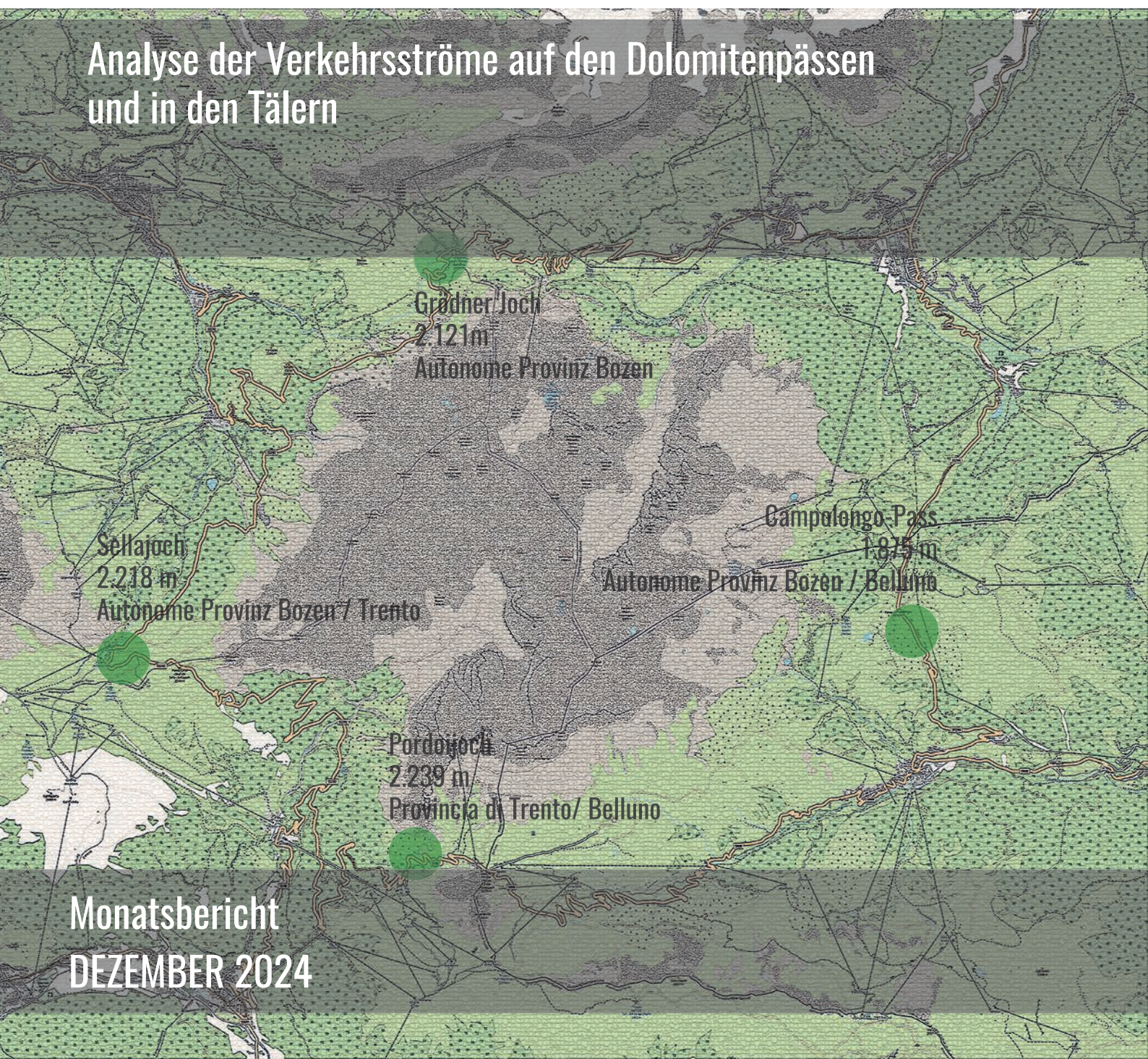




Ressort für Infrastruktur und Mobilität

Analyse der Verkehrsströme auf den Dolomitenpässen und in den Tälern



Monatsbericht
DEZEMBER 2024

PRÄMISSE

Ein nachhaltiger Mobilitätsplan kann nicht ohne eine solide Grundlage zuverlässiger Echtzeitdaten zum Fahrzeugverkehr auskommen, auf die sich kurz-, mittel- und langfristige Strategien stützen können.

Aus diesem Grund ist seit 2020 auf den Dolomitenpässen und in den Tälern ein Verkehrserkennungssystem mit 24 Kameras installiert worden, das es ermöglicht, nicht nur die Intensität und Häufigkeit der Verkehrsströme, sondern auch ihre typologischen Merkmale genau zu erfassen.

Der besondere Wert dieser Initiative liegt in der Konfiguration der Geräte, die eine kontinuierliche Erfassung entlang der Hauptverbindungsstraßen zwischen den Dolomitentälern, durch die Dörfer und entlang der Hauptstraßen zu den Pässen ermöglichen.

24 Kameras werden paarweise an 12 Überwachungsstationen aufgestellt und zeichnen die Durchfahrten in jeder Fahrtrichtung auf.

Jedes Nummernschild entspricht einem Code und nicht umgekehrt, so dass nur anonymisierte Daten gespeichert werden können.

Die Daten können entweder für jede einzelne Kamera oder insgesamt für das gesamte Gebiet ausgewertet werden.

Die auf diese Weise gewonnenen Daten ermöglichen verschiedene statistische Untersuchungen, die in diesem Monatsbericht vorgestellt werden.

Eine einzelne Kamera erfasst Fahrzeuge, die auf einer einzelnen Fahrspur fahren; folglich wird eine Straße von zwei Kameras überwacht.

Die vier Straßen, die die Pässe überqueren (grüne Abschnitte), werden von 16 Kameras abgegrenzt.

Die Straßenschleife, die die vier Pässe verbindet, ist mit vier Straßen aus vier Tälern verbunden, mit der Besonderheit, dass sich an zwei der vier Kreuzungen die Orte Corvara/Kolfuschg und Arabba befinden, die in das Erhebungssystem einbezogen sind. Die vier Straßen in den vier Tälern werden wiederum von acht Kameras aufgenommen.

Abschnitt 1 "GESAMTDATEN" bezieht sich auf den von allen Kameras gemessenen Verkehr.

Abschnitt 2 "SPEZIFISCHE DATEN" bezieht sich nur auf den Verkehr auf den grünen Abschnitten.

Der Verkehr auf den Pässen hat sechs mögliche Herkunftsorte: Grödner Tal, Fassatal, Gadertal, Livinallongo-Tal, Ortschaft Corvara/Kolfuschg, Ortschaft Arabba.

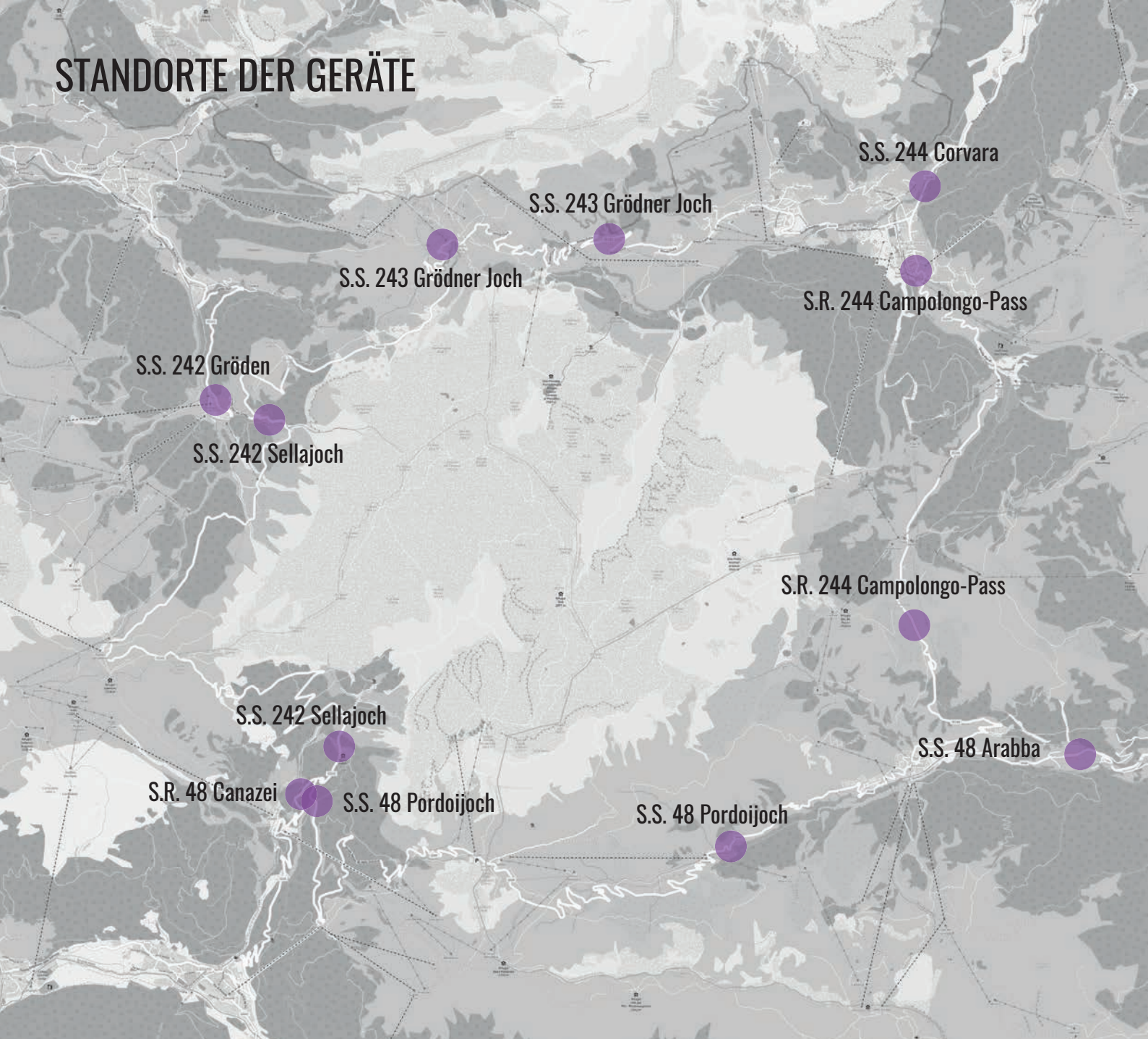
Die dargestellten Daten zeigen:

"Einzelfahrzeug", d. h. ein einzelnes Nummernschild, das von 00:01 bis 23:59 Uhr von einer oder mehreren Kameras erfasst wird. Dieses Fahrzeug wird nur einmal gezählt, auch wenn es mehrere Kameras durchfährt. Diese Daten bilden die Grundlage für alle Säulen- und Kreisdiagramme.

