

Dato 26. marts 2021
Sagsbehandler Niels Højgaard Pedersen
Mail nhp@vd.dk
Telefon 7244 7534
Dokument 20/15052-21
Side 1/3

Notat om fjernstyring af bevægelige broer

Indledning

I 2016 besluttede Vejdirektoratet at etablere fjernstyring af 4 bemandede bevægelige broer (klapbroer): Aggersundbroen, Vilsundbroen, Hadsundbroen og Kronprins Frederiks Bro. Efter implementering og etablering af en fjernstyrecentral var det tanken, at flere andre broer kunne indgå i fjernstyringen, fx Næstved Svingbro og Limfjordsbroen.

Projektet blev dog mødt med modstand fra mange sider og blev standset. Den 25. november 2016 besluttede daværende transportminister Hans Chr. Schmidt, at der i stedet skulle gennemføres en forsøgsordning alene med fjernstyring af Kronprins Frederiks Bro. Efter de nødvendige forberedelser blev forsøgsordningen igangsat i januar 2020 og er blevet evalueret i fjerde kvartal 2020.

Vejdirektoratet har endvidere i første kvartal 2021 gennemført en analyse, der vurderer og belyser potentialet ved den fremtidige placering af en eller flere fjernstyringscentraler. Analysen skal indgå i den politiske stillingtagen til placeringen af fjernstyringscentral(er) og implementeringen af fjernstyring af klapbroer.

Som det fremgår nedenfor, anbefaler Vejdirektoratet at fortsætte med at implementere fjernstyring af klapbroer. Vejdirektoratet anbefaler, at fjernstyringscentralen placeres ved Vejdirektoratets Vintervagtcentral i Aalborg, og fjernstyringen af Kronprins Frederiks Bro overføres til styring fra Vintervagtcentralen, når driften af broerne ved Vilsund, Hadsund og Aggersund er implementeret. Det vil ved fuld implementering give en årlig besparelse på ca. 6 mio. kr. og reducere bemandingsbehovet med ca. 10 stillinger.

Evaluering af forsøgsordningen på Kronprins Frederiks Bro

Som nævnt er der i januar 2020 implementeret en forsøgsordning med fjernstyring af Kronprins Frederiks Bro. Fjernstyringen foregår fra Vejdirektoratets Trafikcenter i København. Det bemærkes, at forsøgsordningen stadig er bibeholdt indtil afklaringen af de fremtidige forhold for fjernbetjening kendes.

Ordnningen er evalueret af en ekstern konsulent på en række opstillede kriterier, som peger på, at det er sikkerhedsmæssigt og teknisk fuldt forsvarligt at gå videre med at implementere fjernstyring af Vejdirektoratets andre bevægelige broer. Evalueringsrapporten vedlægges.

Evalueringsskriterierne har været sikkerhed, vejtrafikken, søtrafikken, økonomi, lokalsamfund samt processer & kommunikation.

Rapportens sammenfatning og observationer er baseret på en række interviews med relevante aktører, analyser af statistik samt materiale fra lignende referencer. Det konkluderes, at forsøgsordningen er forløbet tilfredsstillende i forhold til de opstillede kriterier og COVID-19 situationen taget i betragtning.

Resultatet er opsamlet i 3 hovedpunkter:

- Sikkerheden er på (minimum) samme niveau som ved lokal styring
- Forsøgsordningen har ikke ført til kritiske hændelser

- Brovagterne er trygge ved betjeningen (fjernstyringen)

Under forsøgsperioden er der endvidere opsamlet en række observationer som kan optimere resultatet ved en udvidelse af fjernstyring til øvrige broer.

Evalueringen af fjernstyring af Kronprins Frederiks Bro understøttes af erfaringer fra Næstved Svingbro, som har været fjernstyret siden 2012, og af erfaringer fra udlandet, hvor man har fjernstyret adskillige bevægelige broer gennem mange år.

Analyse af fjernstyring af Vejdirektoratets bevægelige broer

Med baggrund i resultaterne fra forsøgsordningen har Vejdirektoratet gennemført en analyse til vurdering og belysning af potentialet ved en fremtidig placering af en fjernstyringscentral. Analysen vedlægges og i analysen ses sammenfatning på s. 3 – 11.

