

## 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](mailto:peter.kronborg@movea.se)

2011-09-29

# Next – nordiskt trafiksignalnätverk

## Minnesanteckningar från mötet i Köpenhamn 2011-08-19/20

Plats: Vejdirektoratet, Köpenhamn

		Närvarande	Frånvarande
Niels Ulrich Clausen	Aalborg Kommune, DK		x
Niels Thorup Andersen	Aalborg Kommune, DK (ersatte Nils Ulrich)	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	
Anne Eriksson	Københavns kommune, DK (gäst)	dag 2	
Ina Lundsby	Vejdirektoratet, DK (gäst)	dag 2	
Lone kit Boye	Vejdirektoratet, DK (gäst)	dag 2	
Reidun Hauken	Oslo kommune, Samferdselsetaten, N	x	
Pawel Gajowniczek	Statens vegvesen Region øst, Oslo, N	x	
Trond Karlsen	Statens vegvesen Region vest, N		x
Pål Hauge	Statens vegvesen Vegdirektoratet, N (ordf)	x	
Kristin Kråkenes	Statens vegvesen, N	x	
Marko Mäenpää	Helsingfors stad, FIN		x
NN	Trafikverket, FIN		x
Matti Salonen	Åbo stad, FIN		x
Bengt Halling	Göteborgs stad, SE		x
Kjell Ivung	Linköpings kommun, SE		x
Mathias Nordlinder	Stockholms trafikkontor, SE		x
Johnny Alf	Trafikverket, SE		x
Martin Andersson	Trafikverket, SE	x	
Johan Steen	TKS AB, SE (gäst)	x	
Peter Kronborg	Movea Trafikkonsult AB (sekreterare)	x	

### Kommande aktiviteter:

## **Nextmöte den 22 – 23/5 2012 i Trondheim**

### Actionpunkter:

Nästa möte	Genomförande av omprogrammering av detektorfunktioner (punkt 9)	Dagordning nästa möte
	Punkt 9, 12 och 13	
Peter	Kollar Malmö stads deltagande	Snarast
	Fakturor för 2012	Medio dec
	Datum + lokal för nästa signalkonferens	Nästa möte
	Genomarbetade och gärna remissade konkreta förslag från konferensen (punkt 6)	Nästa möte
	Förslag om projekt till Nord FoU, tas fram via ebrev (punkt 13)	Snart

## 1. Välkomna till Köpenhamn og præsentationsdeltagerne

Steen hälsade oss välkomna. Mötet ägde rum i en gammal Navigationsskola. Cykel-VM präglade Köpenhamn dessa dagar.

Folketingsvalet torsdagen före mötet innebär att en bomring runt centrala Köpenhamn rycker allt närmre. Som planerna ser ut nu med väldigt många betalstationer, 40 – 50 stycken.

## 2. Formalia

### a. Ny ordförande efter Pål

Pål berättade redan i Stockholm att han önskade avgå som ordförande, men kvarstå i Next. *Martin valdes som ny ordförande* och Steen som vice ordförande.

### b. Nya i Next/slutar i Next

Marius slutar i next. Kristin blir ny i gruppen som meddelades redan i Stockholm. Borde inte även Malmö vara ned? Peter kollar.

### c. Ekonomi/finansiering

Eftersom det finska trafikverket inte heller 2012 kommer att kunna deltaga beslöts samma avgift som 2011, dvs *SEK 70.000 per vägverk*. Peter ordnar så att detta faktureras i mitten av december.

Eftersom signalkonferensen låg helt utanför Nextbudgeten och vårens Nextmöte var ytterst kort kommer 2011 uppvisa ett visst överskott, vilket förs vidare till 2012.

Själva konferensen uppvisade ett överskott. Genom att plussa på extra mot slutet (underhållning och ölbiljetter, som inte var med i budgeten) hölls vinsten nere och konferensen blev än trevligare.

## 3. Föregående möte den 11/5 2011 (och sept 2010)

Minnesanteckningarna godkändes.

## 4. Ytterligare reflektioner efter konferensen

Angående ekonomin se punkt 2c.

