

INDHOLD

1. Statsvejnettet	4
2. Trafik og fremkommelighed	14
3. Erhvervslivets transporter	22
4. Vedligeholdelse	30
5. Store anlæg	38
6. Planlægning	44
7. Trafikledelse og trafikantservice	52
8. Trafiksikkerhed	58
9. Miljø	66
10. Økonomi	74
11. Puljer	76
12. Kortoversigt	90



FORORD

Vejdirektoratet er en del af Transportministeriet, og vi har som primære opgave at medvirke til, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.

I Vejdirektoratet arbejder vi efter visionen "På vej -> effektivt, professionelt og sikkert *for dig*".

Når vi har sat *for dig* i kursiv, er det for at vise, at Vejdirektoratet i hverdagen yder service til mange forskellige modtagere. Fra beslutningstagere over trafikanter og pendlere i bus, i bil og på cykel samt til vejenes naboer og til vores samarbejdspartnere i kommunerne, i rådgivnings-, drifts- og anlægssektoren samt politi og interessenter for de øvrige transportformer, - og så har vi ikke nævnt dem alle.

Når vi arbejder *for dig*, tænker vi altså både på mange forskellige og på den enkelte på én og samme gang. Målet er, at Vejdirektoratet i alle hjørner af virksomheden leverer løsninger og ydelser, som er helhedstænkende og nyskabende - gennemført professionelt og serviceorienteret.

Denne tankegang og sammenhæng kan illustreres med, at Vejdirektoratet ved udbygning af vejnettet arbejder på at skabe det bedst mulige grundlag for politiske beslutninger

for både små og store vejinvesteringer. Vi skal være med til at sikre, at samfundet og borgeme får mest mulig "vej" for pengene. Det gør vi ved at benytte den nyeste viden og ved at arbejde med leverandører, borgere, trafikanter, og samarbejdspartnere for at kunne levere varen til en ordentlig pris - også i forhold til miljø og sikkerhed.

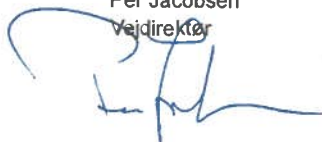
Ved planlægning, udbygning og drift af vejnettet skal Vejdirektoratet af vejenes naboer opleves som en ansvarlig og troværdig myndighed, der foretager en ensartet sagsbehandling, og som sikrer, at den enkelte kan få en hurtig afklaring af sin sag. Trafikanten skal som slutbruger opleve en god trafikal løsning, som effektivt udnytter den nyeste informationsteknologi for at give gode rejse- og transportbetingelser.

Vi arbejder med andre ord fra første blyantsstreg til seneste trafikmelding på at skabe betingelserne for, at trafikanterne kan komme nemt og sikkert frem.

Den rapport, du sidder med i hånden nu (eller læser på nettet), er ligeledes en udløber af Vejdirektoratets vision. Vi har samlet status og udvikling for trafik og infrastruktur på statens vejnet, sammen med aktuelle centrale oplysninger i en nem og overskuelig form - *for dig*.

Med venlig hilsen

Per Jacobsen
Vejdirektør





1. STATSVEJNETTET

Statsvejene udgør det overordnede vejnet i Danmark. Statsvejnettet har en central rolle for afvikling af trafikken og dermed for borgernes mobilitet og virksomhedernes konkurrenceevne.

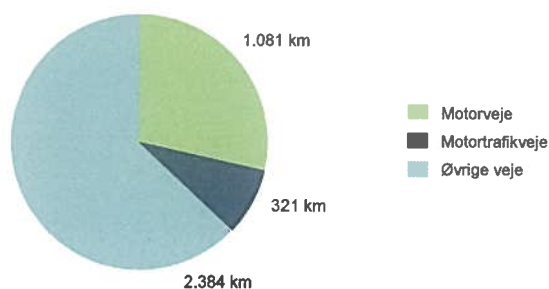
Statsvejnettet er rygraden i de centrale internationale transportkorridorer gennem Danmark og er med til at sikre en effektiv trafikafvikling mellem regioner, kommuner og større

byer. I hovedstadsområdet udgøres statsvejnettet af de overordnede indfaldsveje til og ringveje rundt om København.

Statsvejnettet har en samlet længde på 3.786 km, heraf udgør motorvejene 1.081 km. Statsvejene udgør kun ca. 5 % af vejnettet i Danmark, men afvikler ca. 45 % af den samlede vejtrafik.

TAL OG FAKTA

Figur 1.1
Længden af statsvejnettet fordelt på vejtyper pr. 1. januar 2011



STATSVEJNETTETS LÆNGDE

- Det samlede offentlige vejnet i Danmark har en længde på 74.171 km. Heraf udgør statsvejene 3.786 km.
- Hovedparten af motorvejsnettet er i dag 4-sporet. Knap 75 km motorveje er 6-sporede, og ca. 5 km af motorvejene har 8 eller flere spor, jf. kort 1.5.
- De fleste "øvrige statsveje" er 2-sporede landeveje. Omkring 157 km statsveje har en kørebanebredde på under 7 meter, jf. kort 1.6.

STØRRE BYGVÆRKER PÅ STATSVEJNETTET

- Store broer og tunneler er længere end 200 meter.
- Broer, der bestyres i fællesskab med Banedanmark, har både bane og vej f.eks. Storstrømsbroen og Gl. Lillebæltsbro.
- Se placering og navne på større broer og tunneler på kort 1.7.

Tabel 1.1
Bygværker under Vejdirektoratets driftsansvar ultimo 2010

Type bygværk	Antal pr. 31.12.2010
Store broer/tunneler	47
Broer bestyret i fællesskab med Banedanmark	5
Små broer/tunneler	2.225
Andre bygværker (skilteportaler, støjskærme og støttemure)	675



Tabel 1.2
E-veje i Danmark

Nummer	Strækning
E 20	Esbjerg, Kolding, Odense, Storebæltsbroen, Køge, København og Øresundsbroen
E 39	Hirtshals og Nørresundby
E 45	Frederikshavn, Aalborg, Århus, Kolding og grænsen
E 47	Helsingør, København, Køge, Maribo og Rødbyhavn
E 55	Gedser, Nykøbing Falster og Køge

E-VEJE I DANMARK

- Europaveje (E-veje) er vigtige internationale vejforbindelser mellem de europæiske lande.
- E-vejene skal leve op til en række fælleskrav vedrørende skiltning, udformning, funktion og service.
- Danmark har fem E-vejsruter med en samlet længde på 935 km. Alle E-vejsruter indgår som en del af statsvejnettet, jf tabel 1.2 og kort 1.2.

STATSVEJE I 89 UD AF 98 KOMMUNER

- Ud af 98 kommuner i Danmark er der statsveje i 89 af kommunerne. De tre kommuner med flest km statsveje er Herning med 149 km, Ringkjøbing-Skjern med 146 km og Viborg med 143 km.
- For at sikre et sammenhængende net og samspil mellem statsvejnettet og det lokale vejnet, samarbejder Vejdirektoratets seks vejcentre aktivt med lokale vejbestyrelser i kommunerne. Se vejcenterområderne på kort 1.1.
- Vejcentrene varetager også den lokale kontakt til borgere, trafikanter, naboer til statsvejnettet og erhvervslivet i de områder, som vejcentrene har ansvaret for.








KORTOVERSIGT

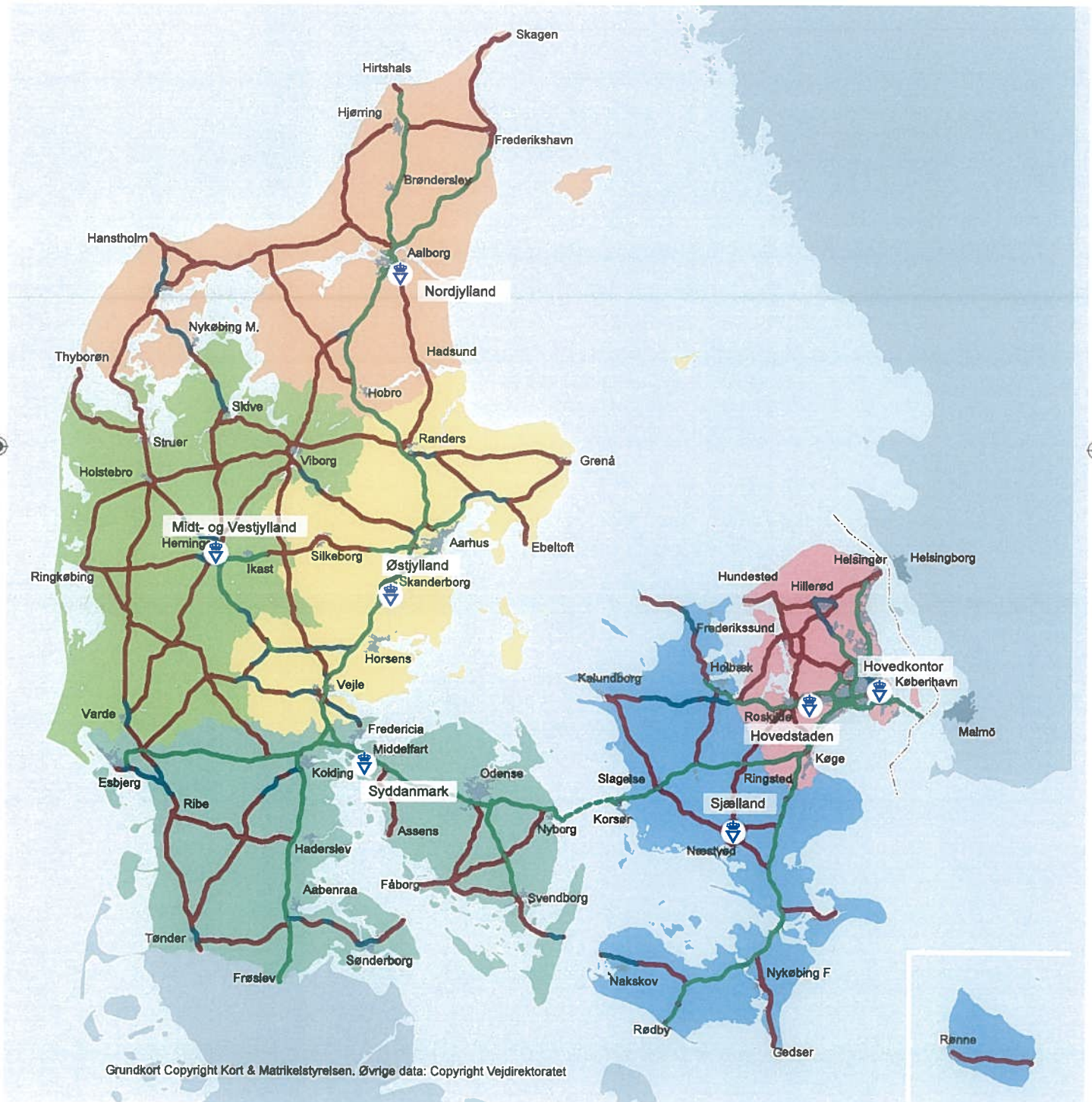
- Kort 1.1 Statsveje og vejcenterområder (ultimo 2010)
- Kort 1.2 Det rutenummererede vejnet (ultimo 2010)
- Kort 1.3 Statsvejnettet og centrale transportknudepunkter
- Kort 1.4 Motorvejsnavne
- Kort 1.5 Antal spor på motorveje (ultimo 2010)
- Kort 1.6 Kørebanebredder på motortrafikveje og landeveje (ultimo 2010)
- Kort 1.7 Større bygværker under Vejdirektoratets driftsansvar
- Kort 1.8 Antal km statsvej fordelt på kommuner (ultimo 2010)

KORT 1.1

STATSVEJE OG VEJCENTEROMRÅDER (ULTIMO 2010)

Farverne viser vejcenterområderne.

