

Forfatter: Projektchef Rasmus Albrink, COWI A/S  
rsal@cowi.dk

Type: Indlæg

Emne: TEMA 1: Mobilitetsledelse

Stikord: Trafikplanlægning, ITS (Intelligent Transport System)

Program: Mobilitet 1, 8. december 2010 13.00 - 14.30

## Trafikledelsesplaner

### Indledning

En trafikledelsesplan er en ny type plan, som har til formål at operationalisere kommunernes trafik- og miljøplaner. Planen kan anvendes som en tværgående plan, der anviser retningslinjer for, hvordan de enkelte trafikantgrupper skal prioriteres i forhold til hinanden ved udformning og regulering af trafikplanlægning i en given korridor eller bydel. Derved skabes et godt overblik over forudsætningerne for planlægning og implementering af nye tiltag. Når der eksempelvis etableres et nyt signalanlæg i et kryds, indstilles grøntiden ofte i forhold til de aktuelle trafikmængder, men er det i tråd med den ønskede prioritering af trafikantgrupperne? Trafikledelsesplanen specificerer præcist prioriteringen af trafikantgrupper - skal der eksempelvis være brede cykelstier og grøn bølge for cyklister på strækningen, eller skal signalanlægget have prioritering for den tværgående bus?

### Trafikledelsesplaner

Trafik- og miljøplaner indeholder kommunernes overordnede bud på, hvordan trafikken og trafikafviklingen i de kommende år kan planlægges og påvirkes med henblik på at opnå velfungerende og sunde byer. Her tages stilling til miljøzoner, udformningen af det overordnede vejnet og fordelingen af indfaldsveje, ringveje, ruter for godstrafik og ruter for parkeringsøgende trafik m.v.

For at konkretisere trafik- og miljøplanerne bør disse understøttes af trafikledelsesplaner, der beskriver, hvordan trafikken skal afvikles på de enkelte vejstrækninger i sammenhængende byområder. De lokale trafikledelsesplaner bør derfor indeholde beskrivelser af de trafikale funktioner for hver vejstrækning samt, hvordan der prioriteres mellem trafikantgrupperne i vejnettets knudepunkter. Sådanne prioriteringer har hidtil typisk været overladt til individuelle teknikere hos vejbestyrelsen, rådgivere eller signalleverandører.

For de enkelte vejstrækninger bør således redegøres for, hvordan der gennem gadens udformning skal prioriteres mellem forskellige transportformer. Her er ofte modsatrettede interesser knyttet til henholdsvis gang-, cykel-, biltrafik, kollektiv trafik samt varetrafik fordelt i tid og rum. Tilsvarende redegøres for modsætningsfyldte valg af den overordnede trafikstyring i vejnettet, herunder hvor der skal anvendes:

- dosering af biltrafik baseret på trafikbelastning
- dosering af biltrafik baseret på miljøparametre

- samordning for biltrafik
- samordning for kollektiv trafik
- samordning for cykeltrafik
- adaptiv styring af grupper af signalanlæg
- prioritering af særlige ruter ved særlige arrangementer, uheld etc.
- regulering og vejvisning ved brug af variable vejtavler
- andre trafikledelsessystemer for eksempelvis adgangskontrol

For de trafikale knudepunkter redegøres for valg af signalstyring og prioritering mellem transportformerne, herunder valg af trafikstyrede prioriteringsfunktioner og trafikstyrede sikkerhedsfunktioner.

De trafikstyrede prioriteringsfunktioner omfatter:

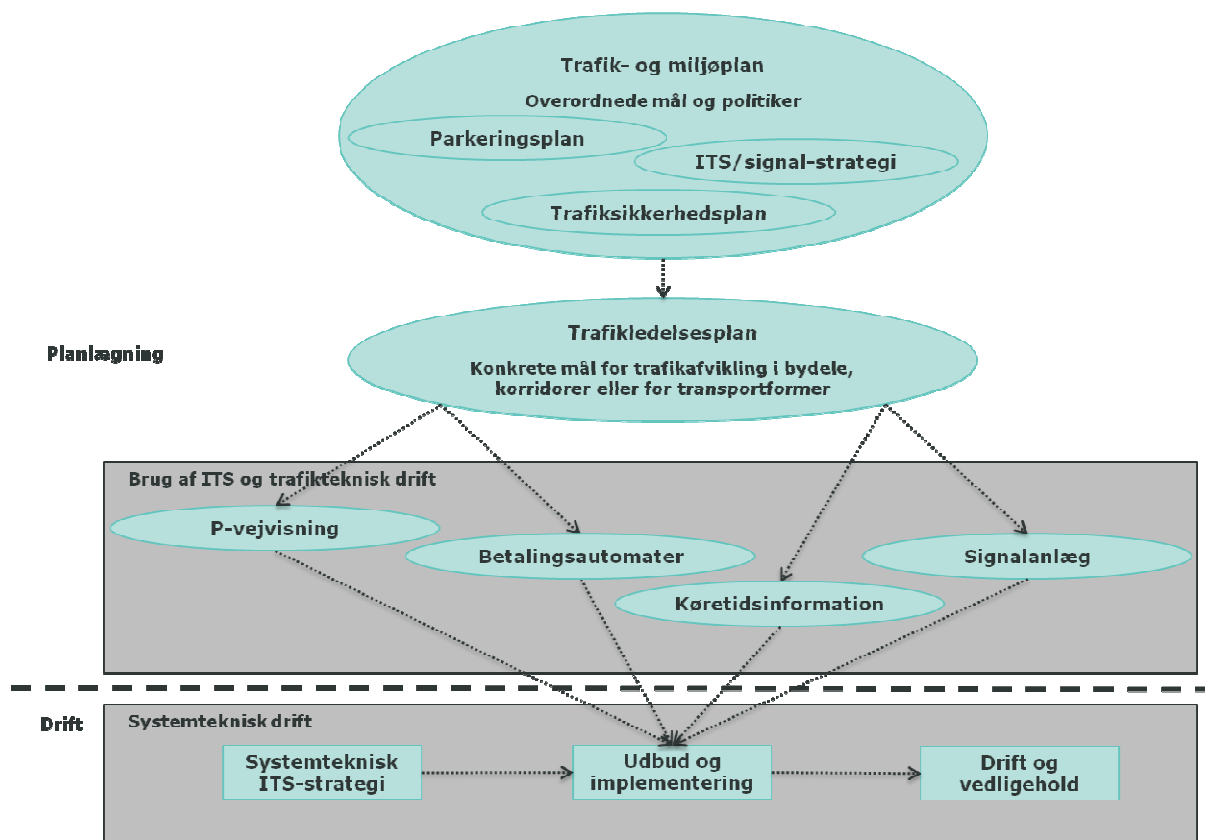
- kollektiv trafiks prioritering baseret på status og rettidighed ift. køreplanen
- udrykningskøretøjers prioritering
- cyklistprioritering
- fodgængerprioritering
- hovedretningsprioritering
- bilkolonneprioritering
- lastbilprioritering for at undgå stop for ligeudkørende
- lastbilprioritering ved højresving

