

DET STRATEGISKE VEJNET

- VEJSTRÆKNINGER MED ØGET FOKUS PÅ FREMKOMMELIGHED

Forslag af 5. marts 2012

Indhold

1.0	INDLEDNING	3
2.0	BAGGRUND	4
3.0	MÅLSÆTNING.....	6
4.0	UDPEGNING AF DET STRATEGISKE VEJNET	7
	4.1 Grundlag.....	7
	4.2 Niveaudeling	7
	4.3 Udpegning	8
5.0	INDSATSER PÅ DET STRATEGISKE VEJNET	11
	5.1 Minimumskrav til det strategiske vejnet	11
	5.2 Indsatser.....	11
	5.2.1 Koordinering af vejarbejder	11
	5.2.2 Smidiggørelse af godkendelsesprocessen for vejarbejder	13
	5.2.3 Faste omkørselsruter ved større forstyrrelser i trafikafviklingen	14
	5.2.4 Trafikalt beredskab.....	15
	5.2.5 Fælles trafikinformation og trafikstyring	17
6.0	DEN VIDERE PROCES.....	20
	BILAG 1: VEJE MED HØJ TRAFIKBELASTNING.....	21
	BILAG 2: DET STRATEGISKE VEJNET	22
	BILAG 3A: DET STRATEGISKE VEJNET – AALBORG	22
	BILAG 3B: DET STRATEGISKE VEJNET – AARHUS.....	24
	BILAG 3C: DET STRATEGISKE VEJNET – TREKANTOMRÅDET	25
	BILAG 3D: DET STRATEGISKE VEJNET – ODENSE OG ØSTFYN	26
	BILAG 3E: DET STRATEGISKE VEJNET – STORKØBENHAVN.....	27



1.0 INDLEDNING

Arbejdet med at konkretisere og udpege Det Strategiske Vejnet, blev aktualiseret og understøttet på et møde med den tidligere transportminister den 2. august 2011. På mødet deltog en lang række aktører inden for transportbranchen, staten, kommunerne og industrien, og det overordnede tema var de problemer, der er med trafikafviklingen på vejene bl.a. på grund af de mange vejarbejder. Parterne aftalte på mødet, at der skal arbejdes videre med den tværgående koordinati-on. Kommunerne, politi og Vejdirektoratet påtog sig i fælleskab at komme med et oplæg til Det Strategiske Vejnet samt hvad der skal til, for at sikre fremkommeligheden og koordineringen af vejarbejder.

Vejdirektoratet har arbejdet med begrebet "Det Strategiske Vejnet" som skal forstås som den del af det samlede vejnet, der har den største samfundsøkonomiske betydning. Den samfundsøkonomiske betydning opgøres primært ud fra spildt tid på vejen (pga. begrænset fremkommelighed). Samlet set kan omkostningerne betragtes som spildt arbejdsfortjeneste, enten ved at gods ikke bliver leveret rettidigt, eller ved at trafikanter sidder i kø på vejene.

Udpegningen af Det Strategiske Vejnet skal sikre fokus på de veje som har den største samfundsøkonomiske betydning, bl.a. ved opstilling af en minimumsstandard til vejene og ved iværksættelse af en række indsatser som skal sikre eller forbedre fremkommeligheden på vejene.

En af de bærende indsatser, der knytter sig til Det Strategiske Vejnet, er etablering af faste omkørselsruter. Udgangspunktet herfor er ønsket om at etablere en sikker rutevejledning, så trafikanterne ikke spreder sig til det øvrige lokale vejnet med en nedsættelse af trafiksikkerheden til følge.

Det er vigtigt med en klar og letforståelig definition og afgrænsning af Det Strategiske Vejnet og dets anvendelse. Vejnettet omfatter dele af Statsvejnettet, Sund & Bælts veje samt strækninger af det kommunale vejnet. Det betyder, at det er forskellige vejmyndigheder, der i fælleskab skal arbejde med de indsatser, der skal iværksættes på Det Strategiske Vejnet.

I dette notat beskrives hvilke veje, der forudsættes at indgå i Det Strategiske Vejnet, hvilke kriterier der har ligget til grund for udpegningen af vejnettet, samt hvilke indsatser der anbefales til sikring eller forbedring af fremkommeligheden.

Samarbejdet omkring Det Strategiske Vejnet er baseret på frivillighed. Med dette følger at der ikke er forudsat økonomiske reguleringer eller anden økonomisk kompensation for de parter som indgår i samarbejdet.



2.0 BAGGRUND

For vejmyndighederne er det et stort ønske at levere gode og fremkommelige veje til trafikanterne så de kan opleve den bedst mulige rejse fra A til B. Og for trafikanterne er der et ønske om at få tydelig og hurtig information om hvad der sker på vejene, så de kan planlægge deres rejse bedre.

Vejdirektoratet, kommunerne og Politiet samarbejder allerede på udvalgte områder med det formål at skabe bedre fremkommelighed for trafikanterne. Dette samarbejdet kan udvides og udvikles:

Koordinering af vejarbejder

- En optimering af koordineringen af vejarbejder på det statslige og det kommunale vejnet er et relevant samarbejdsområde. De forskellige vejbestyrelser vil kunne undgå at igangsætte samtidige vejarbejder som forstyrrer trafikken i de samme trafikkorridorer. Trafikanterne vil kunne informeres tidligere, hvilket vil gøre trafikanterne bedre i stand til at planlægge deres rejse, f.eks. i forhold til rejsetidspunkt, rutevalg eller valg af anden transportform.

Smidiggørelse af godkendelsesproces for vejarbejder

- Som myndighedsansvarlig skal politiet i dag godkende en stor del af de ansøgninger om rådighed over vejareal samt tilhørende afmærknings- og trafikafviklingsplaner som udstedes i forbindelse med vejarbejder. En digitalisering af ansøgnings- og godkendelsesprocessen er igangsat, men proceduren i dette samarbejde kan yderligere smidiggøres evt. med faste aftaler, så dialog kun er nødvendig i specielle situationer.

Faste omkørselsruter ved større forstyrrelser i trafikafviklingen

- Ved færdselsuheld eller vejarbejder på vejnettet som helt eller delvist spærrer vejen i længere tid, henvises trafikanter i dag ikke til faste alternative ruter, da der ikke findes forhåndsftaler som tillader dette. Kun politiet kan i dag iværksætte en sådan omlægning, som kræver skiltning fra gang til gang. Det samme er gældende ved større arrangementer eller begivenheder, hvor trafikken er svær at afvikle. Også her kunne der indgås faste aftaler mellem vejmyndighederne og politiet, så der hurtigt kan skabes alternative afviklingsruter. Aftalerne kunne gælde for de strækninger af Det Strategiske Vejnet som er udpeget som alternative ruter.

Trafikalt beredskab

- Politi, rednings- og sundhedsberedskab samt vejmyndighederne samarbejder i dag om håndtering af ulykker og trafikale hændelser på vejene. Ved indsats er der fokus på sikkerheden og redningsindsatsen, og på at få genetableret trafikafviklingen hurtigt. Også her kan aftaler og struktur skabe endnu bedre og hurtige løsninger. Der eksisterer i dag fælles regionale fora for planlægning og evaluering af beredskabsindsatsen på vejene. Det lokale kommunale beredskab har ikke i dag lignende fora. Det kunne etableres i forbindelse med Det Strategiske Vejnet.
- **Fælles trafikinformation og trafikstyring** på statsvejene og kommunevejene kan som det er nu, opleves usammenhængende. En af årsagerne er, at de grundlæggende trafikdata er mangelfulde på nuværende tidspunkt og at ingen har fuldt overblik over det samlede vejnet. Måltrettet trafikstyring og trafikinformation for Det Strategiske Vejnet vil kunne



skabe grundlaget for en bedre udnyttelse af det eksisterende vejnet samt understøtte sikkerheden for trafikanterne.



