

Analyse af rød- og gulkørsler i Aarhus Kommune

Som alle andre vejmyndigheder arbejder Aarhus Kommune for at forbedre trafikikkerheden samtidig med at sikre en så høj fremkommelighed for trafikanterne som muligt. Vægtningen imellem de to er særligt afgørende i trafiksignalanlæg, hvor regulering af trafikstrømme i konflikt skal foregå trafikikkert. Betingelsen er generelt hér, at hvis trafikanterne standser for gult (og i hvert fald rødt!), kan trafikken afvikles sikkert. Fremkommeligheden sikres så ved at optimere trafiksignalprogrammerne, så de bedst muligt tilpasses de aktuelle trafikmængder.

Imidlertid opleves ofte, at nogle trafikanter netop *ikke* standser for gult – og i flere tilfælde heller ikke for rødt. Det er i den forbindelse også mistanken, at dette er tilfældet i særligt trafikerede kryds, hvor trafikanterne er klar over, at hvis de ikke kommer med i ét omløb, kan der være ganske lang tid til, de får grønt igen.

For at adressere problemet, gennemfører Aarhus Kommune jævnligt kampagner målrettet især bilisterne for at få disse til at "standse for gult". Det har dog hidtil været en omfattende opgave at gennemføre undersøgelser af andelen af rød- og gulkørsler i et helt trafiksignalanlæg, idet observation eller videoanalyse blot har kunnet håndtere en enkelt signalgruppe (eller stoplinje) ad gangen.

I forbindelse med Aarhus Kommunes kampagne i 2018 er derfor taget nye midler i brug, hvor målet som et delvist forsøg er at registrere samtlige rød- og gulkørsler for køretøjer i et af kommunens største signalregulerede kryds – "Nobelkrydset" mellem Nordre Ringgade og Randersvej/Nørreport.

I krydset findes alt, hvad en signalspecialist begærer: 32 signalgrupper, talrige separatreguleringer, 1-lys pile, og også Aarhus Letbane finder vej gennem krydset. Desværre findes samtidig netop dét, trafikikkerhedseksperter frygter: Massevis af gul- og rødkørsler!

Den anvendte metode bygger på data udtrukket fra en dronofilm, hvor alle køretøjer er tracket inden for +/- ca. 2 meters præcision. Med udgangspunkt i disse data er det undersøgt, hvornår de enkelte køretøjer passerer deres respektive stoplinje – og denne information er koblet direkte til data udtrukket fra Aarhus Kommunes signalovervågningssystem. Data, der indeholder informationer om de enkelte signalgruppers visning på netop dét tidspunkt, hvor de enkelte køretøjer passerer stoplinjerne.

I indlægget præsenteres metoden yderligere sammen med resultaterne fra undersøgelsen, som efterfølgende er anvendt til at etablere et løst estimat af antallet af rød- og gulkørsler i samtlige trafiksignalanlæg i Aarhus Kommune.