

Vägverket

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

2008-11-19

Next – nordiskt trafiksignalnätverk

Minnesanteckningar från mötet i *Stockholm 2008-11-11--12*

Plats: Arlanda Sky City respektive Tekniska nämndhuset

Deltagare:		Närvarande	Frånvarande
Niels Ulrich Clausen	Aalborg Kommune, DK	x	
Steen Lauritzen	Vejdirektoratet, DK	x	
Jørn Vammen	Vejdirektoratet, DK	x	
Nicolai Ryding Hoegh	Københavns kommune, DK	x	
Pawel Gajowniczek	Statens vegvesen Region Öst, Oslo, N		x
Stine Forsbak	Vegdirektoratet, N	x	
Reidun Hauken	Oslo kommune, Samferdselsetaten, N		x
Pål Hauge	Vegdirektoratet, N (ordf)	x	
Trond Karlsen	Statens vegvesen, Trondheim, N	x	
Even Myhre	Statens vegvesen, Bergen, N		x
Mikko Karhunen	Vägförvaltningen, FIN		x
Lennart Långström	Helsingfors stad, FIN	x	
Matti Salonen	Åbo stad, FIN	x	
Kari Sane	Helsingfors stad, FIN		x
Johnny Alf	Vägverket	x	
Martin Andersson	Vägverket, Region Stockholm	x	
Mathias Nordlinder	Stockholms trafikkontor, SE	x	
Kjell Ivung	Linköpings kommun, SE	x	
Per Wallenius	Göteborgs kommun, SE	x	
Fredrik Davidsson	Movea Trafikkonsult AB	x	
Peter Kronborg	Movea Trafikkonsult AB (sekreterare)	x	

Kommande aktiviteter:

Nextmöte eftermiddag tisdag den 21/4 + förmiddag onsdag den 22/4 2009 i Åbo

Dag 1 Arlanda Sky City

1. Välkommen till Sverige och Vägverket (Johnny och Martin)

Johnny och Martin hälsade alla välkomna till Sverige. De berättade kortfattat som Vägverkets (senaste) omorganisation och lite mer från Vägverket. Svante Berg som tidigare höll i Next för Vägverket har ju gått till Ramböll. Johnny Alf tar över.

I den nya organisationen ska dagens sju TIC (Trafikantinformationscentraler) ersättas av fyra. De ska dessutom ha en gemensam teknik. Detta kompliceras av att centralerna i Stockholm och Göteborg har egna tekniska lösningar

Johnny arbetar på "Samhälle(beställarsidan) – Nationella tjänster – ITS". Johnny kommer nu att arbeta nationellt, men vara stationerad i Linköping. Johnny kommer att arbeta mer med trafiksignaler än tidigare.

Martin arbetar på "Väg (utförarsidan) - Teknik & miljö". Även Martin arbetar nationellt. Han kommer att jobba med framkomlighet, kapacitet och trafiksignaler.

Vägverket har satsat mycket på ITS under senare tid. Bland annat stora prov med variabla hastigheter. Korsningsapplikationerna är "förklädda trafiksignaler".

Chester Bernstein är kvar på Vägverket och arbetar med regelfrågor. Han (liksom vissa delar av Vägverket) kommer snart flytta över till den nybildade transportslagsövergripande Transportstyrelsen.

2. Föregående möte i Köpenhamn den 15-16/4

Flera berömde Steen och Jörn för det väl organiserade programmet.

Några få kommentarer:

- Kursverksamheten rullar på. Dock inga rena trafiksignalkurser i Norge 2009. I Danmark grundkurs, fortsättningskurs och en speciell kurs om optimering
- Detta till skillnad mot i Sverige där i stället övertaliga Vägverkare ska utbildas till kapacitetsexperter

3. Formalia. Deltagande i gruppen med mera

Det tidigare ryktet om att Sverige ska dra sig tillbaka visade sig vara helt felaktigt.

Kort diskussion om Nord-Forsk (eller vad det nu heter) och NVF53. Vi kom fram till att Next ska fortsätta som hittills.

Deltagandet från Vägförvaltningen i Helsingfors diskuterades. Alltsedan Laura slutade har Vägförvaltningen lyst med sin frånvaro. Vägförvaltningen har i och för sig relativt lite med signaler att göra, men har i alla fall ett nationellt ansvar, bland annat runt regelverket. Vi hoppas på en bättring på nästa möte, som ju är planerat i Finland.

4. Svenskt tema:

1. Matsis, Minskade CO2-utsläpp genom adaptiva trafiksignaler i Stockholm (Peter)

Peter talade kortfattat om Matsis. Det är ett större projekt där många ledande experter i Sverige har deltagit. Jan Björck och Mathias Nordlinder (som beställare och även utförare) från Stockholms stad. Johan Steen, som signalkonsult, och många andra.