3.0 MÅLSÆTNING

Målsætningen med Det Strategiske Vejnet er at sætte fokus på trafikanterne, sikre fremkommeligheden og udnytte den eksisterende infrastruktur bedst muligt.



4.0 UDPEGNING AF DET STRATEGISKE VEJNET

4.1 GRUNDLAG

For trafikanterne vildet ikke være direkte synligt, om en given strækning indgår i Det Strategiske Vejnet og de får heller ingen information om, at de færdes på en del af Det Strategiske Vejnet. Det Strategiske Vejnet er således ikke en ny klassificering af vejnettet, men en udpegning der anvendes administrativt af vejbestyrelserne ved planlægning af indsatser på vejene.

Ved udpegning af Det Strategiske Vejnet er der primært taget udgangspunkt i følgende to overordnede parametre:

- Vejens trafikbelastning.
- Vejens trafikale betydning.

Vejenstrafikbelastning

Det essentielle i udpegningen af Det Strategiske Vejnet er, at det indeholder strækninger, hvor risikoen for kraftig nedsat fremkommelighed er stor, hvis der opstår hændelser, der reducerer kapaciteten. Hensigten med Det Strategiske Vejnet er at skabe et vejnet, hvor fremkommeligheden er så høj som overhovedet muligt.

Konsekvensen af en pludseligt opstået hændelse vil bero på, hvor stor trafikbelastningen er på den givne vejstrækning på det tidspunkt, hændelsen opstår. Hvis der sker en hændelse på en ikke stærkt trafikeret vej, vil den øvrige trafik kunne passere stedet uden større forsinkelse. Hvis der derimod er tale om en meget trafikeret strækning, vil der hurtigt opstå kødannelse med en deraf stærkt forringet fremkommelighed. F.eks. vil en spærring af et kørespor på en 2-sporet motorvej i forbindelse med en hændelse således medføre en kapacitetsreduktion på ca. 65 % forbi hændelsesstedet.

Vejens trafikale betydning

Vejens trafikale betydning er afgørende for hvor stor en del af vejstrækningen og oplandet der påvirkes af nedsat fremkommelighed på vejen. Den tid, det tager at få genetableret normal trafikafvikling efter en hændelse, afhænger af vejens trafikale betydning, og af hvor stor tilførslen af køretøjer er i den opståede kø. Et fremkommelighedsproblem på en af de nationale strækninger som forbinder og fordeler trafikken i hele landet har større konsekvens end dårlig fremkommelighed på en strækning, der forbinder vejene i et lokalområde.

4.2 NIVEAUDELING

Med baggrund i ovenstående to overordnede parametre kan vejene inddeles i følgende tre niveauer. Alle 3 niveauer er vigtige, og de udgør i fælleskab Det Strategiske Vejnet.

Niveau 1

Niveau 1 består af strækninger som forbinder og fordeler trafikken i hele landet. Disse veje anses, uanset trafikbelastningen, for at være så væsentlige for den samlede fremkommelighed på vejene, at de skal medtages på niveau 1.



Niveau 2

Niveau 2 består af strækninger der forbinder det regionale eller lokale vejnet, og som har en høj eller middelhøj trafikbelastning.

Niveau 3

Niveau 3 består af strækninger, der er udpeget som alternative rutetil niveau 1 eller niveau 2, og som i perioder derfor fungerer som forbindelses- eller fordelingsveje.

Strækningerne på niveau 1 og 2 er primært statsveje og strækningerne i niveau 3 er primært kommuneveje. Omkørselsvejnettet går begge veje således, at niveau 1 eller niveau 2 veje også kan fungere som omkørsel for niveau 3 veje.

4.3 UDPEGNING

Udover ovenstående to parametre vedr. vejens betydning og trafikbelastningen er følgende overvejelser indgået ved udpegningsen af de veje som skal indgå i Det Strategiske Vejnet:

- Strækningers fremkommelighed (årsdøgntrafikken i relation til vejens kapacitet).
- Om vejen indgår i nationale rutenet som tungvognstrafikvejnettet og Modulvognsvejnettet.
- Om der findes spærretider for udførelse af vejarbejde (dag/nat) på vejen, hvilket er udtryk for en høj trafikbelastning.
- Om vejen er central i forhold til væsentlige trafikknudepunkter som lufthavne, havne og stationer eller større velfærdsfunktioner som supersygehuse.
- Om der mangler alternative ruter til vejen.

Endvidere er der anlagt en helhedsbetragtning i forhold til at skabe et sammenhængende vejnet, som kan bringe trafikanten fra A til B. Dvs. at visse veje eller strækninger kan være inkluderet alene fordi de sikrer netsammenhæng med andre veje som indgår i Det Strategiske Vejnet.

Resultatet af den samlede udpegningsen er vist på vedlagte kort, hvor vejnettet på de tre strategiske niveauer er indtegnet. I det følgende gives en kort begrundelse for at en række konkrete strækninger er inkluderet, og for hvorfor de er valgt indplaceret på et givet niveau.

Niveau 1

Det anses af væsentlig betydning, at Det Strategiske Vejnet afspejler de strækninger i vejnettet, hvor konsekvenserne af en hændelse vil være størst. Som udgangspunkt er valgt den del af Statsvejnettet, hvor antallet af timer med en belastningsgrad over 50 % er over 400 pr. år (bilag 1). På af kortet ses, at motorvejene i Hovedstadsområdet samt de fleste af motorvejene i det "lille H" under alle omstændigheder bør indgå i Det Strategiske Vejnet på niveau 1. Andre stærkt belastede veje er motorvejen forbi Aalborg fra Støvring til Motorvejskryds Vendsyssel nordøst for Nørresundby. Ud fra ønsket om en net sammenhæng er også strækningen Støvring – Randers inkluderet på niveau 1.

Færgetrafikken på Mols-linien anses for at være så vigtig en forbindelse mellem landsdelene, at strækningerne i Odsherred og på Djursland mellem Århus og Ebeltoft indgår på niveau 1. Syd-motorvejen mellem Køge og Rødby bør også indgå på niveau 1 begrundet i vejens internationale betydning. Af øvrige statsveje er rute 14 Ringsted-Roskilde og rute 54 Næstved-Rønnede på niveau 1. Den første er inkluderet, da den udgør et vigtigt led som en alternativ rute fra Vestsjælland mod Storkøbenhavn i tilfælde af hændelser på Vest-motorvejen eller Køge Bugt Motorvejen



nærmere København. Rute 54 er inkluderet på niveau 1, da denne strækning udgør et helt centralt element i trafikafviklingen mellem Næstved og Storkøbenhavn. Også Kronprins Frederiks Bro og omfartsvejen nord om Frederikssund indgår på niveau 1. Denne vej er dels overbelastet i myldretiderne og har ikke nogle oplagte alternative ruter. Manglen på alternative ruter er også årsagen til, at den stærkt trafikerede vej mellem Roskilde og Ølstykke er inkluderet.

Niveau 2

På niveau 2 indgår en række mindre belastede motorveje og motorveje som bidrager til en robust netsammenhæng.

I Jylland indgår Esbjergmotorvejen, Herningmotorvejen, den kommende Sønderborgmotorvej, rute 13 mellem Vejle og Støvring samt mindre trafikerede statsveje og øvrige større veje mod Billund Lufthavn. Af hensyn til det kommende supersygehus ved Herning inkluderes strækningen Herning-Holstebro og Herning-Skive. Sidstnævnte er også inkluderet, da det må forventes, at åbningen af motorvejen Vejle-Herning vil trække mere nord-sydgående trafik i Jylland over på en mere vestlig rute.

