

Planlægning af sneberedskabet på statsvejene

Som et led i Vejdirektoratets forberedelser forud for "Udbud af Vintertjeneste på kørebaner 2022-2026" granskes beredskabet for snerydning på kørebaner. De seneste vintersæsoner har været kendetegnet ved, at der har været markant mindre sne i sæsonerne. Vejdirektoratets afdeling for Vintertrafik har derfor valgt at undersøge, om sneberedskabet med fordel kan dimensioneres til vintersæsoner med mindre sne end hidtil.



AF METTE BIRKE-DAHL FREDSLUND
Vejdirektoratet
nem@vd.dk

Vejdirektoratet udbød i 2018 vintertjeneste på fortove, stier, rastepladser og kørebaner i et samlet udbud. I indværende kontraktperiode fra 2018-2022 varetages arbejdet på kørebanerne af en række private aktører, der står i beredskab til at udføre vintertjeneste.

Mindre sne!?

De seneste vintersæsoner har været kendetegnet ved at være varmere, men ellers normale med hensyn til nedbør og temperatursvingninger omkring frysepunktet. De seneste vintre har desuden været kendetegnet ved meget få døgn med snedække og meget få døgn med vedvarende frostvej. Da den store ændring, i forhold til tidligere, er markant mindre sne i sæsonerne, undersøger en arbejdsgruppe i Vejdirektoratet, om sneberedskabet fremadrettet kan dimensioneres til vintre med mindre sne end hidtil.

Processen

Arbejdet finder sted forud for ruteplanlægningen i forbindelse med forberedelserne for den næste kontraktperiode for vintertjeneste på kørebaner fra 2022-

2026. Arbejdsgruppen tager udgangspunkt i idéer fra et bredt udsnit af de fagligt ansvarlige, der arbejder med vintertjeneste i Vejdirektoratet. På baggrund af disse idéer opstilles en række forskellige tiltag, der kan vælges imellem og implementeres i den kommende kontraktperiode. Udgangspunktet for de fleste idéer er fortsat at opretholde et serviceniveau, der svarer til vintervejklasse 1. Muligheden for at reducere serviceniveauet til vintervejklasse 2 på udvalgte veje indgår dog også i arbejdet.

Målet med arbejdet er at minimere de faste omkostninger til beredskabet i forbindelse med snerydning, imens beredskabet for saltninger opretholdes på det nuværende niveau. De fleste tiltag med-

VEJDIREKTORATETS SAMLEDE VINTERBEREDSKAB PÅ KØREBANER:

445 lastbiler på 79 kontrakter, heraf:
288 lastbiler i beredskab 1.10 – 30.4 (saltning og snerydning)
157 lastbiler i beredskab 1.11 – 15.4 (snerydning)



AF DITTE DAHL MATHIASEN
Vejdirektoratet
ddm@vd.dk



AF SIMON NØDGAARD HANSEN
Vejdirektoratet
snoh@vd.dk

PÅ VEJDIREKTORATETS HJEMMESIDE

finder du fakta og statistik vedrørende de seneste vintre på dette link: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/vinterstatistik>

I DANMARK INDELES VEJENE

i det man kalder "vintervejklasser" afhængigt af serviceniveau. Serviceniveauet vedrørende vintertjeneste på en vej fastlægges blandt andet ud fra trafikintensiteten af de enkelte vejmyndigheder.

fører, at lastbilerne med snepløve, der er tilknyttet kontrakterne, anvendes mere fleksibelt, samtidig med at frekvensen for hvor ofte, der ryddes sne, reduceres (pløvenes cykluslængde ændres).

Arbejdsgruppen forventer at levere input til de endelige beslutninger ved udgangen af 2020. Derfor er der i skrivende

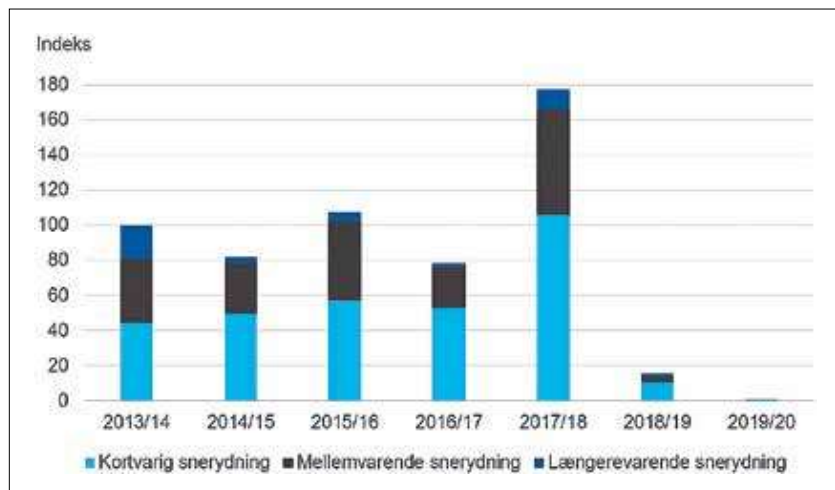
stund endnu ikke truffet beslutning om, hvilke tiltag der skal implementeres.