-  Vejdirektoratet
- hovedkontor og vejcentre
-  Motorvej
-  Motorvej (Sund & Bælt)
-  Motortrafikvej
-  Øvrige statsveje













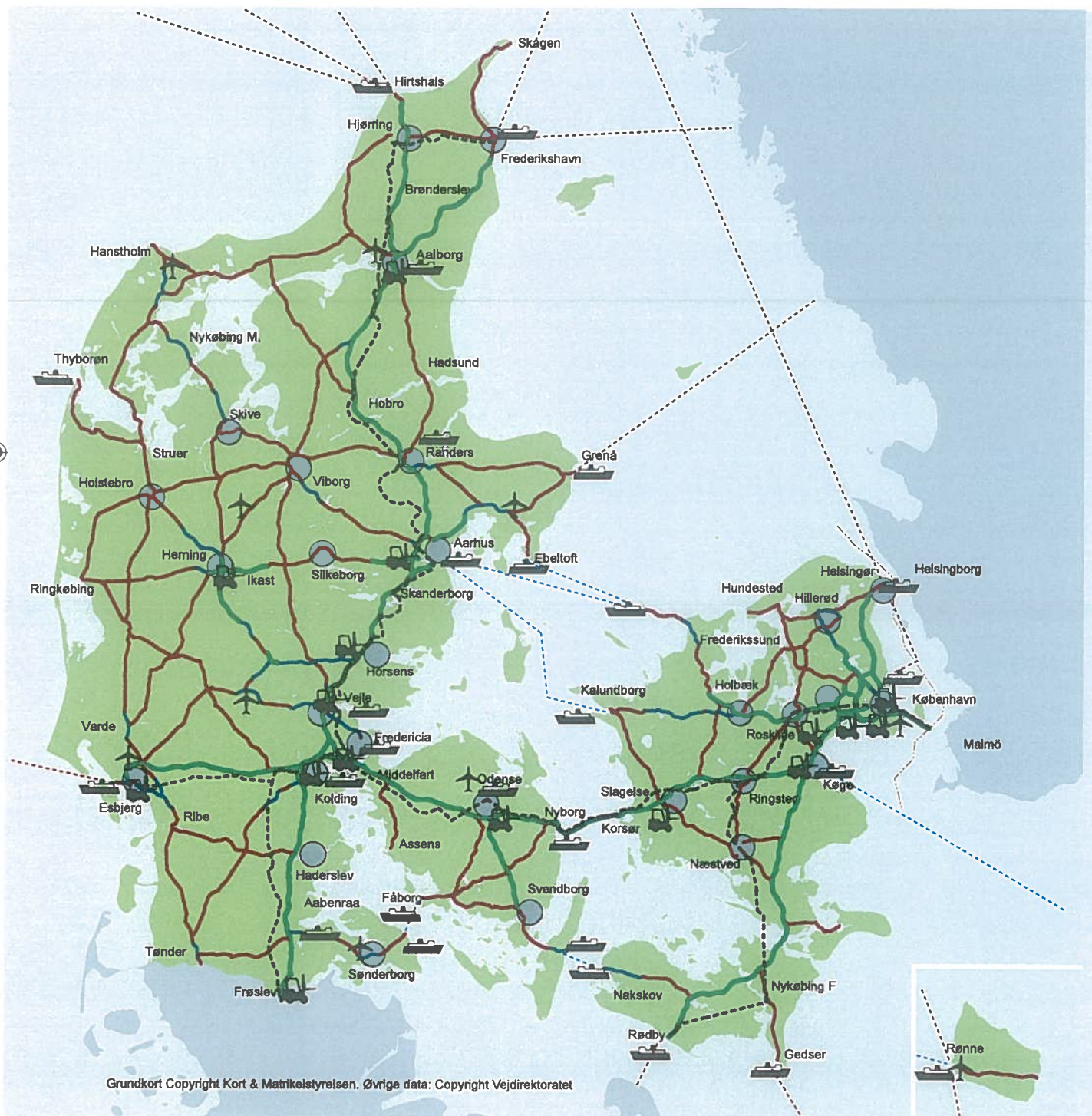
KORT 1.2 DET RUTENUMMEREREDE VEJNET (ULTIMO 2010)

- | | | |
|---------------|--|---|
| Europaveje | | De vigtigste internationale vejforbindelser |
| Primærruter | | Vigtige vejforbindelser mellem landsdele og større byer |
| Sekundærruter | | Lokale, vigtige veje inden for landsdelen |



KORT 1.3 STATSVEJNETTET OG CENTRALE TRANSPORTKNUDEPUNKTER

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|-----------------------------|
|  | Byer over 20.000 indbyggere |  | Færgeruter mellem landsdele |
|  | Havn (passager-/godstrafik) |  | Motorvej |
|  | Lufthavn |  | Motortrafikvej |
|  | Godsknudepunkt/transportcenter |  | Øvrige statsveje |
|  | Internationale færgeruter |  | Hovedbanestrækninger |



KORT 1.4 MOTORVEJSNAVNE



KORT 1.5 ANTAL SPOR PÅ MOTORVEJE (ULTIMO 2010)

- Motorvej med 4 spor
- Motorvej med 6 spor
- Motorvej med 8 eller flere spor
- Øvrige statsveje



KORT 1.6

KØREBANE BREDDER PÅ MOTORTRAFIKVEJE OG LANDEVEJE
(ULTIMO 2010)

- Mindre end 7 m
- Mellem 7 og 8 m
- Lig med eller større end 8 m
- Motorvejsstrækninger



KORT 1.7 STØRRE BYGVÆRKER UNDER VEJDIREKTORATETS DRIFTSANSVAR

- Større broer og tunneler på statsvejnettet
- Større broer der bestyres i fællesskab med Banedanmark
- Større broer under statens tilsyn (Limfjordsbroen)



KORT 1.8

ANTAL KM STATSVEJ FORDELT PÅ KOMMUNER (ULTIMO 2010)

Farverne viser vejcenterområderne.

- Motorvej
- Motortrafikvej
- Øvrige statsveje



2. TRAFIK OG FREMKOMMELIGHED

Der er en tæt sammenhæng mellem økonomisk udvikling og vejtransportens udvikling. Dansk økonomi var i 2010 fortsat præget af følgerne af finanskrisen, og dette sammen med stigende oliepriser har medvirket til, at trafikken for andet år i træk er faldet.

En række statistikker tyder dog på, at udviklingen måske er begyndt at vende. Der er igen begyndt at optræde stigninger i Vejdirektoratets månedstrafikindeks. Der er i andet halvår af 2010 sket en markant vækst i antallet af nyregistrerede personbiler og lastbiler sammenlignet med 2009. Tællinger

fra 2. halvår 2010 viser også, at den nationale og internationale lastbiltrafik igen er begyndt at vokse.

Til trods for faldet i den samlede trafik i 2010 er der fortsat trængsel på væsentlige dele af statsvejnettet specielt i myldretiderne. Fremkommelighedsproblemerne er mest udbredte på de store indfaldsveje og ringveje i hovedstadsområdet. Uden for hovedstadsområdet er det især på dele af motorvejsnettet på Fyn, i Trekantsområdet og ved Aarhus og Aalborg, at der er registreret fremkommelighedsproblemer.

TAL OG FAKTA

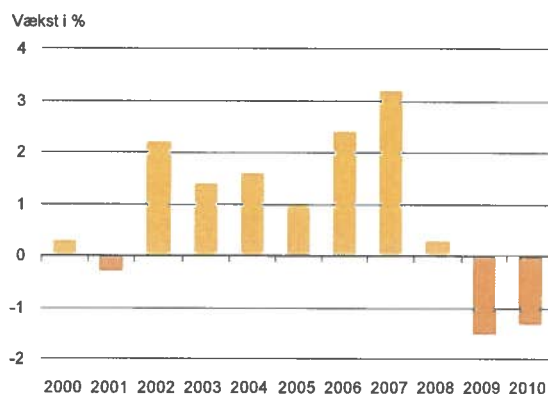
VEJTRAFIKKENS UDVIKLING

For andet år i træk er den samlede vejtrafik faldet. Som det fremgår af figur 2.1, faldt vejtrafikken i 2009 med 1,5 % og i 2010 med lidt mindre, nemlig med 1,3 %. På motorvejsnettet har faldet i 2010 været på 1,1 %.

Der er dog tegn på, at udviklingen i vejtrafikken er ved at vende. Der har været et fald i månedstrafikken næsten uafbrudt siden medio 2008, men i juni, juli, september og november 2010 blev der registreret vækst i trafikken i forhold til de samme måneder året før. Det strenge vintervejr sidst på året medvirkede til et markant fald i trafikken i december på knap 4 %. Samlet set faldt trafikken i 2. halvår 2010 dog kun med 0,3 %.

I perioden 2000 - 2010 er det samlede trafikarbejde (kørte km) på det danske vejnet vokset med godt 9 %.