For at skabe en robust netsammenhæng er det valgt, at lade hele rute 11 mellem Nørresundby og Tønder (grænsen) indgå på niveau 2. Endvidere indgår rute 13 Vejle-Viborg-Støvring samt en række øvrige regionale veje i Midt- og Vestjylland. Strækningen mellem Vejle og Billund er også inkluderet på niveau 2 af hensyn til trafikken mod Billund Lufthavn.

På Fyn er inkluderet rute 8 mellem Faaborg og Bøjden, rute 43 mellem Odense og Faaborg og rute 9 mellem Odense og Svendborg og videre mod Spodsbjerg.

På Lolland er rute 9 inkluderet mellem Tårs og Maribo. På Falster er inkluderet E55 mellem Nørre Alslev og Gedser, da den er et vigtigt forbindelsesled mellem Danmark og det østlige Tyskland.

I Nordsjælland er inkluderet visse veje omkring Frederikssund samt rute 6 mellem Ølstykke og Helsingør. Rute 16 mellem Hillerød og Hundested er inkluderet, da den udgør en vigtig forbindelse mellem Nordsjælland og Sjællands Odde.

Niveau 3

På niveau 3 indgår primært en række kommuneveje. I de fleste tilfælde er der tale om tidligere statsveje, der nu er aflastet af motorveje. Det drejer sig for eksempel om strækningen Kruså – Aalborg, København-Roskilde-Korsør, Nyborg-Middelfart-Kolding-Esbjerg samt Taastrup-Køge-Vordingborg-Sakskøbing samt visse tidligere hovedveje i Nordsjælland. Vest for Århus er foreslået en række kommuneveje, da de sammen med motorvejen udgør et egentligt alternativt vejnet i forbindelse med pludseligt opstået behov for omkørsler.

Andre væsentlige kommunale veje som bør indgå er Isterødvejen, Hørsholm-Hillerød og Kongevejen mellem Jægersborg og Hillerød.

I de større byer bør de største kommuneveje indgå i Det Strategiske Vejnet, da disse veje udgør ryggraden idestørre bysamfund. Det gælder f.eks. Marselisborglinien fra Århus Syd Motorvejen til Århus Havn, forlængelsen af Hillerødmotorvejen samt Helsingørmotorvejen gennem Nørre Alle og videre langs Søerne i København.



Af hensyn til trafikken til og fra en række havne er der inkluderet veje mod havnene i Vordingborg, Odense og Fredericia.

Det samlede resultat er vist i bilag 2, hvor niveauerne for Det Strategiske Vejnet er indtegnet. I bilag 3 er vist kortudsnit med Det Strategiske Vejnet for Ålborg, Århus, Trekantområdet, Odense og Østfyn og Storkøbenhavn.



5.0 INDSATSER PÅ DET STRATEGISKE VEJNET

For at sikre eller forbedre fremkommeligheden på Det Strategiske Vejnet foreslås fokus på to fronter:

- *Minimumsstandard* - vedrører vejens statiske elementer - dvs. vejens udformning, afmærkning, udstyr og skiltning. Minimumsstandard skal være opfyldt for at en vej kan indgå i Det Strategiske Vejnet.
- *Indsatser* - vedrører en række mere dynamiske elementer som vejens drift, vedligeholdelse og anvendelse.

5.1 MINIMUMSSTANDARD TIL DET STRATEGISKE VEJNET

For at en vej kan indgå i Det Strategiske Vejnet skal vejen have et vist niveau, som gør den egnet til f.eks. at fungere som aflastningsvej ved omkørsler fra andre veje. De veje, som indgår i det strategiske vejnet, skal enten leve op til dette niveau, eller på sigt bringes til at gøre det.

Niveauet bestemmes f.eks. ud fra følgende parametre:

- Vejklassen –der vil typisk være tale om motorveje, hovedlandeveje og andre større gennemfartsveje.
- Vejens dimensionering, bl.a. af rundkørsler i forhold til en øget trafikbelastning.
- Trafikmønster (f.eks. begrænset lokaltrafik og kørsel med langsomme køretøjer).
- Skiltning - f.eks. rutenummer samt kantpæle med kilometerinformation.
- Evt. mulighed for variabel hastighedstilpasning.
- Overvågede signalanlæg med evt. mulighed for dynamisk omstilling.
- Ingen bump, blomsterkummer eller lignende.
- Ingen sortpletter.

Udgifter til at sikre minimumskravene på de veje som indgår i Det Strategiske Vejnet skal afholdes af den pågældende vejbestyrer under de eksisterende aftaler. Dvs. der vil ikke være tilskud til etablering og vedligehold af det Strategiske Vejnet.

5.2 INDSATSER

Med udgangspunkt i de eksisterende samarbejdsområder (jf. afsnit 2.0) beskrives efterfølgende en række indsatser som kan sikre og forbedre fremkommeligheden på Det Strategiske Vejnet.

5.2.1 Koordinering af vejarbejder

Status og udfordringer

I dag sker koordinering af vejarbejder på tværs af vejbestyrelser ad hoc og er primært begrænset til de store anlægsarbejder. Internt i Vejdirektoratet er der igangsat initiativer til at forbedre koordineringen og skabe bedre overblik. Primo 2012 indføres et nyt overbliksværktøj, Vejdirektoratet



vil benytte til registrering af planlagte og igangværende arbejder, samt etablering af en funktion som skal foretage koordinering og prioritering af arbejder på tværs af organisationen.

Vejdirektoratets system TrafikMan anvendes i dag til indmeldinger fra kommunerne der let kan indmelde information om lokale trafikforhold. Via Trafikman videreformidles information hurtigt til relevante medier og berørte trafikanter. TrafikMan automatiserer trafikmeldingens vejfrakilde til trafikant og giver overblik over trafiksituationen. Det er dog ikke alle kommuner, der i dag melder ind til TrafikMan.

Mål

Alle arbejder på Det Strategiske Vejnet samt arbejder som påvirker den overordnede transportinfrastruktur er fuldt koordineret. Der findes ét overbliksværktøj som samler alle arbejder og faste aftaler om koordinering og prioritering.

Forventede effekter

En bedre koordinering forventes at medføre, at trafikanterne oplever færre gener ved vejarbejder. En bedre koordinering kan f.eks. sikre:

- At der ikke udføres samtidige vejarbejder, som "spærrer for hinanden" eller oplagte alternative ruter.
- At flere samtidige vejarbejder eller flere på hinanden følgende vejarbejder samles til ét (under samme afmærkning).

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes at kunne føre til bedre koordinering:

1. Fuld implementering af overbliksværktøjet i Vejdirektoratet.
2. Udvidelse af Vejdirektoratets overbliksværktøj til at omfatte kommuner samt andre vejbestyrelser og infrastrukturejere. Herunder skal den fremtidige anvendelse af Trafikman afklares.
3. Fastlæggelse af prioriteringsaftaler ved planlægningskonflikter.
4. Bedre uddannelse af entreprenører og bygherrer i afmærkning og planlægning af vejarbejder (er i gang i VEJ EU regi).
5. Oplysningskampagne overfor vejbestyrelser vedr. vigtigheden af at udmelde vejarbejder til offentligheden.
6. Forbedret og koordineret tilsyn ved vejarbejder.

Implementering

Der forventes ikke skelnet mellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet. Der forventes en tidsmæssig forskydning af implementeringen som starter internt i Vejdirektoratet og successivt udvides til at omfatte kommuner og andre vejbestyrelser/infrastrukturejere.

Parter

Indsatsen forventes i første omgang primært at omfatte Vejdirektoratet. På sigt forventes alle vejbestyrelser og politikredse involveret.