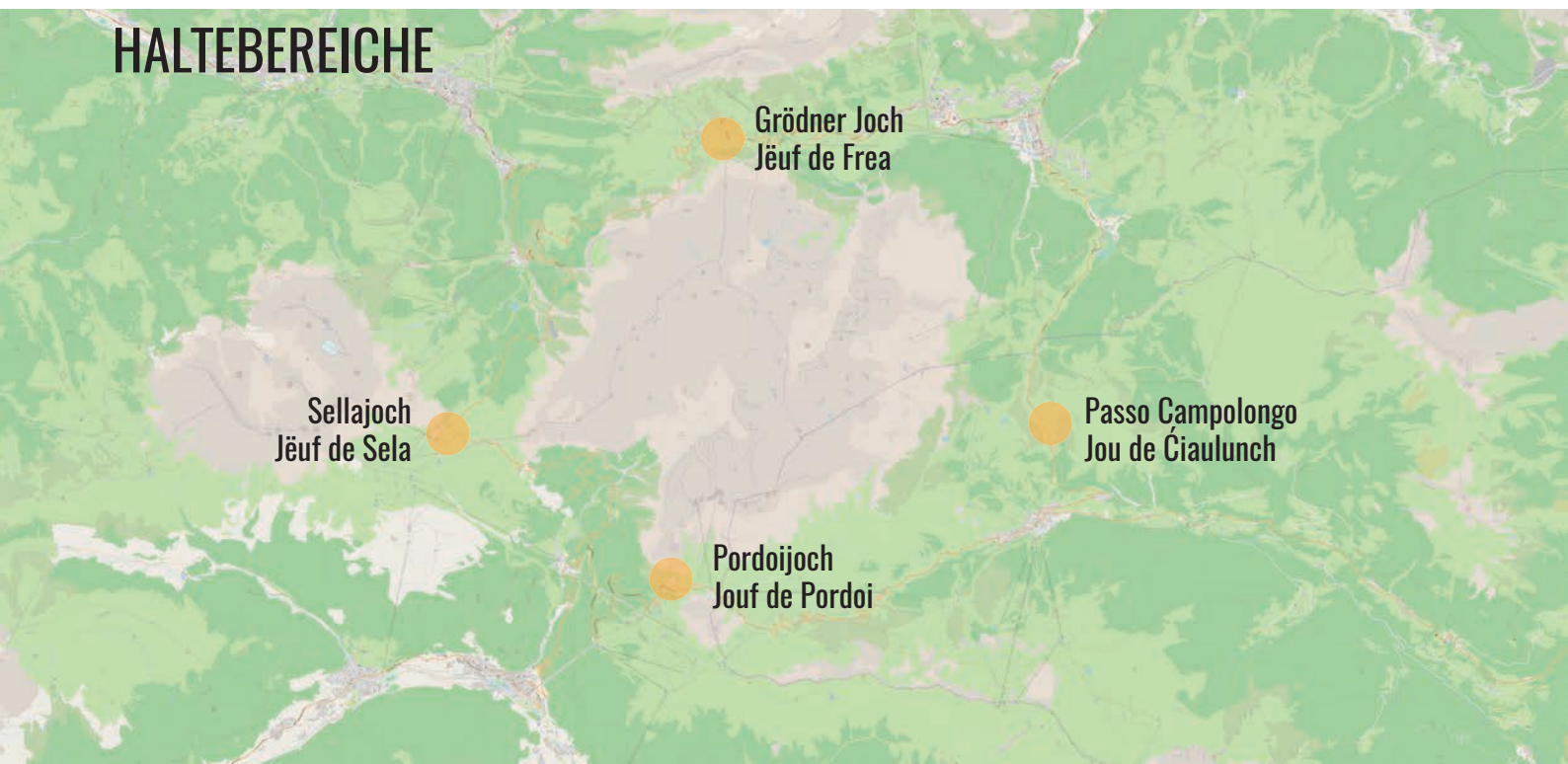
"Einzelne Durchfahrt": jede einzelne Durchfahrt unter einer einzigen Kamera. Diese Daten bilden die Grundlage für die Darstellung der "Karte".

1. GESAMTDATEN

STANDORTE DER GERÄTE



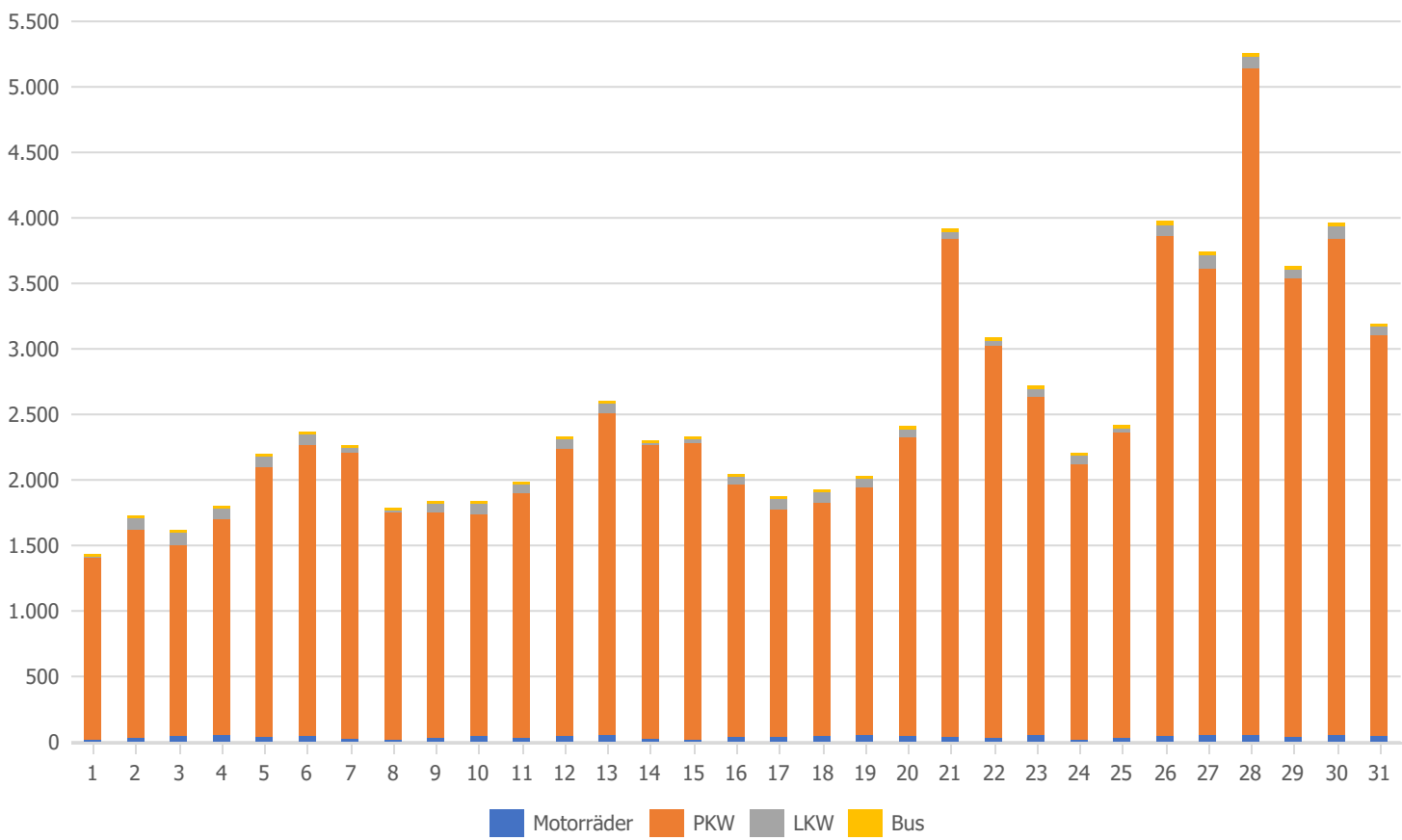
HALTEBEREICHE



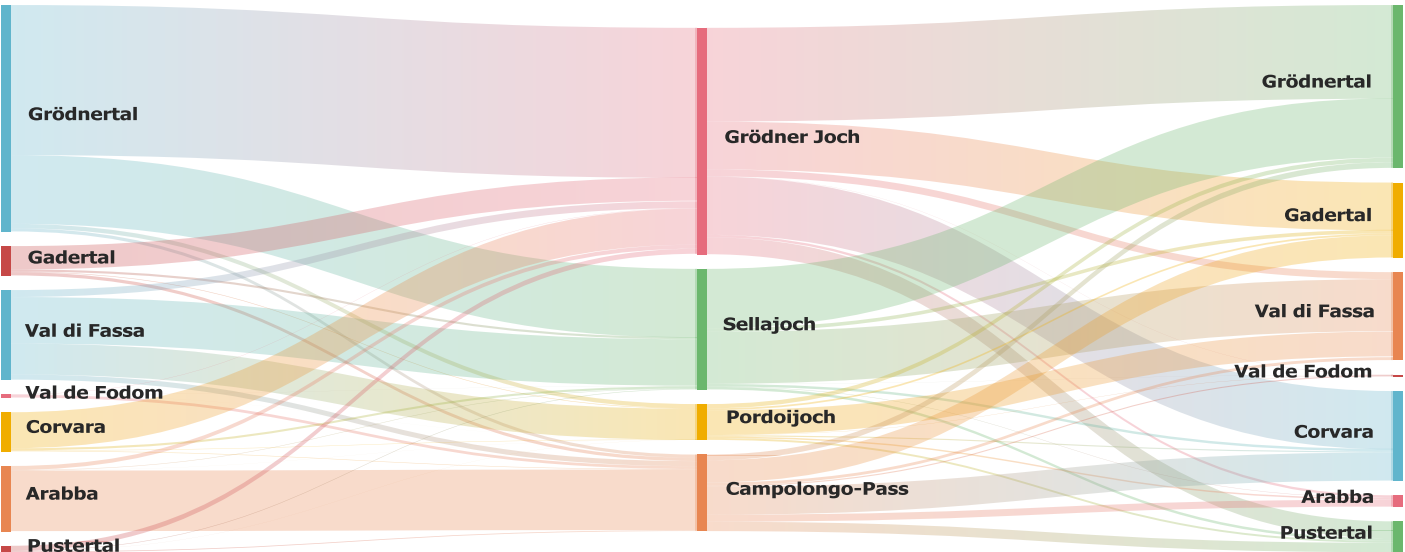
ANZAHL DER FAHRZEUGE, DIE DAS GESAMTE GEBIET DURCHFAHREN

12/2024

Einzelne Fahrzeuge, die mindestens eine der 24 Kameras passiert haben, mit Ausnahme von Fahrzeugen, die von den beiden Ortschaften abfahren und die Sellaronda über die Täler verlassen.