Analysen har taget udgangspunkt i 4 scenarier:

Scenarie A: Delt fjernstyrecentral ved TC (Trafikcenteret) i København & Aalborg ved vintervagtscentralen

Scenarie B: Fjernstyrecentral fra Aalborg ved Limfjordstunnelens kontrolrum

Scenarie C: Fjernstyrecentral fra Aalborg sammen med vintervagtcentralen

Scenarie D: Alternativ placering af fjernstyrecentral, fx ved Aggersund

Det økonomiske potentiale ved de forskellige scenarier er belyst, og der er behandlet synergier med vintervagten og styring af andre klapbroer.

Herudover har analysen belyst en række initiativer til at imødekomme identificerede risici ved at implementere fjernstyring til øvrige klapbroer.

Analysens resultater

Analysen viser, at der i alle 4 scenarier er et stort økonomisk potentiale i at fjernstyre broerne, idet der vil være en reduktion på 50% - 60% af de nuværende driftsomkostninger. Det årlige besparelspotentiale på fjernstyring af 4 klapbroer vil samlet udgøre 4,5 – 6,0 mio. kr. afhængigt af det valgte scenarie.

Som et resultat af de estimerede besparelser på driften, vil der ske en reduktion af bemanningen som resultat af fjernstyringen af de 4 broer. Samlet giver det ca. 10 årsværk i besparelse ved den anbefalede løsning. Denne besparelse muliggøres også ved at 3,5 årsværk spares via udnyttelse af standby kapacitet i Vintervagten. I dag er der 12 ressourcer i Vintervagtcentralen, som indgår i 24/7 vagtordningen 5 måneder om året, hvilket giver gode muligheder for udnyttelse af standby tiden.

Anbefaling

Vejdirektoratet anbefaler at fortsætte implementeringen af fjernstyring af klapbroer.

Vejdirektoratet anbefaler at implementere scenarie C (fjernstyring fra Vintervagtcentralen i Aalborg). Scenariet implementeres via scenarie A (fjernstyringscentral i København for Kronprins Frederiks Bro og fjernstyringscentral i Aalborg for broerne i Vilsund, Hadsund og Aggersund), så Kronprins Frederiks Bro

overføres til styring fra Vintervagtcentralen, når driften af de øvrige broers styring er implementeret i Vintervagtcentralen i Aalborg.

Den anbefalede løsning vil ved fuld implementering give en årlig besparelse på ca. 6 mio. kr., og der vil opnås en synergieffekt ved fjernstyring sammen med driften af Vintercentralen i Aalborg.

Andet

Den fysiske lokale styringsenhed på broerne Aggersundbroen, Vilsundbroen, Hadsundbroen og Kronprins Frederiks Bro, der muliggør styring fra den enkelte bro, vil ikke blive nedlagt og vil blive vedligeholdt. Derfor vil det altid være muligt, med meget kort varsel, at bemane broen lokalt, hvis der mod forventning opstår behov herfor. Det vil kunne ske i både kortere eller længere perioder. Herved opnås også en driftssikkerhed ved overgang til fjernstyring.

Næstved Svingbro drives i dag i samspil med Græshoppebroen i Næstved, der er en kommunal klapbro. Næstved Kommune står for fjernstyringen. En åbning/aktion på den ene bro vil altid medføre en aktion på den anden bro. Derudover er åbningsmønstrene for Næstved Svingbro markant anderledes end for de andre 4 broer. Endelig vurderes der p.t. ikke at være et økonomisk potentiale i at fjernstyre Næstved Svingbro fra en fjernstyringscentral, som Vejdirektoratet står for, hvorfor broen i alle scenarierne er fastholdt fjernstyret i nuværende form.

Kommunikation

Så snart en beslutning foreligger vil Vejdirektoratet udsende information til relevante interessenter – herunder til de relevante kommuner.

Bilag:

- Analyse af fjernstyring, 22. marts 2021, rapport og anbefaling.
- Analyse af fjernstyring, sammenfatning, 25. marts 2021.
- Evaluering af Forsøgsordning af Kronprins Frederiks Bro, endelig rapport, 26 november 2020 Version 1.0 (også tidligere fremsendt)