Figur 2.1
Årlig vækst i den samlede vejtrafik (kørte km), 2000 - 2010





BILPARKENS UDVIKLING

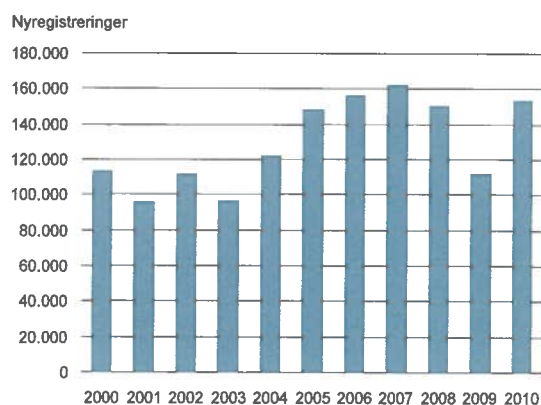
Antallet af nyregistrerede personbiler nåede i 2010 op på knap 154.000 køretøjer. Dette er en markant vækst i forhold til 2009, hvor antallet af nyregistreringer kun lå på 112.000 køretøjer. Der er således igen kommet gang i salget af nye biler.

Personbilparken i Danmark var 1. januar 2010 på 2,12 mio. køretøjer. Personbilparken er siden 2000 vokset med ca. 15 %. I perioden 2000 - 2010 er dieselpersonbilernes andel af den samlede personbilpark steget fra 5 % til 20 %.

Personbiltætheden var ultimo 2010 på knap 390 personbiler pr. 1.000 indbyggere. Til sammenligning er biltætheden i vores nabolande Sverige og Tyskland på henholdsvis 460 og 510 personbiler pr. 1.000 indbyggere.

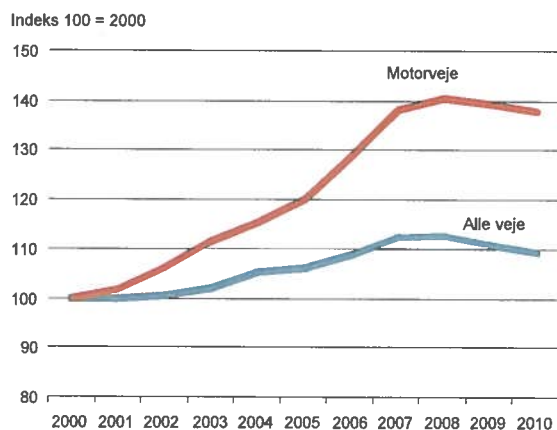
Figur 2.2

Udvikling i årlige nyregistreringer af personbiler, 2000 - 2010



Figur 2.3

Udviklingen i kørte km på motorveje og hele vejnettet, 2000 - 2010



TRAFIKUDVIKLINGEN PÅ MOTORVEJSNETTET

Antallet af kørte km på de danske motorveje er steget med 38 % siden 2000, jf. figur 2.3.

Den kraftige vækst i trafikarbejdet (kørte km) siden 2000 hænger bl.a. sammen med, at der er åbnet flere nye motorveje, og at den samfundsmæssige udvikling trækker i retning af mere trafik på de overordnede veje f.eks. erhvervsudviklingen og øget international samhandel.

Trafikudviklingen har generelt været størst på de motorvejsstrækninger, der indgår i "Det Store H". Biltrafikken over Storebæltsbroen (E20) er siden 2000 vokset med knap 40 %, og på store dele af E45 motorvejen op gennem Jylland har væksten i samme periode ligget mellem 25 og 40 %, jf. kort 2.1.

Den mest trafikerede motorvejstrækning findes på Køge Bugt Motorvejen, hvor den gennemsnitlige trafik på hverdage er ca. 113.000 køretøjer.

TI ÅR MED ØRESUNDSBROEN

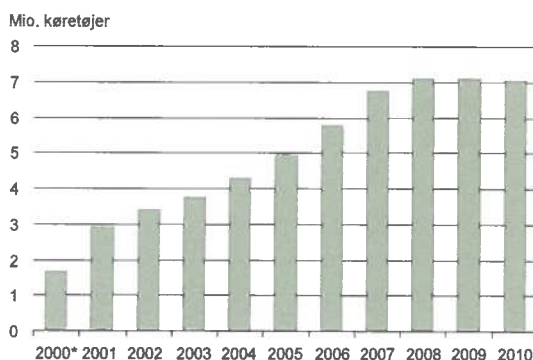
Den 1. juli 2010 fejrede Øresundsbroen ti-årsfødselsdag. Ved åbningen i 2000 kørte der i gennemsnit ca. 9.100 køretøjer over broen pr. dag, mens den i dag passerer af knap 20.000 køretøjer pr. dag.

I perioden 2001 - 2007 voksede den samlede trafik over broen i gennemsnit med ca. 15 % pr. år.

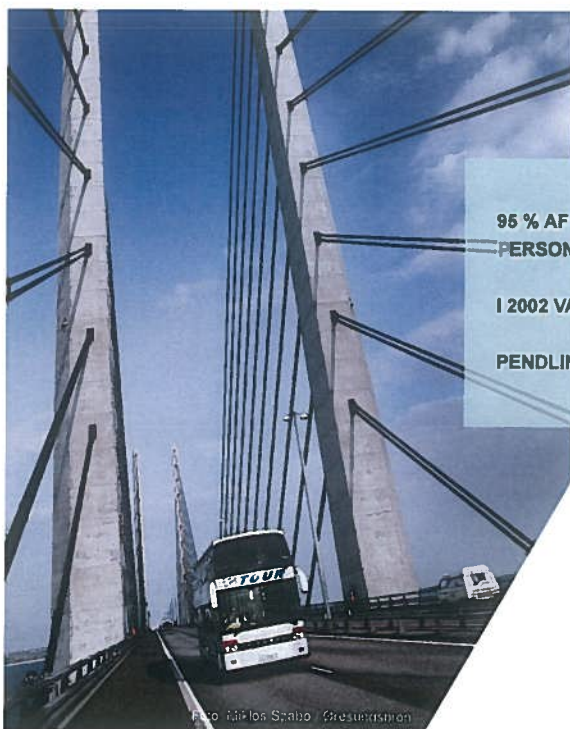
I 2. halvår 2008 ramte finanskrisen trafikudviklingen på Øresundsbroen, og væksten blev i 2008 på kun godt 5 %. I 2009 og 2010 har trafikken været i samme størrelsesorden som i 2008.

Figur 2.4

Trafikudviklingen over Øresundsbroen, 2000 - 2010



* Broen åbnede 1. juli 2000.



95 % AF KØRETØJERNE PÅ ØRESUNDSBROEN ER PERSONBILER.

I 2002 VAR 5 % AF PERSONBILTURENE PENDLINGSTURE.

PENDLINGSTURENE VAR I 2009 VOKSET TIL 42 %.

FORSINKELSER SØGES MINIMERET

Det er Vejdirektoratets målsætning at sikre god fremkommelighed på vejnettet. I det daglige gælder det om at få trafikken til at flyde så effektivt som muligt.

Det kan ikke undgås, at der opstår hændelser og situationer på vejnettet, som påvirker trafikafviklingen, men hvis vejen i forvejen er stærk trafikeret, er trafikken specielt sårbar over for hændelser, der yderligere mindsker kapaciteten. Vejdirektoratet har derfor etableret et beredskab til hurtig udrykning i forbindelse med alvorlige hændelser, dvs. ved iværksættelse af tiltag med henblik på at sikre og genoprette normale trafikafviklingsforhold.

Vejdirektoratet arbejder til stadighed med at optimere trafikafviklingen ved vejarbejder. I de senere år er der taget trafikledelsessystemer i brug ved en række større anlægsarbejder for bedre at kunne regulere trafikstrømmene gennem vejarbejdene og for at informere trafikanterne. Se kort 7.1.

Tabel 2.1

Arsager til uventede forsinkelser på vejnettet

- Hændelser (trafikulykker, tabt gods, bilnedbrud mv.)
- Vejarbejder
- Vejrforhold
- Defekt teknisk udstyr (f.eks. trafiksignaler ude af drift)
- Særlige begivenheder og arrangementer, der påvirker trafikken



GPS-DATA OG TRÆNGSEL

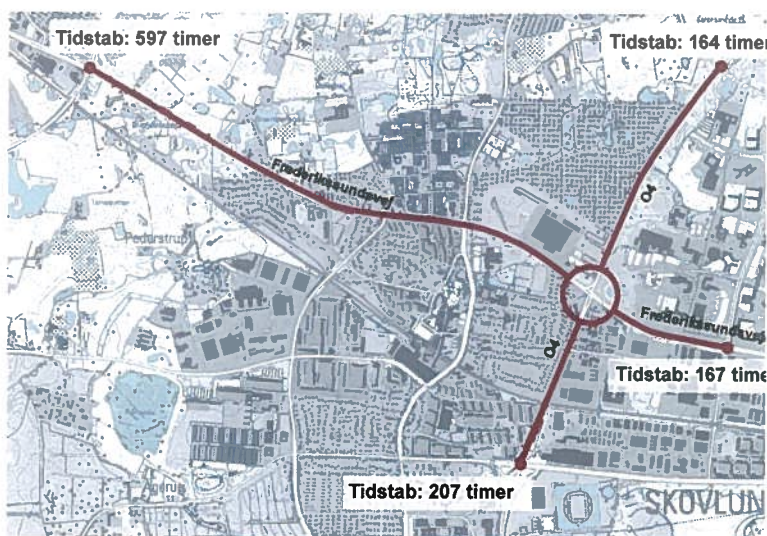
GPS-data giver både en sammenhængende beskrivelse af rejsehastigheder på vejstrækninger, og bedre mulighed for bl.a. at kortlægge trængselspletter og til at beskrive trafikafviklingsproblemerne mere detaljeret samt de deraf afledte konsekvenser for trafikanterne.

I 2007 startede Vejdirektoratet med at indsamle GPS-data fra kørende biler på vejnettet og kan nu ved hjælp af disse GPS- og tælledata beregne trafikanternes samlede tidstab på udvalgte strækninger og kryds.

Et eksempel på dette er vist i figur 2.5. Her er tidstabet i krydset mellem Frederikssundsvej og Motorring 4 opgjort pr. hverdag i morgenmyldretiden.

GPS-rejsehastighedsdata for vejnettet i 2009 og 2010 bliver anvendt på www.rejseplanen.dk for at give en mere pålidelig og trængselsafhængig bestemmelse af bilisternes rejsetider i myldretiderne. På rejseplanen.dk kan man således planlægge sin rejse enten med bil, kollektiv trafik eller som en kombination.

