

Trafikverket

Movea Trafikkonsult AB

Peter Kronborg

Hammarby Fabriksväg 25

SE - 120 33 Stockholm

Tel & fax: +46 8 694 88 50

Mob: +46 708 44 48 54, Epost: peter.kronborg@movea.se

2010-10-15

Next – nordiskt trafiksignalnätverk

Minnesanteckningar från mötet i *Göteborg 2010-09-27+28*

Plats: Hotell Eggers, Göteborg

Deltagare:		Närvarande	Frånvarande
Niels Ulrich Clausen	Aalborg Kommune, DK		x
Michael Bloksgaard	Århus Kommune, DK		x
Anders Kruse Christiansen	Århus Kommune, DK		x
Anders Kreutzfeldt	Københavns kommune, DK		x
Steen Lauritzen	Vejdirektoratet, DK	x	
Jørn Vammen	Vejdirektoratet, DK	x	
Pawel Gajowniczek	Statens vegvesen Region øst, Oslo, N	x	
Trond Karlsen	Statens vegvesen Region vest, N		x
Reidun Hauken	Oslo kommune, Samferdselsetaten, N	x	
Pål Hauge	Statens vegvesen Vegdirektoratet, N (ordf)	x	
Marius Raddum	Statens vegvesen Vegdirektoratet, N		x
Petteri Portaankorva	Trafikverket, FIN		x
Per-Olof Linsén	Trafikverket, FIN		x
Lennart Långström	Helsingfors stad, FIN		x
Matti Salonen	Åbo stad, FIN		x
Kari Sane	Helsingfors stad, FIN	x	
Per Wallenius	Göteborgs kommun, SE	x	
Kjell Ivung	Linköpings kommun, SE	x	
Mathias Nordlinder	Stockholms trafikkontor, SE	x	
Johnny Alf	Trafikverket, SE	x	
Martin Andersson	Trafikverket, SE	x	
Peter Kronborg	Movea Trafikkonsult AB (sekreterare)	x	
Dessutom från Göteborg:			
Björn Carselid	Trafikverket	x	

Kommande aktiviteter:

11-12/5 2011: Skandinavisk trafiksignalkonferens i Stockholm
Kort Nextmöte direkt efteråt dag 2 prel 16.30 – 17.30

Nextmöte den 19 - 20/9 2011 i Köpenhamn

Dag 1:

A. Rundtur med museispårvagn

Vi åkte runt med "Pelles spårvagn". Åt lunch och fikade och såg en hel del trafik. Vi stannade till vid:

- 1. Hjalmar Brantingsplatsen.** Den enda Spotinstallationen som finns kvar i Göteborg. Staden är inte nöjd med Spot. Därför har övriga system lagts ned
- 2. Opalen.** Den första Spotinstallationen i Göteborg. I drift under några år i mitten av 90-talet. Sedan nedlagd

- 3. Chalmers.** En intensivt trafikerad hållplats med både buss och spårvagn. Endast ett tåg per riktning ryms inne på hållplatsen. Signaler ser till att det bara blir ett tåg åt gången. Dessutom är östgående spårvagn i konflikt med busstrafiken för hållplatsen och det finns ett gångstråk på tvären.

B. Rundtur med buss

Trafikverket tog över med Björn Carselid som ciceron. Vi såg/stannade vid:

1. Tidsstyrd variabel hastighet på E6 norrut mot Kungälv
2. Grafisk köinformationsskylt på påfart till E6 söder om Kungälv. Ett första försök, bara tre veckor gammalt!
3. Körvarning med radardetektorer och varningsskyltar på E6 söderut mot Tingstadstunneln. Ett äldre relativt enkelt system som har utvärderats med goda resultat. Framförallt bättre bromsberedskap påvisades
4. Restider på VMS. Restider visas inte som i Stockholm, där resriden bara visas då den överstiger x %, utan i stället alltid, men bara kl 06-09 och kl 15-19. Restiderna mäts med ett väl utbyggt kamerasystem och kalkylerna görs av den holländska leverantören i Holland

C. Cirkulär kollektivtrafik och middag

Vi mjukade upp med att åka ett antal varv med Göteborgshjulet. Ett Pariserhjul, 60 meter högt, invigt i maj 2010.