Økonomi

Omkostninger til etablering og drift af overbliksværktøjet afholdes af Vejdirektoratet. Politiet og kommunale parter forventes at afholde eventuelle udgifter som er direkte relateret til egne systemer og processer, f.eks. dækning af ressourcer til indmelding af vejarbejder i systemet.



5.2.2 Smidiggørelse af godkendelsesprocessen for vejarbejder

Status og udfordringer

Frem til i dag har alle ansøgninger om råden over vejareal været behandlet manuelt ved fremsendelse af dokumenter mellem entreprenører, vejmyndighed og, hvor det er påkrævet, politiet. Vejdirektoratet har ultimo 2011 indført en digital rådighedsansøgning som skal være fuldt implementeret i forhold til alle ansøgninger i løbet af 2012. Vejmyndigheden har i dag 10 arbejdsdage til sagsbehandlingen - politiets eventuelle godkendelse sker inden for 7 arbejdsdage iht. almindelig forvaltningsskik.

Mål

Godkendelsesprocessen effektiviseres med kortere og smidigere sagsbehandling til følge.

Forventede effekter

En optimering af godkendelsesprocessen forventes at medføre større smidighed og fleksibilitet som vil tilgodese koordineringen af vejarbejder. Da processen i dag er relativ lang søger entreprenører ofte om længere tid end de egentlig skal bruge - denne "buffer" forventes at kunne nedbringes med færre "afspærringstimer" til følge.

Indsatsen forventes endvidere at give en effektiviseringsgevinst i form af et reduceret ressourceforbrug hos de enkelte parter.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes at kunne føre til en optimering af godkendelsesprocessen:

- a. Fuld implementering af den digitale rådighedsansøgning i Vejdirektoratet
- b. Evt. udvidelse af den digitale rådighedsansøgning til andre vejbestyrere
- c. Digitalisering af politiets godkendelsesproces
- d. Opdeling af ansøgninger til politiet i "trivielle" og "komplicerede", således at politiet i højere grad hurtigt kan behandle de "trivielle".
- e. Indgå aftaler om forhåndsgodkendelse af afmærkninger.

Implementering

Der forventes ikke skelnet imellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet. Der forventes en tidsmæssig forskydning af implementeringen som starter internt i Vejdirektoratet og successivt udvides til at omfatte kommuner og andre vejbestyrelser/infrastrukturejere samt politiet.

Parter

De primære parter er Vejdirektoratets myndighedsansvarlige, øvrige vejbestyrelses myndighedsansvarlige og politiet.

Økonomi

Omkostninger til digitalisering af rådighedsansøgningen afholdes primært af Vejdirektoratet. Politiet og kommunale parter forventes dog at afholde udgifter som er direkte relateret til egne systemer og processer, f.eks. eventuelle udgifter ved opkobling til systemet. Udgifter til sagsbehandlingsressourcer forventes reduceret i forhold til det nuværende.



5.2.3 Faste omkørselsruter ved større forstyrrelser i trafikafviklingen

Status og udfordringer

Ved færdselsuheld eller vejarbejder på vejnettet som helt eller delvist spærrer vejen i længere tid, henvises der i dag ikke normalt til alternative ruter. Udgangspunktet er, at trafikanterne så vidt muligt skal forblive på vejen, hvilket dels skyldes manglende viden om trafikken på de mulige alternative veje og dels, at de mulige alternative veje hører under en anden vejbestyrer.

En anvisning af trafik til andre veje kan i dag kun iværksættes af politiet og kræver skiltning fra gang til gang eller manuel dirigering ved politi eller hjemmевærn. Det samme er gældende ved større arrangementer eller begivenheder, hvor trafikken er svær at afvikle. Vejdirektoratet råder i dag over særlige containervogne med faste skilte som kan anvendes til midlertidig skiltning af en omkørselsrute. Disse containervogne er placeret på udvalgte stationer hos Vejdirektoratets beredskabsentreprenør.

Den manglende anvisning til alternative ruter betyder ikke, at trafikanterne nødvendigvis afholder sig fra at køre væk fra en vej, hvor der er et fremkommelighedsproblem. Trafikanter med lokal kendskab vil selv finde ud på det omliggende vejnet og vælge en anden rute, ligesom de fleste trafikanter i dag har rutevejvisningsudstyr i bilen med mulighed for at beregne alternative ruter. En fastlæggelse af faste omkørselsveje kan ligeledes være med til at sikre, at den ekstra trafik ikke truer trafiksikkerheden på mindre lokalveje.

Endelig kan forskellige medieudbydere (radio/TV) finde på at anwise alternative ruter. Vejbestyrelserne står her uden indflydelse på valg af rute.

En anden form for "omkørsel" kan være at lede trafikanterne over i offentlig transport. Dette gøres i dag kun i meget begrænset omfang, typisk via medierne.

Information til de kollektive trafikselskaber, i forbindelse med længere og vedvarende vejarbejder og planlagte hændelser på Det Strategiske Vejnet, er ligeledes et ønske, således at selskaberne kan omlægge ruter og informere passagerne derom.

Mål

Der etableres et overordnet net af omkørselsruter på Det Strategiske Vejnet som kan bruges ved både planlagte og ikke-planlagte forstyrrelser af trafikken. Omkørselsruter etableres både for niveau 1, 2 og 3 veje.

Der skabes gode muligheder for at skifte transportmiddel på en let, hurtig og overskuelig måde.

Forventede effekter

Muligheden for hurtigt at kunne anwise alternative ruter eller transportformer forventes at øge såvel fremkommeligheden som trafikanttilfredsheden.

Vejbestyrelsernes mulighed for aktivt at påvirke et rutevalg vil øge trafiksikkerheden og fremkommeligheden på det samlede vejnet, da faste skilte omkørselsruter gerne skulle begrænse antallet af trafikanter der "ukontrolleret" kører ud på det sekundære vejnet (f.eks. på ikke-egnede veje som fordelings- og lokalveje).



Der må forventes en vis negativ effekt i forhold til naboer til aflastningsveje som i perioder kan blive mere trafikerede. Visse steder vil det ikke være muligt eller hensigtsmæssigt at etablere omkørselsruter, f.eks. på nogle af adgangsvejene til havnene.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes nødvendige for at etablere faste omkørselsruter:

Etablering af omkørselsnet:

- a. Udpegning af mulige fralednings- og tilledningspunkter på Det Strategiske Vejnet.
- b. Fastlæggelse af eventuel fast skiltning af omkørselsruter.
- c. Kommunikation til offentligheden om omkørselsruterne.

Aftaler om fraledning af trafik:

- d. Fastlæggelse af kriterier for fraledning af trafik.
- e. Indgåelse af aftaler om processen ved fraledning (hvordan), herunder kommunikation mellem vejbestyrere samt udsendelse af information til trafikanter.
- f. Dialog med udbydere af rutevejledningssystemer om anvisning af trafikanter til Det Strategiske Vejnet.

Ændring af transportform:

- g. Anvisningsaftaler med de kollektive trafiksselskaber ved omlægning af trafik.
- h. At anvise trafikanterne muligheder for at "skifte til andre transportformer.
- i. At informere de kollektive trafiksselskaber om planlagte hændelser.

Implementering

Der forventes ikke skelnet imellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet, da omkørselsruterne typisk vil gå på tværs af niveauerne. Der kan tænkes en tidsmæssig forskydning af implementeringen som starter med at etablere omkørselsruter for niveau 1 og herefter niveau 2 og 3.

Parter

De involverede parter er Vejdirektoratet, politiet, kommunerne og evt. medier og serviceudbydere. Der forventes behov for stor inddragelse af lokale parter fra VD, politikredse og de enkelte kommuner.