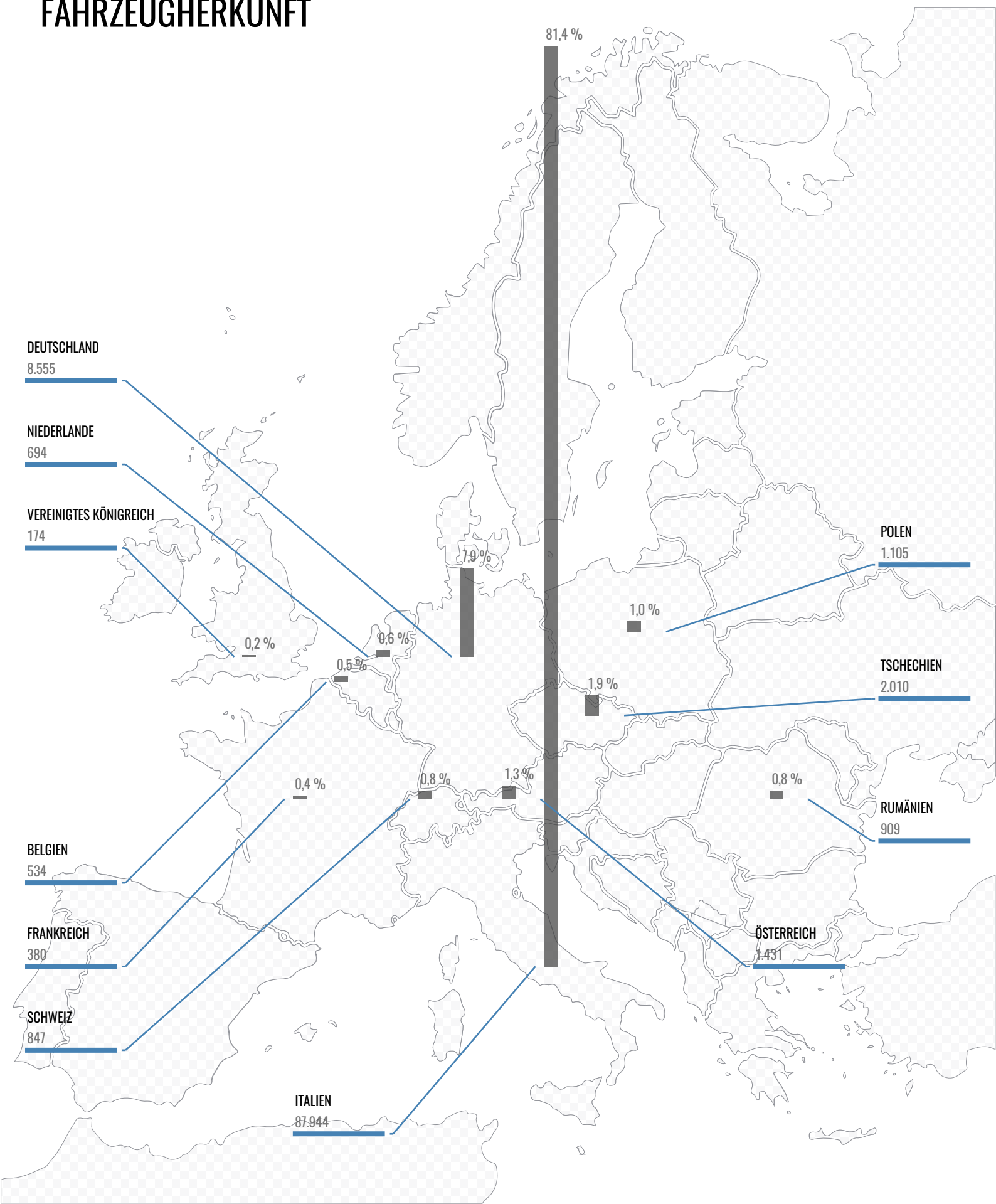
URSPRÜNGE UND ZIELE



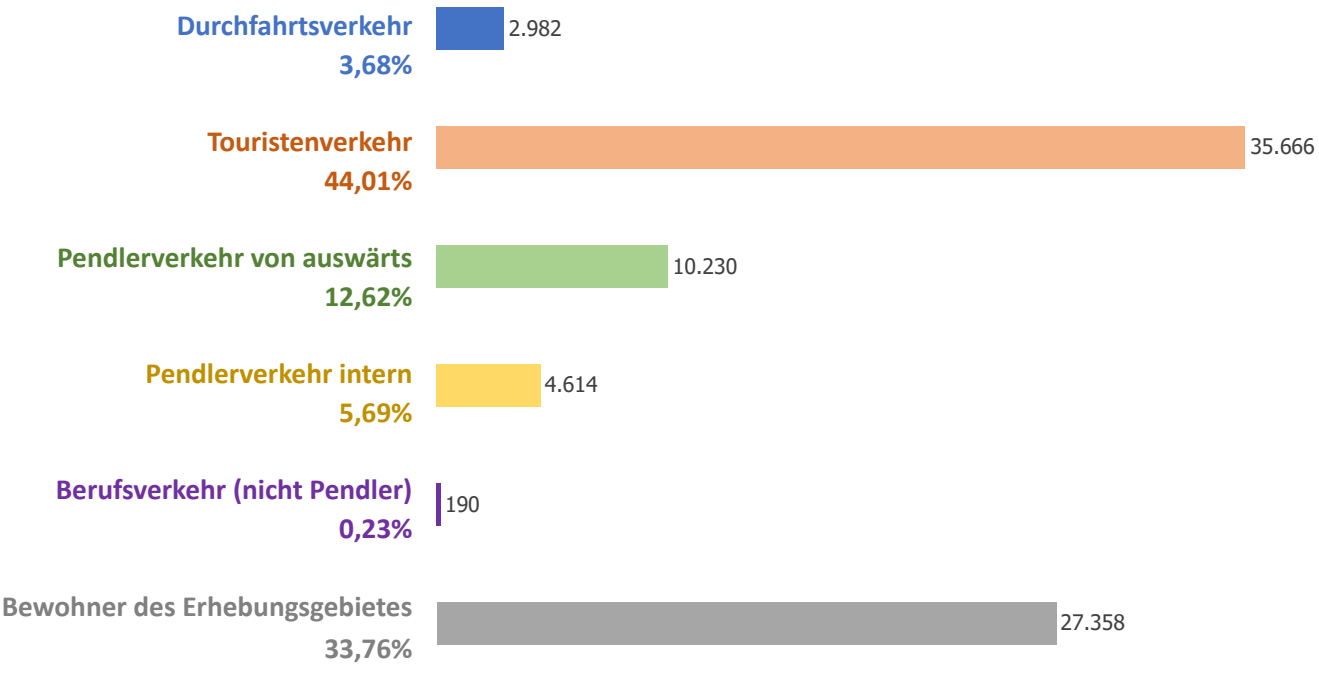
FAHRZEUGKLASSIFIZIERUNG NACH TYP



FAHRZEUGHERKUNFT



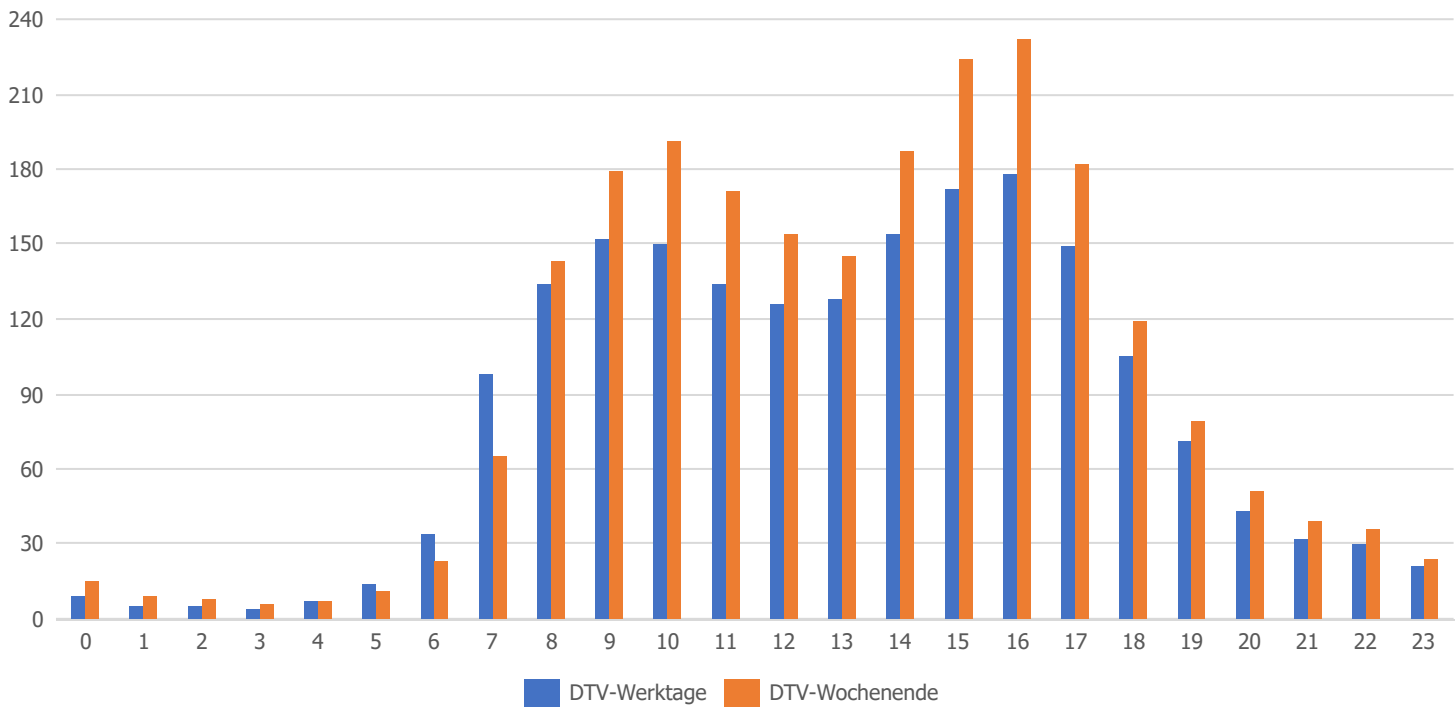
VERKEHRSKLASSIFIZIERUNG



TÄGLICHER DURCHSCHNITTSVERKEHR

DTV-PÄSSE

DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in einem Messpunkt (Summe der Fahrzeuge, die die 2 Fahrspuren passieren)



DEFINITIONEN

Die verwendeten Kategorien sind:

DURCHFAHRT

TOURIST

EXTERNER PENDLERVERKEHR (BEWOHNER VON AUSSERHALB DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS, DIE ZUR ARBEIT KOMMEN)

INTERNER PENDLERVERKEHR (BEWOHNER DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS, DIE ZUR ARBEIT AUSSERHALB DER ZONE FAHREN)

**BERUFSVERKEHR, NICHT ALS PENDLER EINSTUFBAR
BEWOHNER DES ERHEBUNGSGEBIETES**

Im Folgenden werden die Kriterien, die ein Fahrzeug für jede Art von Kategorie erfüllen muss, aufgeführt.

Die Einstufung in die jeweilige Kategorie erfolgt durch jährliche Verhaltensbeobachtungen.

Die aufgelisteten Kriterien müssen alle erfüllt sein, und die Klassifizierung erfolgt in der aufgelisteten Reihenfolge, d. h. zuerst die Fahrzeuge, die die Regeln für die Durchfahrt erfüllen, und dann, unter den Verbleibenden, die Touristen, dann der externe Pendlerverkehr, usw. Dadurch erhält die Einstufung eine Art Priorität, falls ein Fahrzeug in mehrere Kategorien fallen könnte, und es wird statistisch sichergestellt, dass es nur einmal zugeordnet wird.