Se föregående mötesanteckningar som tog upp det mesta. Nu betonades:

- Usel akustik. Svårt att höra publikfrågor. Måste åtgärdas till nästa gång
- Intressant diskussioner om protokoll
- Klar miljöinriktning. Spinn på detta intresse
- Få deltagare från kommunerna. De borde aktiveras mer. Måste åtgärdas till nästa gång
- Det var bra att vissa leverantörer (som TTS) sände ut information via sina kundregister

## 5. Ny konferens november 2014? (Första planering krävs redan våren 2012)

Alla var eniga om att vi bör arrangera en ny signalkonferens. Förslagsvis i Stockholm i månadsskiftet september – oktober 2014. Peter fick i uppdrag att kolla möjliga datum och konferenslokaler inför nästa möte då datum borde kunna bestämmas, liksom en tidplan för förberedelserna.

Tidig information om tid och plats bör gå ut redan 1½ år för konferensen? Gör delar av konferensen mer "publik" så att den bevakas av media?

## 6. Idéer från konferensen:

### a. Steen om samhällsekonomi. Hur gå från ord till handling? Hur ska vi få "motorpressen" att skriva om detta?

Hur ska vi lyckas föra ut vårt budskap? Samhällsekonomi är så abstrakt. Kanske med något av typen "Sverige behöver bättre trafiksignaler" från 2000 (bifogas). Steen har tankar på något sådant på danska.

### b. Marko om finska speciallösningar. Hur ska vi få tillåtelse att prova nya lösningar i andra länder?

Alla var inte entusiastiska över att testa alltför mycket nytt.

Annars var mötet imponerade av det "finska systemet". Men det är nog svårt att exportera det?

### c. Jörn om detektorer.

Se punkt 9 nedan.

### d. Anders om adaptiv styrning

Se punkt 10 nedan.

### e. Arvid om Sidra

Det svenska Trafikverket "velar" fortfarande om Capcal.

I Norge implementeras Sidra 5.1

En tanke om ett Nordiskt projekt: Ta fram "nordiska" parametrar för Sidra!

### f. Och givetvis diskussionen om öppna gränssnitt. Hur ska vi komma vidare?

Det verkar ha lossat! Det svenska Trafikverket avser att kräva RSMP i två större upphandlingar. Köpenhamns kommun har i en stor upphandling krävt RSMP. (Se punkt 8).

Är detta möjligen genombrottet för vår ständiga diskussion om öppna gränssnitt??

Redan nu har trafiksignaler, variabel hastighet och vägavgifter specificerats. Annan ITS kommer troligen snart. Då skulle vi ha ett öppet protokoll som täcker all ITS.

### g. Flera?

Lågvolt diskuterades.

## 7. VM i cykling – planlægningaftrafikafvikling med fokus på styrning af signaler

Anders redovisade planerna. Omfattande avspärningar av centrala Köpenhamn. Endast behörig trafik släpps in och endast via en enda infart bevakad av hemvärn och polis.

Endast begränsade insatser för trafiksignaler typ släckning. Inga nya tidplaner, utan lördagstidplanerna etc. Detta beroende på en begränsad budget (DKR 100.000).

## **8. Udbud (upphandling) af drift afsignalanlæg i København og Odense (Anders og Jens Thordrup, COWI)**

Jens berättade om en driftupphandling i Odense (presentation [bifogas](#)). Tidigare har stadens signaler skötts om genom beställningar till det företag som har levererat respektive styrapparat. Inga upphandlingar, dålig dokumentation, bussprioritet som hade förfallet efter installation etc.

Cowi anlätades för att göra en upphandling av all drift och underhålla av Odenses samtliga trafiksignaler. Avtalstid 8 – 10 år. Prekvalificering. Offerter har kommit in från Bravida (med DTT = Siemens) och TTS.

Anders berättade om en liknande upphandling i Köpenhamn (presentation [bifogas](#)). Han påpekade att dessa upphandlingar har drivit fram av EU-krav, jämför den svenska LOU – Lagen om offentlig upphandling.

Upphandlingen omfattar all ITS i Köpenhamn och är även den på 8 – 10 år. Kraven på protokoll är en viktig del i upphandlingen och Köpenhamn kräver RSMP utvecklat av det svenska Trafikverket. I optionen ska det även finnas en option om aktiv trafikledning.

## **9. Signalstyring ved detektorfejl (Jørn Vammen)**

Jørn redogjorde i princip för samma saker som redovisades på konferensen, men i mer detalj. Två filer [bifogas](#). Med såg 45 detektorer i en korsning är sannolikheten för åtminstone ett aktuellt detektorfel minst sagt påtaglig. Jørn menar att man i programmeringen måste ta hänsyn till detta så att korsningen fungerar bra även vid detektorfel.

