

Mobilitet, tilgængelighed og fremkommelighed

Kommissionsmøde 16. januar 2013

Otto Anker Nielsen, oan@transport.dtu.dk

$$P(i|V) = \frac{\partial \ln G(e^V)}{\partial V_i} \int_a^b \epsilon \Theta^{\sqrt{17}} + \Omega \int \delta e^{i\pi} = \{2.7182818284\}$$

Δ ∞ χ^2 Σ $!$ $>>$ $;$

Definitioner



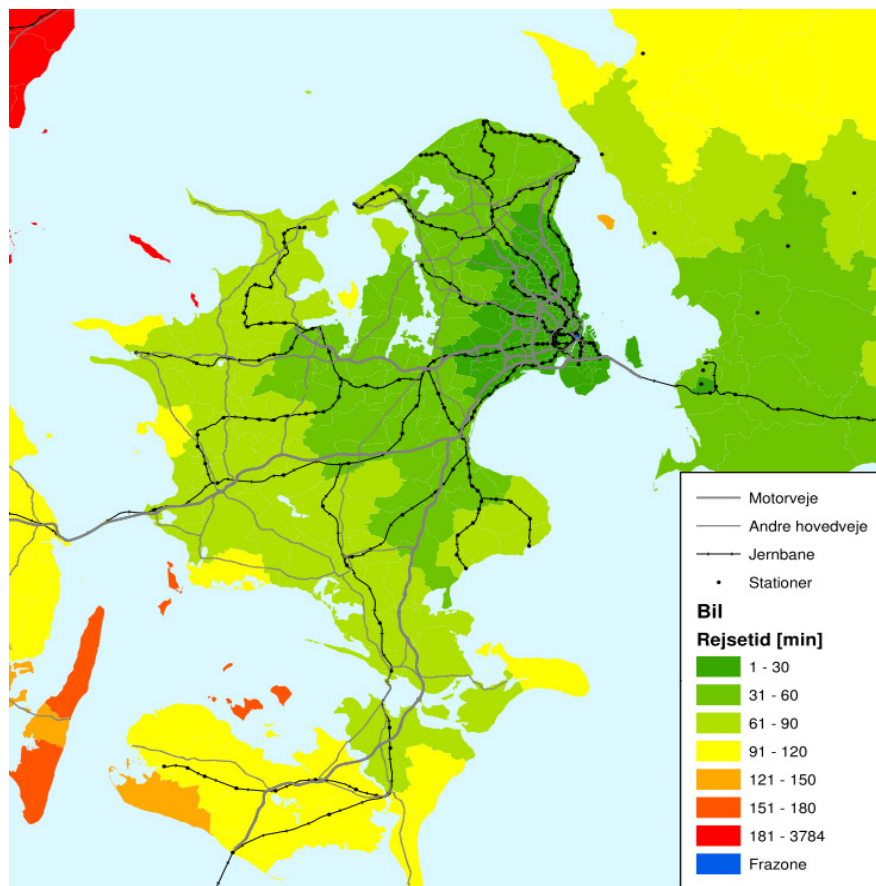
Mobilitet	Mobilitet er et udtryk for hvor hurtigt, man ved brug af transportsystemet kan flytte sig geografisk sikkert og komfortabelt og overkommeligt. Mobiliteten er bestemt ud fra lokalitet og tidspunkt, og kan opdeles på transportformer.
Tilgængelighed	Tilgængeligheden er et udtryk for hvor hurtigt man ved brug af transportsystemet har adgang til at udføre forskellige typer af aktiviteter. Tilgængeligheden er ligesom mobilitet bestemt ud fra lokalitet og tidspunkt og kan opdeles på transportformer. Derudover kan tilgængeligheden opdeles på aktivitetstyper
Fremkommelighed	Fremkommelighed er et udtryk for det serviceniveau som borgeren oplever, at transportsystemet yder i forhold til det konkrete rejsemønster. Fremkommeligheden er bestemt ud fra borgerens bopæl og sammensætningen af de konkrete rejser på destination og tidspunkt.

