

VEJE OG BROER

KOMMUNE-
VEJE

STATS-
VEJE

OM VEJE OG BROER

Det danske vejnet ekskl. private veje består af et lokalt kommunalt vejnet bundet sammen af det nationale statsvejnet opdelt i veje og broer med følgende ca. størrelser/antal[1,8]:

- Statsveje – 3.800 km
- Kommuneveje – 70.600 km
- Statslige broer og andre bygværker – 3.350 stk.
- Kommunale broer – 7.050 stk. (skønnet)

Vejnettets kvalitet er bl.a. bestemt af:

1. Veje og broers tilstand
2. Fremkommelighed
3. Sikkerhed

Vejnettets kvalitet er tilsvarende et resultat af:

1. Bevillingerne til vedligehold af den investerede vejkapital
2. Strategierne for og bevillingerne til at fremtids-sikre og udbygge vejinfrastrukturen med hensyn til både miljø- og trængselsaspekter på både kort og langt sigt.

I analysen vurderes vejnettets tilstand ud fra disse hovedpunkter.

TILSTANDS-
KARAKTER

2,5

TILSTANDS-
TENDENS



TREND
2012-2016



FREMTIDS-
SIKRING



TILSTANDS-
KARAKTER

4,0

TILSTANDS-
TENDENS



TREND
2012-2016



FREMTIDS-
SIKRING



VEJE OG BROERS TILSTAND

Statsveje og -broer

Det samlede efterslæb – det aktuelt erkendte reparationsbehov – på statsvejnettets veje og broer er pr. ultimo 2014 opgjort til 456 mio. kr. (2010-priser) – ca. 40 mio. kr. til belægninger, ca. 376 mio. kr. til mindre og ca. 40 mio. kr. til store bygværker[1].

Kommuneveje og -broer

De kommunale broers tilstand er senest blevet vurderet i 2015[6].

Ca. 38 % af de registrerede broer er fundet at have et større vedligeholdsbehov. Det samlede behov er, baseret på tal fra de ca. 70 % af landets kommuner, der indgår i undersøgelsen, estimeret til samlet 1,4 mia. kr., hvilket er mere end dobbelt så højt som estimeret ved den seneste opgørelse i 2012[7].

For kommunevejnettet har SAMKOM tidligere vurderet tilstanden kvalitativt uden samtidig at kapitalisere vedligeholdsbehovet og efterslæbet. Den kvalitative vurdering har løbende indikeret en stadig forringelse af tilstanden[8]. I 2016 har SAMKOM estimeret efterslæbet til samlet 4,9 mia. kr.[24].

PERIODEN 2012-2016

Statsveje og -broer

Tilstanden på statsvejnettets veje og broer vurderes at være god med tendens opad. Den positive udvikling

er et resultat af den politiske aftale december 2009 "Bedre veje m.v." som for perioden 2010-2013 tilførte vej- og broområdet ca. 3,9 mia. kr. til efterslæbsafhjælpning[17]. Det noteres, at den diskonteringsrente, der anvendes ved rentabilitetsberegninger for infrastrukturprojekter i perioden er ændret fra 7 % til 4 %, hvilket vurderes at have haft en positiv effekt. Desuden er der i perioden gennemført/afsluttet en række planlagte udbygningsprojekter, som har forbedret mobiliteten og bidraget til den positive udvikling.

Kommuneveje og -broer

Tilstanden på Kommunevejnettets veje og broer er mindre god, med faldende tendens i forhold til 2012. For broerne er det skønnede vedligeholdsbehov således fordoblet i forhold til den seneste opgørelse i 2012. Forklaringen på den betydelige stigning vurderes dels at bero på en faktisk tilstandsforringelse af broerne i perioden, dels at vurderingsgrundlaget er forbedret i forhold til 2012, idet der i undersøgelsen i 2015 indgår 30 % flere broer end i 2012. For vejene er det ikke muligt at kapitalisere udviklingen i perioden, idet efterslæbet ikke tidligere har været opgjort.