Udvælgelsen

Trafikintensitet er det vigtigste parameter til at afgøre det nødvendige serviceniveau på en vejstrækning. Høj trafikintensitet kræver et højt serviceniveau for

at sikre trafikanternes fremkommelighed, sikkerhed og en høj grad af forudsigelighed i forhold til rejsetid.

Udover trafikintensiteten har arbejdsgruppen valgt at inddrage risikoen for snevejr som et parameter yderligere til at afgøre omfanget af det stående beredskab til snerydning. Selvom Danmark er »



Grafen angiver, hvor ofte der har været snerydning på Vejdirektoratets ruter, opdelt efter snerydningens varighed på de enkelte ruter (0-5 timer, 5-12 timer og 12-24 timer). Grafen er indekseret efter vinteren 2013/2014, som har indeks 100.



et lille land, er der regionale forskelle i nedbør, og derfor er sandsynligheden for snevejr ikke den samme i hele landet.

Arbejdsgruppen har kombineret data om trafikintensitet med data vedrørende lokal risiko for snevejr og derved identificeret vejstrækninger, hvor det stående

beredskab kan reduceres uden særligt mærkbare følger for trafikken.

Tiltagene...

Det er naturligvis en udfordring at finde på tiltag, der reducerer antallet af lastbiler i beredskabet, men samtidig sikrer, at

serviceniveauet kan opretholdes, når der endelig er brug for at rydde sne. De tiltag, som er undersøgt, afspejler derfor i høj grad, at Vejdirektoratet går væk fra at tildele alle strækninger det samme antal lastbiler uanset strækningens trafikintensitet og risikoen for snevejr.

En af de muligheder, arbejdsgruppen arbejder med, er at differentiere sneplovenes cyklistid. Anbefalingerne vedrørende serviceniveauet på veje i vintervejklasse 1 er, at cyklistiden kan være op til fem timer afhængigt af trafikintensiteten. Antallet af sneplove i beredskab kan således reduceres ved at identificere vejstrækningerne med lavest trafikintensitet

ANBEFALINGER VEDRØRENDE SERVICENIVEAUET

finder man i vejreglen "Håndbog i planlægning og udførelse af vintertjeneste" fra januar 2018. Love, regulativer, vejregler og udbudsforskrifter for vintertjeneste kan findes via linket: <https://www.vejdirektoratet.dk/side/love-regulativer-vejregler-og-udbudsforskrifter-vintertjenesten>

og forøge sneplovenes cyklostid til maksimalt fem timer. I dag er cyklostiden på Vejdirektoratets hovedlandeveje op til 3 timer og på Vejdirektoratets motorveje op til 2,5 time.

En anden mulighed er at reducere antallet af lastbiler i det faste beredskab, der er tilknyttet hver enkelt vejstrækning. Samtidig foreslås det at sikre, at der er et passende antal lastbiler, der kan indgå i "frie plovkolonner", som så er til rådighed. De frie plovkolonner skal være til rådighed i et større geografisk område, og det er meningen, at de flyttes fleksibelt rundt til de vejstrækninger, hvor vintervagtcentralen vurderer, at der er behov for sne-rydning.

En tredje mulighed, der er undersøgt, er at reducere serviceniveauet, så de mindst befærdede hovedlandeveje får et serviceniveau svarende til en vej i vintervejklasse 2.

Konsekvenserne

Vejdirektoratet er bevidste om, at de tiltag, der analyseres og muligvis implementeres i den kommende kontraktperiode, kan have konsekvenser for trafikanterne i forhold til både fremkommelighed og trafiksikkerhed. Det er derfor vigtigt, at tiltagene udformes på en måde, hvor konsekvenser og risici balanceres i forhold til den reduktion i omkostninger, der kan forventes. ●

OVERBLIK OVER UNDERSØGTE INITIATIVER:

- Implementering af frie fleksible plovkolonner i større geografiske områder
- Reduceret ryddebredde for sekundære plovkolonner på hovedlandeveje
- Sneplovenes cyklostid ændres til maksimalt fem timer på udvalgte veje
- Udvalgte hovedlandeveje ændres til vintervejklasse 2
- Tre dages varsling af lastbiler i de sekundære plovkolonner
- Implementering af bredere sneplove på hovedlandeveje
- Reduktion i beredskabet i weekender/ dagtid

• Graveansøgninger

• Vejafmærkning

• Trafikafvikling

• E-learning

• Vejprojekter

• Undervisning

SPVI
SPANGGAARD
VIRENFELDT

- nu med kontor i Aarhus :-)