Mål (indikatorer)

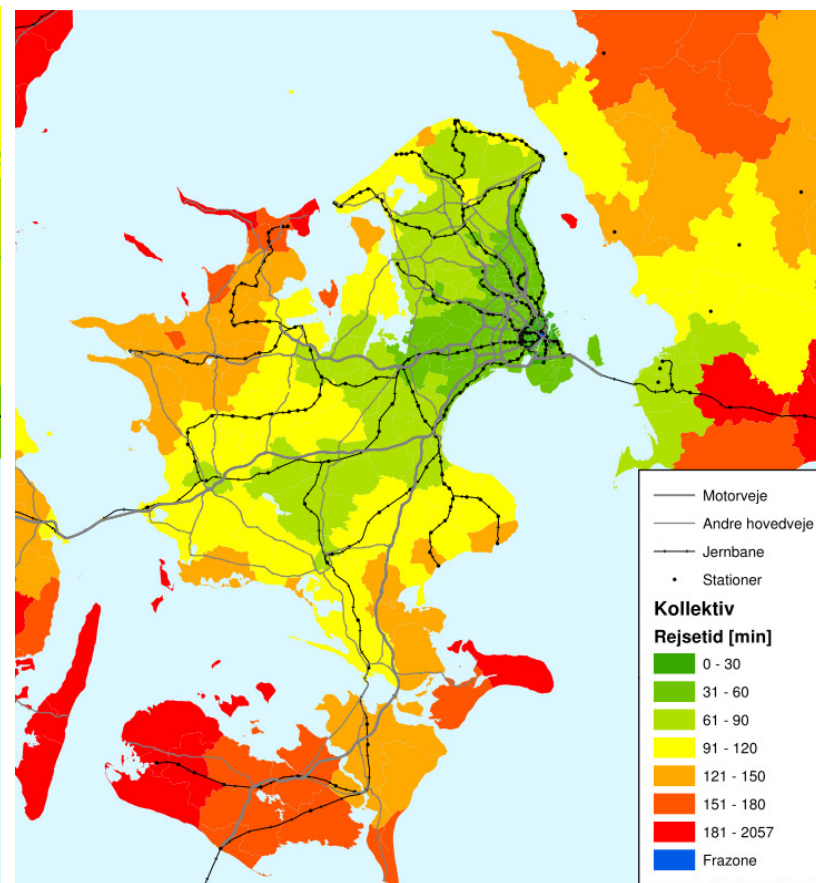


Mobilitet	Mobilitet kan måles ved, hvor stort et areal man kan nå inden for et givent tidsrum. Grænseværdien (tidsrummet) kan skelne mellem forskellige formål med mobiliteten Den gennemsnitlige hastighed for destinationer inden for mobilitetsmålet, er en indikator for potentiel fremkommelighed
Tilgængelighed	Tilgængeligheden kan måles ved hvor mange arbejdspladser, befolkning eller aktivitetspunkter, der kan nås inden for et givet tidsrum. Målet er således mængden af aktiviteter man kan tilfredsstille inden for en given mobilitet. Grænseværdien og tidspunktet der måles vil afhænge af aktiviteten
Fremkommelighed	Fremkommeligheden defineres som den gennemsnitlige rejsetid eller rejsehastighed for eksisterende rejser til- og fra geografiske områder