DURCHFAHRT

- mehr als 90 % der Fahrten haben eine Transitzeit von weniger als zwei Stunden
- mehr als 50 % der Fahrten mit Einfahrt von einem Kontrollpunkt und Ausfahrt von einem anderen

TOURIST

- während höchstens 14 aufeinander folgenden Tagen festgestellt
- weniger als 25 % der Fahrten mit Transitzeiten von weniger als zwei Stunden

INTERNER PENDLERVERKEHR

- mehr als 50 % der Fälle mit Aus- und Einfahrt vom selben Kontrollpunkt
- mehr als 30 % mit der ersten und letzten Erfassung während der Arbeitszeit (erste Erfassung zwischen 6-9 Uhr oder 14-15.30 Uhr und letzte Erfassung innerhalb 21.30 Uhr)
- mehr als 50 % der Fälle mit Aus- und Einfahrt vom selbem Kontrollpunkt

EXTERNER PENDLERVERKEHR

- mehr als 50 % der Fälle mit Ein- und Ausfahrt vom selbem Kontrollpunkt
- mehr als 30 % mit der ersten und letzten Erfassung während der Arbeitszeit (erste Erfassung zwischen 6-9 Uhr oder 14-15.30 Uhr und letzte Erfassung innerhalb 21.30 Uhr)
- mehr als 50 % der Fälle mit Ein- und Ausfahrt vom selbem Kontrollpunkt

BERUFSVERKEHR, NICHT ALS PENDLER EINSTUFBAR

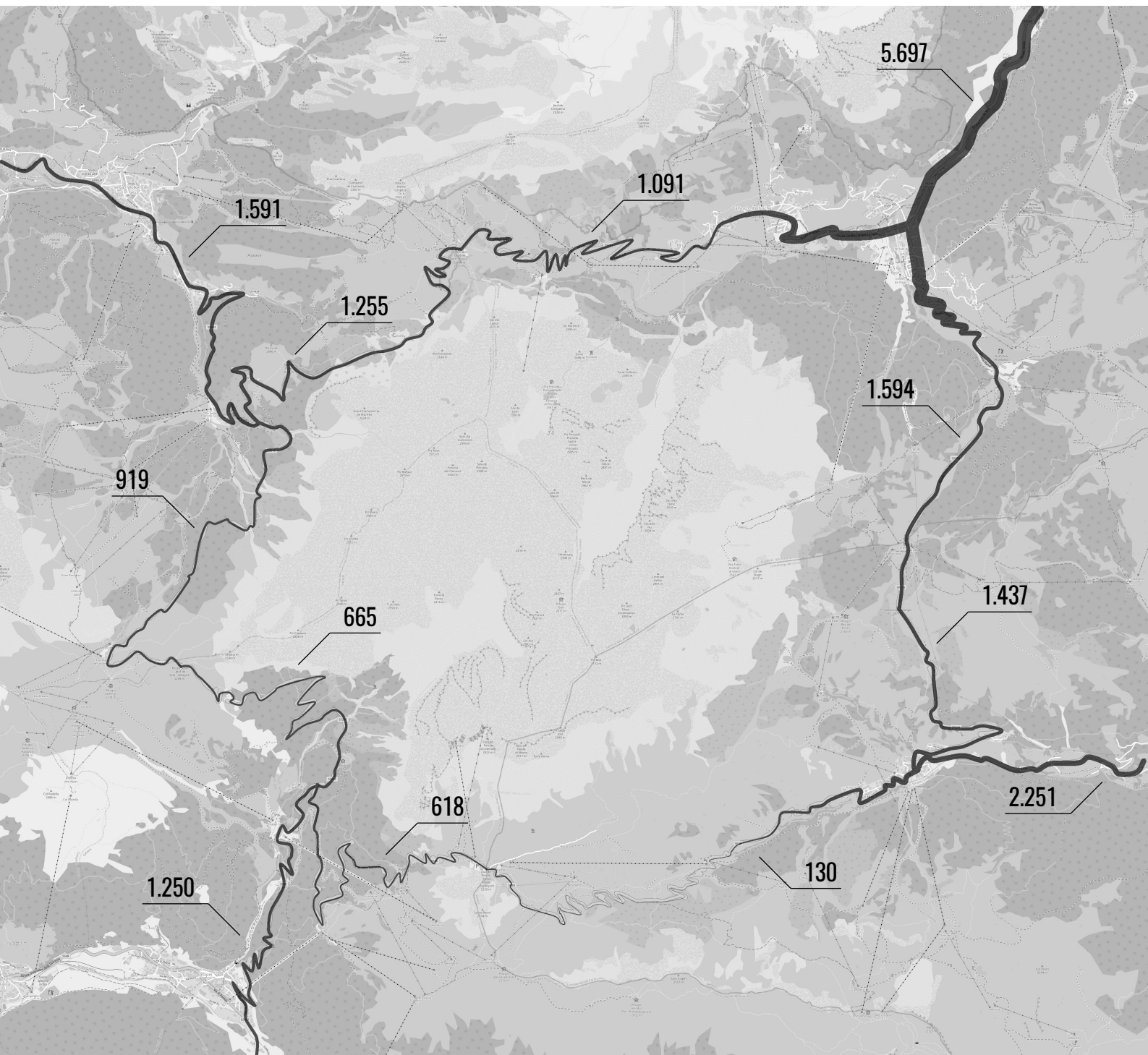
- weniger als 31% der Fälle mit erster Messung NICHT als Einfahrt durch einen Kontrollpunkt
- Italienisches Nummernschild
- mehr als 40% der Fälle mit Ein- und Ausfahrt am selben Kontrollpunkt

BEWOHNER DES ERHEBUNGSGEBIETES

- mehr als 30 % der Fälle mit erster Entdeckung NICHT als Einfahrt durch einen Kontrollpunkt
- italienisches Nummernschild