FORVENTNING TIL FREMTIDIG UDVIKLING

Statsveje og -broer

På statsvejnettet er der sket et væsentligt kvalitetsløft, og tilstanden på både veje og broer vurderes i balance med det økonomisk optimale med et aktuelt efterslæb på 456 mio. kr. i 2015[1] samt i balance med de i Finanslov



FAKTA

Forsinkelsestiden i biltrafikken alene i det storkøbenhavnske område er opgjort til 9,3 mio. timer i 2012 (svarende til 5,6 % af den samlede rejsetid, dog 11,4 % i myldretiden) og forventes at stige til 18,4 mio. timer i 2025 (svarende til 9,3 % af rejsetiden, dog 17,9 % i myldretiden), hvis ikke der sættes ind med trængselsforbedrende tiltag[3].



9,3 MIO. TIMER



2016[23] afsatte 610 mio. kr. til kapitalbevarende vedligeholdelse. Bevillingen er baseret på et ti-årigt perspektiv fra 2010 til 2019. Bevillingerne er faldende til 522 mio. kr. i 2019. Der vil dog stadig efterfølgende – i takt med at vej- og bromassen ældes – være behov for fortsatte bevillinger i tilsvarende størrelsesorden for at sikre, at vedligeholdelsesniveauet opretholdes.

Kommuneveje og -broer

På de kommunale broer og veje er der et væsentligt efterslæb, som uden et ændret bevillingsniveau må forventes at stige i fremtiden. Vurderingsgrundlaget er generelt for både vej og bro mangelfuldt i forhold til at vurdere konsekvenserne af tilstandens betydning for vejnettets nuværende og fremtidige fremkommelighed og sikkerheden. Således noteres det, at de økonomiske estimater for vedligehold af broer ikke indeholder eventuelle udgifter til f.eks. at øge bæreevnen, frihøjde eller øget fremkommelighed. Ligeledes foreligger der ikke estimater af de fremtidige økonomiske behov for at opretholde status quo efter afvikling af efterslæbet, herunder også vurderinger af behovet for klimasikring.

Fremkommelighed

I Transportministeriets, Trængselskommissionens og Vejdirektoratets analyser[1,2,3] angives en række vejstrækninger på det store H, hvor der allerede er eller vil opstå trængselsproblemer frem mod 2030 – uanset gennemførelsen af en række kapacitetsforbedrende tiltag – især i det storkøbenhavnske område, på Vestfyn, omkring Odense, i Østjylland i trekantområdet samt ved Limfjords-tunnelen. I "En grøn transportpolitik[3]" er der opstillet strategier for at imødegå fremtidige trængselsproblemer, baseret på en blanding af opgradering/udbygning af den eksisterende infrastruktur, sammentænkningen mellem de enkelte trafikformer, bedre serviceniveau og incitamenter til at styre behovet[2,3].

Trængselskommissionen foreslår som alternativ/supplement en afprøvning af roadpricing som et forventet virkningsfuldt værktøj til at sikre fremkommeligheden i fremtiden i det storkøbenhavnske område[3]. Trængselskommissionen forventer, at roadpricing alene vil kunne medføre et fald i forsinkelsestiden i Storkøbenhavn,

VÆSENTLIGE BESLUTTEDE INITIATIVER

Udvalgte politiske aftaler om statsvejnettet

POLITISK AFTALE AF:

- December 2009 "Bedre veje m.v."
- Transportaftalen af januar 2009 "En grøn transportpolitik" og regeringens "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur"
- Transportaftale af november 2010 "Bedre mobilitet"
- Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden, Betænkning 1539, september 2013
- En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK, januar 2014

Transportaftalen af januar 2009 indeholder en aftale om at oprette en Infrastrukturfond til at finansiere investeringer frem til 2020 på ca. 100 mia. kr. samt igangsætte strategiske analyser af de langsigtede trafikale behov, jf. "En grøn transportpolitik; Afrapportering af de strategiske analyser" af 2014. De strategiske analyser er baseret på et koncept om "rullende planlægning", hvor strategiske behovsanalyser udgør det indledende undersøgelsesniveau i en screening af fremtidige trafikale behov. De strategiske analyser anvender – ud over egne analyser – analyser gennemført af Trængselskommissionen, som har udredt trafikbehovene i Hovedstadsområdet. Ud over projekter finansieret af Infrastrukturfonden er der indgået aftaler om brugerfinansiering af andre trafikale anlæg – Femernbæltforbindelsen, Metro-Cityringen og krydsningen over Roskilde Fjord. Endvidere er der afsat 1 mia. kr. til bedre og billigere kollektiv trafik samt 28,5 mia. kr. til Togfonden, til realisering af Timemodellen samt udbygning af elektrificeringen af banenettet.

