

Via Nordica

FRA VEJBESTYRELSE TIL TRAFIKOPERATØR -FRA ASFALT TIL TRAFIK

Vicedirektør Per Clausen
Vejdirektoratet
Danmark

Vejmyndighederne i Europa er optaget af trængselsproblemer. Hvordan udnytter vi bedst infrastrukturen med ny teknologi, trafikinformation og trafikstyring? Fokus flytter sig fra asfalt til trafik. For brugerne er det ikke nok, at vi leverer gode veje – brugertilfredshed måles i forhold til, hvor lang tid, det tager at komme fra A til B. Og at komme frem sikkert.

Mobilitet bliver morgendagens mantra. Hvordan ser vejenes fremkommelighedsindeks ud i sammenligning med andre trafikformers? Som vejmyndighed bliver vi fremover målt på, hvor dygtige vi er til at levere fremkommelighed. Det er hér den store samfundsmæssige gevinst ligger. Vi skal med andre ord i lige så høj grad interessere os for det, der sker oven over asfalten som nedenunder. De bump trafikanterne oplever på vores veje er i dag køer i myldretiden, overophobning af trafik ved knudepunkter og en rejsehastighed på under 20 km/t i hovedstæderne. Infrastrukturen kan udnyttes bedre ved at tage en større del af døgnnet i brug, ved at lede trafikken mere intelligent og ved at informere før og under rejsen.

Hvordan bliver vi som vejmyndighed klædt på til at varetage de nye opgaver og samtidig fastholde de gamle? Og hvorfor er det en vejmyndighedsopgave også at fokusere på trafikafvikling?

Samfundet må forvente af en vejbestyrelse, at den er i stand til at skabe en forbedret fremkommelighed, en forbedret trafiksikkerhed og formindskede negative miljøeffekter. Derudover skal vejbestyrelsen være fokuseret på trafikanternes behov i øvrigt. Trafikanterne ønsker at være velinformerede, kunne forstå vejnettet og skiltningen, være i en glidende trafikafvikling, føle tryghed, have servicemuligheder langs vejene, have gode parkeringsmuligheder, kunne kombinere sin rejse mellem trafikformerne og have størst muligt frit valg.

Det er enorme og komplekse opgaver vi har som vejbestyrelse over de næste 10-20 år på grund af den stigende mobilitetsefterspørgsel i samfundet. Gør vi ikke noget, kan situationen illustreres ved et eksempel på en bilrejse mellem Næstved og København i morgenmyldretiden. Fra en rejsetid i dag på godt 60 minutter vil den med en lav prognose for trafikudviklingen i 2020 teoretisk ligge på omkring 200 minutter. I virkelighedens verden vil det naturligvis aldrig ende sådan, fordi der vil komme nogle reaktioner omkring bosættelse og arbejdsplads forinden, men det er lidt skræmmende perspektiver, som kræver handling og beslutninger i de allernærmeste år. Både omkring størrelsen af infrastrukturen og omkring evnen til at udnytte den eksisterende vejkapacitet. Alle aktiviteter på vejene skal derfor gennemføres ud fra en vinkel om bedst mulig trafikafvikling. Derfor skal vi som vejbestyrelse informere, trafiklede og være en aktiv intermodal operatør.

Det kræver, at vejbestyrelsen medvirker til afhjælpning af akut og potentielt trafikfarlige hændelser på vejnettet og deltager i det nationale beredskab. En del af den operationelle trafikstyring indeholder overvågning og drift af trafikledelsessystemer, signalanlæg mv., en voksende del af vejbestyrelsens fremtidige opgaver. Hertil kommer information til trafikanterne før og under rejsen.

En del af denne opgave bør ligge under vejbestyrelsen, en del i privat regie, som det allerede sker i dag. Rollefordelingen vil formentlig være under løbende forandring, og hvert land vil træffe sine valg.

Overordnet trafikstyrelse?

De enkelte transportformer i et moderne samfund skal ses i sammenhæng med hinanden og med den almindelige udvikling af velfærdsstaten.