Matsis handlar om att trimma samordningar genom att använda befintlig teknik maximalt. Det är ett miljöprojekt, och ett extremt lönsamt sådant. 311 kr per inbesparat ton CO₂ och år. (Slår nästan all andra projekt). Men framkomlighetsvinsterna är cirka 10 gånger så stora. Nettonuvärdeskvot>100?

2. Swarcos styrapparatsimulator (Fredrik)

I Matsis har det simulerats med Swarcos simulator för EC-1 och Vissim. Detta har gett mersmak. Movea förde fram ett stort antal om önskemål om förbättringar/utvidgningar till Swarco:

- Möjlighet att köra för ITC-2
- Koppling till Omni-Vue
- Lastoberoende synkning. (Programmen tappar synkningen vid alltför mycket trafik)
- Batchkörning
- Ställa klockan från Vissim
- VAP-script

3. Vägverkets reviderade regler/anvisningar/rapporter (Martin & Johnny)

Vägverket arbetar nu med:

- TTU. trafiktekniskt underhåll Det som är trendigt just nu på Vägverket är trimning. Trafiktekniskt underhåll bör passa bra där. Alltså koncentreras arbetet på TTU.
- Trafiktekniska funktionella krav för trafiksignaler. Är tänkt att ersätta ATB. AMA-anpassning. Se punkt 12 nedan
- Detektorfel av olika sorter. Jan Rosenqvist (Vv Göteborg) och Mats Mansson (Swarco) har undersökt detektorfel. De har hittat ett oväntat stort antal intermittenta detektorfel. De har tagit fram styrblock för att identifiera felet
- Arbetet med nya regler kring trafiksignaler går trögare. Martin brottas med juristerna om formuleringarna. Tanken är att ta fram en Vägverkets Författningssamling om trafiksignaler

4. Rondell eller trafiksignal. Speciellt gående (Peter)

Peter drog (kortfatta för att hinna med till bussen) tankar om rondeller/trafiksignaler/gående. Grundteserna är att:

- Det tidigare byggdes för få rondeller, nu för många och alltför ofta felutformade
- apacitetskalkyler är svåra. Och Capcal duger inte
- Rondeller är svåra. Speciellt för gående och cyklister
- Signalreglerade rondeller behöver inte vara fel. De används ofta i England
- Problem med regleringsformen släckt signal. (Hanns inte med på mötet)

5. Nationellt register över trafiksignaler; trafiksignalen in i NVDB (Pål) (Flyttades till dag 2)

Man har inget avancerat register i Norge, däremot en Excelfil som visar, typ, trafikstyrning, väghållare, koordinater etc. När man tog fram Excelfilen visade det sig att flera signaler i Norge saknade nödvändiga tillstånd. (I t ex Sverige krävs det inge tillstånd/beslut över huvud taget).

Det finns totalt ca 900 signalanläggningar i Norge. Det finns ca 300 kommuner, endast ett fåtal har signaler. Till skillnad mot t ex Danmark där nästan alla av landets 98 kommuner har trafiksignaler.

Nästa steg, nu påbörjat, är att lägga in signalerna i NVDB (den nationella vägdatan). I t ex den svenska NVDB finns väl signaler överhuvud taget inte alls med?

Hur är läget i Danmark, Finland och Sverige? Något för **nästa möte**?

6. Samnordiskt projekt om trafiksäkerhet/trafikantbeteende (Idé från Steen) (Flyttades till dag 2)

Steen redogjorde för en idé om ett nordiskt samarbetsprojekt om olyckor och/eller trafikantbeteende i trafiksignalreglerade korsningar. Steen lyfte fram några frågeställningar:

- Supervänster före eller efter
- Många pilar eller enkel tvåfas
- Rödljuskörande lastbilar
- Olyckstalens beroende av belastningsgraden
- Hur cykelfält/banor dras genom korsning (Pål)

Projektidén påminner delvis om rapporten "Traffic safety for pedestrian and cyclists at signal controlled intersections" som Peter Kronborg skrev åt Vägverket 1995. (Jag har förgäves försökt få fram den i digital form).

Vi får ta upp frågan på **nästa möte**.

7. Introduktion till trafiksignalrundturen (Peter)

Peter redogjorde snabbt för bussturen. En tur mest i trafikledsmiljö för att visa vad som pågår i Stockholm

1. Nyöppnade Norrortsleden (med tunnlar). Med anslutande relativt nya Häggviksleden
2. Rondeller som ersätter gamla signaler
3. Variabla hastighetsgränser på E18
4. Nedlagd rampsignal
5. Bygget av Norra länken, inklusive stora signalprovisorier (Norrull)

Dag 2 Tekniska nämndhuset

8. Välkommen till Stockholms stad, Trafikkontoret (Mathias)

Mathias berättade om staden, dess trafiksignaler och Trafikkontoret och dess trafiksignaler.