Økonomi

Omkostninger til etablering og skiltning af omkørselsruter forventes afholdt af de pågældende vejbestyrere.

5.2.4 Trafikalt beredskab

Status og udfordringer

Trafikalt beredskab dækker over de indsatser som iværksættes for at håndtere akutte eller ikke-planlagte hændelser på vejnettet, herunder ulykker, andre trafikfarlige hændelser og vejrlig.



Politi, rednings- og sundhedsberedskab samt vejmyndighederne samarbejder i dag om håndtering af ulykker på vejene. På statsvejnettet bidrager Vejdirektoratet til indsatsen ved afspærring af skadested samt eventuel trafikstyring. Dette varetages af T.I.C. og Vejdirektoratets beredskabsentreprenør. På planlægningsniveau er, i et samarbejde mellem bl.a. Vejdirektoratet, politiet og kommunale beredskabschefer, udarbejdet en fælles "Instruktion til indsatspersonale ved ulykker på motorvejen".

Vejdirektoratets beredskabsentreprenør håndterer desuden fjernelse af tabte genstande og trafikfarlige henstillede køretøjer samt afhjælpning af diverse trafikfarlige forhold i forbindelse med akut opståede skader på vej og vejudstyr. Ved indmelding af trafikfarlige forhold på kommunale veje, udsender Vejdirektoratet sit beredskab, hvis dette er til rådighed. Alternativt sætter kommunerne deres eget kommunale redningsberedskab ind.

Det trafikale beredskab dækker også håndtering af vejrlig, f.eks. vintervejr, storm og skybrud. Vinterberedskabet er via Vinterudvalget koordineret mellem alle vejbestyrelserne i Danmark. Vinterudvalget står bag "Strategi for vintertjeneste på stats- og kommuneveje" samt en række systemmæssige værktøjer som VejVejr, Vinterman og Vintertrafik.dk.

Beredskab i forbindelse med storm håndteres af de enkelte vejbestyrelser og i skærpede situationer af politiet. Vejdirektoratet formidler information om f.eks. varsling og spærring af Øresundsbroen og Storebæltsforbindelsen som følge af kraftig vind og storm. Vejdirektoratet, ved T.I.C., fungerer tillige som informationsberedskab ved større hændelser.

I forhold til skybrud er der i 2011 startet et samarbejde omkring fælles beredskabs- og kommunikationsplaner mellem Vejdirektoratet, politiet og Københavns Kommune, Hvidovre Kommune og Brøndby Kommune. Der er på kommunalt niveau dannet et "Regnvandsforum", hvor Vejdirektoratet også deltager.

Mål

- En forkortelse af den tid det tager at opdage en hændelse, at genoptage trafikafviklingen og at genskabe normal trafik efter en hændelse.
- At begrænse vejrligets indflydelse på trafikafviklingen.

Forventede effekter

Et forbedret trafikalt beredskab forventes at medføre, at trafikanterne oplever færre og mere kortvarige gener ved akut opståede hændelser, dels ved en bedre afmærkning og information om hændelser, og dels ved en hurtigere afhjælpning af hændelserne.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes at kunne føre til en optimering af beredskabet:



Beredskab ved ulykker og trafikale hændelser:

- a. Øget samarbejde mellem politi, rednings- og sundhedsberedskab samt vejbestyrelser om afmærkning af og information om ulykker.
- b. Forhåndsftaler med forsikringsselskaber omkring hurtig fjernelse af forulykkede køretøjer fra vejen.
- c. Udarbejdelse af en fælles trafikale beredskabsplan for Det Strategiske Vejnet.
- d. Nedsættelse af udkaldstider for Vejdirektoratets beredskab.
- e. Øget kameradækning for manuel/assisteret overvågning af vejstrækninger.
- f. Evt. forbedret kommunikation mellem vejbestyrelser og øvrige beredskabsaktører.

Beredskab ved vejrlig:

- a. Samarbejder om vinterberedskab og storm fortsættes uændret.
- b. Samarbejde om øget beredskab ved skybrud er i gang i visse kommuner med udarbejdelse af fælles beredskabs- og kommunikationsplaner. Samarbejdet udvides, hvor det er relevant.

Implementering

Implementering af de forskellige typer beredskab kan ske uafhængigt af hinanden og kan køre i flere tempi. Udkaldstider for Vejdirektoratets beredskab kan tænkes differentieret på de tre niveauer af veje, ligesom niveauet af overvågning (f.eks. kameradækning) kan tænkes differentieret.

Parter

Ulykker og trafikalt beredskab: De primære involverede parter er Vejdirektoratet, politiet, de kommunale redningsberedskaber og de regionale sundhedsberedskaber. Herudover kan tænkes involveret private interessenter som Falck og Dansk Autohjælp samt forsikringsselskaber.

Vejrlig: De involverede parter er Vejdirektoratet, kommuner samt øvrige vejbestyrelser.

Økonomi

Udgifter til et skærpet beredskab, f.eks. kortere udkaldstider, samt deltagelse i øget samarbejde på området forventes dækket af de pågældende vejbestyrelser.

5.2.5 Fælles trafikinformation og trafikstyring

Status og udfordringer

Brugen af avanceret trafikstyring og informationsmuligheder varierer meget på det danske vejnet. En sammenhængende og koordineret trafikstyring eksisterer ikke for det samlede vejnet. En af årsagerne er, at de grundlæggende trafikdata ikke findes eller ikke udveksles på nuværende tidspunkt. En anden årsag er, at den begyndende brug af ITS (Intelligente Transport Systemer) i kommunerne og VD ikke er koordineret og styret i forhold til det samlede vejnet.

Vejdirektoratet har et landsdækkende trafikinformationscenter, T.I.C. som udsender trafikinformation for det rutenummererede vejnet. Dette gøres via en række medier som Internet, Tekst-TV, web-TV, radio mv. Der er i visse områder et samarbejde med kommunerne om regionale trafikportaler. Disse dækker regional trafik på tværs af transportformer og informerer både om trafiktil-



stande på vejene og kollektiv trafik. Kommuner, trafikselskaber, lufthavne m.fl. indgår i samarbejdet.

En udfordring for Det Strategiske Vejnet er, at der mangler realtidstrafikdata for en stor del af vejnettet. Vejbestyrelserne kan reelt ikke se/vide, hvad der sker på vejnettet. Resultatet af dette er, at trafikanterne ikke kan få fuld information til brug for deres beslutninger.

Trafikstyring omfatter både fast og variabel skiltning, signalstyring og afmærkning på vejen. Trafikstyring er i høj grad reguleret af vejreglerne men kan opleves uensartet af trafikanterne på forskellige dele af vejnettet. Vejdirektoratet anvender i stigende grad variabel skiltning som styres fra T.I.C. Ligeledes er der trafiksystemer ved tunnelerne som styres af det lokale politi. Kommunerne har kun i begrænset omfang variabel trafikstyring, f.eks. parkeringsanvisningsskilte, men flere systemer er på vej, bl.a. ved Nordhavnstunnelen i København og Marselistunnelen i Århus.

Signalanlæg på statsveje styres og overvåges af Vejdirektoratet. De større kommuner (f.eks. København, Århus, Aalborg og Odense) har egne overvågningscentraler, andre kommuner er koblet op på Vejdirektoratets overvågning, og endelig er der også en del uovervågedekommunale anlæg.

Mål

En sammenhængende og koordineret trafikinformation og trafikstyring på tværs af Det Strategiske Vejnet.

Forventede effekter

En forbedret og koordineret trafikstyring forventes at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden på vejene.

En forbedret og koordineret trafikinformation forventes at sikre, at trafikanterne føler sig velinformerede om trafikforhold på vejene og i den kollektive trafik.