Mobilitet fra Rådhuspladsen

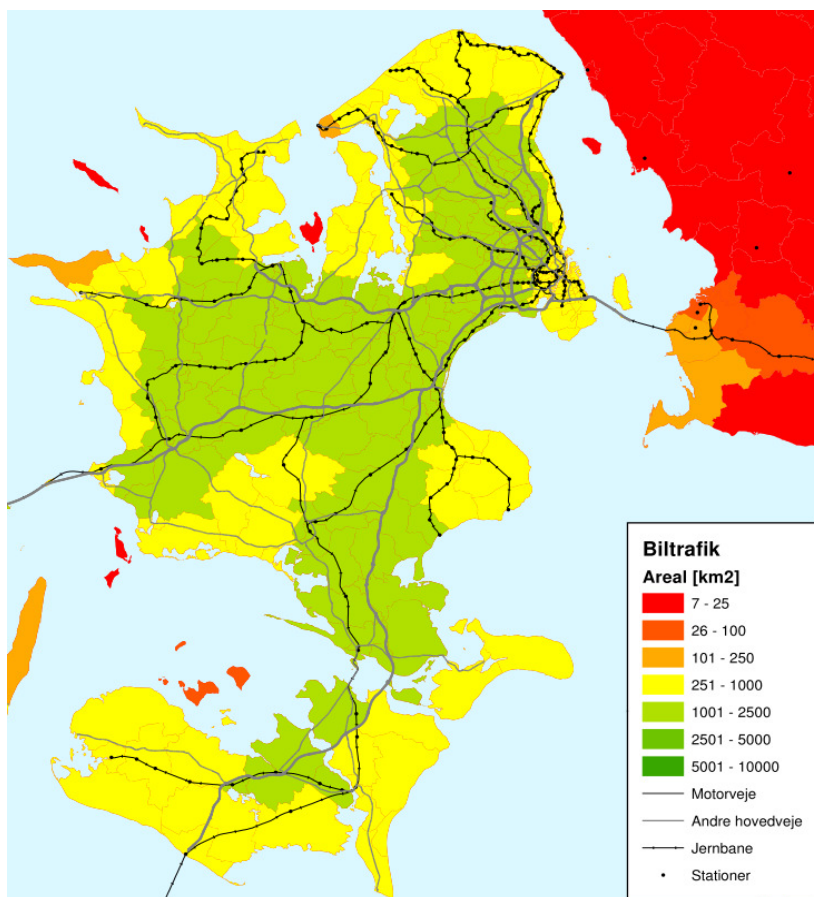


Bil

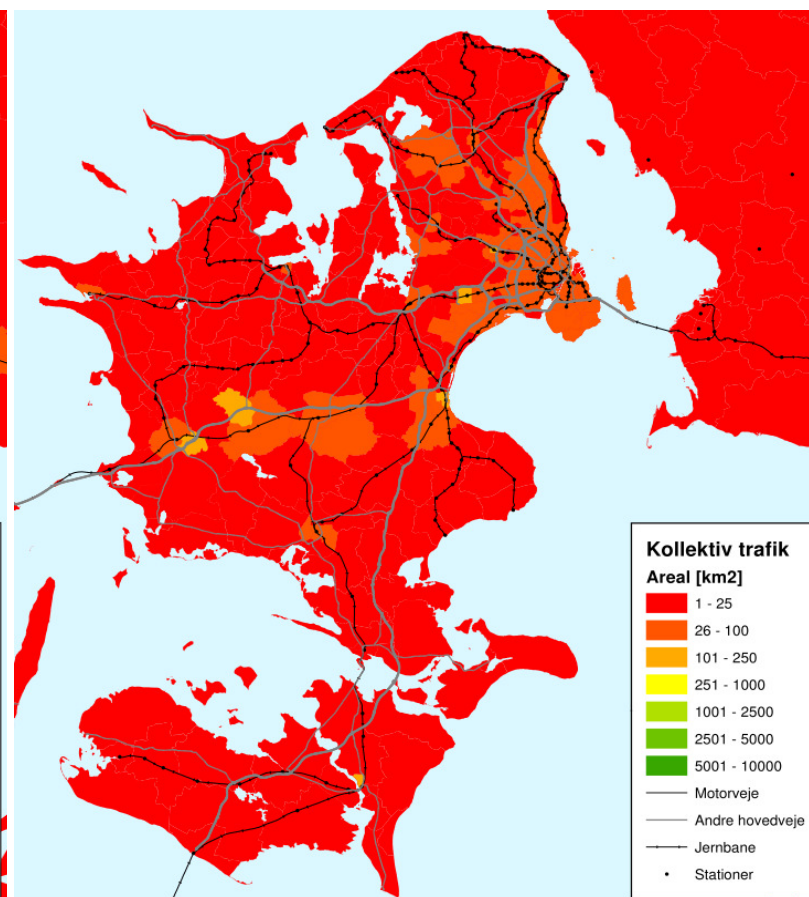


Kollektiv

Hvor stort et areal kan nås fra forskellige områder (samlet mobilitet)