De strategiske analyser har udpeget infrastrukturprojekter for omkring 300 mia. kr. I alt investeres der for 200 mia. kr. i infrastruktur frem til 2020, mens der ikke er fastlagt en finansiering efter 2020.

STRATEGISKE ANALYSER KØBENHAVN (UDVALG):

- Havnetunnel
- Ring 4
- Ring 5-5½
- Ny metro og letbaner inden for Ring 3
- Udvikling af S-togtrafikken
- Udvidelse af stationskapacitet

STRATEGISKE ANALYSER ØVRIGE DANMARK (UDVALG):

- Ny Lillebæltsforbindelse
- Udvidelse af E45
- Limfjordsforbindelse
- Ny midtjysk motorvej
- Kattegatforbindelse
- S-togstjening til Roskilde og Helsingør
- Bane Aarhus-Galten-Silkeborg



således at forsinkelsen i 2030 vil være ca. 0,7 % lavere end i 2015 – de forventede trafikstigninger til trods.

For det storkøbenhavnske område foreslår Trængselskommissionen endvidere udbygning af de tværgående ringforbindelser mellem de store indfaldskorridorer til København i form af udbygning af den kollektive trafik, lokal udbygning af eksisterende vejnet, forbedrede forhold for cyklister (supercykelstier), fastlæggelse af en P-strategi og en styrkelse af de trafikale knudepunkter, der binder de forskellige trafikformer sammen og dermed øger incitamentet til at skifte fra biltransport til kollektiv transport eller cykel[3].

Der foreligger således en politik og strategier med henblik på at opfylde trafikbehovet frem til 2030. De foreliggende prognoser indikerer dog, at væsentlige trængselsproblemer ikke kan undgås, specielt ikke i det storkøbenhavnske område, og at trængselsproblemer ikke i længden kan håndteres alene ved udbygning af vejnettet.

Økonomisk behov

Overordnet estimeres – på det foreliggende grundlag bl.a. ”En Grøn Trafikpolitik[2]” – det samlede økonomiske behov til efterslæbsindhentning, vedligehold, klimasikring, opgradering og mobilitetsfremmende tiltag frem mod 2020 på stats- og kommunevejnettet til 50-75 mia. kr.

ANBEFALING AF KONKRETE TILTAG

Overordnet er de langsigtede politiske rammer for infrastrukturen og håndteringen af de udfordringer, der ligger i at opretholde en tilstrækkelig trafikall mobilitet på statsvejnettet fastlagt i ”En Grøn Trafikpolitik” og i Trængselskommissionens anbefalinger. Desuden bidrager ”Sammenhæng i den kollektive transport”[19]

til belysning af behov og mulighed for på længere sigt at bidrage til fremkommeligheden i infrastrukturen. Det kommunale vejnet er dog ikke inddraget i de overordnede politiske rammer, ligesom konsekvensen af vedligeholdsefterslæbet og værditabet, som følge af manglende bevillinger til vedligehold på det kommunale vejnet, ikke er detaljeret beskrevet og vurderet.

I det følgende gives anbefalinger til ti udvalgte ikke-prioriterede initiativer for at efterleve de opstillede målsætninger, hvor det indledningsvis noteres, at forudsætningen for de opstillede rammers fortsatte udmøntning er den politiske vilje til at følge op på de indgåede aftaler og til at foretage de nødvendige prioriteringer, herunder at sikre finansiering efter 2020, når aftalen om Infrastrukturfonden udløber. Det noteres samtidig, at den foreliggende politik og strategierne for udmøntning af denne, med henblik på at opfylde trafikbehovet frem til 2030, beror på prognoser, der indikerer, at væsentlige trængselsproblemer ikke kan undgås, specielt ikke i det storkøbenhavnske område. Der er derfor behov for en politisk håndtering af det faktum, at trængselsproblemer ikke i længden kan håndteres alene ved udbygning af vejnettet.