En bedre udnyttelse af det samlede vejnet får trafikanterne til at opleve en bedre sammenhæng i informationen og styringen.

Indsatser

Følgende konkrete indsatser vurderes nødvendige for at kunne etablere fælles trafikinformation og trafikstyring:

- a. Etablering af fælles dataopsamling og -præsentation på tværs af vejbestyrere.
- b. Indsamling af realtidstrafikdata på Det Strategiske Vejnet.
- c. Koordineret trafikinformation på tværs af vejbestyrere og dekollektivtrafikselskaber, herunder videreudvikling af samarbejdet omkring trafikportaler - evt. en fælles landsdækkende trafikportal.
- d. Samarbejdsaftaler på tværs af vejbestyrelser og politi omkring trafikstyring på Det Strategiske Vejnet inkl. tunnelstyring.
- e. Samarbejdsaftaler om strategisk signalstyring ved omlægning af trafik.



Implementering

En differentiering på de tre niveauer af veje kan tænkes relevant i forhold til etablering af fast dataopsamlingsudstyr og variable trafiksystemer. I det omfang dataopsamling sker via GPS data fra køretøjer, vil der dog ikke være basis for differentiering.

I forhold til trafikinformation forventes ikke skelnet mellem indsatser på de tre niveauer af veje i Det Strategiske Vejnet.

Parter

De involverede parter er Vejdirektoratet, politiet og kommunerne og i forhold til trafikinformation også medierne.

Økonomi

Vejdirektoratet afholder udgifter til etablering og drift af en fælles trafikdatabase for opsamling og behandling af realtidstrafikdata. Som udgangspunkt opsamles realtidstrafikdata primært fra mobile GPS-enheder på køretøjer, hvilket ikke forventes at påføre kommunerne ekstraudgifter. Udgifter til specifikke trafikstyringssystemer afholdes af de pågældende vejbestyrelser.



6.0 DEN VIDERE PROCES

Godkendelsen af Det Strategiske Vejnet kan forløbe på følgende vis:

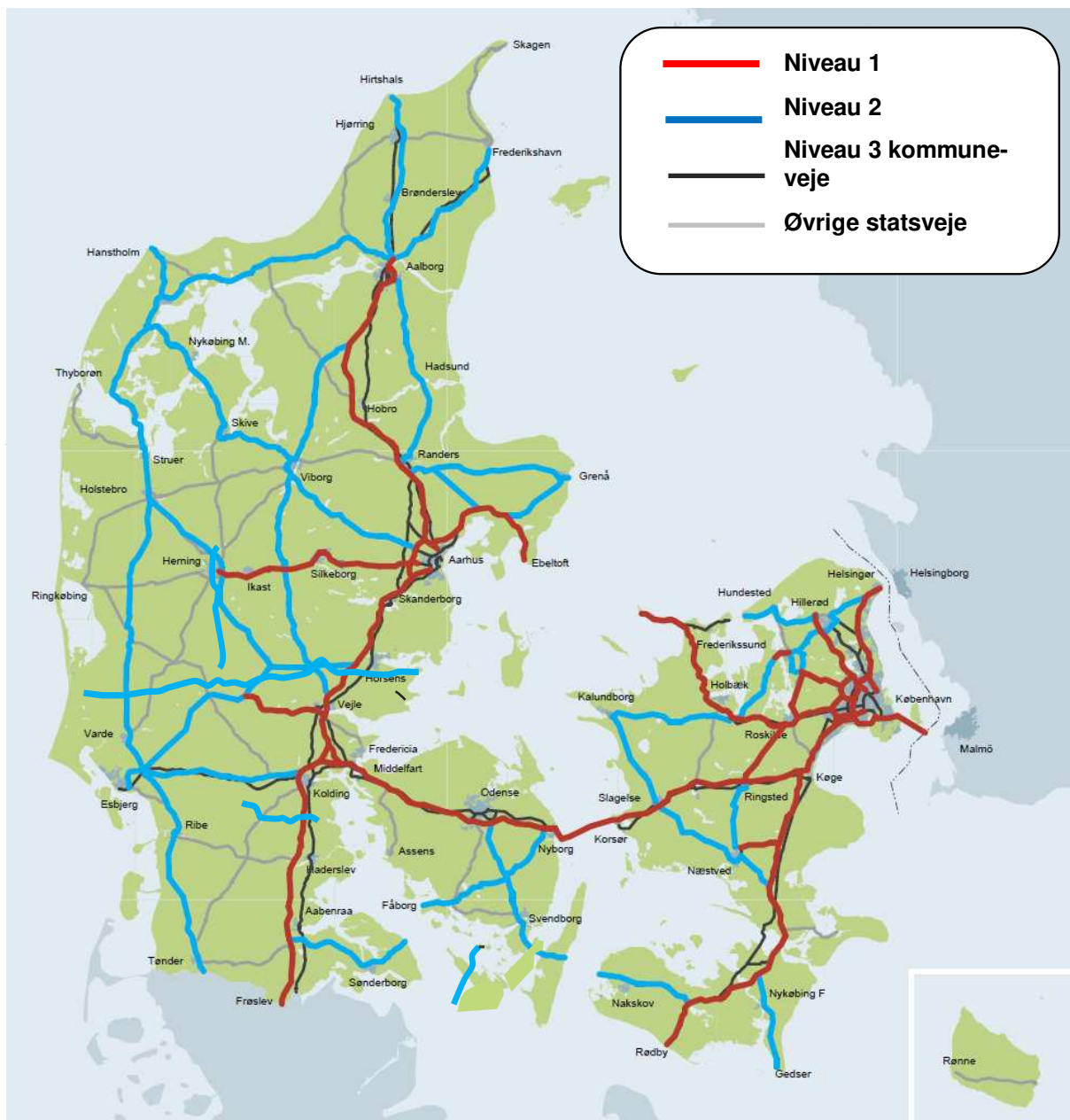
HVAD	HVORNÅR
FASE 1 KONCEPTUET	
Høring af de valgte parter.	Fra 1. marts til 15. maj 2012.
Orientering om høringsprocessen på møde med Branchen	19. marts 2012
Opsamling på høringen og sammenskrivning af indkomne kommentarer.	maj+ juni+ juli 2012.
Resultatet af høringen fremlægges for Ministeren og branchen.	Efterår 2012.
Beslutning om udpegningen og indsatserne til Det Strategiske Vejnet.	Efterår 2012.
FASE 2 PLANLÆGNING OG IMPLEMENTERING	
Nedsættelse af tværgående grupper til igangsætning af indsatserne på Det Strategiske Vejnet.	November 2012.
Indgåelse af frivillige aftaler, mellem politi, kommuner og vejdirektoratet.	Primo 2013.
Godkendelse af anbefalinger for brugen af Det Strategiske Vejnet og igangsætning af indsatserne.	April 2013.
FASE 3 OPFØLGNING	
Status for indsatserne på Det Strategiske Vejnet.	August 2013.
Beslutning om det videre forløb med Det Strategiske Vejnet.	Oktober 2013.
Evaluerings af indsatserne på Det Strategiske Vejnet	April 2014