Traditionelt har veje, havne, baner og lufthavne været underlagt hver sin styrelse, som har haft egen planlægning, projektering, udbud samt evt. udførelse af anlæg og drift. Styrelserne har haft egne budgetter med reference til Trafikministeren.

Både i Finland og Sverige arbejdes nu med at samordne planlægnings- projekterings og udførerfunktionerne under en overordnet ”**Trafikstyrelse**” i en eller anden form.

Det er klart, at der vil kunne skabes synergi og samlet planlægning gennem at sammenlægge en række parallelle funktioner; men jeg kunne frygte at fagligheden i dybden kunne mistes, samt at prioriteringer på en række områder i for høj grad vil ske på embedsmandsniveau. Koordinering og samtænkning kunne også løses uden at bruge organiseringen som instrument. Og en sund konkurrence mellem de forskellige trafikformer skal bevares.

I Danmark har vi som noget nyt haft nedsat en **Infrastrukturkommission**, som netop har haft til opgave, at samtænke hele den danske infrastruktur og for de næste 30 år lokalisere vigtige nye projekter og initiativer, som kan håndtere den forventede trafikvækst frem til 2030.

Opgaven har været gennemført af udpegede eksperter, som ikke har skullet varetage særinteresser? Helt at frigøre sig fra særinteresser er nok næppe muligt. Kommissionens rapport kan findes på www.infrastrukturkommissionen.dk

Der er en tendens i tiden til at tro, at styring og planlægning kan udføres af generalister og uden et fundament af teknisk faglig dybde. Efter min mening er det næppe her de optimale trafikløsninger skabes.

I Danmark vil prioriteringen af de enkelte infrastrukturprojekter som altid skulle foretages politisk af Folketinget.

Det er klart, at et tæt samarbejde mellem de forskellige infrastrukturejere er af stor betydning, men jeg tror ikke, at en enkelt styrelse med samlet ansvar for hele infrastrukturen vil være fremtiden og løsningen på alle problemer – ikke i Danmark i hvert fald! Men det bliver spændende at følge udviklingen i andre nordiske lande.

Forandringer og forsøg på kommunalt og regionalt niveau.

Ved medlemskabet i EU har Danmark, Sverige, og Finland og til en vis grad også Norge indført et ekstra administrativt niveau. I et moderne samfund er man nødt til med mellemrum at tage den offentlige samfundsstruktur op til overvejelse.

I Norge er man således i øjeblikket ved at drøfte ændringer på de regionale og statslige ansvarsområder.

I Danmark diskuteredes længe om det kommunale, regionale eller det statslige niveau skulle styrkes/svækkes, og der gennemførtes i 90'erne flere "fremtidsforsøg", men slutresultatet blev en nu velgennemført Strukturreform/Kommunalreform.

Jeg vil godt bruge et par ord på kort at gøre **status**:

I Danmark trådte en ny kommunalreform i kraft pr. 1. januar 2007. Kommunalreformen medførte, at antallet af kommuner i Danmark blev reduceret fra 271 til 98, og at amterne blev nedlagt og erstattet af 5 (ikke skatteopkrævende) regioner, der har ansvaret for sygehuse og sundhed.

På vejområdet ønskede man at gøre administrationen af de offentlige veje mere enkel og overskuelig. Den nye struktur skulle sikre nærhed i forvaltningen og et sammenhængende overordnet vejnet for trafikken mellem de større byer, transportknudepunkter og international trafik.

Dette betød, at de tidligere ca. 10.000 km amtsveje blev fordelt mellem kommunerne og staten, således at alle lokalt orienterede veje (ca. 80 % af de daværende amtsveje) blev samlet i kommunerne, og de overordnede veje (ca. 20 % af de daværende amtsveje) blev samlet i staten. Som følge af kommunalreformen har Vejdirektoratet gennemført en organisationsændring, hvor der bl.a. er oprettet 6 nye statslige vejcentre rundt i landet. Succeskriterierne for vejområdet var blandt andet sikker drift fra første dag, at forandringerne ikke var negativt mærkbare for trafikanterne samt at ændringer medførte effektiviseringer og kvalitetsforbedringer samt en øget faglig kompetence hos vejbestyrelserne (stat / kommuner). Her 1½ år efter kommunalreformens start må man sige, at det er lykkedes at opfylde disse kriterier.