De trafikstyrede sikkerhedsfunktioner omfatter:

- rød hvile funktion
- fratidsforlængelse
- mellemtdsforlængelse for sene bilister
- mellemtdsforlængelse for langsomme fodgængere

Endelig bør lokale trafikledelsesplaner redegøre for det valgte niveau af tilgængelighed for blinde og svag seende, herunder om der skal anvendes akustiske signaler i signalanlæg - og i givet fald med hvilken funktionalitet.

På nedenstående figur er trafikledelsesplanerne indplaceret i planstrukturen.



Figur 1. Trafikledelsesplaners indplacering i planstrukturen.

Trafik- og miljøplanen og øvrige relevante planer leverer input til trafikledelsesplanerne, med overordnede mål og politikker for en korridor eller bydel. Trafikledelsesplanen anviser på tværs af de overordnede planer retningslinjer for, hvordan de enkelte trafikantgrupper skal prioriteres i forhold til hinanden ved udformning og regulering af trafik anlæg. Trafikledelsesplanen fungerer efterfølgende som en operationel plan, der anvendes direkte i forbindelse med planlægning og projektering af nye tiltag.

Ved implementering af tiltag, der omfatter trafikledessystemer i form af signalanlæg eller anden ITS til brug for trafikregulering og -information, kan en ITS-/signalstrategi, der fastlægger rammerne for planlægning af lokale trafikforhold, trafikteknisk drift og systemteknisk drift, være et værktøj til at nå dele af målene i trafikledelsesplanen.

## Et eksempel fra Randers

Randers Kommune råder i dag over 39 signalregulerede kryds, der primært er placeret på kommunens større trafikveje og hovedsageligt i Randers by.

Signalanlæggene fungerer som hjørnesten i den daglige afvikling af trafikken, og en effektiv trafikafvikling er derfor direkte afhængig af, at signalanlæggene altid fungerer som planlagt og projekteret.

Dette udfordres konstant, idet trafikmængderne generelt stiger samtidig med, at der i stigende grad stilles krav til, at trafikken afvikles så miljørigtigt som muligt.

Kravene til den miljørigtige afvikling betyder, at der i højere grad end tidligere er behov dels konstant at tilpasse eksisterende signalanlægs funktionalitet samt, at der i forbindelse med nyanlæg skal tænkes strategisk for at imødekomme kravene bedst muligt.

Dernæst kan signalanlæggene anvendes til at fremme miljørigtig transport i form af kollektiv trafik, hvor især prioritering af busser kan medvirke til at gøre det mere attraktivt for borgerne at vælge bussen frem for bilen.

I Randers Kommune kører busser dagligt igennem signalanlæggene ca. 9.000 gange, og i ingen af signalanlæggene er der i dag etableret særlige funktioner, der prioriterer bustrafikken.

Dermed begrænses bustrafikkens frie fremkommelighed, og der er et betydeligt potentiale for at forbedre bussernes fremkommelighed på det samlede trafikvejnet i og omkring Randers.

Randers Kommune udarbejder derfor en strategi for busfremkommelighed i signalanlæg med støtte fra Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje.

I strategien skal der være fokus på den kollektive trafik, men for at sikre en helhedsorienteret løsning, hvor både bussernes fremkommelige sikres, samtidig med at øvrige hensyn vurderes, inddrages flere elementer fra trafikledelsesplanen, og herigennem kan udarbejdes en handleplan, der konkret definerer, hvor, hvordan og i hvilken rækkefølge, Randers Kommune skal foretage investeringer i signalanlæggene for at leve op til de besluttede målsætninger.

I forbindelse med oplægget på vejforum 2010 vil detaljerne i projektløsningen blive gennemgået.