Vedligehold og udbygning af vejnettet

Der anbefales fortsat politisk fokus på at fastholde bevilningsniveauet til vedligehold af den eksisterende ældre vej- og bromasse samt på den allerede planlagte udbygning af infrastrukturen og til løbende at revurdere de strategiske beslutninger ud fra samfundsudviklingen. Samtidig anbefales der også et stadigt fokus på at optimere ressourceforbruget ved løbende at medvirke til at optimere metoder og tekniske løsninger, herunder erfaringsudnyttelse. Ligeledes anbefales fokus på at tydeliggøre de samfundsmæssige gevinster henholdsvis tab, som et givent bevillingsniveau er forbundet med.



FAKTA

Antallet af korte lastbilkilometer var i 2009 på 85 % af år 2000-niveauet. Fra 2009 ses en stigende tendens, så niveauet nu er 4 % mindre end i 2000[15]. Til gengæld er den transporterede godsmængde blevet 18 % større i perioden og steget 27 % fra 2009, hvilket falder sammen med en stigning i antallet af modulvogntog[15] i samme periode.

Ca. 65 % af den samlede lastbiltrafik afvikles på statsvejsnettet, heraf 45 % på motorvejsnettet[1]. Ca. 30 % er udenlandsk[1].

De mest trafikerede strækninger med lastbiltrafik er den østjyske motorvej fra grænsen til nord for Vejle fjordbroen, den vestfynske motorvej og køgebugtmotorvejen[1]. Der forventes stigninger i trafikken på 35 %, 3 % og 13 % frem mod 2030 på henholdsvis motorveje, øvrige veje og kommuneveje.

Siden 2001 er motorvejsnettet blevet udbygget med 360 km, heraf 131 km i perioden 2011-2014, svarende til en udbygning på ca. 36 % henholdsvis 13 %[1].

Vejenes levetid er bestemt af levetiden af slidlaget. Den gennemsnitlige levetid af et nyt asfaltslidlag er 12-15 år, før det bør udskiftes. Såfremt kapaciteten af bærelag og afvanding af vejen ikke er tilstrækkelig i forhold til trafikbelastningen eller som følge af nedbrydning forårsaget af manglende vedligehold af slidlaget, er levetiden kortere og omkostninger til vedligehold væsentlig højere end omkostningerne alene til udskiftning af slidlaget.

Den danske bromasse består overvejende af betonbroer[4]. Levetiden af en bro er 25-45 år, før der opstår større vedligeholdsbehov, f.eks. udskiftning af broens fugtisolering, som beskytter broens bærende konstruktion mod vand- og tørsaltbelastning. En udskiftning er omkostnings- og tidskrævende og forbundet med langvarige trafikale restriktioner og spildtid for trafikanterne.

Ca. 64 % af broerne på statsvejnettet er ældre end 25 år, og et vedligeholdsbehov forventes inden for 10-20 år.



Strategisk koordinering mellem trafikformer

Der anbefales fokus på en langsigtet strategisk koordinering mellem forskellige trafikformer for at sikre balance mellem behov og tilgængelighed af infrastruktur[2]. Med udgangspunkt i Landstrafikmodellen (fokuspunkt 4) og i driverne for trafikbehovet anbefales opfølgning på samfunds- og behovsanalyser – bl.a. afdækning af pendlertrafikmønstret under forskellige samfundsscenerier – for løbende at kunne tilpasse den langsigtede politik for infrastrukturen. Indførelse af incitamenter til øget brug af f.eks. samkøring, delebilsøkonomi og koordinering med

den kollektive trafik – herunder køreplanskoordinering og sikring af tilbringertrafikken til den kollektive trafik – vil være åbenlyse kortsigtede indsatsområder i den langsigtede strategi. I et lidt længere perspektiv indgår også brug af førerløse køretøjer som en parameter i den strategiske planlægning.

Kollektiv trafik

Der anbefales i tillæg til strategisk koordinering mellem trafikformer et selvstændigt fokus på at iværksætte de nødvendige incitamenter til at fremme overflytning

I "En Grøn transportpolitik[2]" er der formuleret langsigtede mål for en grøn omstilling af transportsektoren i forhold til regeringens 2020- og 2050-mål for udledning af drivhusgasser og brug af vedvarende energi. For hovedstadsområdet forventes frem mod 2025 en reduktion af NO_x og partikeludledning på ca. 0,8 %, mens CO₂-udledningen omvendt forventes at stige med ca. 1 % grundet den forventede stigende trafikmængde[3].