Slutsatserna stämmer bra med de som Johan Steen med flera har redovisat i en Trafikverksrapport som tidigare har tagits upp i Next.

Det viktiga måste nu vara att omsätta rapporternas rekommendationer i omprogrammering av styrapparater, inte bara i Danmark och Sverige, utan även i Norge och Finland. Denna aspekt borde kunna tas upp på nästa möte. I Danmark är Jørn redan igång att programmera om. (160 av 275 klara).

En komplikation i Sverige är den variabla guttiden. Metoder av liknande typ som Jørns arbetas nu in i TTU, se punkt 11.

Det är extremt lönsamt! Ett räkneexempel: Om man investerar 0,5 MDKK så får man tillbaka 4 – 7 MDKK per år.

## **10. Adaptiv styring i Norden. Hvorfor er dersucces i Norge, men hverken i Danmark eller Sverige, hvorflere adaptive systemer har været forsøgt i drift med større eller mindre succes? Hvilke forhold er det, som er afgørende for succes eller fiasko? (Steen)**

I Stockholm har Spot slutat med fiasko respektive något bättre, men inget är i drift. I Göteborg ungefär detsamma. I Köpenhamn är Spot urkopplad beroende på vägarbeten och kommer troligen inte åter i drift. I Ålborg installeras Spot, men till stor del finansierat av EU-medel. I Tammerfors kopplade man ur Spot och Helsingfors valde att inte installera.

Å andra sidan är man ganska nöjda med Spot i Oslo (Spot är dock lite "black box") och mycket nöjda i Trondheim.

Kan skillnaderna förklaras med två namn? Örjan Tveit på NTNU i Trondheim som håller Spot i Trondheim under armarna och Gunnar Arveland som, när han tidigare var anställd av Swarco, åkte runt i hela Norden för att trimma in Spot.

En ytterligare skillnad kan vara att man i Trondheim har tillsatt resurser för att trimma in Spot och att man har gått vidare och beställt ett totalt kollektivtrafiksystem från Swarco (Mizar).

Dessutom provad man Spot i Stockholm och Göteborg i överbelastade system. Det är inte där Spot har sina främsta fördelar. Om man har en överbelastning kan Spot bara dra upp omloppstiden.

#### **11. Martin om Trafikteknisk tillsyn (TTU)**

Martin berättade helt kort om arbetet med TTU. En handbok kommer att tas fram tidigt under 2012 och dessutom kommer den användas skarpt i samband med några upphandlingar.

#### **12. "Connected vehicles" (se t ex <http://connectedvehicle.challenge.gov/>) Vad ger de oss för några möjligheter rörande trafiksignaler? Kan det leda till problem?**

Punkten utgick. Nästa möte?

#### **13. Nord FoU? En idé om nordiskt utvecklingsprojekt bör vi i alla fall kunna formulera som ansökan till det nordiska forskningssamarbetet**

Punkten utgick. Peter skickade ut frågor direkt efter mötet. Resultat redovisas snart.

#### **14. Cykellösningar i København (Anne Eriksson, København)**

Anne berättade om olika cykeltrafiklösningar i Köpenhamn (presentation [bifogas](#)). Cykel är "hot" i Köpenhamn beroende på hållbarhet och klimat.

Några problem/lösningar:

- Högersvängande bil (främst lastbil) och cyklist på väg rakt fram. De jobbar med:
  - Tillbakadragen stopplinje
  - Tidigare start för cykel
  - Blåfärgad asfalt på cykelfält
  - Avkortad cykelbana som leder in i ett nybildat högersvängskörfält
  - (Cykelbox). inte lika relevant som i Sverige eftersom danska cyklister ska göra stor svängen. Och de gör det också
  - Ett forskningsprojekt med blinkande ledlinje
  - Djupanalyser om 25 olyckor
- Grön våg för cyklar (20 km/h)

#### **15. Övrigt**

En diskussion om nedräkningssignaler.

#### **16. Nästa möte**

22 – 23/5 2012 i Trondheim.

#### **17. Promenad på ca. 3 km. över Christianshavn til Islands Brygge**

Vi såg mycket av det som Anne talade om under punkt 14 ovan.

Vid pennan,

Peter Kronborg