Därefter en fiskinriktad middag på Palace.

Dag 2:

Anteckningarna nedan är kortfattade. Se bifogade bilagor för ytterligare detaljer.

1. Formalia

Det finska Trafikverket har inte kunna få fram pengar för att stödja Next. Per-Olov Linsén (som själv inte arbetar med signaler numera) anser att Trafikverket därmed inte bör vara med i Next. Den som är utpekad som ansvarig för trafiksignaler är Petteri Portaankorva. Peter kontaktar honom när minnesanteckningarna har kommit ut.

Som en konsekvens av ovanstående beslöts att avgiften för Statens vegvesen, Trafikverket (Sverige) och Vejdirektoratet höjs från 50.000 SEK 2010 till 70.000 SEK från och med 2011.

Kari går i pension inom kort. Marko Mäenpää kommer troligen att ersätta honom i Next.

Pelle går i pension 1/5 2011. NN kommer att ersätta honom.

2. Föregående möte (Bergen 27-28/4)

Ett mycket lyckat arrangemang. Se även punkt 3 nedan.

3. Bybanen i Bergen; Hur gick det med trafiksignalerna?

Bybanen är nu igång. Det var vissa problem vid starten, bland annat beroende på de olika reglerna för järnväg respektive spårvagn i gatumiljö.

Det har skett trafikolyckor, men ingen allvarlig olycka.

4. Trafiksignaler i Göteborg (Per Wallenius)

- Det enda Spotområdet är numera Hjalmarbrantingsplatsen. Det ser ut som det delvis fungerar bra, delvis dåligt. Men: "Ingen vet hur det fungerar". Detta leder till problem vid drift och underhåll. Det är inte utvärderat. Swarco vill vässa systemet, vilket skulle

(som vanligt) leda till byte av hårdvara. Ett problem är att Spot är "seg", troligen beroende på beräkningsfrekvensen, var tredje sekund

- Ett annat större Spotområde (Stampbroarna) utvärderades med mätningar med dåligt resultat för Spot. Systemet är numera avstängt.

Jörn kommenterade om Spots känslighet för detektorfel. (Det borde vara dess styrka). Steen jämförde med Spotsystemet direkt söder om Köpenhamns centrum. Beroende på ett stadsutvecklingsprojekt är det avstängt. Beroende på adaptiva systems krav på beställarkompetens och många slingor har Köpenhamns stad beslutat att avveckla såväl Spot som Motion

- Pelle visade på rondeller med spårväg (bussgata) rakt igenom. Två nya rondeller vid Frölunda. Bara bussarna och de som är i konflikt med dessa signalregleras. För fotgängarna har man normalt i Göteborg röd gubbe respektive släckt signal (övertäckt grön gubbe) över spåren. Test pågår med tänd grön gubbe.

5. VIP Västsvenska infrastrukturpaketet (Per Wallenius)

Man har enat sig om det Västsvenska infrastrukturpaketet (VIP) i Göteborg. En viktig förutsättning är de trängselskatter som (enligt beslut) ska inrättas den 1/1 2013. Ett likande system som i Stockholm som vilar på samma lagstiftning. Men med en viktig skillnad: Det handlar inte främst om att styra trafiken, utan även om att få intäkter.

Antalet betalstationer blir mer än dubbelt så många än i Stockholm. Alla detaljer är inte klara. Ett problem som är under uppsegling är utländska bilar (som är relativt vanliga i Göteborg). Hur ska man få dem att betala?

En viktig del är "K2020" som innebär en stor satsning på kollektivtrafiken.