De indgåede politiske aftaler fokuserer bl.a. på miljø- og klimatilpasninger i form af udbygning af cykelfaciliteter, støjbekæmpelse samt ikke mindst overflytning af biltrafik til kollektiv trafik. Klimasikring af vejnettet, bl.a. ved udpegning af områder med oversvømmelsesrisiko ("Blue spots") er ligeledes et fokuspunkt sammen med bæredygtig udvikling – råstofforbrug, genanvendelse og brug af miljøvenlige materialer og teknologier[1,2,3].

I Statsvejnettet 2015[1] er indsatsen formuleret som følger: "I det omfang, det under gældende økonomiske rammer er muligt at reducere risici for oversvømmelse, vil Vejdirektoratet i de kommende år prioritere en sådan indsats. På steder, hvor dette ikke er muligt, vil det blive indarbejdet i beredskabsplaner, således at der bedst muligt kan ske en afhjælpning". De senere års oversvømmelser med følgende lukninger af motorvejsnettet, specielt

i det storkøbenhavnske område, indikerer, at indsatsen bør prioriteres for at sikre mod de samfundsmæssige tab, der er en følge af, at motorvejsnettet lukkes. Det samme forhold gør sig gældende på kommunevejnettet, hvor der har været eksempler på brokollaps som følge af oversvømmelse.

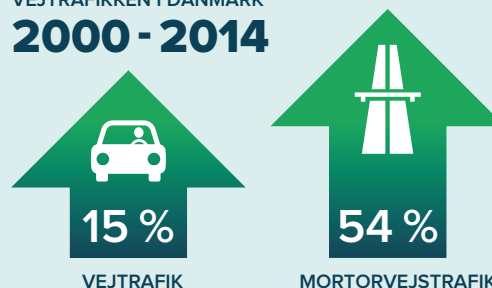
ANALYSENS GRUNDLAG

Analysen om tilstanden for veje og broer har hovedsageligt taget udgangspunkt i Transportministeriets betænkning om "Grøn Transportpolitik", Trængselskommissionens betænkning 1539 og rapporter udgivet af Vejdirektoratet samt SAMKOM-rapporter, som er udgivet af Kommunalteknisk Chefforening og Vejdirektoratet. Der er ikke i forbindelse med analysen foretaget selvstændige analyser eller valideringer af det foreliggende materiale. De specifikke titler er listet herunder. Derudover er Infrastrukturkommissionens betænkning fra 2008 anvendt til overordnede betragtninger i teksten.

- [1] Statsvejnettet. Oversigt over tilstand og udvikling, rapport 541, Vejdirektoratet, 2015
- [2] En grøn transportpolitik, Afrapportering af strategiske analyser, Transportministeriet 2014
- [3] Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden, Trængselskommissionen, Betænkning 1539, september 2013
- [4] Statsvejnettet/Årsrapport 2014, Vejdirektoratet 2014
- [5] Bygværker på statsvejnettet, Rapport 363, Vejdirektoratet, 2010
- [6] Broindeks september 2015, Kommunalteknisk Chefforening & Vejdirektoratet, 2015
- [7] Broindeks september 2012, Kommunalteknisk Chefforening & Vejdirektoratet, 2012
- [8] Belægningsindekset 2009, Kommunalteknisk Chefforening & Vejdirektoratet, 2009
- [9] Belægningsindekset 2011, Kommunalteknisk Chefforening & Vejdirektoratet, 2011
- [10] Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, 2013-2020, 2013
- [11] Uheldsstatistik året 2013, Vejdirektoratet juli 2014
- [12] Dødsulykker 2013, Årsrapport nr. 521, Vejdirektoratet December 2014
- [13] Dræbte i trafikken 2000-2009, Vejdirektoratet
- [14] Offentlige udgifter ved trafikulykker, Vejdirektoratet oktober 2013
- [15] Vejdirektoratets Statistikbank
- [16] Danmarks Statistik
- [17] Resultatkontrakt 2010-2013
- [18] Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, 2007
- [19] Sammenhæng i den kollektive transport, Analyse af tilbringertrafikken til den statslige jernbane, Transportministeriet, Finansministeriet, Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark, Maj 2015
- [20] If Autonomous Vehicles Rule the World, Artikel i The Economist, august 2015
- [21] Statistisk analyse af vejtransport, Danmarks Statistik, Marts 2015
- [22] Foreløbige ulykkestal december 2015, Vejdirektoratet januar 2016
- [23] Forslag til Finanslov for finansåret 2016
- [24] Resultat af landsdækkende analyse af kommunevejenes tilstand, SAMKOM 2016 – forventes offentliggjort marts 2016
- [25] Danmarks transportinfrastruktur 2030, Betænkning 1493, Infrastrukturkommissionen, januar 2008