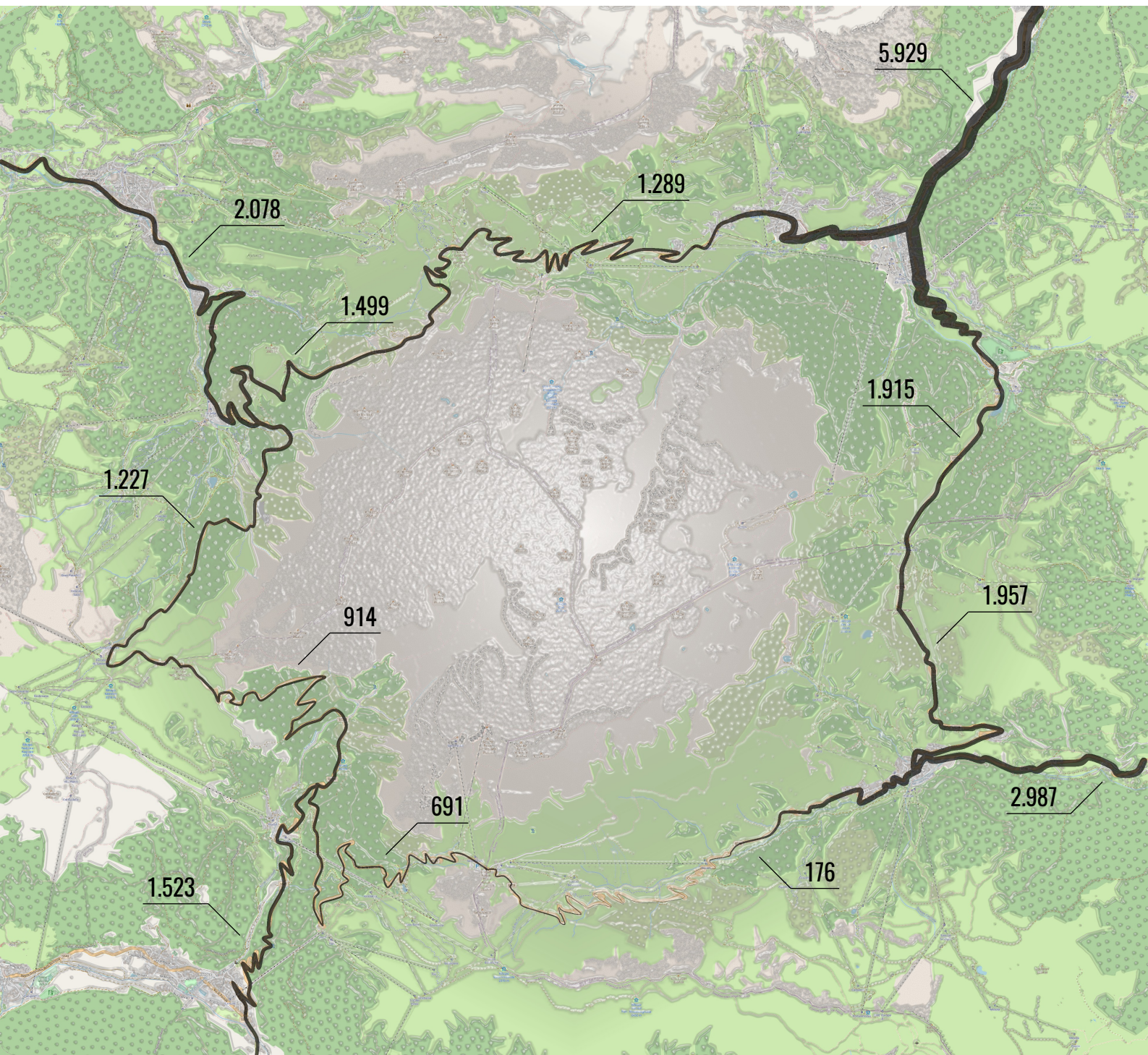
WERKTAGS-VERKEHR

TÄGLICHER DURCHSCHNITTsverkehr 12/2024



WOCHENEND-VERKEHR

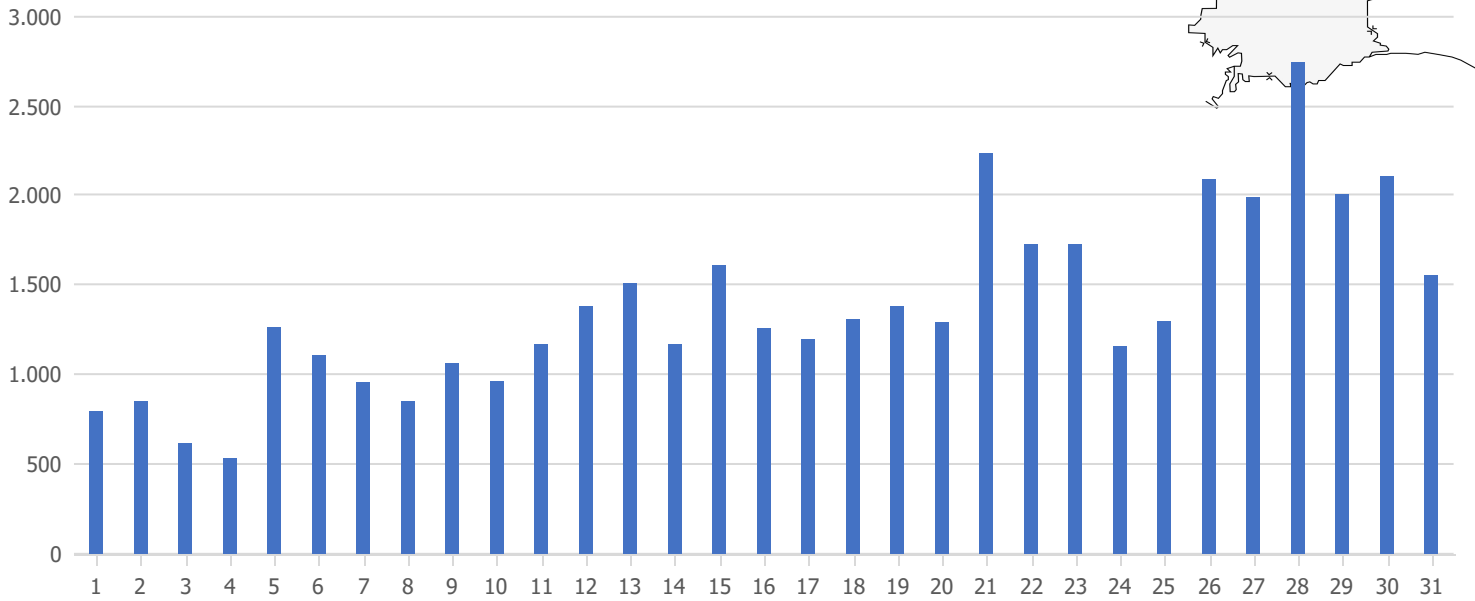
TÄGLICHER DURCHSCHNITTsverKEHR 12/2024



2. SPEZIFISCHE DATEN

GRÖDNER JOCH

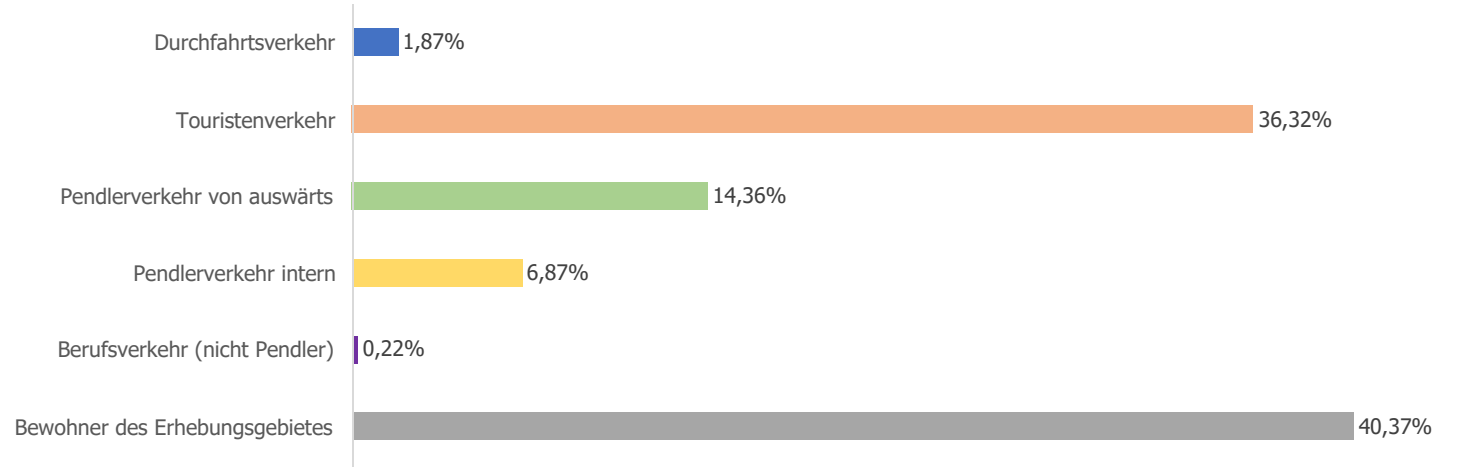
TÄGLICHER VERKEHR 12/2024



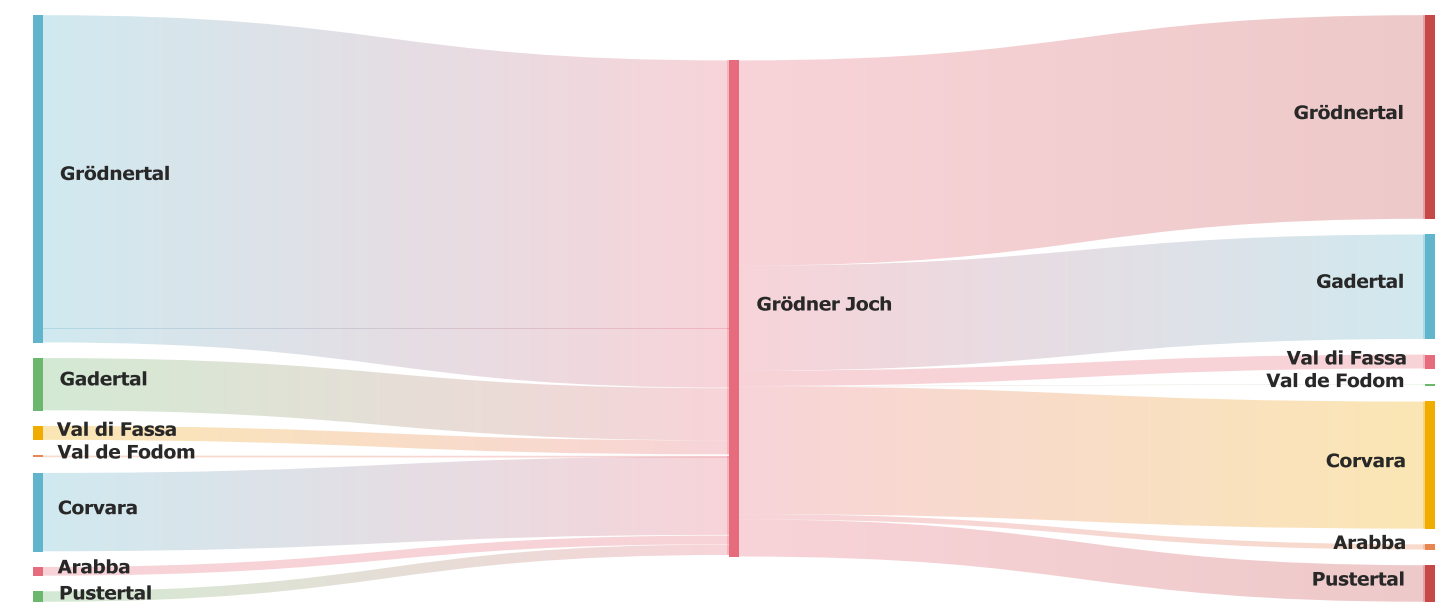
FAHRZEUGKLASSIFIZIERUNG NACH TYP



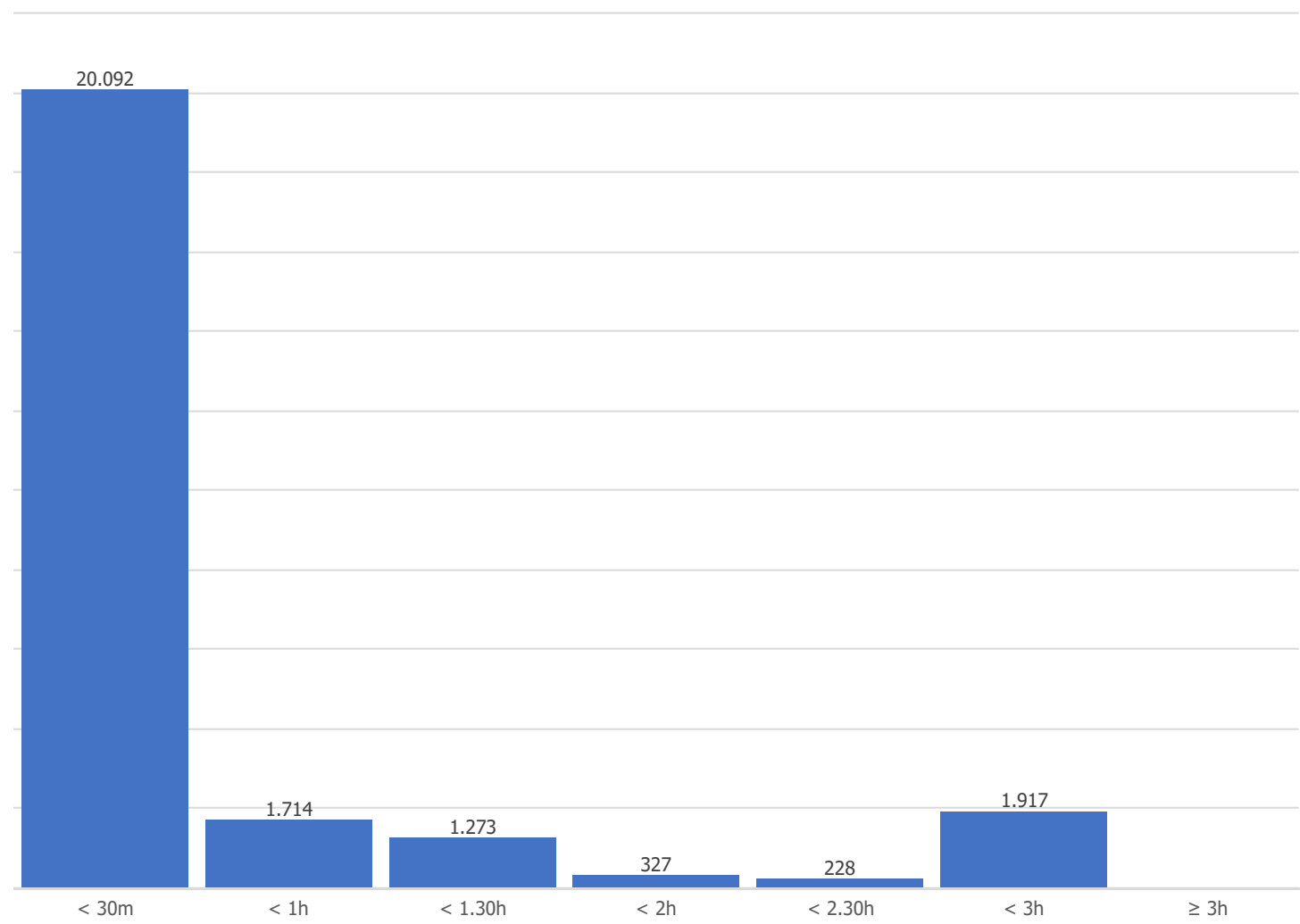
VERKEHRSKLASSIFIZIERUNG