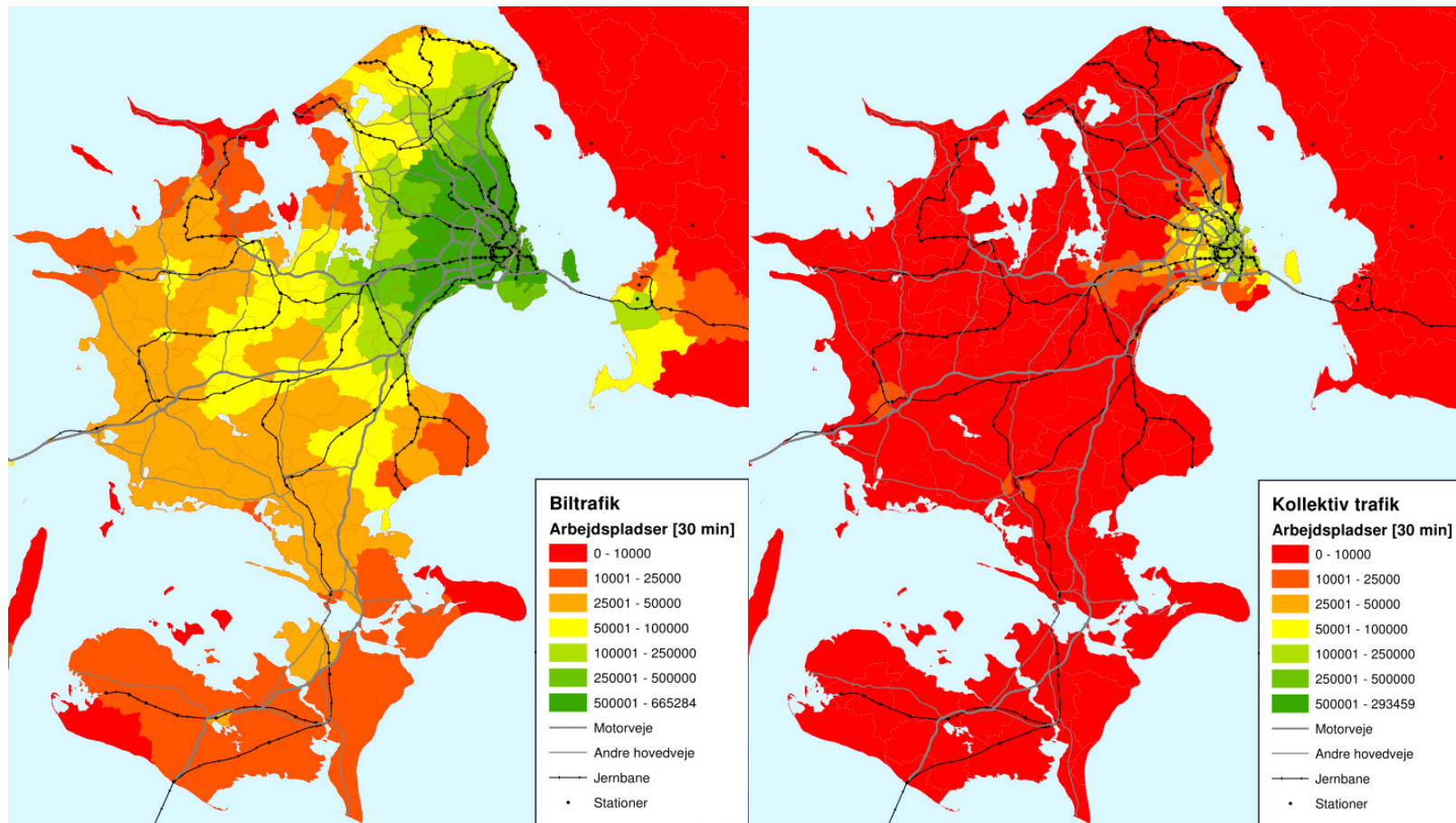


Bil



Kollektiv

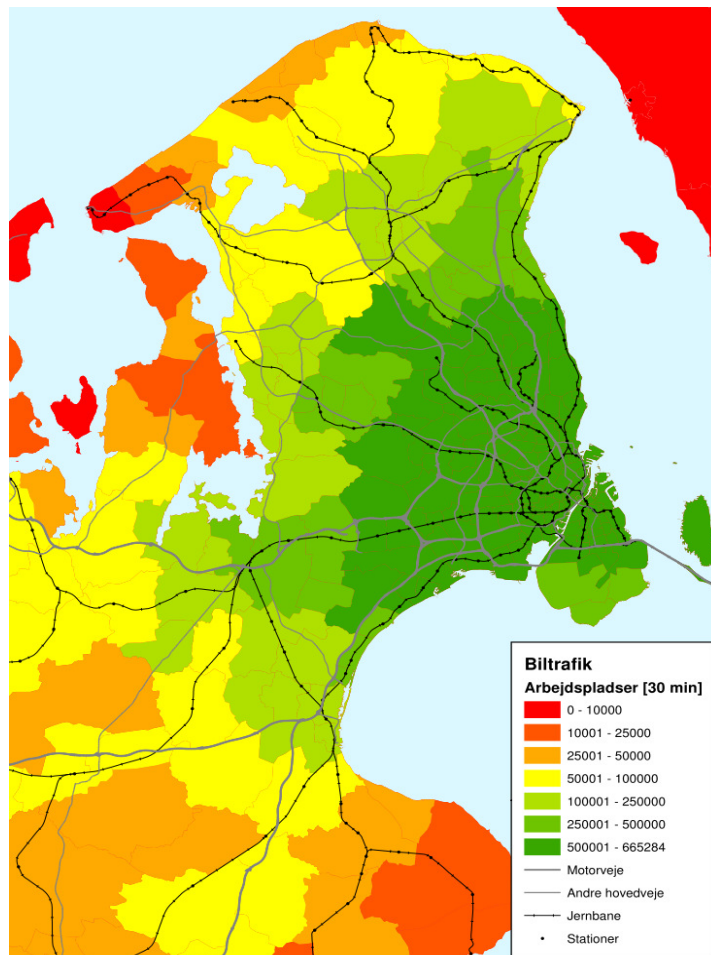
Hvor mange arbejdspladser kan nås fra forskellige områder på 1/2 time (samlet tilgængelighed)