Figur 2.5
Trafikanternes samlede tidstab pr. hverdag i krydset mellem Frederikssundsvej og Ring 4



KORTOVERSIGT

- Kort 2.1 Trafikudviklingen (i procent) ved udvalgte lokaliteter på statsvejnettet 2000-2010
- Kort 2.2 Årsdøgntrafik på statsvejnettet i 2010 (alle køretøjstyper)
- Kort 2.3 Trængsel på strækninger i 2010
- Kort 2.4 Motorveje i hovedstadsområdet med køkørsel



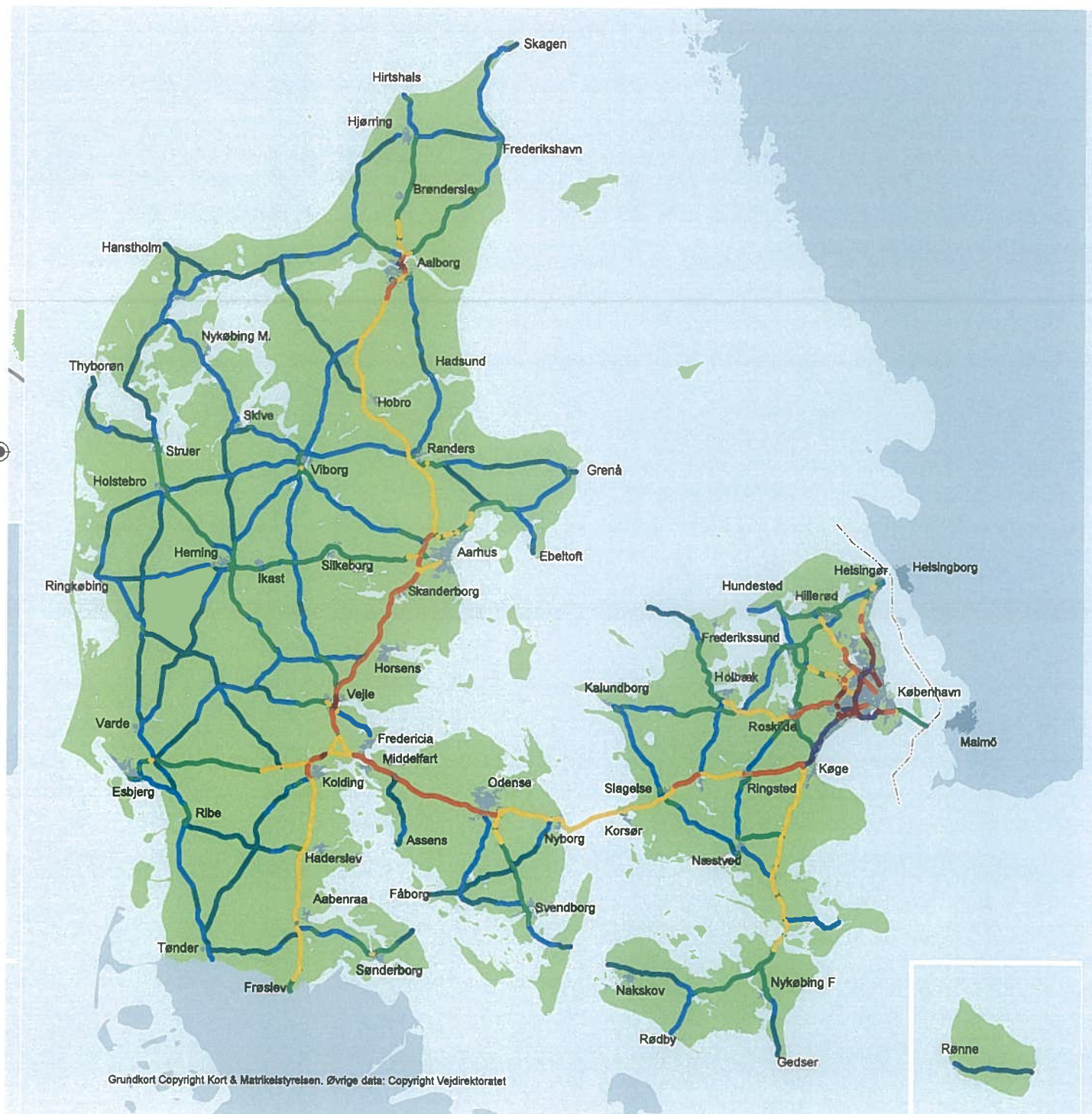
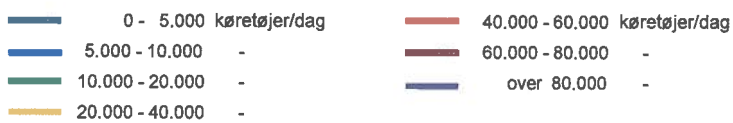
KORT 2.1

TRAFIKUDVIKLINGEN (I PROCENT) VED UDVALGTE LOKALITETER PÅ STATSVEJNETTET 2000-2010

- Under 15 %
- Mellem 15 og 30 %
- Over 30 %
- Større vejanlæg åbnet efter 1999 og derfor uden 10-års stigning. Åbningsår er anført



KORT 2.2 ARSDØGNTRAFIK PÅ STATSVEJNETTET I 2010 (ALLE KØRETØJSTYPER)



KORT 2.3 TRÆNGSEL PÅ STRÆKNINGER I 2010

Omfanget af trængselsproblemer:

- Dagligt - i op til flere timer
- Ofte. Flere gange ugentligt
- Med jævne mellemrum. Bestemte dage eller særlige perioder
- Sjældent eller ingen problemer



KORT 2.4

MOTORVEJE I HOVEDSTADSOMRÅDET MED KØKØRSEL

Gennemsnitligt antal minutter pr. hverdag i 2010, hvor rejsehastigheden på motorveje i hovedstadsområdet har været under 40 km/t

- Over 60 min
- 30 - 60 min
- 5 - 30 min
- 0 - 5 min
- Information foreligger ikke



3. ERHVERVSLIVETS TRANSPORTER

Statsvejnettet er ryggraden i erhvervslivets transport, og kvaliteten af vejnettet spiller en afgørende rolle for etablering af effektive godstransportkæder og for erhvervslivets konkurrencedygtighed.

Set over det seneste årti har udviklingen i vejgodstrafikken i Danmark været karakteriseret af en væsentlig vækst i den internationale godstrafik og en stadig større koncentration af transportstrømmene på motorvejsnettet. De senere år har været

præget af finanskrisen og dens følger, der førte til en markant opbremsning i lastbiltrafikens udvikling i 2008 og 2009.

Det ser dog ud til, at efterspørgslen efter godstransport igen er begyndt at stige. En række forskellige indikatorer fra 2010 viser vækst i både den nationale og internationale lastbiltrafik, og der kan ligeledes noteres en markant fremgang i salget af nye lastbiler sammenholdt med 2009.

TAL OG FAKTA

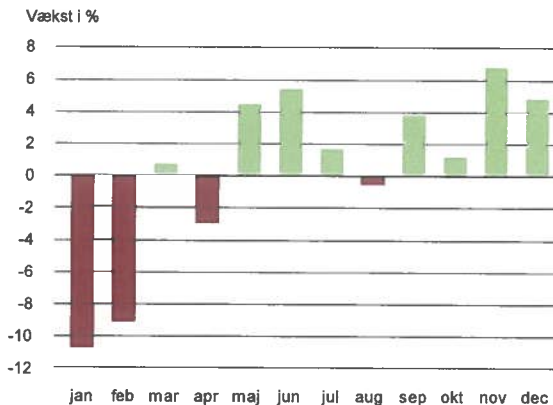
LASTBILTRAFIKKEN ER BEGYNDT AT STIGE IGEN

I 2. halvår 2008 medførte finanskrisen markante fald i lastbiltrafikken. Den faldende tendens fortsatte ind i 2009 og i starten af 2010. Udviklingen i Vejdirektoratets lastbiltrafikindeks for 2010 tyder dog på, at udviklingen nu er ved at vende, jf. figur 3.1. I 4. kvartal 2010 lå lastbiltrafikken 4,2 % højere end i 4. kvartal 2009.

Der er mest lastbiltrafik på motorvej E45 i Trekantsområdet og på Køge Bugt Motorvejen. Her kører flere end 10.000 lastbiler (over 3,5 tons) dagligt på strækningerne, jf. kort 3.1. Nogle af de højeste lastbilprocenter (andel af lastbiler i forhold til den samlede trafik) findes bl.a. på den Sønderjyske Motorvej og på Rute 13 op igennem Midtjylland, jf. 3.2.

Det vurderes, at ca. 45 % af den samlede lastbiltrafik afvikles på motorvejsnettet.

Figur 3.1
Procentvis ændring i lastbiltrafikken set i forhold til samme måned året før, 2010





LASTBILTRAFIKKEN OVER STOREBÆLT OG ØRESUND

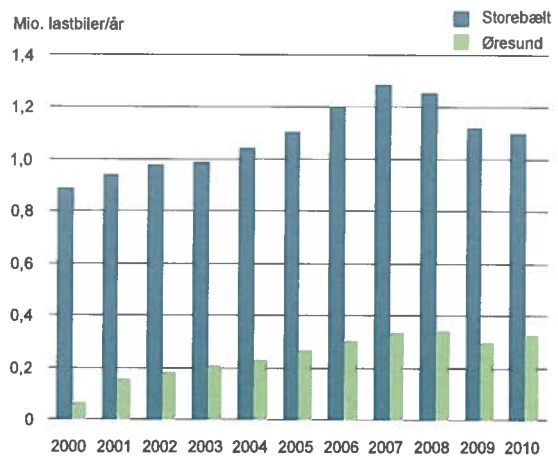
Åbningen af Storebæltsbroen i 1998 og Øresundsbroen i 2000 har haft stor betydning for udvikling i godsstrømmene i Danmark.

Lastbiltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark via Storebæltsbroen steg i perioden 2000 - 2007 med 45 %, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 5,5 %.

Væksten blev afløst af fald i årene 2008 - 2010, hvor finanskrisen og den økonomiske afmatning satte sit præg på øst-vesttrafikkens udvikling. I 2010 lå lastbiltrafikken på Storebæltsbroen 14 % under 2007-niveauet. I sidste kvartal af 2010 er der dog registreret en vækst i lastbiltrafikken på godt 2 %.

