrelsesorden. Vi vil i dette oplæg præsentere hvordan arbejdet blev organiseret, hvordan processen var, hvorfor specifikke beregningstyper blev valgt samt de læringer arbejdet har ført med sig.

Oplæg 3: Helhedsplan Dybbølsbro – Mario Milutinovic (KK)

Området omkring Dybbølsbro er under rivende udvikling med nye byudviklingsområder, samt en ny metrostation. Der har derfor været et behov for at undersøge hvordan trafikken i område kan tænkes bedre sammen med den udvikling området er i. På den baggrund er der udarbejdet en trafik helhedsplan for området omkring Dybbølsbro. En del af denne helhedsplan omfatter en række trafikmodelberegninger af forskellige scenarier kørt i COMPASS. I denne præsentation vil vi præsentere resultaterne af trafikmodelberegningerne.

Oplæg 4: Oplæg om praktisk anvendelse af COMPASS-data – Kim Brochmann Møller (KK)

Den aktivitetsbaserede modellering i kombination med den høje detaljeringsgrad i COMPASS giver også mere detaljerede resultater for cyklister og fodgængere. Det åbner nye muligheder for brugen af trafikmodeller. Der ligger en del gevinster i den operative brug af COMPASS, enten til bedre signaldrift eller kvalitetssikring af trafikale analyser. Oplægget vil fokusere på de tidlige erfaringer med brug af data fra COMPASS i den daglige drift af trafiksignaler i Københavns Kommune. Erfaringerne kan bruges af andre større vejmyndigheder og skal se som et ideoplæg til, hvordan data til og fra signaldrift kan bruges i trafikmodellering.

Oplæg 5: Anvendelse af COMPASS-data til at udpege uheldsbelastede kryds – Jeppe Paludan-Müller (KK)

Ved udpegning af usikre kryds i Københavns Kommune er det normal praksis at se på det rene antal incidenser. Imidlertid kan det også være relevant at se på antallet af uheld i relation til trafikmængden. Med en høj detaljeringsgrad i COMPASS forefindes der modelleret trafiktal for en stor del af de københavnske veje og kryds, som der i dag ikke findes tællinger på. Dette giver nye muligheder for at anvende virkelig data i kombination med modelleret data.

I oplægget præsenteres hvordan uheldsdata i kombination med modelleret trafiktal kan bruges til at udpege uheldsbelastede kryds samt metoden bag.