URSPRÜNGE UND ZIELE

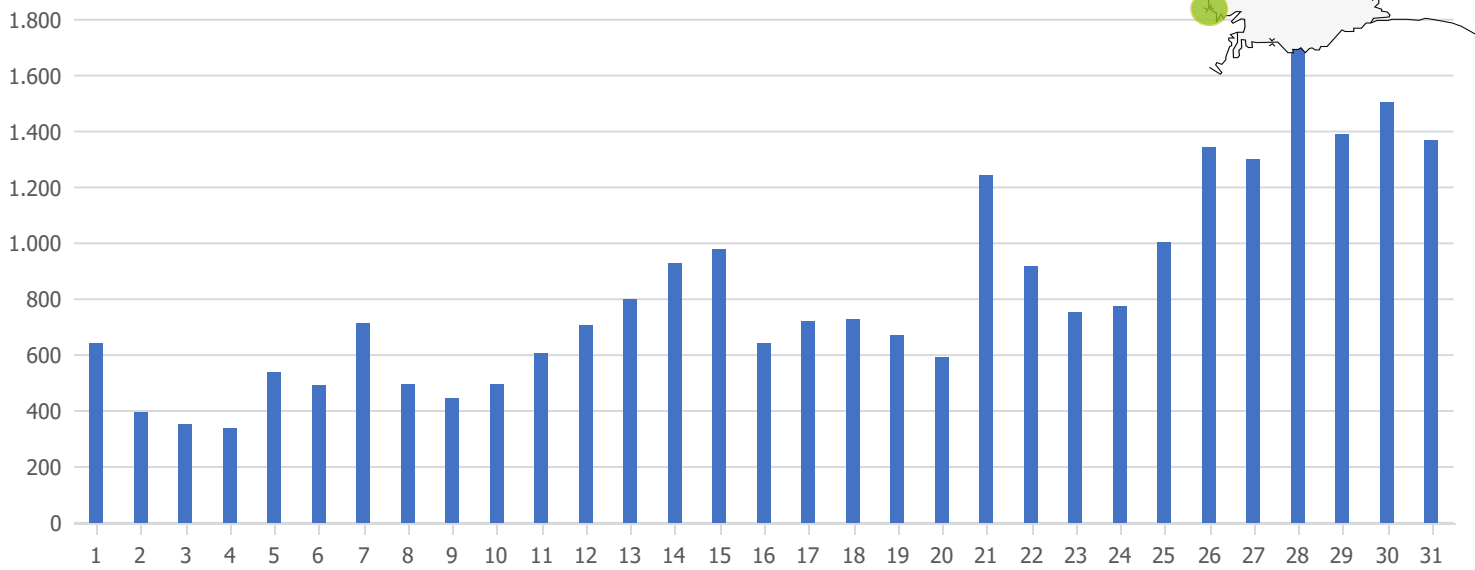


HALTEZEITEN



SELLAJOCH

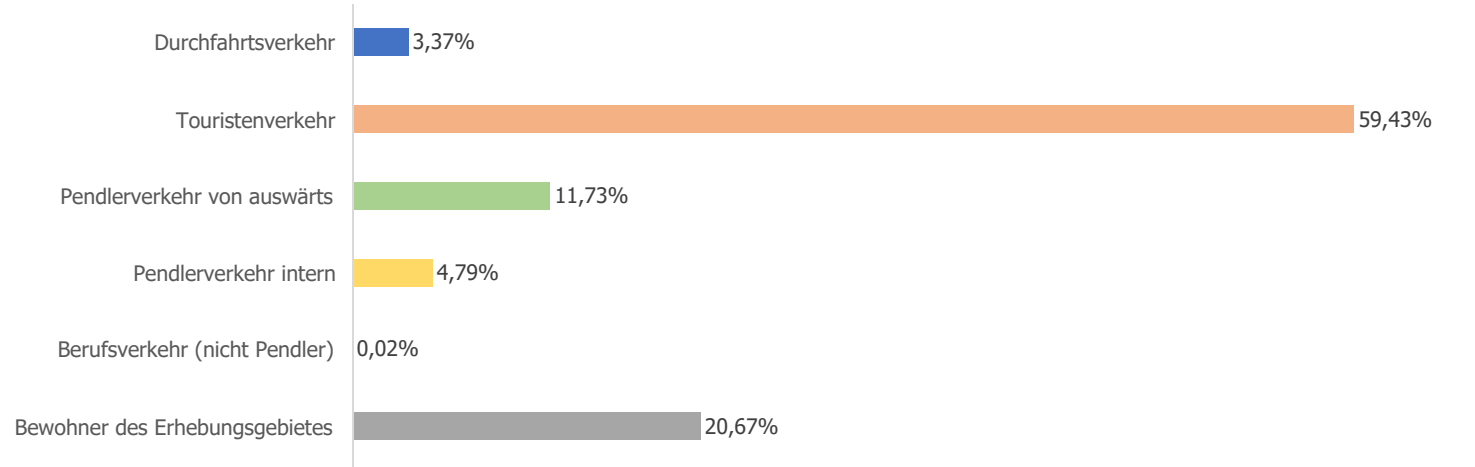
TÄGLICHER VERKEHR 12/2024



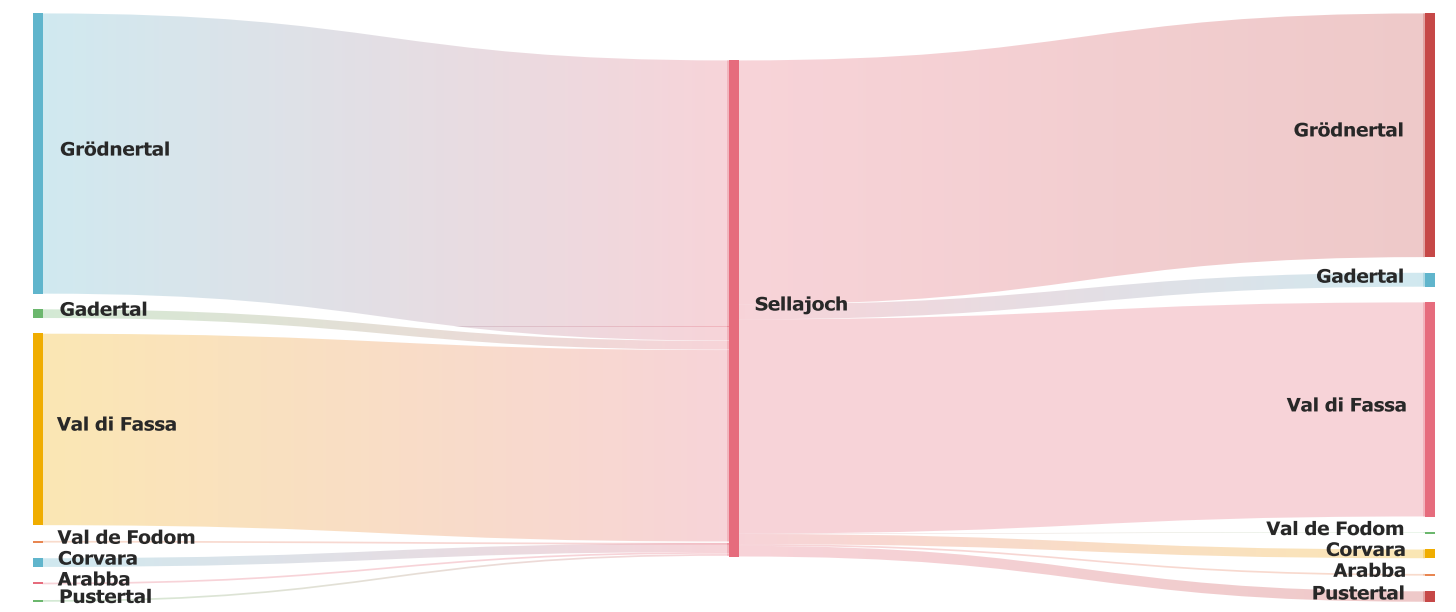
FAHRZEUGKLASSIFIZIERUNG NACH TYP



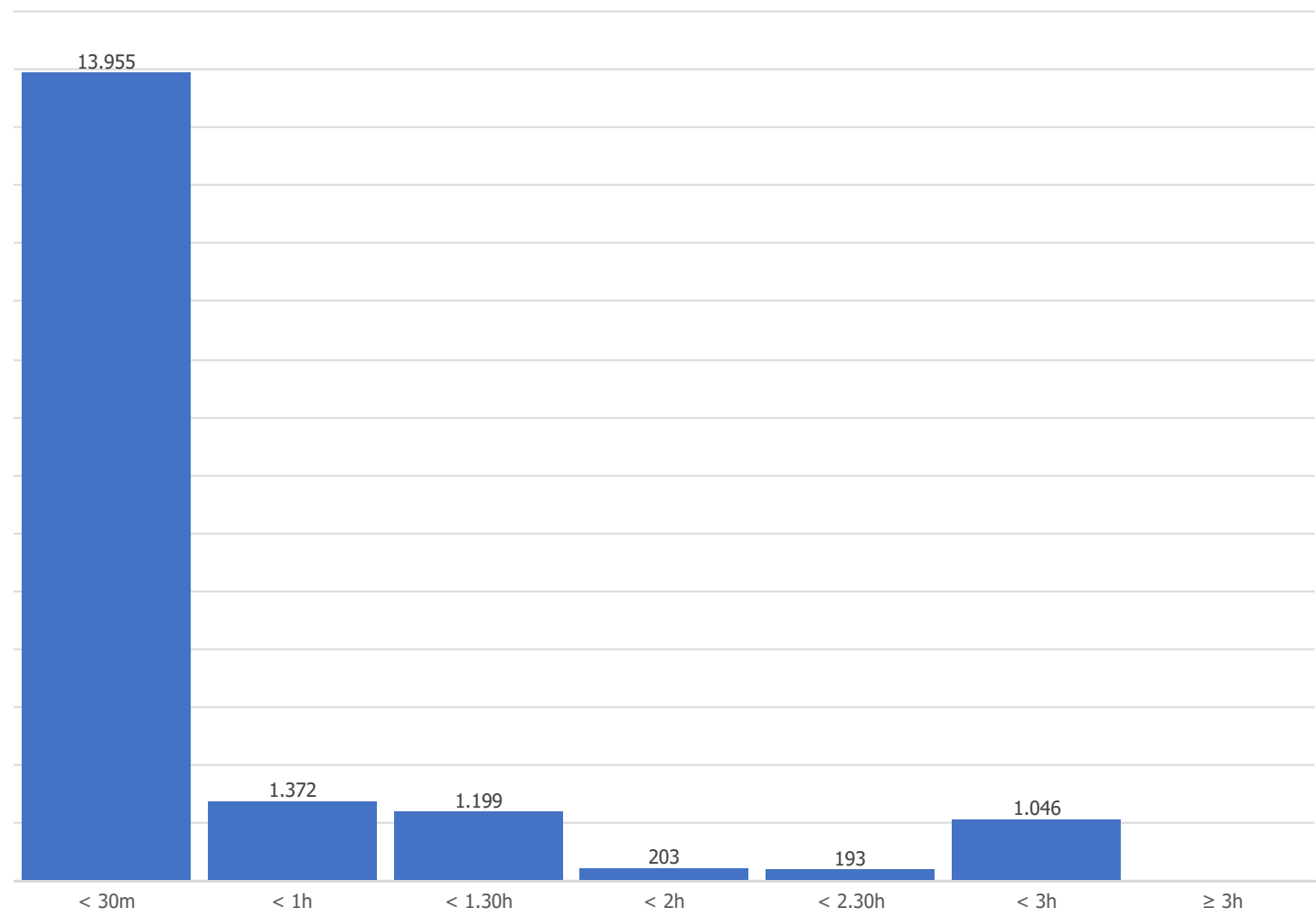
VERKEHRSKLASSIFIZIERUNG



URSPRÜNGE UND ZIELE

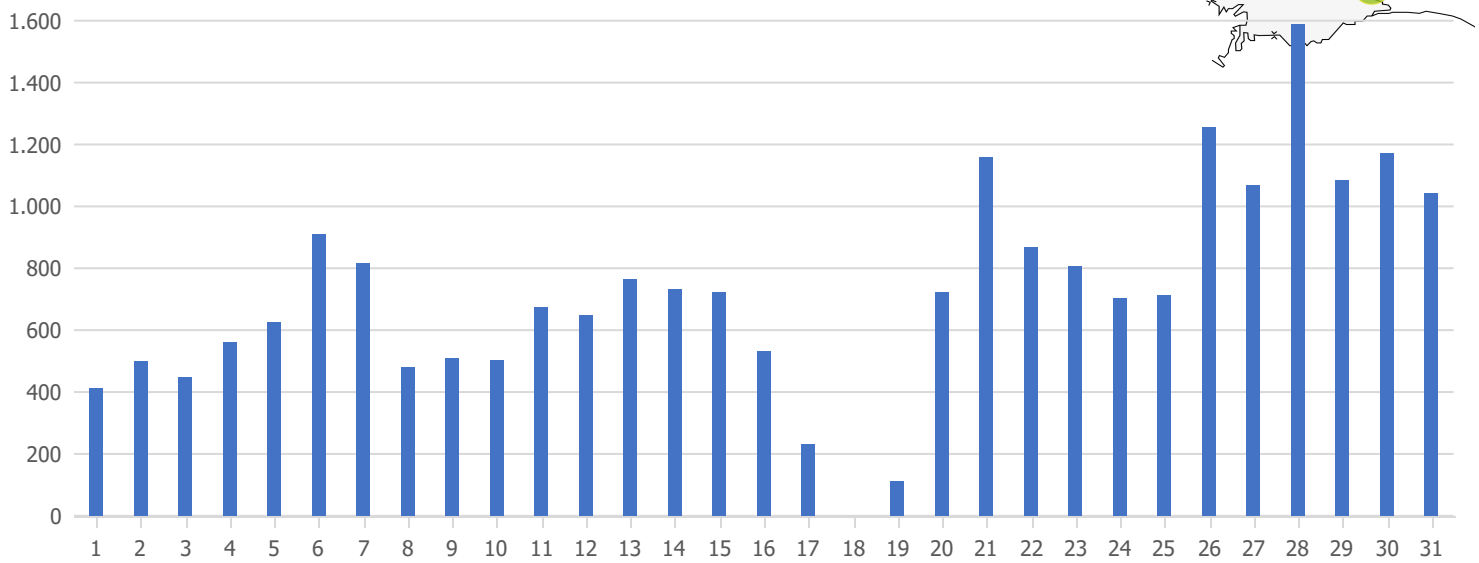


HALTEZEITEN



CAMPOLONGO-PASS

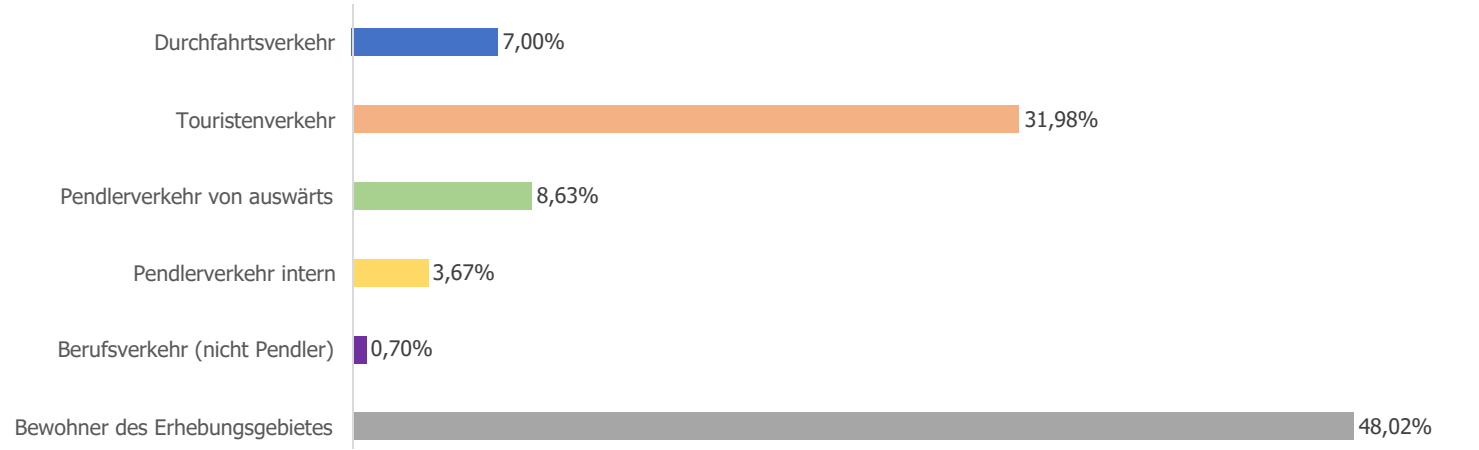