På Øresundsbroen er lastbiltrafikken mere end fordoblet i perioden 2001 - 2008. Denne vækst blev afløst af et markant fald i lastbiltrafikken i 2009 på ca. 13 %. I 2010 var lastbiltrafikken mellem Danmark og Sverige igen i stærk stigning med en vækst på ca. 10 % i forhold til 2009.

Figur 3.2
Udviklingen i lastbiltrafikken over Storebæltsbroen og Øresundsbroen, 2000 - 2010



Note: Øresundsbroen åbnede juli 2000



SALGET AF LASTBILER STIGER

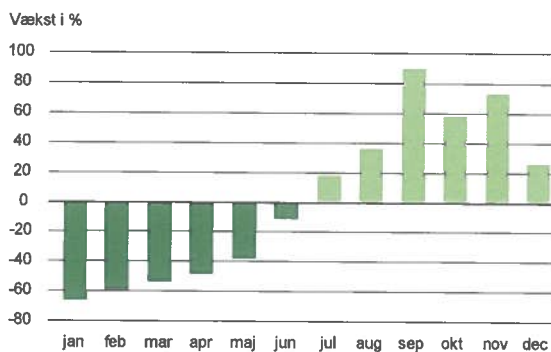
Den økonomiske krise har betydet en nedgang i nyregistrerede lastbiler og sættevognstrækkere i både 2009 og 2010. Antallet af nyregistreringer var i 2010 kun på 2.750 køretøjer.

Også her tyder tal fra 2. halvår 2010 på, at udviklingen er ved at vende. I 4. kvartal 2010 lå antallet af nyregistreringer ca. 50 % højere end i 4. kvartal 2009, jf. figur 3.3

Den 1. januar 2010 var bestanden af lastbiler og sættevognstrækkere på 45.500 køretøjer. Det er ca. 8 % mindre end året tidligere.

Figur 3.3

Procentvis ændring i nyregistrering af lastbiler og sættevognstrækkere i forhold til samme måned året før, 2010



MODULVOGNSTOGSFORSØGET

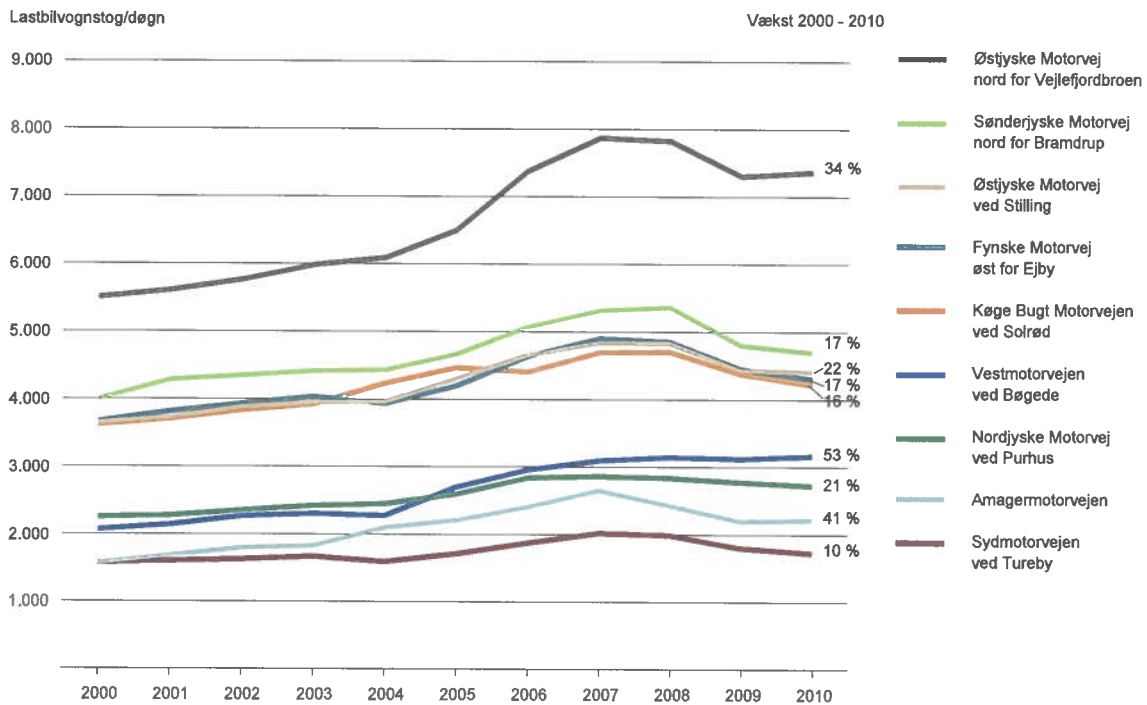
I november 2008 startede et tre-årigt landsdækkende forsøg med modulvognstog på dele af det overordnede vejnet.

I 2009 og 2010 blev forsøgsvejnettet udvidet med tilslutning af en række godscentre og enkeltvirksomheder. I 2011 bliver der tilsluttet yderligere flere enkeltvirksomheder samt en række byer til modulvognstogsnettet fx. Viborg, Holstebro og Hundested.

Primo 2011 kørte der omkring 450 danske modulvognstog på vejene.

Politisk er det besluttet, at forsøget skal fortsætte efter 2011. De nærmere betingelser for fortsættelsen fastsættes på baggrund af evaluering af forsøget. Denne evaluering vil foreligge i efteråret 2011.

Figur 3.4
Udvikling i trafikken med lastvognstog på udvalgte lokaliteter på motorvejsnettet, 2000 - 2010
 (køretøjer med en længde på over 12,5 m)



FLERE VOGT OG PÅ MOTORVEJSNETTET

En stigende andel af den nationale godstransport udføres af sætte- og påhængsvognstog. Næsten al international vejgodstransport udføres af vognstog.

På mange motorvejsstrækninger er der registreret markante stigninger i trafikken med lastvognstog, specielt i årene 2004 - 2007. En stigende andel af vognstogene på det danske vejnet er udenlandsk indregistrerede køretøjer.

Som tilfældet er for den øvrige trafik, er der for lastvognstogens vedkommende sket en opbremsning i trafikudviklingen i 2008 efterfulgt af fald i 2009. Ved en række af lokaliteterne er de seneste års faldende tendens afløst af svage stigninger i 2010, jf. figur 3.4.

KORTOVERSIGT

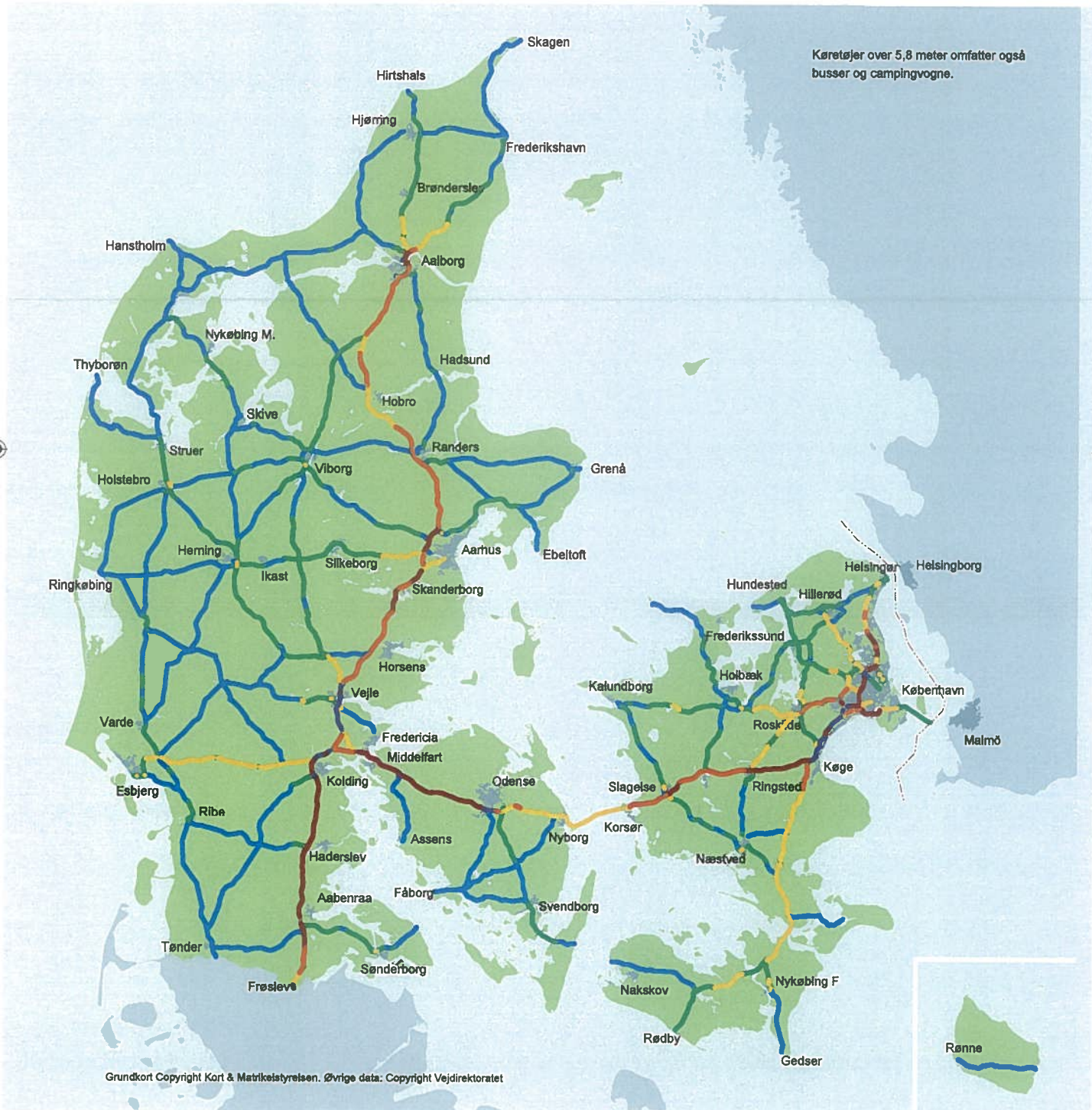
- Kort 3.1 Gennemsnitlig antal lastbiler pr. døgn i 2010 (køretøjer over 5,8 m)
- Kort 3.2 Lastbilandel i procent af den samlede trafik i 2010 (køretøjer over 5,8 m)
- Kort 3.3 Fremkommeligheds-Vejnettet (for omfangsrige transporter)
- Kort 3.4 Rutenet til forsøg med modulvognstog 2011

KORT 3.1

**GENNEMSNITLIG ANTAL LASTBILER PR. DØGN I 2010
(KØRETØJER OVER 5,8 M)**



Køretøjer over 5,8 meter omfatter også busser og campingvogne.