Bil

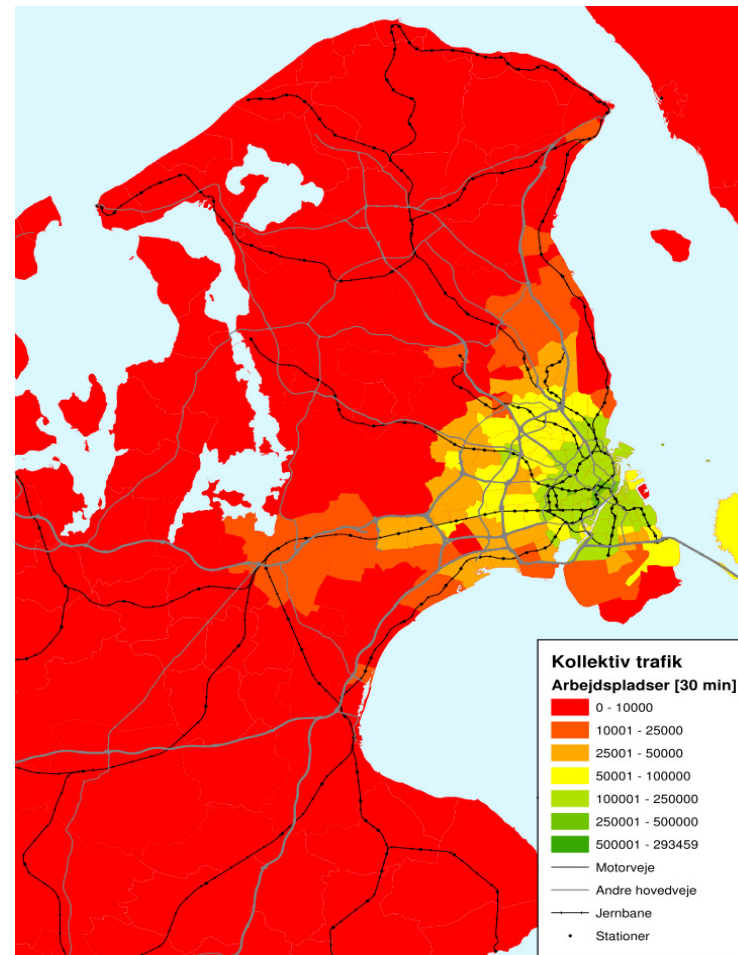
Kollektiv

Hvor mange arbejdspladser kan nås fra forskellige områder på ½ time (samlet tilgængelighed)



