



**Til Vejdirektoratet**

12-03-2012

Sagsnr.  
2012-35627

### **Høringsvar om Det Strategiske Vejnet**

Dokumentnr.  
2012-205588

På baggrund af det arbejde Trafikministeren og Vejdirektoratet har igangsat om at få etableret Det Strategiske Vejnet i Danmark, hvor der i særlig grad er fokus på fremkommeligheden, skal Københavns Kommune hermed fremsende vore bemærkninger til det udarbejdede høringsnotat.

Sagsbehandler  
Jonas Stræde

Vejdirektoratet ønsker at få tilkendegivet:

- 1) Kommunens holdning til etableringen af Det Strategiske Vejnet
- 2) Om kommunen har interesse i at indgå i dialog om igangsætning af Det Strategiske Vejnet.

#### **Ad 1 - Etableringen af Det Strategiske Vejnet**

Københavns Kommune er meget positiv overfor tanken om at forbedre fremkommeligheden på vores veje. Kommunen vil således gerne hjælpe med at fremme ideer, der har fokus på at sikre fremkommeligheden i forbindelse med de mange vejarbejder. Derfor støtter Københavns Kommune etableringen af Det strategiske vejnet. Københavns Kommune forventer jf. frivillighedsprincippet i Vejdirektoratets oplæg ikke at skulle afholde ekstraordinære udgifter i denne anledning.

Notatet, som danner baggrund for høringen, indeholder dog nogle udfordringer, der bør bearbejdes yderligere for at kunne tilpasses forholdene i en by som København.

#### **1.1 Målsætningen**

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

I København er der mange forskellige trafikformer, der skal tages hensyn til for at sikre fremkommelighed for alle trafikanter. Her tænkes på cyklister, kollektiv bustrafik og biltrafik. At skelne mellem disse trafikformer er nødvendigt, når pladsen er trang. For enten bliver alle trafikanter berørt på samme måde, eller også sikres optimale forhold for nogen på bekostning af andre. Denne nødvendige prioritering berøres ikke i notatet om Det Strategiske Vejnet.

Generelt foretager Teknik- og Miljøforvaltningen en prioritering af de forskellige trafikanter med afsæt i kommuneplan, vejnetsplan og øvrige trafikpolitiske beslutninger.

#### **Center for Trafik**

Islands Brygge 37, 2. Sal  
Postboks 445  
2300 København S

Telefon  
3366 3384

E-mail  
jonstr@tmf.kk.dk

Hvis der på et senere tidspunkt ønskes en evaluering af effekterne af Det Strategiske Vejnet, er det samtidig vanskeligt at bedømme resultatet ud fra målsætningen. Er fremkommeligheden blevet bedre, og hvornår er det blevet godt nok?

### **1.2 Udpegningen af Det Strategiske Vejnet**

Hensigten med Det Strategiske Vejnet er at skabe et vejnet, hvor fremkommeligheden er så høj som mulig på veje, der har et minimum af lokaltrafik.

Dette er ikke tilfældet i København, på den strækning der er udset til at gå fra Bernstorffsgade via Kongens Nytorv til Oslo Plads. Denne strækning bør ændres til at gå ad Bernstorffsgade via Nørre Voldgade til Oslo Plads.

Derudover bør man genoverveje om det er de udpegede veje i Det Strategiske Vejnet i København, der giver det bedste resultat for fremkommeligheden. Det vil Københavns Kommune gerne samarbejde med Vejdirektoratet om, for at sikre en helhedsorienteret løsning af med bl.a. afsæt i vejnetsplanen.

### **1.3 Niveaudeling**

Vejene i Det Strategiske Vejnet opdeles i tre niveauer. Alle veje i Københavns Kommunes er i den nederste kategori, niveau 3.

De tre niveauer afspejles dog ikke i de minimumskrav, der er beskrevet til de enkelte kategorier. Kravene er således stort set ens. Det kan derfor være vanskeligt at finde årsagen til hvorfor blandt andet Hareskovvejen går fra niveau 1 til niveau 3, når trafikanterne har passeret Bispeengbuen. Umiddelbart ser det ud til, at kravet til fremkommelighed mindskes, jo tættere man kommer ind i byen.

### **Indsats på Det Strategiske Vejnet**

For at en vej kan indgå i Det Strategiske Vejnet, skal vejen have et vist kvalitetsniveau, som gør den egnet til at fungere som aflastningsvej.

Det skal blandt andet undersøges, om vejene er dimensioneret til den øgede trafikmængde, og om alle trafiksignaler har mulighed for dynamisk omstilling.

Ved vejarbejder på én strategisk vej, skal trafikanterne henvises til en anden strategisk vej i dette vejnet, aflastningsvejene. Der kan i den forbindelse opstille fem alternative scenarier i København:

Vejarbejder på Ring 2:

Det bevirker teoretisk, at de ca. 21.000 biler skal fordeles ligeligt på Bispeengbuen og Ellebjergvej, så årsdøgntrafikken her øges fra 53.000 biler til 63.500 biler på Bispeengbuen, og på Ellebjergvej fra 34.000 biler til 44.500 biler.

Vejarbejder på Ellebjergvej:

Det bevirker teoretisk, at de ca. 34.000 biler skal flyttes via Ring 2 til Bispeengbuen. Derved øges årsdøgntrafikken på Ring 2 fra 21.000 biler til 38.000 biler, og på Bispeengbuen fra 53.000 biler til 87.000 biler.

Vejarbejder på Bispeengbuen:

Det bevirker teoretisk, at de ca. 53.000 biler skal flyttes via Ring 2 til Lyngbyvej og Ellebjergvej, så årsdøgntrafikken her øges fra 36.500 biler til 63.000 biler på Lyngbyvejen, og på Ellebjergvej fra 34.000 biler til 60.500 biler.

Vejarbejder på Lyngbyvejen:

Det bevirker teoretisk, at de ca. 36.000 biler skal flyttes via Tuborgvej til Bispeengbuen og Kalkbrænderihavnsgade. Derved øges årsdøgntrafikken på Bispeengbuen fra 53.000 biler til 71.000 biler, og på Kalkbrænderihavnsgade fra 17.500 til 35.500 biler.

Vejarbejder på Kalkbrænderihavnsgade:

Det bevirker teoretisk, at de ca. 17.500 biler skal flyttes til Lyngbyvej, så årsdøgntrafikken her øges fra 36.000 biler til 53.500 biler.

Disse ændrede trafikmængder tror vi er mere teori end praksis.

Aflastningsvejene er i forvejen veje, der har en meget høj trafikintensitet. De vil derfor have vanskeligt ved at give en tilfredsstillende fremkommelighed under de særlige forhold. Derfor vil der være stor sandsynlighed for, at trafikanterne finder deres egne aflastningsveje, samt uhensigtsmæssigt sivetrafik på lokalgader

På Det Strategiske Vejnet kører der i dag mange kollektive buslinjer. Disse trafikanter/buspassagerer vil blive hårdt ramt, hvis der flyttes store trafikmængder over på disse aflastningsveje. Den problemstilling berøres ikke i høringsnotatet, men bør bearbejdes i det videre forløb.

### **Koordinering af vejarbejderne**

Det vil være en god ide at koordinere vejarbejder på tværs af vejbestyrelser. Planlægges der arbejder på en af de udpegede veje, bør man i hørere grad end i dag, koordinere disse hændelser med det der planlægges på en aflastningsvej i en anden vejbestyrelse.

Her vil Vejdirektoratets kort, over planlagte og igangværende vejarbejder i vejforvaltningsprogrammet TrafikMan, muligvis kunne anvendes til at skabe det fornødne overblik på Det Strategiske Vejnet for de enkelte vejbestyrelser. Det vil Københavns Kommune meget gerne deltage i udviklingen af.

Derudover bør der arbejdes videre med at lægge de overordnede rammer for hvordan man kan sikre, at de enkelte ledningsejere, også

fremover, kan grave i vejene på Det Strategiske Vejnet. Deres graveønsker baserer sig ikke kun på en langsigtet plan for at vedligeholde deres nuværende anlæg, men også på at kunne udbygge ledningsnettet, med kort varsel, hvis de får nye kunder.

Det bør i den forbindelse overvejes, hvordan interessekonflikter koordineres imellem de enkelte vejbestyrelser. Det bør også overvejes, hvem der beslutter, hvilken opgave der er vigtigst, når der skal laves en overordnet trafikal prioritering på tværs af vejbestyrelserne.

At stille uddannelseskraft til de der arbejder på vejene vil være godt, men det vil have langt større effekt, hvis der blev udviklet et digitalt tegneprogram som alle entreprenører i Danmark, let kan benytte, når de planlægger deres arbejder og laver de påkrævede skilteplaner.

### **Smidiggørelse af godkendelsesprocessen for vejarbejder**

De enkelte vejbestyrelser arbejder meget forskelligt med denne proces. I København er der i de senere år arbejdet meget intenst på at smidiggøre processen. Københavns Kommune har skåret alt unødvendig administration væk, og kun bibeholdt det absolut nødvendige for os. Samtidig er processen blevet digitaliseret og integreret med Københavns Politis arbejde. Det betyder, at en ansøger kan forvente at modtage en gravetilladelse, som Københavns Politi har givet samtykke til, tre dage efter graveansøgningen er fremsendt.

Det betyder, at Københavns Kommune ikke ser nogen fordel ved at udskifte vort system til det system, Vejdirektoratet har beskrevet. Men Københavns Kommune vil gerne deltage i at udvikle en måde, hvorpå vi kan integrere vores data med andre vejbestyrelses data, og omvendt.

### **Faste omkørselsruter ved større forstyrrelser i trafikafviklingen**

Ved vejarbejder eller færdselsuheld på vejnettet, der helt eller delvist spærrer vejen i længere tid, henvises der i dag ikke normalt til alternative ruter. Dette gøres ikke, fordi der i forvejen er så store trængselsproblemer på disse alternative veje, at én alternativ vej ikke kan optage den ekstra trafikmængde.

I de tilfælde hvor Københavns Kommune har lavet omkørselsruter, har vi registreret, at det langt fra er alle bilister, der benytter disse alternative ruter. Bilisterne finder i mange tilfælde deres egne smutveje. Dette kan Det Strategiske Vejnet kan ændre, men trafikanterne vil sandsynligvis opfatte det positivt, hvis det altid er de aflastningsveje, der bliver kommunikeret ud til trafikanterne i medierne. Derved kan trafikanterne få en aktuel og troværdig information om, hvad de kan forvente og hvordan de kan minimere deres gener.

Københavns Kommune mener samtidig, det vil være hensigtsmæssigt, hvis alle ledningsejere og vejbestyrelser altid henviser trafikanterne til at benytte det offentlige transportsystem eller cyklen, når der informeres om planlagte vejarbejder.

#### **Trafikalt beredskab**

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.

I dag samarbejdes der på tværs af vejbestyrelserne om de udfordringer, vejrliget giver. Derudover er Københavns Kommune som vejbestyrer ikke part i det øvrige beredskab på vejene. En ændring af dette vil ikke hjælpe trafikanterne.

#### **Fælles trafikinformation og trafikstyring**

Det er et af de punkter, som vi mener, vil få den største effekt for trafikanternes fremkommelighed i fremtiden. Udvikling af ITS og TIC-løsninger vil vi meget gerne deltage aktivt i at fremme.

#### **Ad 2. Igangsætning af Det Strategiske Vejnet**

Etableringen af Det Strategiske Vejnet sker på frivillig basis, og udgifterne til at gennemføre indsatserne afholdes af de enkelte parter. Der forventes derfor ingen økonomiske reguleringer i relation til DUT-systemet.

De tidsmæssige konsekvenser for indførelsen kan dog blive påvirket af de økonomiske muligheder og evt. senere politiske beslutninger i Københavns Kommune. Dette overblik kan vi først få, når vi har fået konkretiseret hvilke tiltag, der iværksættes.

Vi vil på den baggrund gerne tilkendegive, at Københavns Kommune er interesseret i en fortsat dialog om at tilrettelægge og igangsætte Det strategiske vejnet.