KORT 3.2

**LASTBILANDEL I PROCENT AF DEN SAMLEDE TRAFIK I 2010
(KØRETØJER OVER 5,8 M)**

- Under 10 %
- 10 og 15 %
- 15 og 20 %
- Over 20 %

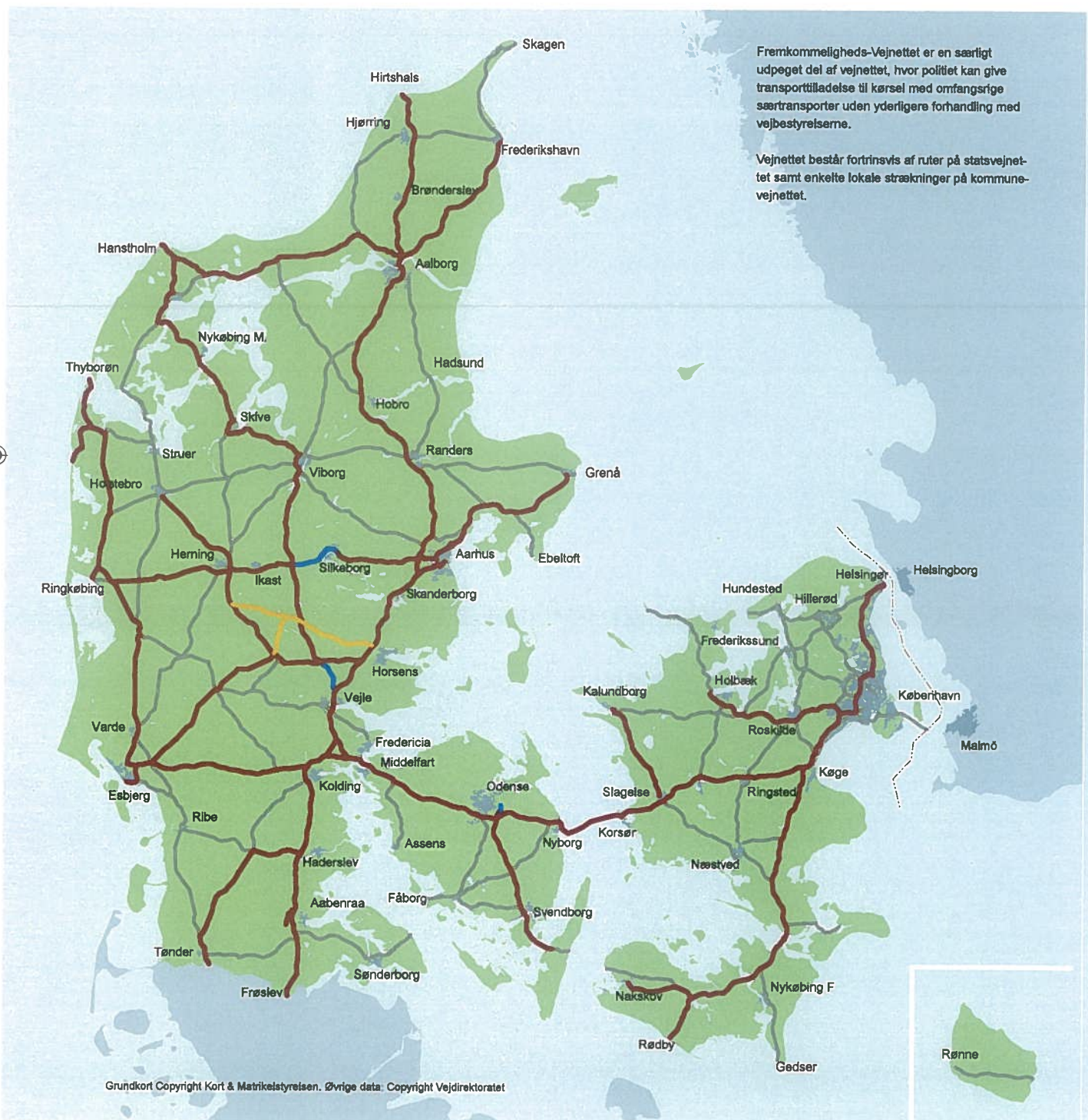
Køretøjer over 5,8 meter omfatter også busser og campingvogne.



Grundkort Copyright Kort & Matrikelstyrelsen. Øvrige data: Copyright Vejdirektoratet

KORT 3.3 FREMKOMMELIGHEDS-VEJNETTET (FOR OMFANGSRIGE TRANSPORTER)

- Rutenet
- Foreløbig rute
- Fremtidig rute



KORT 3.4 RUTENET TIL FORSØG MED MODULVOGNSTOG 2011

- Rutenet for modulvognstog
- Rutenet tilladt fra 1. juli 2011
- Havn
- Godsregistreringscenter
- Serviceanlæg
- Transportcenter/terminal
- Omkoblingssteder - Se detailkort på trafikken.dk



4. VEDLIGEHOLDELSE

Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesaktiviteter har til formål at opretholde sikkerhed og fremkommelighed på vejnettet og bevare den investerede kapital. Det sker gennem vedligeholdelse af vejnettets bygværker og belægninger og gennem den løbende drift, der omfatter renhold og pleje af vejenes arealer og udstyr samt vintertjeneste.

2010 har været præget af mange vedligeholdelsesarbejder på broer og belægninger. Dette skyldes den politiske aftale

fra december 2009, hvis mål bl.a. er at nedbringe det vedligeholdelsesmæssige efterslæb.

Året har også omfattet to strenge vintre, som har krævet en ekstraordinær stor indsats med at salte og rydde sne.

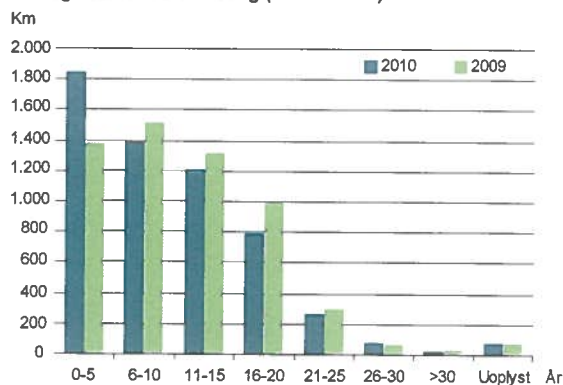
TAL OG FAKTA

SLIDLAGENES NEDBRYDNING

Vejens trafikbelastning og belægningens alder har stor indflydelse på nedslidning af vejens belægning og nedbrydning af det underliggende bærelag.

- Med tiden sker der en nedbrydning af slidlagene, og hvis vedligeholdelsen er mangelfuld resulterer det i, at belægningen bliver åben og revnet med risiko for, at vand kan trænge ned til de underliggende bærelag
- Trafikbelastningen med specielt de tunge køretøjer er med til at fremme nedbrydningen af belægningerne.
- Godt en femtedel af slidlagene på statsvejnettet har en alder på over 15 år, jf. figur 4.1.

Figur 4.1
Slidlagenes aldersfordeling (Ultimo 2010)



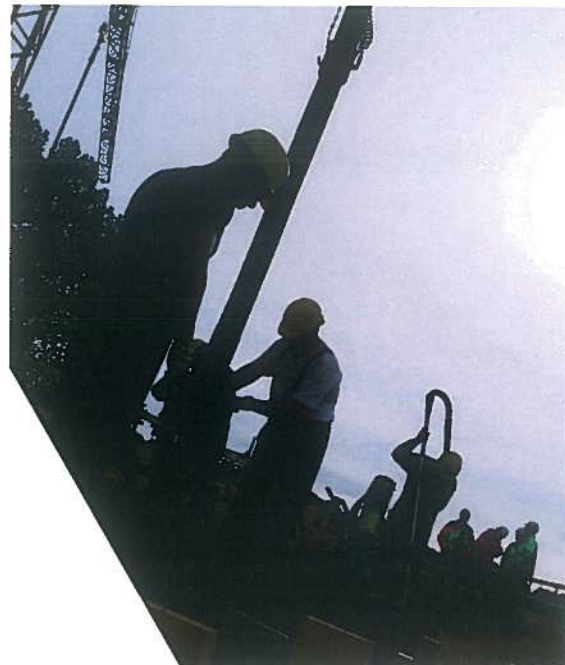
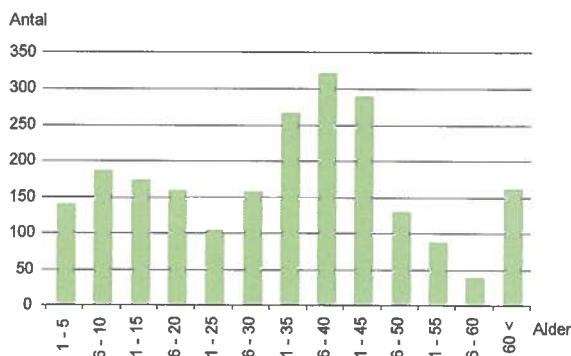
I 2010 BLEV DER UDSKIFTET 711 KM SLIDLAG PÅ STATSVEJNETTET.

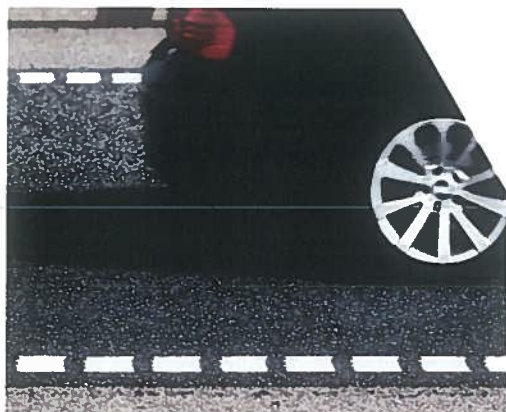


BYGVÆRKERS NEDBRYDNING

- Der er en tæt sammenhæng mellem et bygværks alder, tilstand og udviklingen i reparationsbehovet.
- Selv om et bygværk løbende vedligeholdes, vil tilstanden forringes med tiden, og efter 25 til 45 år fra opførelsen opstår der typisk behov for mere omfattende reparationer.
- På statsvejnettet er en stor del af bygværkerne opført for omkring 40 år siden, og derfor registreres et stigende behov for vedligeholdelse.
- Godt 65 % af bygværkerne på statsvejnettet er i dag ældre end 25 år, jf. figur 4.2.