Bil

DTU Transport



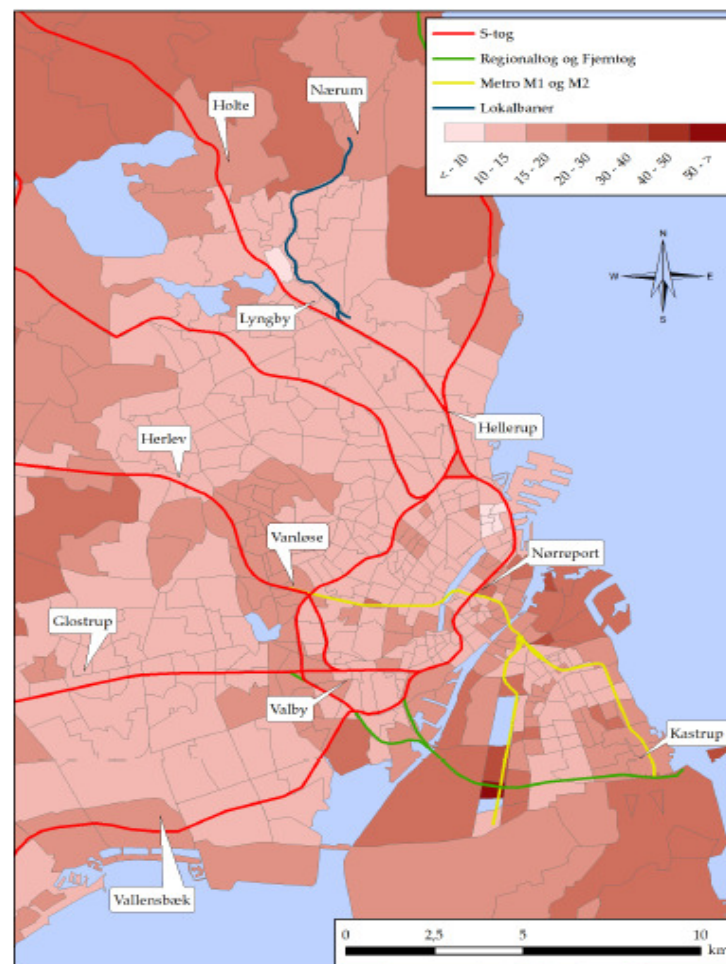
Kollektiv

16.01.2013

Fremkommelighed (gennemsnitlig rejsetid)