6. Cykeldetektering med radar gömd i cykelsignalen i Göteborg (Per Wallenius)

I Göteborg har det vid flera cykelöverfarter monterats radar inne i lykthuset bakom cykelsymboler. Dessa används främst för förlängning av cykelfasen för att hjälpa genom sent ankommande cyklister. I korsningen Munkebäcksgatan – Torpvallsgatan har korsande cyklar med cykelprioritet av bussprioritetstyp!

Pelle berättade om en rapport om cyklar och trafiksignaler som Peter skrev förra året.

7. Nordisk/Skandinavisk trafiksignalkonferens 11-12/5 2011

a. Nordisk/skandinavisk?

Eftersom finska Trafikverket tyvärr inte kan ställa upp som medarrangör döper vi om konferensen till "Skandinavisk". I övrigt blir den likadan. Finnarna är givetvis fortfarande varmt välkomna, både som föredragshållare som deltagare.

b. Tider

Det är OK att köra med 4 block och att köra till kl 16.10 dag 2

c. Program. Föredrag och föredragshållare

Peter hade sänt ut en bruttolista för mötet. Den godkändes (inklusive de grå föredragen som sätts i väntläge) med följande ändringar/kommentarer:

- Optimerande styrning (block 2) bör kanske tonas ned
- Block 4; drift och underhåll: Viktigt
 - Pawel kan tala om deras "All inclusive" kontrakt
 - Lågvolt/Vammen är inte relevant. Däremot Oslo/lågvolt. Någon från Proxll?

- Block 5; trafiksäkerhet: ~~Den svenska studien om rondeller och trafiksäkerhet. Azhar eller Svante Berg?~~ Föredraget finns i block 1
- Block 7; Leverantörer: Proxll bör också inviteras
- Block 9; klimat mm: Intressant, men utgår
- Kjell ville ha något om estetik. Men vi kom inte på något konkret föredrag. Kanske ett bildspel?? Skicka era bilder på vackra/provokativa/roliga/annorlunda trafiksignaler till mig så försöker jag plocka ihop något!

d. Inbjudan. Foto, epostadresser, ...

Ett konferensprogram som sprids via ebreve och annonser ska vara klart i slutet av november. Det sprids inte med papperspost i denna gång.

Pål, Steen Johnny och Kari ordnar fräscha epostadresser. Movea försöker ordna epostadresser via leverantörer. Movea använder dessa epostadresser och gamla från förra konferensen för utskick.

e. Ekonomi, deltagaravgift

Se förra mötet.

f. Utställning

--

g. Nextmöte i någon form i anslutning till konferensen

Vi beslöt att ett kort möte på en timme direkt efter avslutningen dag 2

h. Övrigt

--

8. Kommunikation mellan styrapparater och annan utrustning (Jonas Åberg, Inmind)

Jonas berättade om det arbete som Inmind just nu gör på uppdrag av de svenska Trafikverket. Presentationen bifogas. Martin Andersson och Lars Jonsson är bland beställarna.

Det handlar om ett generellt protokoll för kommunikation mellan olika vägsidesutrustning. Variabel hastighet ligger först, men trafiksignaler är en viktig del av arbetet.

Det tidigare arbete som Eric Gautier gjorde för ett antal år sedan syftade till att lösa samma problem. Erics förslag förkastade som alltför dyrt. Det projekt som Jonas redovisade är en lösning som:

- Är billigare genom att standards som XML och ett webinterface används
- Kan mer eller mindre direkt användas för vitt skilda applikationer

Det vi vill är att:

- Kunna blanda styrapparater från olika tillverkare i en och samma samordning
- Kunna ansluta styrapparater från olika tillverkare till ett driftövervakningssystem
- För att kunna fjärrprogramera är det dock OK att gå in i tillverkarens programvara, men att låta XML-protokollet sköta kommunikationen

Inmind har haft kontakter med Swarco, Peek och TTS. Inte Siemens.

Intressant fråga: Hur ställer sig Statens Vegvesen och Vejdirektoratet till detta "utspel".