FAKTA

VEJTRAFIKKEN I DANMARK 2000 - 2014



af vejtrafik til kollektiv trafik ved at gøre den kollektive trafik attraktiv og konkurrencedygtig, dvs. bl.a. koordinerede køreplaner og konkurrencedygtige billetpriser. Den forventede positive effekt af timeplanen kan bl.a. underbygges ved konkret at sikre tilbringertrafikken til knudepunkterne på banestrækningerne.

Trafikprognoser og trængsel

Der anbefales fokus på prognosegrundlaget for 2030-planerne – Landstrafikmodellen – som er baseret på konjunkturbestemte forudsætninger, som løbende kan ændre sig (f.eks. grundet faldende/stigende oliepriser, ændringer i BNP osv.), ligesom ny teknologi eller indhøstede erfaringer fra forsøg kan medvirke til at ændre forudsætningerne. Der er derfor behov for løbende opfølgning på Landstrafikmodellen for at optimere grundlaget for de nuværende trafikprognoser samt løbende at vurdere den samfundsmæssige gevinst af de enkelte projekter[2]. Trængselskommissionens forslag om forsøg med roadpricing bør – om end tiltaget er forbundet med både teknologiske og politiske udfordringer – indgå i de fremtidige overvejelser om at sikre mod trængselsproblemer.

Trafiksikkerhed og adfærdregulerende tiltag

Der er behov for politisk vilje til at følge op på den nationale trafiksikkerhedsplan, med den politiindsats dette måtte kræve, sammen med en indsats for adfærds-



FAKTA

TRAFIKSIKKERHED

Samtidig med stigningen i trafikken har antallet af dræbte og tilskadekomne været faldende[1,11,12,22]. I 2015 blev 167 personer dræbt i trafikken – et fald på ca. 67 % i forhold til antallet i 2000. Antallet af alvorligt tilskadekomne er mere end halveret i samme periode. Antallet af dræbte og tilskadekomne i 2013 er i overensstemmelse med målsætningen i den nationale handlingsplan 2013-2020, som har et mål om maksimalt 120 dræbte, 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i 2020[17].





påvirkning generelt. Fokus på de såkaldte mørketalsulykker anbefales øget.

Trafikregulerende tiltag og information

Ud over fortsat fokus på videreudvikling af allerede iværksatte initiativer inden for trafikinformation, f.eks. etablering af det strategiske vejnet, ITS-systemer og fælles informationsplatforme, anbefales fortsat opfølgning på måling af trængsel samt opfølgning på forsøg med f.eks. omkørselsruter og kørsel i nødspor til aflastning i myldretidsperioder, som har vist sig at have en positiv effekt[4].

Det kommunale vejnet

Der anbefales fokus på at udarbejde en handlingsplan for at finansiere og afhjælpe efterslæbet på det kommunale vejnet. Herunder at tydeliggøre det værditab, der er forbundet med manglende bevillinger – både det tab, der er forbundet med, at vejene ikke opfylder et ønsket mobilitetskrav, og den direkte merudgift, der er forbundet med at udskyde en påkrævet udbedring. Desuden anbefales det, at der som for statsvejnettet iværksættes en udredning af de fremtidige behov for opgradering af det kommunale vejnet og den kommunale kollektive trafik under hensyntagen til det fremtidige trafikbehov og kravene til at sikre tilbringertrafikken til den kollektive trafik og det øvrige vejnet.