Jeg tror det er en udvikling, som man vil se på et eller andet tidspunkt i de øvrige nordiske lande, fordi vi har en udviklingstrend med behov for et overordnet og sammenhængende internationalt og nationalt vejnet med fælles standard og trafikledelse samt intermodale knudepunkter. At dele det op under flere nationale vejbestyrelser vil næppe være rationelt.

EU og de globale forandringstendenser.

Standardisering/harmonisering

Trængsel

Miljø, støj, CO₂

Brugerfinansiering/OPP

Klimaforandringer

Direktiver

Gennem medlemskabet af EU har vi i årene oplevet en standardisering og harmonisering af produkter, ydelser og regelsæt for køb af varer/tjenesteydelser og udbud af anlæg. Det er en udvikling, som vil fortsætte, men vi har ikke oplevet en strøm af udenlandske rådgivere og entreprenører i Danmark af den grund. I Danmark har vi nogle meget store nordiske entreprenører. Jeg tror ikke selve medlemskabet af EU vil medføre større ændringer i den nordiske måde at anlægge og drive veje på.

Vi arbejder i øjeblikket på at indrette dele af vejnettet til modulvogntog; men bortset fra norden og Holland er de øvrige EU-lande skeptiske overfor denne udvikling af vejtransporten.

Fælles **tunnelsikkerhedsdirektiv** og overvejelser omkring et fælles **trafiksikkerhedsdirektiv** er eksempler på ønske om en mere detailorienteret styring fra EU.

En udfordring, der ikke bliver mindre i fremtiden er trængslen omkring de store byer. Måske vores største. I Oslo og andre norske byer og i Stockholm er indført vejafgifter – i København diskuteres det – der er dog andre muligheder: bedre kollektiv trafik, udbygning af infrastruktur, samkørsel, spredning af trafikken og krav til bilerne på vejene. Vi skal vel udnytte mulighederne gennem en teknologisk udvikling før vi evt. anvender økonomiske værktøjer. Det virker som om, at EU er meget fokuseret på det sidste.

Den øgede fokusering på miljøet vil kræve udvikling af nye mere støjsvage belægninger med lav rullemodstand, så støjen og brændstofforbruget bliver mindre, samt trafikstyringssystemer for bedre og jævnere afvikling af trafikken, der yderligere kan optimere brændstofforbruget. Krav til køretøjerne på vejene bør igen her være i fokus, fordi det største forbedringspotentiale knytter sig til de den tekniske udvikling af de biler, vi køber og kører i.

EU's krav om støj kortlægning, bilers energieffektivitet, dæks støjegenskaber og reduktion af trafikulykker vil fremme fokuseringen på disse emner.

EU beskæftiger sig også med alternative finansieringsformer for infrastrukturprojekter. I Danmark er vi i gang med at udbyde vores første **OPP**-vejprojekt (offentligt privat partnerskab). I alle de nordiske lande har der været stor interesse for denne udbudsform. Vi får nu i Danmark afprøvet, om den private byg- og driftsherres ”ekspertise” kan opveje de større finansierings- og transaktionsudgifter og ulempen ved kun at skulle drive en enkelt vejstrækning. Udviklingen generelt i moderne vejdrift har jo været at tilrettelægge og optimere sine aktiviteter på et samlet vejnet og ikke kun på projektniveau. Tilrettelæggelse af OPP-drift på en enkelt vejstrækning eller et lille delnet er vel at gå tilbage til en vejdrift tankegang for 25 år siden.

Og så skal man altid huske ved beslutninger, at når man vælger noget til, så vælger man som regel også noget fra. Så konsekvensen af fravalget bør også være en del af beslutningsgrundlaget.

Til sidst vil jeg sige: **det er dejligt at arbejde i vejsektoren, og det vil det fortsat være: Der vil være udfordringer nok, også i fremtiden. Om det så måtte være i offentligt eller privat regi.**