9. ITS och vägtunnlar i Göteborg (Björn Carselid, Trafikverket)

Björn rekapitulerade det vi hade sett under måndagen. Han betonade bland annat:

- Mycket infrastruktur i Göteborg byggdes inför högertrafiken 1967, Tingstadstunneln och Älvsborgsbron
- Friidrotts-VM i Göteborg 1995 innebar en satsning på ITS. Bland annat VMS
- Det har satsats en hel på MSC (motorvägsstyrning) i Göteborg
- De system som har tagits i drift under senare år är ofta enklare mindre system
- Och den 1/1 2013 kommer trängselskatten. Se ovan

10. Nordiska utvecklingsprojekt

Vi diskuterade ett antal idéer men kontentan blev att vi tyvärr inte har något som har tillräckligt goda utsikter för att få en nordisk finansiering.

a. Nordisk "detektorstuga"

Den danska detektorstugan är inriktad på motorvägsmiljö. Pawel vill ha mer utveckling kring videodetektering.

b. Kombisignal gång + cykel. Idé från Kjell Ivung på förra mötet

Bra svensk tanke, tidigare provat på dispens i Sverige. Innebär att man sparar på antal stolpar och lyktor. Har nackdelen att man måste visa samma besked för gående och cyklister. Men idén uppfattades som mycket "svensk". Ta med ritningar till nästa möte?

c. Minimiavstånd mellan oreglerat övergångsställe och cirkulationsplats

Ett problem, men det väckte inget större intresse som projekt.

d. Mera??

--

11. Nytt från Helsingfors (Kari)

Kari visade ett antal intressanta projekt i Helsingfors. Se bifogad fil för detaljer.

- Syvari. Jenkoprojektet med 8 finska städer. Metoder för att prioritera buss. Mycket goda resultat
- Helmi. Realtidsinformation för kollektivtrafik i Helsingfors. Numera väl utbyggt. Goda möjligheter att samla in statistik
- Regional trafikledningscentral. Trafikverket, Helsingfors stad och polisen styr trafiken gemensamt. Liksom tidigare med både möjlighet och kompetens för att ställa om trafiksignaler i realtid
- Väckky. Information till bilister om att det finns fotgängare på obevakade övergångsställen
- Förslag till ändrade regler. Kari hade en lång lista över lyckade ändringar i lagen. Processen är ofta:
 - Helsingfors får dispens för prov
 - Utvärdering
 - Den nya lösningen förs in i lagstiftningenHelsingfors stad tycks ha ett mycket bra samarbete med Trafikministeriet!
- Speciell signalreglering i Helsingfors. Bland annat om BePolite, Jokersignaler, spårväg rakt genom rondell och mycket annat. Se Karis fil

12. Övrigt

a. Kombinerade detektorer, t ex video + dopplerradar

Peter nämnde att det kan börjat komma detektorer som kombinerar olika tekniker på marknaden.

Peter nämnde också en brittisk radardetektor som påstås klara att se skillnad mellan stillastående bil på vägren kontra trafik på vägren eller trafik i körfält

b. Double diamond interchange etc

En rapport med olika häftiga signallösningar från USA har cirkulerat in delar av Next. Se <http://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/09054/09054.pdf>

c. Logotype för Next

Steens logotype lämnades över till Peter.

d. Mera??

Kari tackade för sina år i Next och överlämnade en present till ordföranden med flera. Next har varit en mycket stor källa för nordiskt informationsutbyte enligt Kari.

Även Pelle tackade för sig. Och alla tackade Pelle för ett mycket lyckat arrangemang i Göteborg.

13. Nästa möte

11 - 12/5 2011: Skandinavisk trafiksignalkonferens i Stockholm + ett kort Nextmöte direkt efteråt prel kl 16.30 -17.30.

Nextmöte den 19 - 20/9 2011 i Köpenhamn.

Kari och Pelle avtackades för sitt arbete i Next. Kari hade till med sig små gåvor.

Vid pennan,

Peter Kronborg