Figur 4.2
Broers aldersfordeling (Ultimo 2010)





Tabel 4.1

De centrale indsatsområder i vedligeholdelsen af statsvejnettet

Belægninger	Asfaltbelægninger omfatter udlægning af slid- og bærelag, reparationsarbejder og afstribningsarbejder.
Bygværker	Bygværker omfatter vedligeholdelse og reparation af både små og store broer og tunneler, støttemure, støjskærme og skilteportaler.
Areal og udstyr	Arealer og udstyr omfatter renholdelse, græsslåning, vedligeholdelse af afvandingslementer, reparation og rutinemæssig udskiftning af vejtafver og autoværn, beplantningspleje, vejbelysning samt reparation og udskiftning af øvrigt udstyr.
Vintertjeneste	Vintertjeneste omfatter glatførebekæmpelse og snerydning.

SAMLET UDBUD AF DRIFTSOPGAVER

Vejdirektoratet udbyder mere end 90 % af drifts- og vedligeholdelsesopgaverne. Som noget nyt udbydes næsten alle drifts- og vedligeholdelsesopgaver i ét samlet udbud. En del af kontrakterne bliver udbudt på mere fleksible vilkår, hvilket giver entreprenørerne større mulighed for at påvirke tidsforløb og opgaveløsning. Kontrakterne får virkning fra 1. januar 2013.

grad selv får mulighed for at bestemme sammensætningen af entreprisene og den konkrete opgaveløsning. Målet er at skabe et marked, hvor entreprenørernes kompetencer og prisstrukturer udnyttes bedst muligt, men også at give dem mulighed for at løse driftsopgaverne på en smartere og mere hensigtsmæssig måde.

Det er intentionen, at udbuddet vil skabe øget innovation og produktudvikling i branchen, hvor entreprenørerne nu i højere



INDHENTNING AF EFTERSLÆB I 2010

I december 2009 blev der indgået en flerårig aftale på vejvedligeholdelsesområdet for perioden 2010 - 2013.

Forudsætningen for aftalen var, at efterslæbet kunne nedbringes i den takt, der fremgår af tabel 4.2.

Forventningerne for 2010 var en indhentning af efterslæbet med 0,7 mia. kr. I alt fra 2,75 mia. kr. den 1. januar 2010 til 2,05 mia. kr. den 1. januar 2011, jf. tabel 4.2.

Tabel 4.2.

Opgørelse af efterslæbet for belægninger og bygværker som følge af transportaftalen fra januar 2009. Tallene er opgjort pr. 1. januar

(mia. kr.)	2010	2011	2012	2013	2014
Belægninger	1,15	0,65	0,35	0,25	0,15
Små bygværker	1,40	1,20	1,00	0,75	0,55
Store bygværker	0,20	0,20	0,20	0,20	0,15
I alt	2,75	2,05	1,55	1,20	0,85

Indhentningen af efterslæbet er prognosticeret ud fra finanslov 2011 og de kendte forudsætninger om priser, trafikforhold, og lovmæssige forhold mv., der var kendt i 2009.



I 2010 blev der indhentet 0,05 mia. kr. mere i efterslæb end forventet for små bygværker, mens indhentningen af

efterslæb for belægninger og store bygværker var på det forventede niveau.

Tabel 4.3

Indhentning af efterslæb i 2010

	Forventet nedbringelse	Faktisk nedbringelse
Belægninger	0,50 mia. kr.	0,50 mia. kr.
Små bygværker	0,20 mia. kr.	0,25 mia. kr.
Store bygværker	0,00 mia. kr.	0,00 mia. kr.
I alt	0,70 mia. kr.	0,75 mia. kr.

En forklaring på den større efterslæbsindhentning for små bygværker er blandt andet, at Vejdirektoratet har praktiseret en ny form for udbud med mere fleksible tidsfrister og større frihed i opgaveløsningen for entreprenørerne. Det har medført en større produktivitet ude på vejene.

Den høje efterslæbsindhentning for belægninger på 0,5 mia. kr. i 2010 har givet sig synligt udslag på statsvejnettet i form af et meget højt aktivitetsniveau for belægningsarbejder.

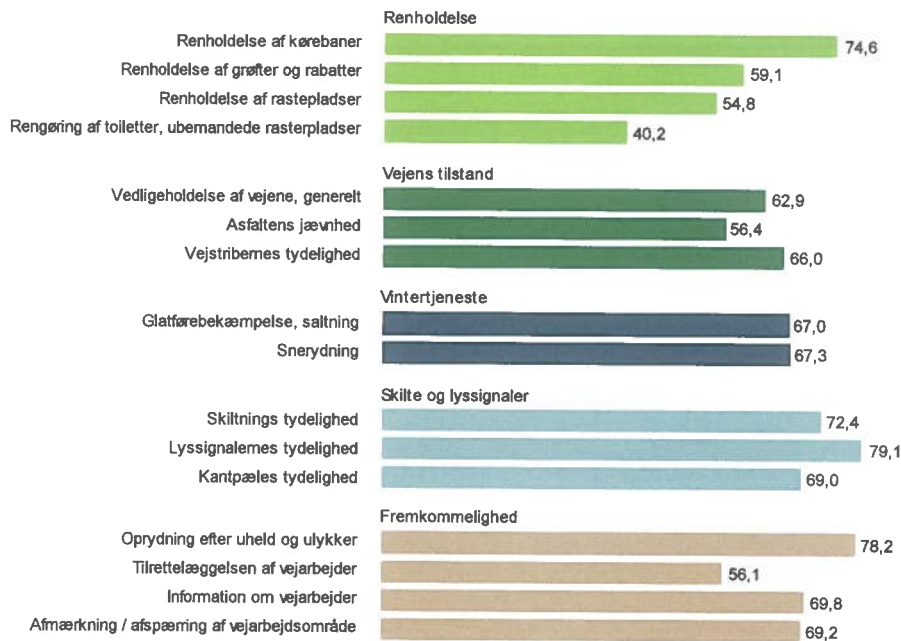
Efterslæbet er en indikator for tilstanden af vejnettet og udtrykker den vedligeholdelsesomkostning, der skal anvendes, for at vejnettet opnår en tilstand, hvor vedligeholdelsesindsatsen er økonomisk optimal.



PAS PÅ MIN FAR

De mange vejarbejder på statsvejnettet stiller krav både til tålmodighed og opmærksomhed fra trafikanterne. Vejdirektoratet har med kampagnen "PAS PÅ MIN FAR" opfordret bilisterne til øget opmærksomhed ved vejarbejder og til at overholde de skilte hastigheder.

BRUGERTILFREDSHED 2010



Note:

Tilfredsheden måles på en skala fra 0 - 100, hvor 0 er udtryk for "meget utilfreds", og 100 er et udtryk for "meget tilfreds".

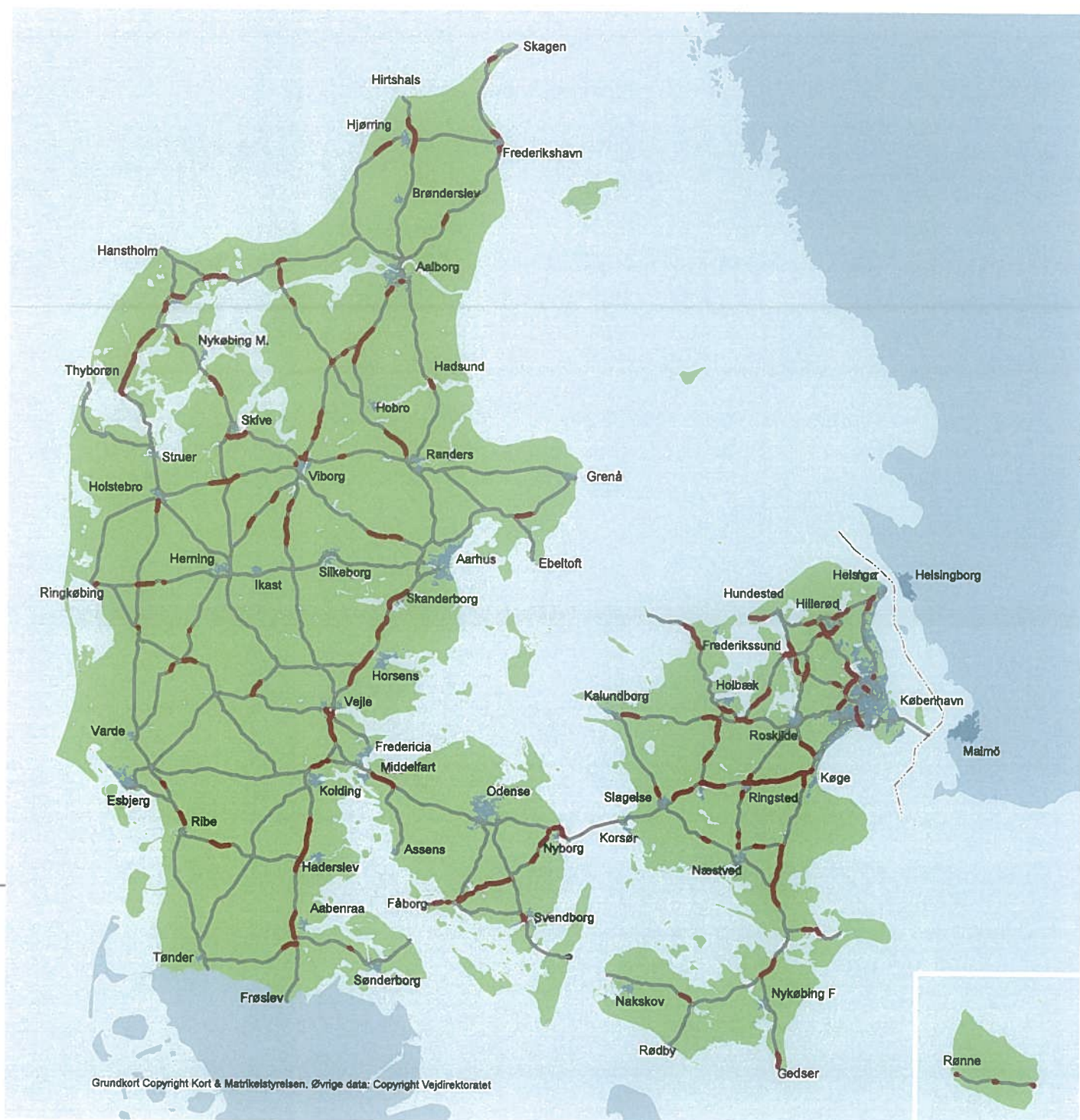
KORTOVERSIGT

Kort 4.1 Større asfaltarbejder udført i 2010 på statsvejnettet

Kort 4.2 Broreparationer udført i 2010 på statsvejnettet

Kort 4.3 Brohøjder på statsvejnettet med skiltet frihøjde under 4,3 m (ultimo 2010)