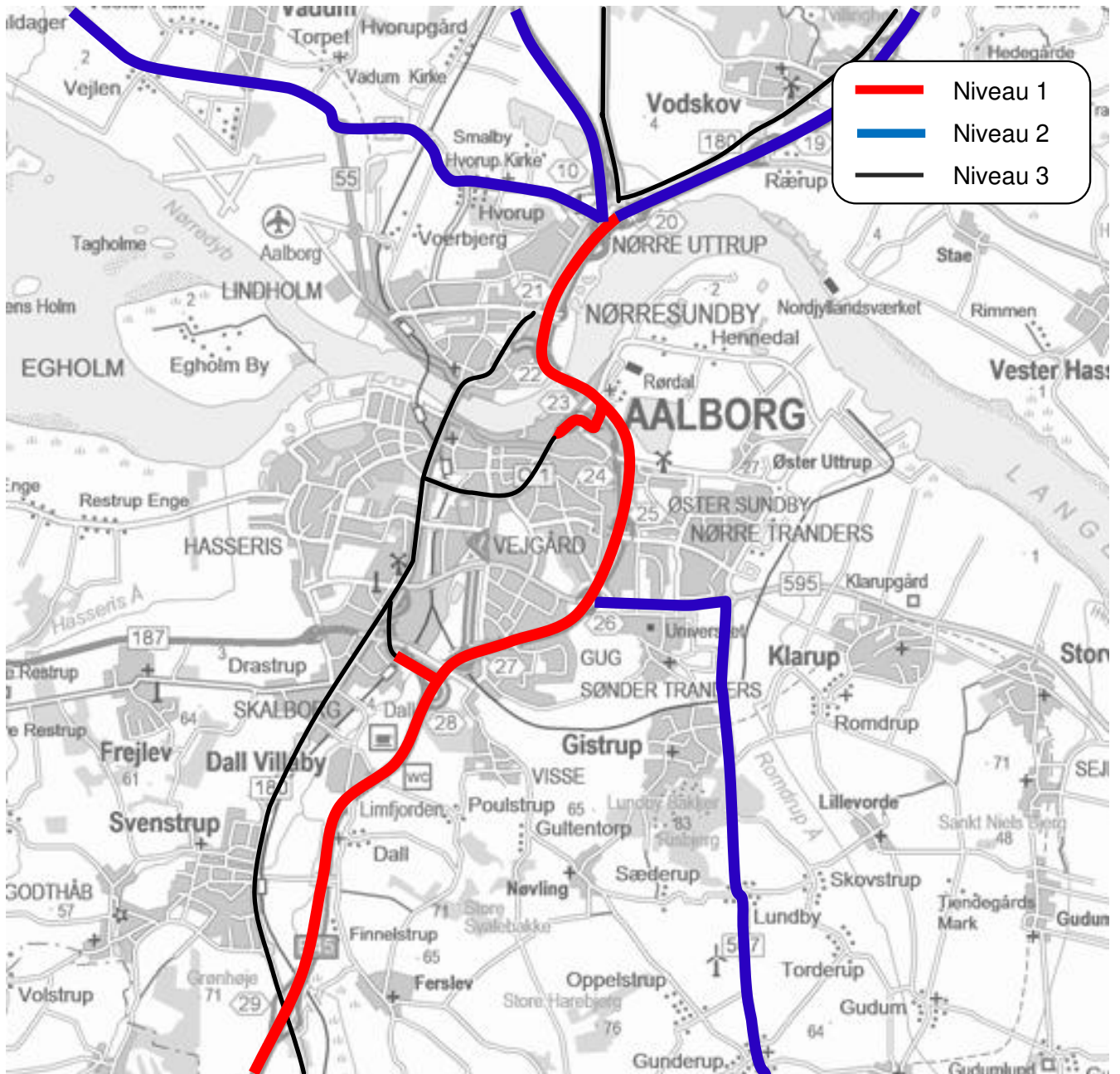


BILAG 1: VEJE MED HØJ TRAFIKBELASTNING

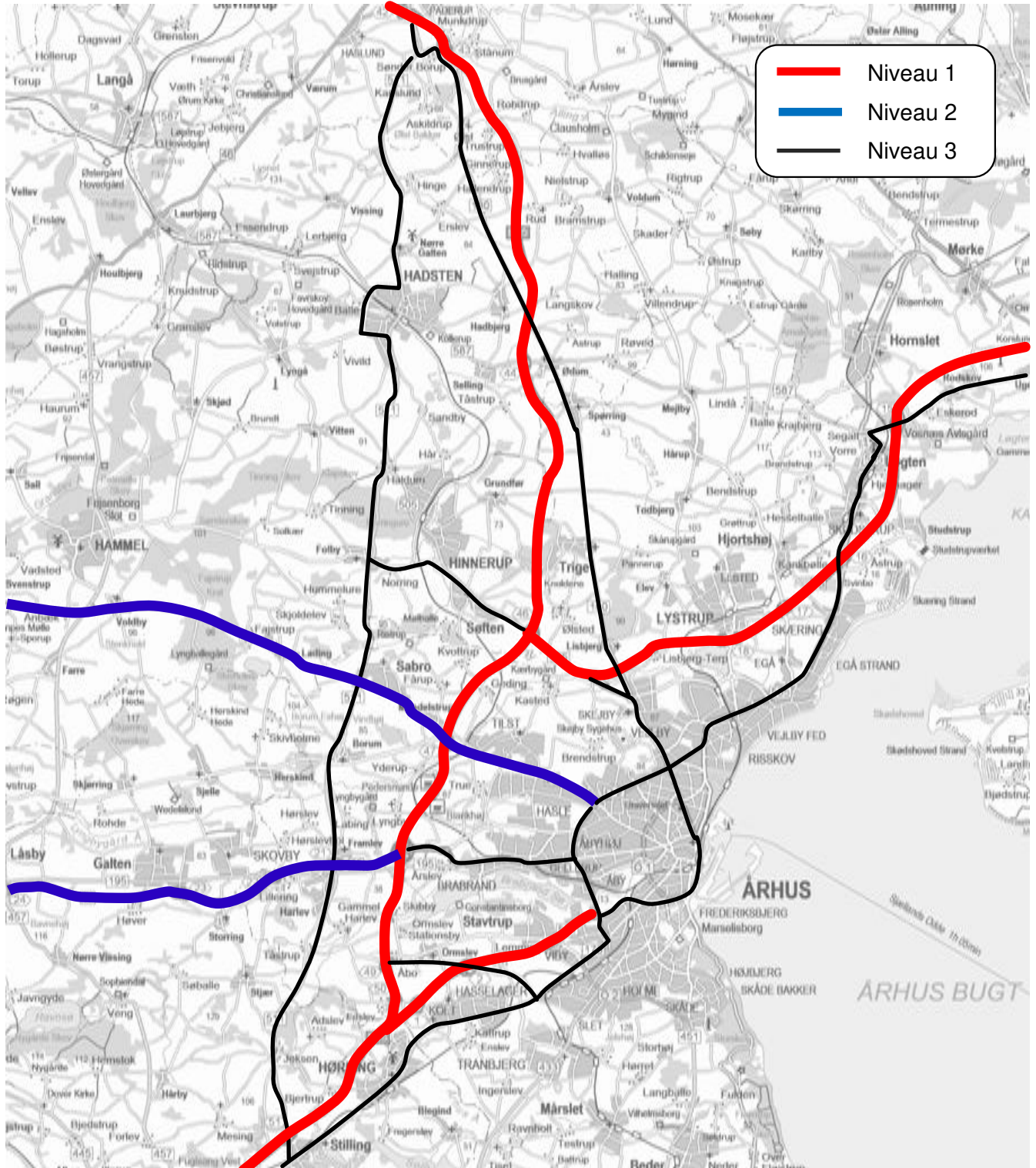
Antal timer på statsveje, hvor belastningen er over 50 % af vejens kapacitet