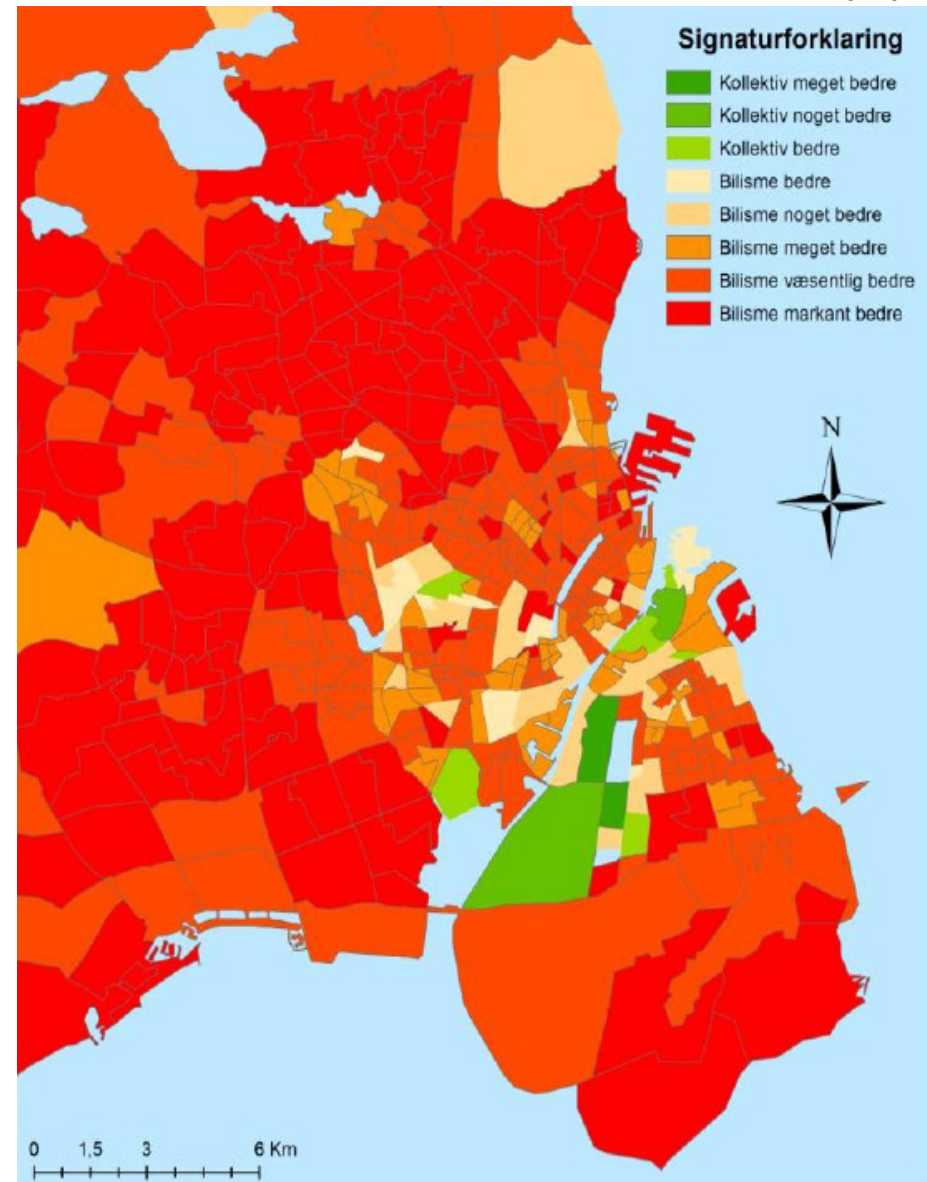


Bil



Kollektiv

Forskel i fremkommelighed – bil/kollektiv



Overflytningspotentialer

Overflytningspotentialer til kollektiv trafik:

Hvor meget mere (eller mindre) tid skulle bilister fra et givet område bruge, hvis de for deres konkrete ture skiftede til kollektiv trafik

