

Instruktion

Beregning af samfundsøkonomi ved trafikafvikling

Formål og anvendelsesområde

I forbindelse med anlægsprojekter og driftsarbejder er det nødvendigt allerede tidligt i planlægningen at tage stilling til valget af trafikafvikling for at tilgodese både projektets økonomi og fremdrift, samt så vidt muligt at reducere trafikanternes og naboernes gener under arbejdet. Afhængigt af projektets karakter, kan det være forskelligt hvornår der kan/skal tages stilling til konceptet for trafikafvikling. I større anlægsprojekter skal der arbejdes med det allerede i planlægningsfasen (VVM).

Dette notat beskriver således et paradigme for en sådan vurdering, der både kan indgå i projektmodellernes fase 2-5 men i princippet også alle andre arbejder, som udføres på statsvejnettet. Paradigmet kan endvidere benyttes til evaluering af allerede gennemførte projekters trafikafvikling.

Trafikafviklingsløsningen kan bl.a. indeholde følgende elementer, som hver især medfører både målbare og ikke-målbare trafikantgener:

- Spærring af vej, rampe eller ben i kryds med tilhørende omkørsel
- Spærring af kørespor
- Hastighedsreduktion
- Smalle kørespor
- Hel eller delvis overledning af trafik.
- Prioritering eller signalanlæg med vekselvis ensretning på 2-sporede veje

Vurderingens indhold

Vurderingen består af to elementer, hhv. en samfundsøkonomisk analyse, som inddrager de målbare faktorer, mens alle øvrige ikke-målbare faktorer også skal afdækkes og inddrages i beslutningsprocessen, så disse ikke kommer som en overraskelse senere i projektet.

Samfundsøkonomisk vurdering

Den samfundsøkonomiske vurdering tager udgangspunkt i TERESA, som er Transportministeriets model for samfundsøkonomisk analyse. Her ses specifikt på følgende elementer:

- Projektøkonomi
- Forsinkelser
- Ekstra kørsel
- Uheld

TERESA bruges allerede som værktøj til samfundsøkonomiske beregninger på Vejdirektoratets projekter, så værktøjet bliver et tillæg hertil.

Projektkøkonomi indbefatter de elementer i løsningsvalget, der har direkte indvirkning på projektets økonomi. Det kan være omkostninger til selve trafikafviklingsløsningen men også øgede omkostninger eller besparelser ved udførelse af projektet som følge af trafikafviklingsløsningen. Her kan der være tale om eksempler, hvor entreprenøren gives mere eller mindre plads til at udføre arbejdet og således udfører arbejdet hurtigere/langsommere og/eller billigere/dyrere.

Forsinkelser er det forsinkelsesarbejde, som trafikanterne pålægges som følge af arbejdet. Der kan enten ses udelukkende på trafikanterne på strækningen, hvor arbejdet foretages, eller der kan suppleres med følgergegener ved omkørsel, hvor trafikanterne på omkørselsstrækningen ligeledes kan blive udsat for forsinkelser som følge af den øgede trafikmængde her.

Ekstra kørsel er et element som relaterer sig til løsninger, hvor trafikken ledes ud på omkørsler. Her kan de både spare kørte kilometer, men oftest tvinges de til at køre længere end de normalt ville have gjort. Dette indregnes således som en gene udover det øgede tidsforbrug.

Uheld kan være svært at inddrage før projektet udføres, men det kan til gengæld være relevant ved evaluering af allerede udførte projekter. Således prissættes et uheld relativt højt, hvor et enkelt uheld, i særdeleshed med personskade, kan dominere det samfundsøkonomiske regnskab. Uheld bør således kun inddrages hvis der foreligger pålidelige data om, at en given trafikafviklingsløsning har medført eller vil medføre uheld/stor risiko for uheld.

Den samfundsøkonomiske vurdering baseres på målinger, prognoser og analyser af trafikken, hvorfor TRASTA (data og trafikafviklingskvalitet) bør inddrages tidligt i processen som supplement til PLA-SIK og PLATAN. bør inddrages tidligt i processen. For anlægsprojekter allerede i fase 2, mens det for driftsarbejder og øvrige arbejder bør ske tidligt i planlægningsfasen. På denne måde sikres det, at de relevante analyser samt dataopsamling udføres.

Ikke-målbare faktorer

Der knytter sig en række faktorer til trafikafviklingsvalget, som ikke kan måles på samme måde som elementerne i den samfundsøkonomiske analyse. Disse elementer skal dog inddrages i beslutningsprocessen som et supplement. Herudover er det vigtigt at være opmærksom på disse, så håndtering af dem kan planlægges tidligt i processen. Således bør følgende ikke-målbare faktorer inddrages:

- **Ved spærring af vej samt omkørsel:**
 - Utryghed på omkørselsrute pga. den øgede trafik samt oftest øget andel af tung trafik. Dette gør sig især gældende ved skoler, institutioner, veje med høj andel af let trafik etc.
 - Støj- og miljøgener, hovedsageligt når omkørselsruten går igennem bysamfund.
 - Trængsel på omkørselsstrækningen og ved udkørsel fra sideveje.
 - Trafiksikkerhedsmæssige problemer på omkørselsstrækningen.
 - Flytning af trafik til andre veje, især hvis der er kortere men dårligere egnede alternativer til omkørselsruten.
 - Forvirring hos trafikanterne, hvis ikke omkørselsruten fremstår letforståelig eller er i strid med navigationsapps og –anlægs anvisninger.
 - Skader på omkørselsstrækningen, hvis den ikke er dimensioneret til den øgede trafik.
 - Der henvises i øvrigt til "[Tjekliste for omvejsvejvisning](#)".

- **Ved andre typer af kapacitetsreducerende forhold:**

- Flytning af trafik til det øvrige vejnet ved trængsel på arbejdsstrækningen. I disse tilfælde bør faktorerne ved omkørsel overvejes.
- Løsningens kompleksitet kan medføre risiko for, at trafikanterne ikke forstår det ændrede vejforløb, og hermed udnyttes kapaciteten ikke fuldt ud.

Godkendt af	Enhed/netværk	Fagtema	Næste revision	Dokument nr.	Dok. oversigt	Adgang
FRGOT/TRA-TAO-TAOE, 23/2 2018	TRA-TAO-TAOE,/ Evaluering af trafikafvikling	Trafikafvikling	Marts 2020	17/13827-2	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/> Intern <input checked="" type="checkbox"/> Ekstern