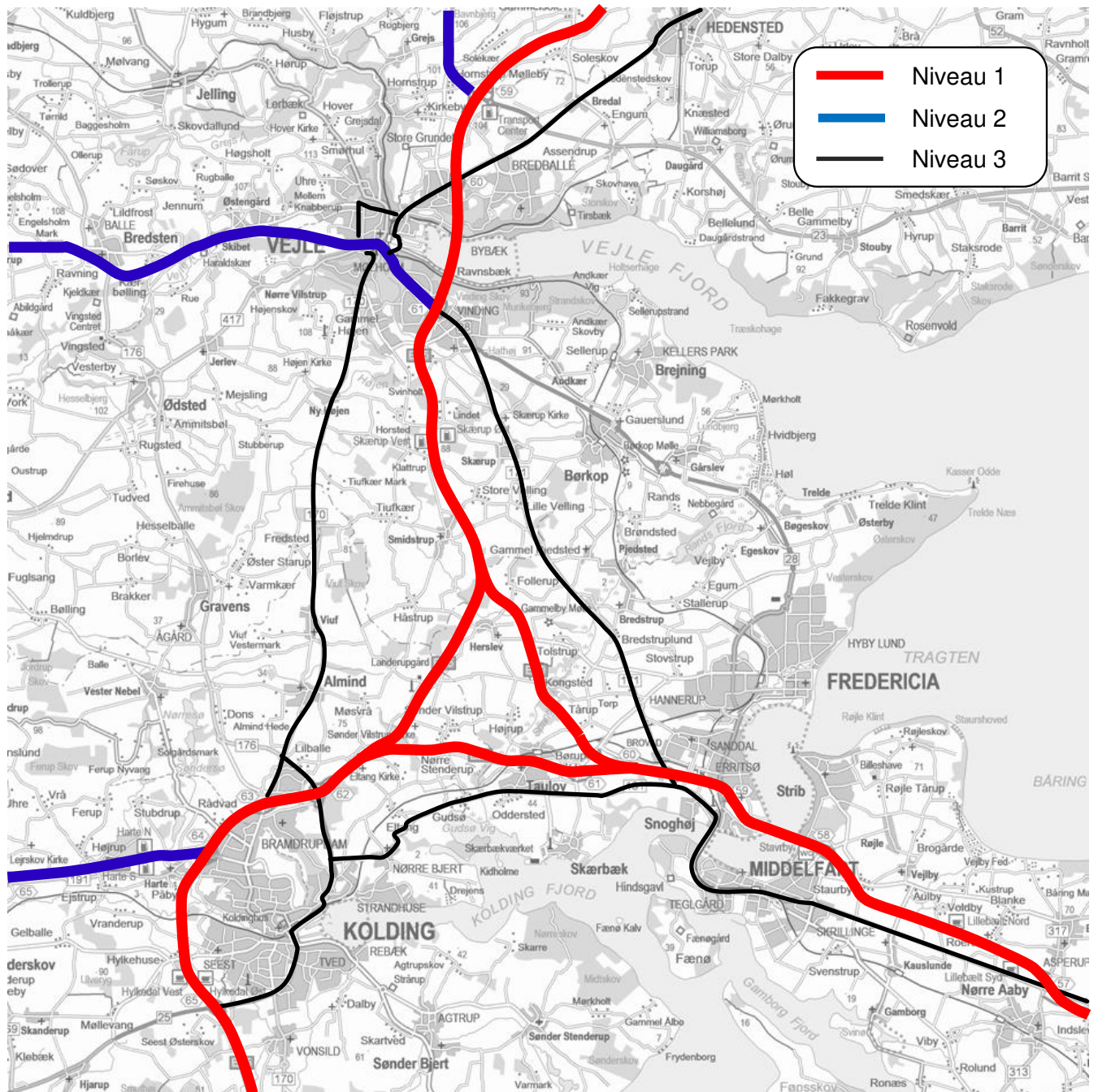




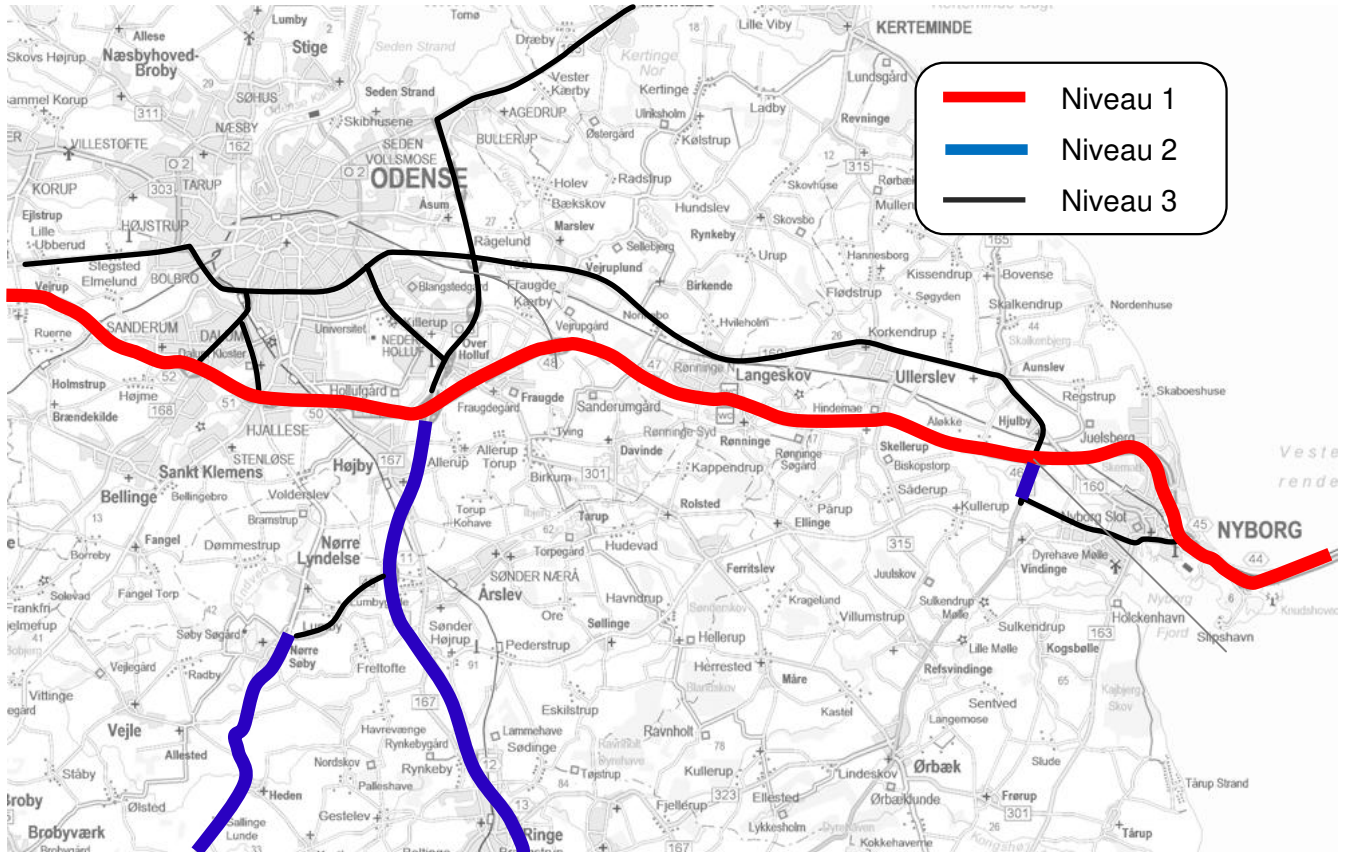
BILAG 3B: DET STRATEGISKE VEJNET – AARHUS



BILAG 3C: DET STRATEGISKE VEJNET – TREKANTOMRÅDET



BILAG 3D: DET STRATEGISKE VEJNET – ODENSE OG ØSTFYN



BILAG 3E: DET STRATEGISKE VEJNET – STORKØBENHAVN

