



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 11. december 2019  
J. nr. 2019-6973

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 14. november 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

### **Spørgsmål nr.91:**

Vil ministeren kommentere historien på tv2lorry.dk den 13. november 2019 under overskriften ”Genialt lyskryds kan spare danskerne for 16 millioner timer i kø”? Ministeren bedes herunder vurdere, om det er muligt at udbrede forsøget med et intelligent lysreguleringssystem til hele landet. Ministeren bedes samtidig give sit bud på, hvor mange timer i kø danskerne kan spare i trafikken i løbet af et år, hvis man udbreder forsøget til hele landet, hvad den samfundsøkonomiske gevinst vil være, og hvad den potentielle CO<sub>2</sub>-besparelse vil være.

### **Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der oplyser følgende:

”Historien omhandler et forsøg med styring af et trafiksignalanlæg med GPS-data i realtid. Forsøget er gennemført i krydset Vallensbæk Torvevej/Park Allé i Vallensbæk Kommune i maj 2019. Evalueringsresultater fra Hermes Traffic viser en reduktion i transporttiden for strækningen på 21 % og en CO<sub>2</sub>-besparelse på 1,5 ton pr. år. Opskaleret til hele landet har KMD beregnet en besparelse for trafikanterne på 16 millioner timer i kø og 7.000 ton CO<sub>2</sub>. Forsøget er gennemført som en del af innovationsprojektet ”Den Regionale Data-hub”, som er et initiativ under GATE 21 bestående af Region Hovedstaden og de 10 kommuner langs den kommende Letbane i Ring 3.

Det er uvist om der er gennemført andre tiltag end indførelse af GPS-baseret styring af programskiftet, som er beskrevet nedenfor. Andre tiltag kan evt., også bidrage til forbedringen, og dermed er det svært at vurdere den specifikke effekt af den nye styring med GPS-data.

Det skal derfor bemærkes, at resultaterne fra dette ene kryds kan ikke umiddelbart opskales til hele landet uden en hvis usikkerhed, da forudsætningerne for de enkelte kryds er forskellige, de har forskellig driftsstatus og forskellig styring.



Trafiksignalanlæg styres ofte med forskellige signalprogrammer, der hver især er tilpasset de forskellige trafikmønstre henover dagen og ugen. Signalprogrammerne kan have forskellige grøntider, så der f.eks. i morgenmyldretiden er længere grøntid, end der er midt på dagen, og programskiftene sker på faste klokkeslæt henover ugen. Forsøget i Vallensbæk går ud på at bruge GPS-data fra bilerne til at styre, hvornår trafiksignalanlægget skal skifte program. Konkret måles der på hastigheden på nogle strækninger, der leder frem mod krydset. Når hastigheden falder til et bestemt niveau, aktiveres et passende program med mere grøntid for den belastede retning. Anvendelse af GPS-data til styring er ret ny, men har dog været i drift i Københavns Kommune et par år og findes flere steder i udlandet.

Fordelene ved at anvende GPS-data er, at intet fysisk vejudstyr skal vedligeholdes, at hastigheder måles over en strækning fremfor i et punkt samt mulighed for at justere længden og placeringen af de strækninger, der måles på. Opsamling af data kan derfor opskaleres uden investering i fysiske installationer. Ulempen er, at dækningen af bilflåden med køretøjer, der leverer GPS-data, stadig er relativt lav (1-4 % afhængig af leverandør, men dog i vækst). Der skal derfor være en vis trafikmængde, før der opnås målinger nok til at disse GPS-data kan anvendes til styring af programskiftet. Der er omkostninger forbundet med køb af GPS-data samt rådighed over et centralsystem og etablering af kommunikation til trafiksignalanlæggene.

Vejdirektoratet er gået sammen med Vallensbæk Kommune for at undersøge potentialet ved anvendelse af GPS-data yderligere, og her undersøges en udvidelse af forsøget på Vallensbæk Torvevej, så det omfatter rampeanlægget ved Holbækmotorvejen. Særligt er Vejdirektoratet interesseret i at undersøge om systemet kan forbedre afviklingen ved f.eks. uheld og andre ikke planlagte hændelser.

Der kan være store potentialer i en forbedret fremkommelighed i landets trafiksignalanlæg, hvis der investeres i en grundlæggende gennemgang og optimering. I Vejdirektoratets publikation "Bedre trafiksignaler" fra 2012, er konsekvensen ved mangelfuld trafikstyring og fejl på f.eks. sensorer opgjort for ét trafiksignalanlæg. Opsummeres dette til landets daværende ca. 2800 trafiksignalanlæg viste det et optimeringspotentiale med en samlet årlig besparelse på 1,3 mia. kr. bestående af 7 mio. sparede køretøjstimer og 16 mio. liter brændstof. Herunder et benefit/cost forhold på op mod 40:1, hvilket giver meget korte tilbagebetalingstider sammenlignet med andre anlægsinvesteringer. Med de efterfølgende års øgede trafikvækst, vurderes det, at potentialet på de 1,3 mia. kr. er steget yderligere. "

Jeg kan hertil bemærke, at langt størstedelen af landets trafiksignaler er placeret på det kommunale vejnet, og det er derfor kommunerne, der har vejbestyrelsesansvaret for de dertilhørende trafiksignaler. I forhold til et forslag om at udbrede et kommunalt forsøg til hele landet er det i udgangspunktet vigtigt



netop at være opmærksom på, at det på kommunevejnettet er den enkelte kommune, der som vejmyndighed er ansvarlig for udvikling og vedligehold af vejnettet.

Side 3/3

Det er min ambition at indgå en bred og langsigtet aftale om de kommende års infrastrukturinvesteringer. I den forbindelse vil det være relevant at drøfte initiativer til f.eks. at sikre fremkommelighed og god trafikafvikling. Den konkrete prioritering af projekter og indsatser vil i sagens natur afhænge af, hvad der kan findes flertal for i Folketinget.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht