

Trafikdage på AUC, 20. august 1996

Vejsektorplan i Vestsjællands Amt

Skrevet af:

Kjeld Holtze Jørgensen, Vestsjællands Amt - Vejområdet

Frank Hagerup, Vestsjællands Amt - Vejområdet

Ole Bach, COWI - Trafikafdelingen

Fremlagt af:

Frank Hagerup, Vestsjællands Amt - Vejområdet

og Frank Studstrup, COWI - Trafikafdelingen

Vestsjællands Amt har i 1995 udarbejdet en vejsektorplan, omfattende landeveje og hovedlandeveje i amtet. Planen giver en vurdering af investeringsbehovet frem til 2005 under hensyn til opstillede mål vedrørende sikkerhed, tryghed, fremkommelighed, miljø og serviceniveau.

1 Indledning

I de seneste år er der både nationalt og lokalt sat øget fokus på transportsektoren. Regeringen har fulgt transporthandlingsplanen fra 1989 op med "Trafik 2005", hvor retningslinierne for den kommende indsats i vejsektoren er afstukket. Kommunerne gennemfører i disse år trafik- og miljøplaner, hvor indsatsen på vejområdet ligeledes fastlægges.

Amtsrådet i Vestsjællands Amt har i regionplanen 1993-2004 også taget problemstillingen op. Amtsrådet vil:

- reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken.
- sikre gode forhold for de "bløde" trafikanter ved anlæg af stier og andre foranstaltninger.
- sikre en rimelig trafikbetjening mellem centrene indbyrdes og til og fra omverdenen.
- sikre et godt bymiljø i bysamfund langs veje.

Dette koster imidlertid penge. For at finde ud af hvor mange, besluttede amtsrådet at udarbejde en vejsektorplan. Formålet med planen er at skaffe overblik over investeringsbehovet i vejsektoren i perioden 1996-2005 under hensyntagen til opstillede mål om trafiksikkerhed, miljø, tryghed, fremkommelighed og serviceniveau for alle trafikanter.

Amtsrådet besluttede at inddrage både hovedlandeveje og landeveje i arbejdet, idet hovedlandevejene spiller en betydelig rolle ved afviklingen af amtets trafik, selv om vejene ejes af staten.

Hele planlægningsarbejdet er gennemført i 5 parallelle forløb inden for områderne:

- vejnetsstruktur
- strækninger i landområde
- strækninger i byer

- kryds
- vejvedligeholdelse.

Hvert af disse områder blev vurderet ud fra et eller flere af følgende forhold:

- transportbehov
- trafiksikkerhed
- miljøforhold (især støj)
- tryghed og fremkommelighed for bløde trafikanter
- fremkommelighed og komfort for biltrafikken
- vejvedligeholdelse.

For hvert af områderne er nedennævnte proces gennemløbet, inden resultatet af de parallelle forløb er bundet sammen i en samlet handlingsplan.

2 Proces og hovedindhold

Amtsrådet besluttede at gennemføre vejsektorplanlægningen på en måde, så politikere og df-fentligheden har mulighed for at følge med og påvirke den endelige plan. I efteråret 1994 blev der udarbejdet et oplæg til vejsektorplanens proces og indhold. Dette oplæg blev godkendt i december 1994 af Udvalget for Teknik og Miljø og dannede derefter grundlag for arbejdet.

Arbejdet blev gennemført i tæt samarbejde mellem Vejområdet, Vestsjællands Amt og COWIconsult.

Arbejdet blev besluttet gennemført i 4 faser:

Eksisterende forhold. I første fase blev de eksisterende forhold på landevejs- og hovedlandevejsnettet kortlagt, således at problemernes størrelse omkring sikkerhed, tryghed, miljø, fremkommelighed, vejvedligeholdelse og serviceniveau er kendte. Endvidere blev der fremlagt retningslinier for det videre analysearbejde. Statusopgørelse og retningslinier blev godkendt af Udvalget for Teknik og Miljø i april 1994 og Amtsrådet blev orienteret i samme måned.

Løsningsmuligheder. I næste fase blev udvalgt de lokaliteter, som er problematiske ud fra de opstillede retningslinier. Løsningsmulighederne blev gennemgået og konsekvenserne af og omkostningerne ved løsningerne blev vurderet.

Handlingsplan. Herefter dannede løsningsforslagene grundlag for fastlæggelse af en investeringsramme for de fremtidige investeringer de næste 9 år og forslag til mere detaljeret handlingsplan for de første 3 år.

Vejsektorplan. Det gennemførte arbejde er derefter resumeret i et samlet dokument, kaldet "Vejsektorplanen". Dette dokument blev i juni behandlet af Udvalget for Teknik og Miljø. Mindre justeringer blev gennemført og vejsektorplanforslaget er derefter sendt til høring hos kommunerne, Vejdirektoratet, naboamtene og andre interessenter. Når høringsresultaterne

foreligger, skal de behandles af Udvalget for Teknik og Miljø, inden et revideret forslag til vejsektorplan fremlægges for amtsrådet.

I det følgende gennemgås de enkelte aktiviteter nærmere.

3 Eksisterende forhold

3.1 Vejnetsstruktur

Et væsentligt mål med vejsektorplanarbejdet var at kanalisere investeringerne i vejsektoren hen, hvor der er størst brug for dem. Derfor blev der indledningsvis foretaget en opdeling af det overordnede vejnet (lande- og hovedlandevejsnettet) i 4 grupper:

A-veje er væsentlige for at afvikle den eksisterende og fremtidige landstrafik igennem Vestsjællands Amt

B-veje er væsentlige for at forbinde regionalcentre og andre eksisterende eller fremtidige betydende regionale mål indbyrdes og med omverdenen.

C-veje er væsentlige for at forbinde andre betydende lokale trafikmål, herunder kommunecentre, med hinanden.

D-veje er øvrige eksisterende landeveje.

Ud fra vejnetsstrukturbetragtninger i relation til eksisterende og fremtidige trafikmål blev det vurderet, at Vestsjællands Amt generelt har de veje, der er brug for. Dog bør det nærmere undersøges, om der er behov for følgende justeringer af vejnetsstrukturen:

- Omfartsvej vest om Slagelse
- Omfartsvej nord om Slagelse
- Omfartsvej vest om Ringsted
- Østvendte motorvejsramper til landevej 605 ved Vemmelev.

3.2 Strækninger i landområde

Strækninger i landområde omfatter ikke kryds, der indgår i den koordinerede uheldsstatistik. Det vil sige kryds med en samlet sidevejstrafik på mere end 500 i døgnet. Disse er behandlet som særskilt område.

Strækninger i landområde blev vurderet ud fra trafiksikkerheden for alle og de bløde trafikanters problemer samt bilisternes komfortniveau. Til brug for disse vurderinger blev der gennemført et større registreringsarbejde af eksisterende trafikale forhold, vejgeometriske forhold samt sikkerhedsmæssige forhold. Vejdatabanken samt gennemsyn af videooptagelser af vejnettet blev brugt som datakilder.

Til brug for beregningen af komfortniveauet blev gennemført et mindre udviklingsarbejde, der gør det muligt at adskille vejgeometriske og trafikale forholdes indflydelse på komforten fra hinanden. For ikke at blande dette begreb sammen med det traditionelle serviceniveaubegreb er det kaldt komfortniveauet for bilisterne.

Trafiksikkerheden blev opgjort som uheldstætheder og -frekvenser, både totalt og for forskellige trafikantgrupper.

Forholdene for de bløde trafikanter blev afdækket ved brug af amtets stiprioritering fra 1994, som tager hensyn til både sikkerhed, tryghed, komfort, trafikmængder, hastigheder og skoleveje ved prioriteringen. Det vil føre for vidt at redegøre detaljeret for metoden i denne artikel.

Resultaterne blev automatisk tegnet op på oversigtskort, hvor forskellige farver angav problemets størrelse.

3.3 Strækninger i byer

Kortlægning af byernes problemer omfatter trafiksikkerhed, tryghed for lette trafikanter samt støjbelastede boliger.

Sikkerheden i byerne blev som på strækningerne opgjort som uheldstætheder og uheldsfrekvenser totalt og for de forskellige trafikantgrupper.

Trygheden blev beregnet med den metode, der indgår i Vejdirektoratets prioriteringsmetode for bygennemkørsler. Trafikmængden og hastigheden har største betydning for tryghedens størrelse, men også vejbredde og stiforhold spiller en rolle.

Støjgenerne blev beregnet ved hjælp af den nordiske beregningsmetode. Trafikmængde, antallet af tunge køretøjer og hastigheden har den største betydning for støjuddannelsen fra trafikken. Antallet af boliger langs vejene og deres afstand fra vejene har selv sagt også en stor indflydelse på antallet af støjbelastede boliger.

De nævnte problemer blev vægtet sammen, således at uheld vægter 50%, tryghed 35% og støj 15%. På grundlag heraf blev byerne rangordnet efter dalende problemstørrelse. Resultatet blev optegnet på kort.

3.4 Kryds

Kortlægningen af problemerne i krydsene omfattede trafiksikkerheden og fremkommeligheden. Alle kryds med en samlet sidevejstrafik på over 500 køretøjer indgik i undersøgelsen.

Også i krydsene blev sikkerheden opgjort i uheldstætheder og -frekvenser totalt og for forskellige trafikantgrupper. Fremkommeligheden blev udtrykt i det traditionelle serviceniveaubegreb, der er udtryk for trafikanternes forsinkelse ved at passere krydset.

Resultatet blev også for krydsene præsenteret på kort.

3.5 Vejvedligeholdelse

Kortlægningen af vejnettets vedligeholdelsesmæssige standard omfattede belægningens jævnhed, sporkøring og bæreevne. På grundlag af kortlægningen inden for hvert af disse parametre blev de strækninger, der har det største behov for forbedringer, udpeget.

4 Løsninger

Med afslutningen af kortlægningen foreligger der en rangordning af de forskellige problemtypers størrelse inden for hver af de undersøgte områder. Den del af lokaliteterne, der har de største problemer, er herefter udvalgt til nærmere vurdering.

For disse lokaliteter er der opstillet løsningsforslag og de forventede sikkerheds-, miljø- og fremkommelighedsforhold er beregnet og vurderet. Ligeledes er de forventede omkostninger ved at gennemføre forslagene skønnet. Forholdet mellem forbedringerne og udgifterne har - sammen med mere planlægningsmæssige overvejelser - dannet udgangspunkt for udvælgelse og prioritering af projekter, som foreslås gennemført i planperioden.

Det vil føre for vidt at gennemgå alle kriterier for valg af løsningsmuligheder. Som eksempel på metodikken skal kriterierne for valg af løsninger i byer kort nævnes. Ved løsningsvalget er forudsat, at der generelt ikke anvendes bump i byer på A- og B-veje, men strækningssløsninger med midterheller, forsætninger etc. og evt., hævede flader. Cykelstier i byer anvendes, hvis strækningen er udpeget til at have et stort behov for cykelsti i stiprioriteringen.

Prioriteringen er i første omgang sket inden for hvert af hovedområderne: veje i landområde, veje i byer, kryds og vejvedligeholdelse. Ved opstillingen af den endelige handlingsplan er der valgt på tværs af disse hovedområder. Dette tværgående valg er i sidste ende et politisk valg. Det er et spørgsmål om, hvorledes politikerne ønsker at fordele investeringerne mellem by, land og kryds.

Resultatet af prioriteringerne er vist på kort, hvor vejudbygningsforslag i landområde er vist med prioriteringsnummer.

4.1 Handlingsplan

For at give overblik er de prioriterede lokaliteter inden for hver område indtegnet på samme kort. På kortet er behovet for vejforstærkningsarbejder ikke indtegnet for overskuelighedens skyld, men det har vist sig, at hvis vejforstærkningsarbejdet koordineres med anlægsarbejder på de strækninger, i de kryds og i de byer, der er udpeget, vil der i alt kunne spares 40 mio. kr. eller godt 10% af den samlede investering i de næste 9 år. Der er altså penge at spare ved at sikre, at de kommende års indsats på vejnettet er koordineret og vel planlagt.

Vejsektorarbejdets tekniske resultat er et kort med de strækninger, byer og kryds, der giver den største forbedring af sikkerhed, tryghed, fremkommelighed og miljø pr. investeret krone. Den endelige prioritering af projekterne i forhold til hinanden er i højere grad en politisk be-

slutning, hvor andre forhold end de "tekniske" parametre kan spille en rolle. De projekter, der er foreslået realiseret i perioden 1996-98, er teknikernes oplæg til politikerne.

Når politikerne har behandlet resultatet af høringsrunden med kommuner og andre samarbejdspartnere, vil en endelig budgetramme for de kommende års vejsektorarbejde blive fastlagt og de konkrete projekter prioriteret. Resultatet vil blive amtets Vejsektorplan.

5 Afsluttende kommentarer

Mange amter har i de seneste år udarbejdet trafikikkerhedshandlingsplaner, prioritering af indsatsen i byer, cykelstiprioritering og planlægning af vejvedligeholdelsen. Det særlige ved Vestsjællands Amts proces har været, at alle disse aktiviteter er blevet udført på samme tid og suppleret med overvejelser om behovet for forbedring/fornyelse af lande- og hovedlandevejnettet. Dette koordinerede planlægningsforløb har resulteret i et fornyet overblik over problemer og muligheder både for teknikere og politikere. Dette gør det lettere for politikerne at foretage de tværsektorielle afvejsninger, som de skal gøre i forbindelse med fastlæggelse af fremtidige investeringer i amtet.

De omtalte kort er af trykkes tekniske grunde ikke medtaget i papiret, men fremgår af Dansk Vejtidskrift nr. 11, 1995, hvoraf et særtryk fremlægges på sessionen "Vejnetsplanlægning".