Uddannelsesområdet

På uddannelsesområdet bør der fokuseres på at styrke uddannelsen af flere ingeniører med viden inden for vej-/broområdet på både entreprenør-, rådgivnings- og bygherreniveau.

Miljø

Der anbefales fokus på, at en stigende trafikmængde ikke medvirker til at reducere miljøbelastningen og dermed til, at den formulerede miljømålsætning opfyldes. Der er sammen med de øvrige fokuspunkter behov for fokus på bl.a. udviklingen af stadigt mere miljøvenlige køretøjer og teknologier, kombineret med at trafikefterspørgslen på vejnettet begrænses ved bl.a. overflytning til kollektiv trafik. Desuden noteres behovet for fortsat og øget fokus på klimasikring på både statsvejnettet og det kommunale vejnet.

Erfaringsudnyttelse

Der anbefales fokus på at drage nytte af erfaringer fra andre lande med tilsvarende problemer[20]. Det er en global problematik, at den stigende koncentration af arbejdspladser og boliger i større metropolområder giver anledning til trængselsproblemer. Der overvejes på globalt plan svar på de samme udfordringer, som vi på nationalt plan står overfor. Erfaringer fra vurderinger kan med fordel inddrages i nationale løsninger, ligesom vi nationalt selv bør bidrage i denne sammenhæng.

Overordnet gælder for de listede ti initiativer – samt andre indsatser i øvrigt – at en manglende efterlevelse af fokus på infrastrukturen og trængslen på denne, som allerede i dag er et problem, over et langt tidsperspektiv er nært forbundet med samfundsøkonomien og muligheden for at sikre den fremtidige vækst generelt. Nedsat fokus og faldende eller fastholdte bevillinger vil, vurderet ud fra det foreliggende materiale, medføre et i fremtiden stadigt stigende samfundsmæssigt tab i form af tab af arbejdstimer og effektivitet som følge af trængsel, udgifter i forbindelse med trafikulykker, merudgifter til reparation af veje og broer grundet manglende bevillinger og endelig tab i form af en belastning af miljøet. Desuden vil der kunne være andre negative afledte konsekvenser, f.eks. for bosætningsmønstre og prisdannelser på boligmarkedet.

I ”En grøn transportpolitik[2]”, hvor der indgår projekter for 300 mia. kr. frem til 2030, konkluderes, at der ikke er råd til alle de i de strategiske analyser beskrevne projekter. Dette er imidlertid et politisk valg, og det noteres, at infrastrukturen ikke er et område, der kan behandles isoleret, men er en integreret del af den samlede politik for det danske samfund, herunder de prioriteringer, der foretages mellem forskellige interagerende resortområder, f.eks. at trafiksikkerheden påvirker bevillinger til sundhedsområdet. Til sammenligning noteres, at alene udgifter i forbindelse med ulykker årligt udgør ca. 20 mia. kr., og at tabte arbejdstimer alene i det storkøbenhavnske område af Trængselskommissionen[3] er estimeret til årligt ca. 9 mio. timer i 2012. Et tal der forventes at stige til 18 mio. timer i 2025 uden iværksættelse af afhjælpende tiltag.

FAKTA

ULYKKER

Ca. 2/3 af dødsulykkerne sker i landzone og over 80 % af alle ulykker sker på kommuneveje[11,12]. Ca. 76 % af ulykkerne er adfældsrelaterede – høj hastighed, spiritus/narkotika/medicin samt uopmærksomhed[10]. Ca. 15 % af alle ulykker er spiritusrelaterede – et fald på ca. 36 % i forhold til 2008, men med tendens til stagnation i udviklingen over de seneste 2-4 år. Eneulykker, mødeulykker og ulykker med fodgængere udgør de primære ulykkes-scenarier[12]. Af de dræbte i trafikken, hvoraf ca. 60 % er mænd, er aldersgrupperne 20-24, 45-54, og især gruppen 70+ år er overrepræsenteret[12]. Ca. 38 % af dødsulykkerne omfatter svage trafikanter[12].