TÄGLICHER VERKEHR 12/2024



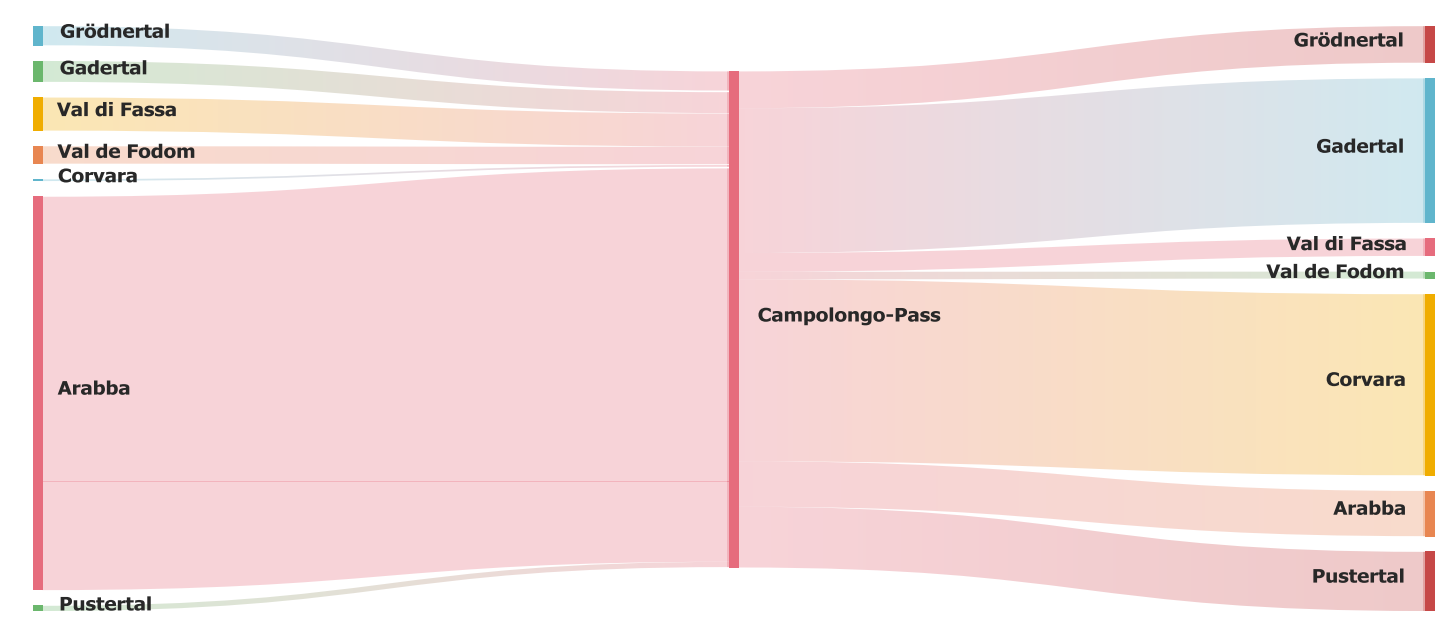
FAHRZEUGKLASSIFIZIERUNG NACH TYP



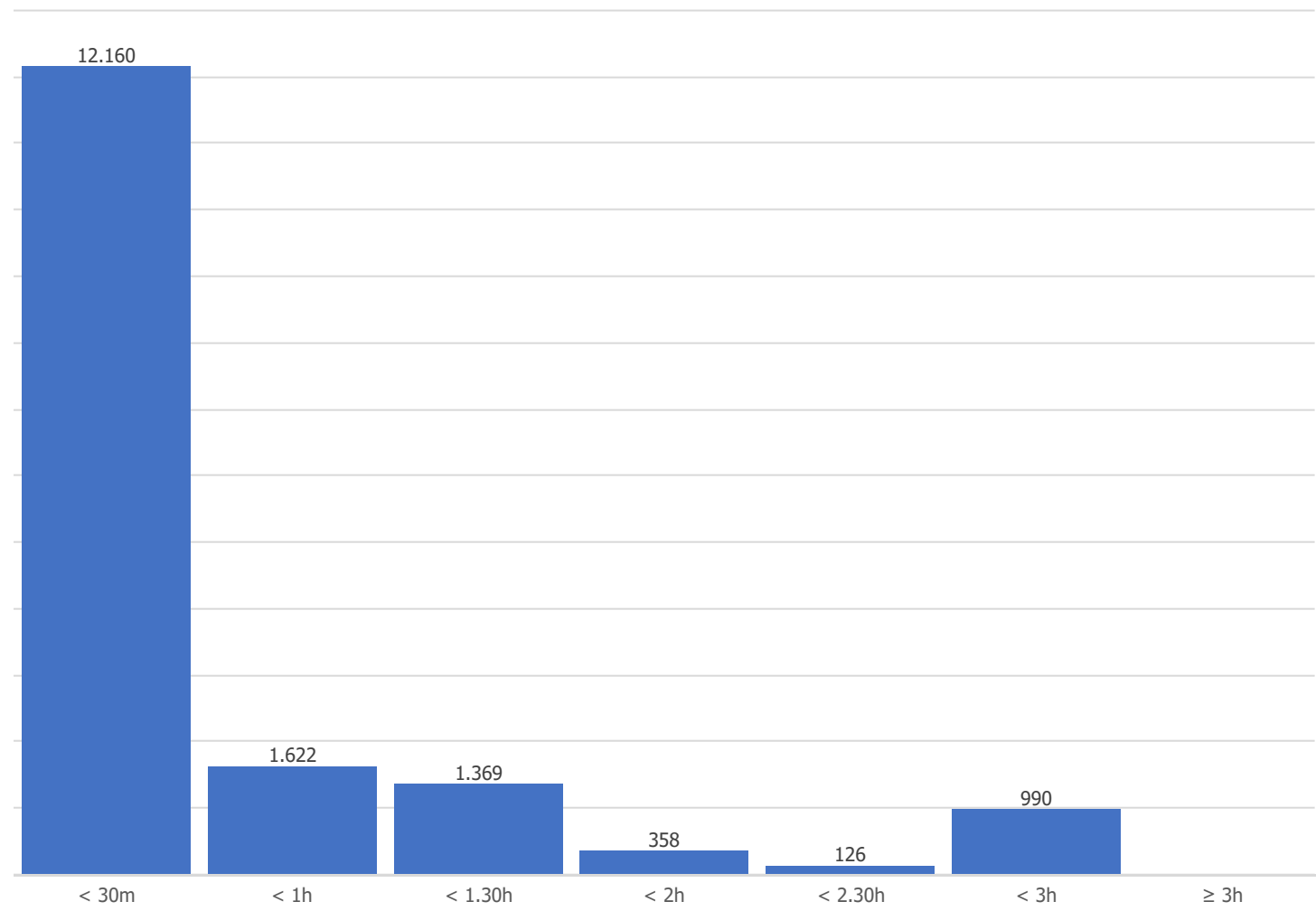
VERKEHRSKLASSIFIZIERUNG



URSPRÜNGE UND ZIELE

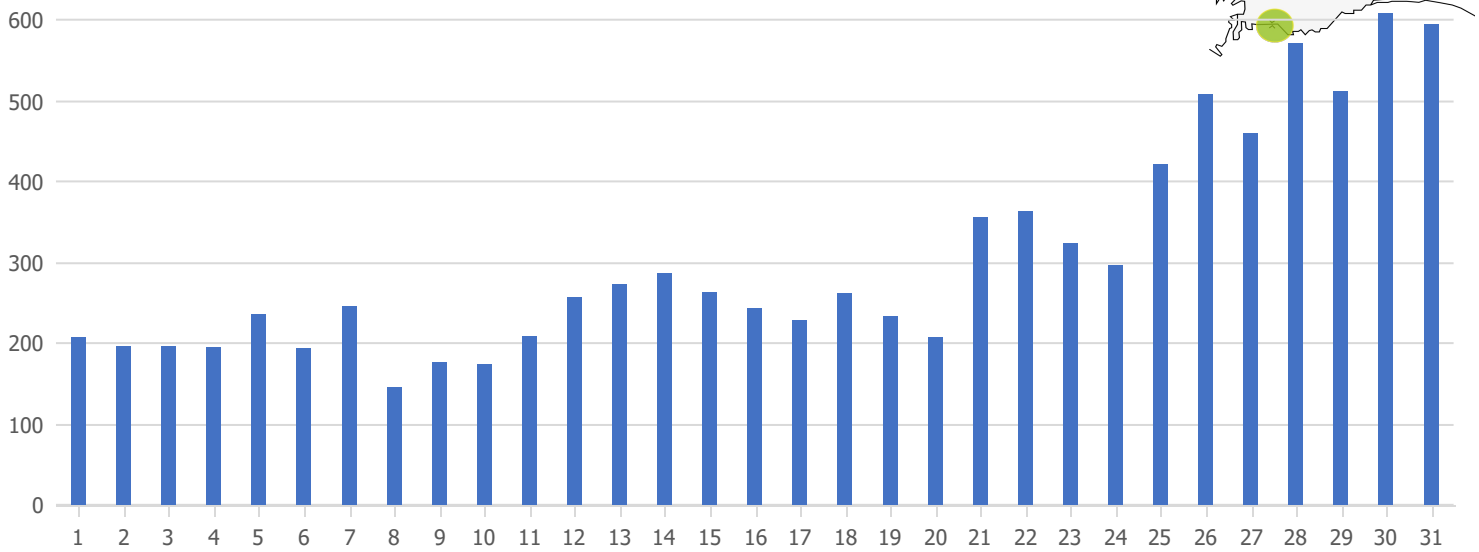


HALTEZEITEN



PORDOIJÖCH

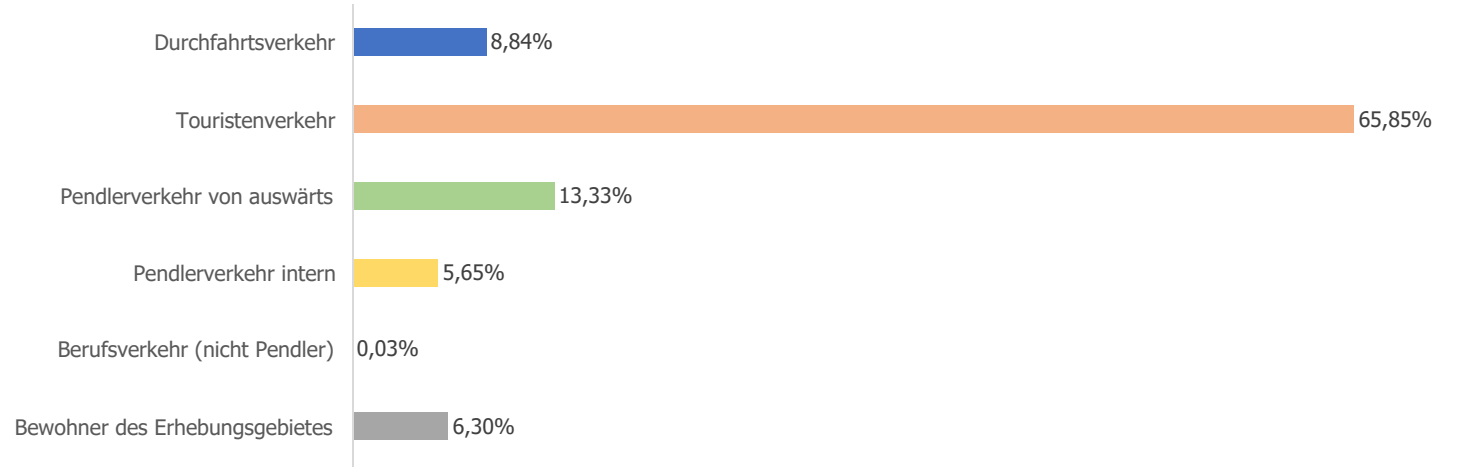
TÄGLICHER VERKEHR 12/2024



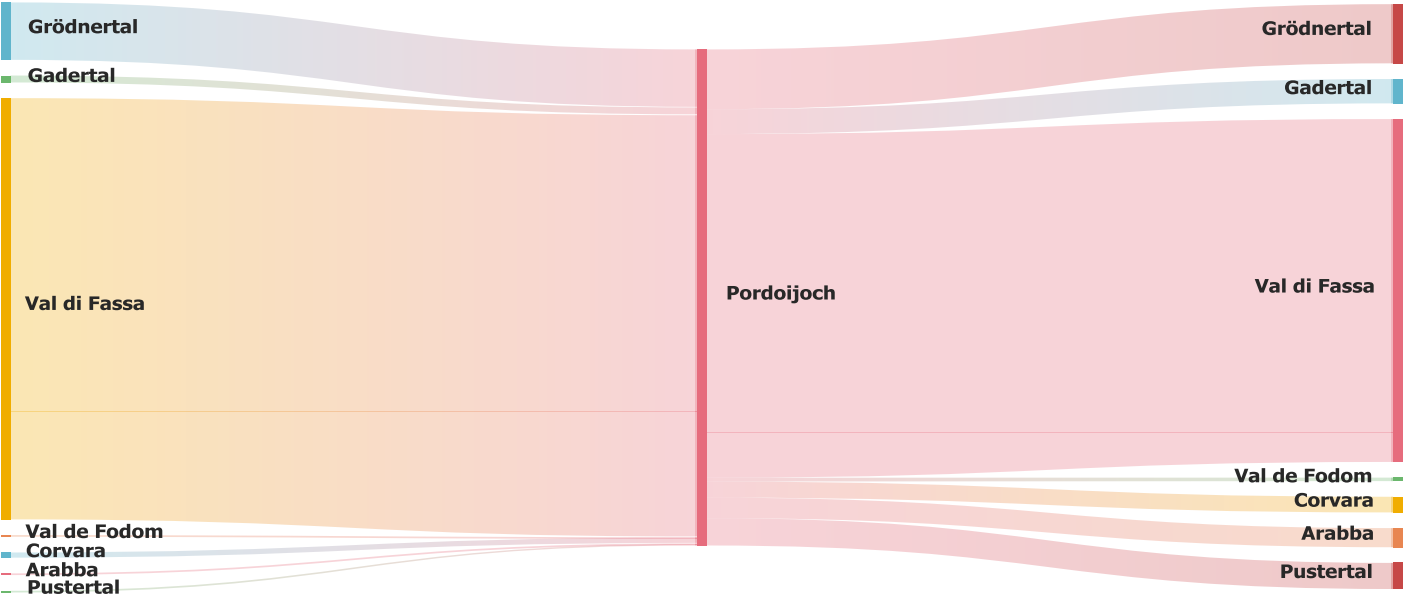
FAHRZEUGKLASSIFIZIERUNG NACH TYP



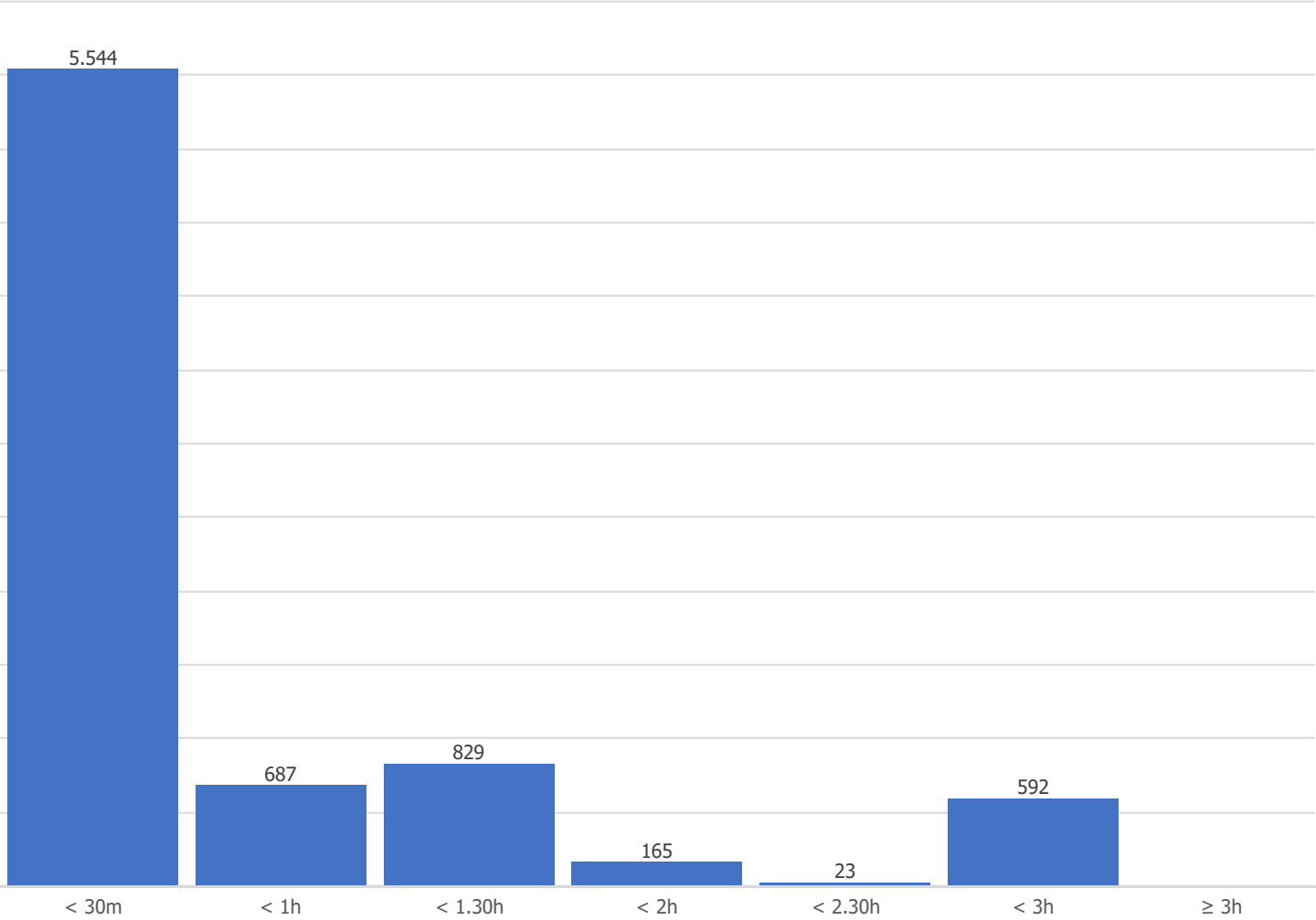
VERKEHRSKLASSIFIZIERUNG



URSPRÜNGE UND ZIELE



HALTEZEITEN





PROVINZIA AUTONOMA DE BULSAN - SÜDTIROL

Ripartizione Servizio Strade
Abteilung Strassendienst

Ufficio tecnico Strade
Technisches Straßenamt
Ing. Alberto Lenisa

Dipartimento Infrastrutture e mobilità
Ressort Infrastruktur und Mobilität

Pianificazione viabilità e flussi di mobilità
Mobilitätsplanung und Verkehrssteuerung
Dr.-Ing. Daniele Santucci

daniele.santucci@provinz.bz.it