Stockholm har vuxit med ett "Göteborg" sedan 1970 och med att "Malmö" sedan 1990. Sedan valet 2006 är det *framkomlighet* som gäller. Mathias tycker att denna kursändring har haft större påverkan än vad han först trodde att den skulle få.

Stockholm skiljer sig från andra städer i Sverige genom att man gör så mycket i egen regi. Detta kan komma att förändras genom den planerade avyttringen av Trafiktjänsten.

9. Impacts of Traffic Signal Control Strategies (Azhar Al-Mudhaffar, KTH)

Azhar redogjorde för sin avhandling. Den handlade dels om Lhovra, dels om bussprioritering:

- O-funktionen i Lhovra skulle enligt Azhaar fungera bättre med D130 och D80 flyttade närmare till 110/65 m från stopplinjen. (70-miljö)
- Med hjälp av hastighetskännande detektorer skulle framtiderna kunna agera effektivare
- Resultat från Spotstudien på Kungsholmen. (Redan tidigare behandlat i Next)

10. Test av Spotsystemet i Partille (Mats Månsson, Swarco)

Mats Månsson redovisade resultaten från en Spotinstallation i Partille öster om Göteborg. Det rör sig om tre anläggningar i rad vid en trafikplats på E20. Korsningarna hade en ny styrning med Pribuss. För testerna utrustades den med Spot. Det var en version av Spot med flera förbättrade funktioner i jämförelse med det som provades i Göteborgs centrum 2007.

Mätningar (genomföra av Swarco) med floating car visade på bra resultat, speciellt för bussarna. Mats betonade Spots förmåga att hantera tillfällig överbelastning t ex efter prioritering.

10.5 Signalreglerad rondell - detektorer

Steen talade om en tvåfältig rondell som har signalreglerats i Danmark. Rondellen har inte mindre än 59 slingor! Enligt Danska siffror har man en felprocent på slingor på 0,6 %. Det skulle innebära för denna rondell att sannolikheten för en försämrad trafikteknisk funktion är påtaglig.

10.6 CEN – standardisering (Jörn)

Jörn söker finska och svenska deltagare i CEN. CEN avser nämligen att återstarta sin trafiksignalgrupp. Gruppen tycks för tillfället vara helt dominerad av Siemens och lierade.

Svenska namn som fördes fram:

- Håvard Wahl Trafiktjänsten, Stockholms stad
- Lars-Erik Jerberyd Konsult
- Bertil Åkerström Vägverket, Göteborg. har varit med i standardiseringsarbete tidigare

Jörn har bollen?

11. Nytt på marknaden. Peek åter i Sverige mm (Alla)

Peek (Holland) har varit på turné i Stockholm, Göteborg och Malmö, samt hos Vägverket. Liknande i grannländerna. Bakgrunden är att Peek från årsskiftet är tillåten att sälja i Norden. Peek säger sig vilja satsa på ett *äkta öppet driftsövervakningssystem*.

Det viktigast med Peek inträde på marknaden är nog att priserna bör pressas.

Ålborg Niels Ulrich efterlyste tips. De tvingas inom kort att ersätta ett gammalt centralt samordnings/övervakningssystem och efterlyser tips om hur de ska gå tillväga.

12. Upphandling (Johnny (AMA) + Jörn)

Johnny förklarade detta komplicerade område. Tanken inom vägverket är att all upphandling ska följa den så kallade AMA-standarden. Lars-Erik Jerberyd (konsult) har tagit fram ett förslag. Detta omfattar både trafiksignaler och VMS. Förslaget finns nu enbart på Vägverkets intranät. Tanken är att det ska användas för upphandling av Vägverket och gärna i framtiden även av kommuner.

Denna AMA/signaler&VMS ska nu provas i en upphandling av VMS.

13. Nordisk terminologi (Peter)

Inget har hänt sedan förra mötet.

14. Övrigt

--

15. Summering av de två dagarna

Tiden var kort. Pål nöjd sig med att ge alla ett hjärtligt tack för två mycket intressanta dagar.

16. Nästa möte

På initiativ från Matti, Kari och andra: Finland med Åbo som värd. Samling på Helsingfors flygplats Vanda. Bussfärd utmed den då nyöppnade motorvägen till Åbo.

Eftermiddag tisdag den 21/4 + förmiddag onsdag den 22/4 2008. Mötestiderna får anpassa sig till flygtiderna från Åbo. Vidare planering följer.

Vid pennan,

Peter Kronborg