

## Evaluering af fremkommelighedsprojekter – En fair metode

Randers Kommune har som et led i trafikforliget "en grøn transportpolitik" fået tildelt midler under fremkommelighedspuljen. Et af de støttede projekter omfatter ombygning af fire centralt beliggende trafiksignalanlæg i Randers samt etablering af busprioritering og en øget intelligent trafikstyring af de enkelte signalanlæg med målet at få busserne hurtigere frem, men samlet set også at afvikle så meget trafik som muligt – så smidigt som muligt.

De fire signalanlæg er så belastede, at etablering af busprioritering i sig selv forud for projektets gennemførelse måtte forventes at få betydelige konsekvenser for den øvrige trafik. I de to mest belastede kryds passerer således ca. 1.000 busser sammen med omkring 47.000 biler på hverdage.

For at kunne leve op til målsætningerne ønskede Randers Kommune derfor en "fair" metode til evaluering af projektet, så både effekterne for busstrafikken og for den øvrige trafik blev belyst på et sammenligneligt grundlag.

Ofte er lignende projekter blevet evalueret med relativt snævert fokus på effekten for busserne (ofte via GPS-data eller lignende indsamlet fra buscomputere). Konsekvenserne for den øvrige trafik er sjældent belyst, og når der er foretaget evaluering heraf, er dette ofte sket på et ganske tyndt datagrundlag, typisk bestående af gennemkørsel af forskellige ruter i bil, hvilket i stort set alle tilfælde statistisk set utilstrækkeligt.

Randers Kommune valgte derfor en evalueringsmetode, hvor der før og efter gennemførelse af ændringerne i trafiksignalanlæggene blev indsamlet GPS-data for busserne og detaljerede rejsetidsdata for den samlede trafik i en uge. Således har datagrundlaget for evalueringen bestået af data fra samtlige (by)busture foretaget i før- og efterperioden igennem de berørte kryds – og ca. 100.000 individuelle ture for den øvrige trafik i de samme perioder igennem de samme kryds.

De indsamlede rejsetidsdata for både busser og den øvrige trafik er således dels anvendt til at fintune signalprogrammerne i projektfasen og til at foretage en statistisk sikker effektevaluering, der både belyser forholdene for busser og den øvrige trafik før og efter projektets gennemførelse.

I indlægget præsenteres projektets baggrund, de anvendte metoder og naturligvis resultaterne af den gennemførte før-/efterevaluering. Dernæst stilles forslag til, hvorledes fremkommelighedsprojekter – både for kollektiv trafik – og i det hele taget kan evalueres fremadrettet med udgangspunkt i anvendelsen af store mængder detaljerede rejsetidsdata.