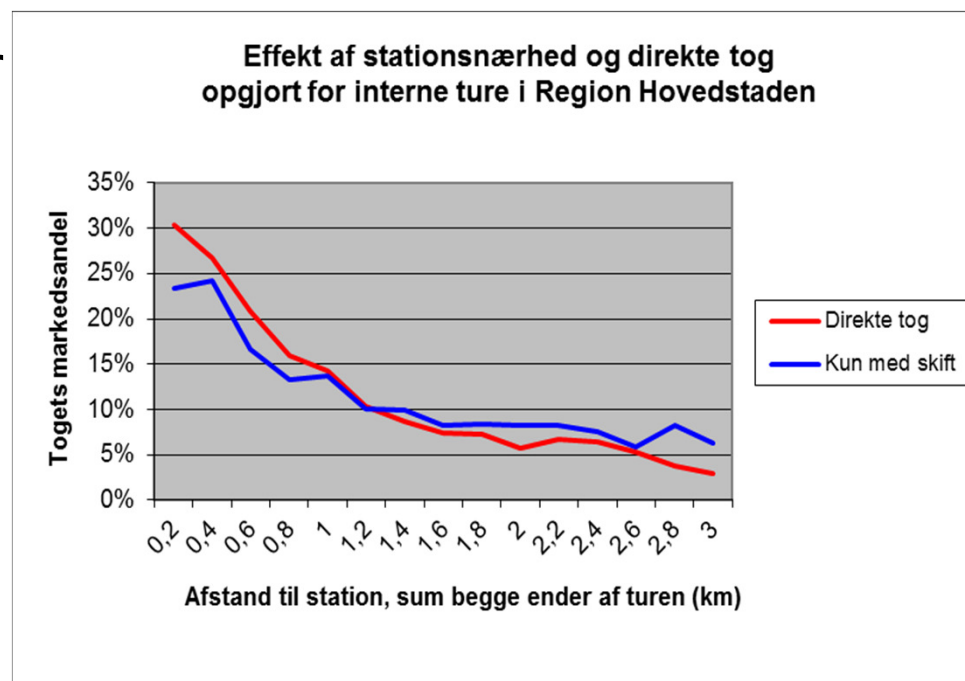
Fastholdelsespotentialer

Fastholdelsespotentialer for den kollektive trafik:

Hvor meget mere (eller mindre) tid skulle passagerer i den kollektive trafik bruge, hvis de for deres konkrete ture skiftede til biler

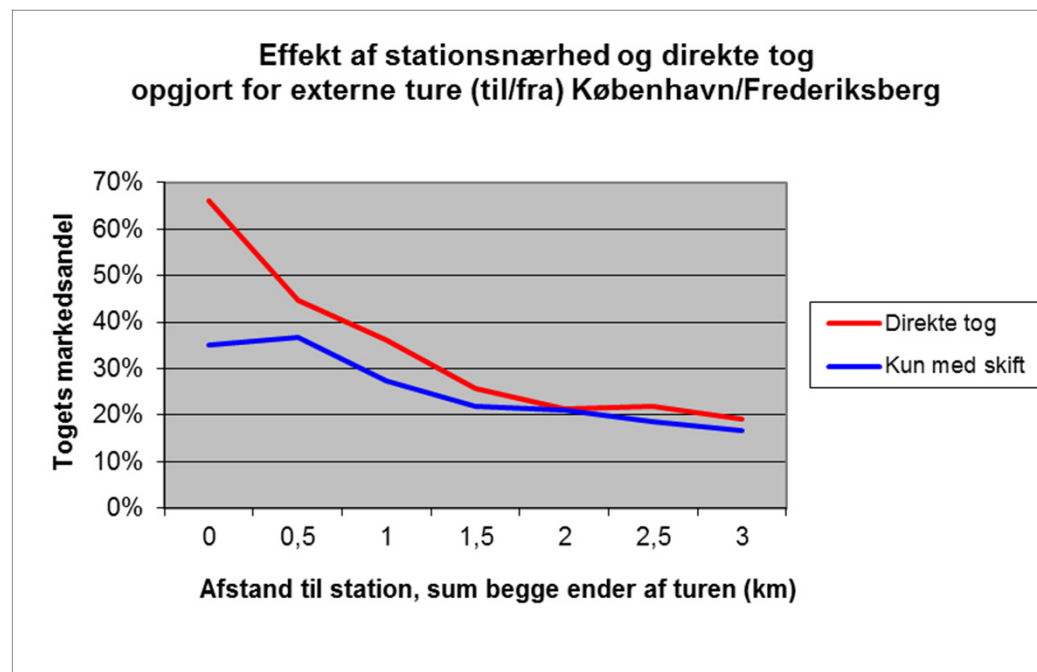
Nærhed til transportsystemerne - Indikator for servicemål

- Ikke at forveksle med tilgængelighedsmål
- Stationsnærhed og stationsoplande
- Rejsetider til stationer
- Attraktionspotentialer
- Multimodalitet på stationer



Service mål og præferencer

- Håndterer forskellig kvalitet og oplevelser under rejsen i forhold til "ren" rejsetid
- Biltrafik
 - Trængsel
 - Sekundære service mål (vejtype, færger, pris)
- Kollektiv trafik
 - Forsinkelser
 - Adgangstid
 - Skift og skiftetid
 - Skinnefaktor
 - Komfort
 - Frekvens
 - Pris



Måling af servicemål

Den oplevede biltrængsel for ture fra et givet geografisk område defineres ved at sammenligne aktuel rejsetid med fri rejsetid og vægte forskellen med tidsværdier for trængsel

Det oplevede kollektive serviceniveau for ture fra et givet geografisk område defineres ved at sammenligne aktuel vægtet rejsetid med den direkte dør til dør rejsetid med de kollektive transportmidler, der er benyttet