FAKTA

MØRKETAL

Målsætningen for trafiksikkerhed bygger på statistik over Politiets indmeldinger, men indeholder ikke det såkaldte mørketal. Mørketallet er antallet af skader/uheld, der indtræffer, men som ikke indgår i politiets registreringer. I praksis vurderes mørketallet i forhold til de skader, som skadestuerne indmelder. Dette tal er ca. ti gange større end det af Politiet indmeldte antal[10,16]. Ulykker med personskaade koster årligt samfundet ca. 20 mia. kr.[10,14], hvoraf mørketalsulykkerne tegner sig for ca. 20 %. Omkostningerne dækkes af kommuner, regioner og staten i fællesskab, med en fordeling med henholdsvis 51 %, 17 % og 32 %[10].



4.000.000.000 KR.

OM ANALYSEN – VEJE OG BROER

Lektor Lars Bolet

Aalborg Universitet, Trafikforskningsgruppen

Analysen giver en samlet karakteristik af et meget bredt og særdeles broget emne.

Statens vejnet fremstår i rimelig homogen fysisk stand. Vejdirektoratet har qua nogle års stabile bevillinger formået at opretholde og forbedre tilstanden, om end bevillingerne ikke helt har rakt til at indhente statsvejenes vedligeholdelses efterslæb.

Billedet af kommunernes vejnet er langt mere blakket. Flere kommuner arbejder på at skabe sig et struktureret overblik over mangler og behov for systematisk at kunne bringe vejene i en mere tilfredsstillende stand. I enkelte kommuner synes der at være politisk vilje til at afbøde udfordringerne gennem en større satsning; men det generelle indtryk er, at vejenes tarv fortsat er lavt prioriteret i budgetterne, og at de borgere, der anvender kommunevejene må slå sig til tåls med mindre afhjælpninger.

Helt dugfriske tal fra SAMKOM, der differentierer mellem forskellige vejelementer, indikerer, at det kommunale vejnet synes at have et fortsat betydeligt efterslæb, men en nærmere gennemgang af SAMKOMs tal kan måske give grundlag for mere differentierede tolkninger, herunder vurderinger af, om tilstanden og udviklingstendenserne tegner sig forskelligt i forskellige kommuner.

Vejmyndighederne har gennem de senere år øget bevidstheden om behovet for at forebygge konsekvenserne af klimaudfordringer. Indsatsen gælder såvel planlægning og opbygning af et organisatorisk beredskab som indretning af vejnettet til at imødegå forventelige hændelser, navnlig skybrud i byområder – sidstnævnte ofte i et tæt samspil med de kommunale (spildevand)forsyningsselskaber.

Statsvejenes kapacitet er presset, og det samme gælder de større kommuneveje i de store bysamfund. Trængslen er stigende; men kan stadig være påvirket af, at den økonomiske vækst næppe har genvundet sin fulde styrke. Tiltag, der kan mindske trængslen i byerne ved at overflytte trafik fra personbiler til cykler og kollektiv trafik, har nydt fremme, men der foreligger kun sporadiske vurderinger af effekterne fra disse virkemidler, og der savnes her en systematisk videnopsamling. ITS-løsninger vises tilsvarende øget interesse; men her er potentialet langt fra udnyttet, ikke mindst hvad angår egentlig trafikledelse.

Trafikulykkerne har fortsat udviklet sig gunstigt; men det klare fald i antallet af politiregistrerede skader giver desværre ikke et dækkende billede. Faldet slår kun i begrænset omfang igennem i skadestuerne opgørelser, og samtidig er andelen af trafikskadede, som politiet ikke får kendskab til i den officielle uheldsstatistik, steget til 90 %. De opnåede forbedringer i trafiksikkerheden skal ses på baggrund af, at flere køretøjer har fået bedre passivt sikkerhedsudstyr. Det bemærkes, at det øgede mørketal er en alvorlig hæmsko for udpegnin af risikolokaliteter, hvor stedbundet uheldsforebyggende foranstaltninger er ønskelige.

Analysens bekymring for rekrutteringssituationen er velbegrundet. Antallet af dimittender fra de danske ingeniørskolers vej- og trafikuddannelser har gennem flere år ligget under halvdelen af det antal kollegaer, der lader sig pensionere. Sektorens medarbejderstab undergår kompetenceforskydninger, og kandidater med traditionel ingeniørfaglig viden om vejbygningsfaget er i dag en mangelvare.