KORT 4.1 STØRRE ASFALTARBEJDER UDFØRT I 2010 PÅ STATSVEJNETTET



KORT 4.2 BROREPARATIONER UDFØRT I 2010 PÅ STATSVEJNETTET

- Broreparationer udført på statsvejnettet - ordinær bevilling
- Broreparationer udført på statsvejnettet - ekstraordinær indsats jævnfør transportaftalen af januar 2009
- Broreparationer udført på statsvejnettet - reparationer med både ordinær og ekstraordinær bevilling



KORT 4.3

BROHØJDER PÅ STATSVEJNETTET MED SKILTET FRIHØJDE UNDER 4,3 M (ULTIMO 2010)

- Frihøjde mellem 400 og 409 cm
- Frihøjde mellem 410 og 419 cm
- Frihøjde mellem 420 og 429 cm
- Frihøjdeproblem vil blive løst i forbindelse med igangværende projekter



Grundkort Copyright Kort & Matrikelstyrelsen. Øvrige data: Copyright Vejdirektoratet

5. STORE ANLÆG

Motorveje, motortrafikveje og større landeveje er med til at sikre produktivitet og vækst i samfundet, så de skal løbende udvikles og tilpasses transportefterspørgslen. Enten ved at udbygge en eksisterende vej eller bygge helt nye veje. Nye eller udbyggede vejforbindelser understøtter også regional udvikling og skaber bedre sammenhæng i vejnettet for borgere og erhvervsliv. Når Vejdirektoratet bygger veje er behovet nøje vurderet, og de giver som hovedregel en positiv samfundsøkonomisk forrentning.

I 2009 indgik regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance en aftale om en grøn transportpolitik. I forbindelse med aftalen oprettedes en Infrastrukturfond til at finansiere kommende investeringer på transportområdet. Fonden lagde ud med 94 mia. kr. og kan løbende tilføres midler. Projekter, der bliver billigere end først antaget, leverer de uforbrugte midler tilbage til fonden.

TAL OG FAKTA

NY BRO PÅ 42 DAGE

Der blev sat en danmarkskord, da Vejdirektoratet i sommeren 2010 udskiftede en 220 meter lang motorvejsbro ved Skovdiget (Bagsværd) nord for København.

Den gamle bro blev revet ned og en ny sat op på bare 42 dage af hensyn til de mange tusinde daglige pendlere på strækningen. Et arbejde der normalt tager op mod tre måneder.

Stålelementerne til den nye bro blev sejlet som samlesæt fra Estland til Frederiksværk, og på en plads ikke langt fra den gamle bro blev de samlet. Siden blev der arbejdet i døgndrift for at montere den nye stålbro til glæde for trafikantene.



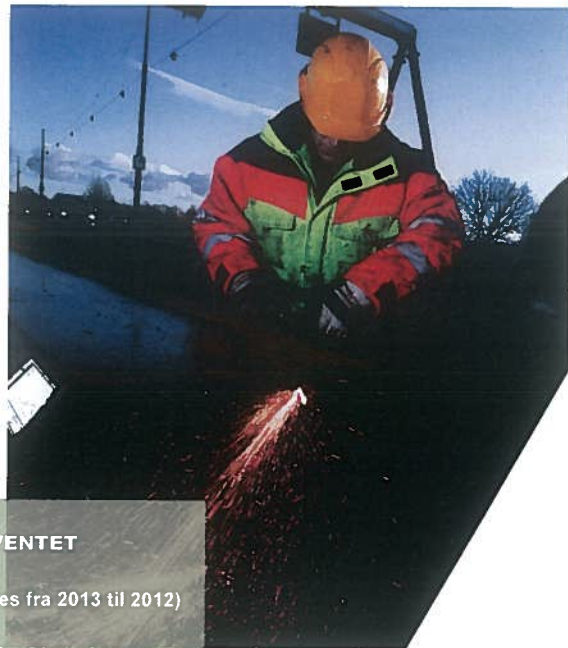


BILLIGERE OG HURTIGERE VEJE

Flere af Vejdirektoratets projekter bliver både hurtigere færdig og billigere end forventet. Årsagen er en stram styring af projekterne, et tæt og godt samarbejde med de involverede entreprenører på projekterne samt en effektiv planlægning med konstant fokus på optimering af tidsplanerne.

Den sidste del af Motorring 3 og det tredje motorvejsspor ved Nørresundby - åbnede i december 2010 - et helt år tidligere end planlagt. Også fem andre større projekter er klar til at åbne hurtigere end ventet

En række projekters økonomi er også blevet påvirket positivt med besparelser i forhold til bevillingen. De ubrugte midler kunne Vejdirektoratet tilbagelevere til infrastrukturfonden. De gode erfaringer vil blive brugt i Vejdirektoratets øvrige anlægsopgaver.



PROJEKTER SOM ÅBNER HURTIGERE END VENTET

- 1. etape af Frederikssundmotorvejen (åbning rykkes fra 2013 til 2012)
- Motortrafikvejen Bredsten-Vandel (åbning rykkes fra 2013 til 2012)
- Motorvejen Brande-Give N. (åbning rykkes fra oktober 2012 til juni 2012)
- Motorvejen Riis-Ølholm (åbning rykkes fra efterår 2013 til 2012)
- Motorvejen Kliplev-Sønderborg (åbning rykkes fra 2013 til 2012)



FORSKELLIGE UDBUDSFORMER

Vejdirektoratet forsøger løbende at optimere de samlede omkostninger i et vejanlægs levetid. Især med fokus på processen før selve anlægsarbejdet. Som bygherre anvender Vejdirektoratet en bred vifte af kontrakt- og samarbejdsformer fra fagentrepriser til OPP, alt efter hvilken udbudsform og strategi, der passer bedst til projektet og den aktuelle markedssituation.

Vejdirektoratet har en solid erfaring på disse områder og med de kommende års betydelige anlægsinvesteringer, er der gode muligheder for at videreudvikle udbuds- og entreprisformerne for større anlægsprojekter på vejområdet.

HENSYN TIL NATUREN

Vejdirektoratet bygger veje og broer med omtanke for de naturlige omgivelser. Et godt eksempel er den nye dalbro over Funder Ådal vest for Silkeborg. Funder Ådal er et stort, sammenhængende naturområde med et rigt dyre- og planteliv, og Funder Å er udpeget som et særligt værdifuldt naturområde, og al færdsel i området skal holdes på et minimum.

Vejdirektoratets entreprenører fandt derfor en skånsom måde at krydse åen på. De støbte brosøjlerne i dalbunden og skubbede broelementerne ud over søjlerne i dalen, så der var mindre trafik i dalbunden under arbejdet.





EKSPROPRIATION

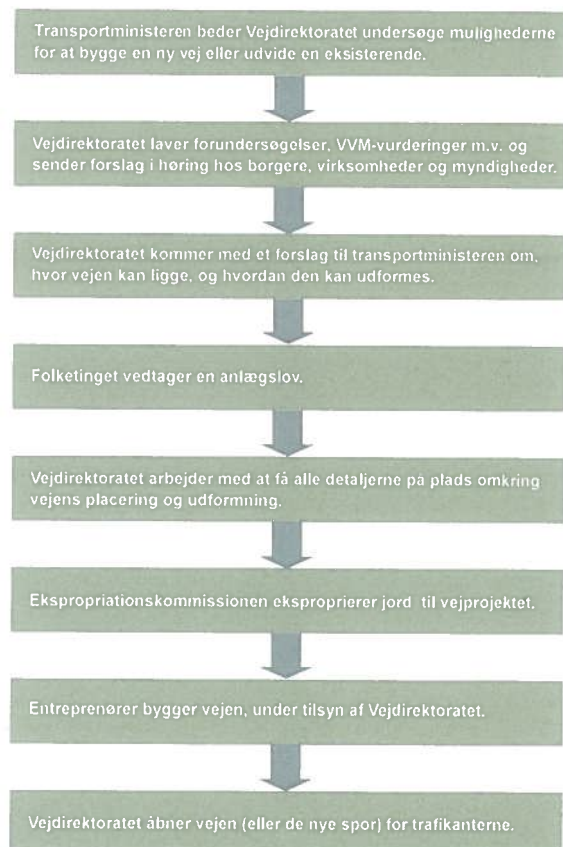
Når Vejdirektoratet bygger en ny vej eller udvider en eksisterende vej, sker det i dialog med de grundejere, der bor tæt på vejen. Ofte må grundejerne afgive en del eller hele deres grund, for at der kan blive plads til vejen. Det tager den uvildige Ekspropriationskommission sig af.

Ekspropriationen begynder med, at Vejdirektoratet udsender materiale til grundejeren og til kommissionen om, hvilke arealer der bliver brug for til vejbyggeriet. De tre parter mødes og medarbejdere fra Vejdirektoratet gennemgår, hvilke arealer der ønskes eksproprieret, og hvilke begrænsninger (servitutter) der eventuelt ønskes pålagt ejendommen. Herefter kan grundejeren komme med spørgsmål og kommentarer.

Når Ekspropriationskommissionen har lyttet til både Vejdirektoratet og ejeren, ser den på de arealer, Vejdirektoratet ønsker at få eksproprieret. Derefter beslutes, hvilke arealer der skal eksproprieres, og hvornår Vejdirektoratet skal overtage jorden. Kommissionen beslutter også, hvor stor erstatningen skal være.

Erstatningens størrelse bliver fastsat ud fra de almindelige handelspriser på jord og fast ejendom i området på det tidspunkt, ekspropriationen finder sted. Oftest kan både ejeren og Vejdirektoratet acceptere Ekspropriationskommissionens erstatning. Begge parter kan dog få 14 dage til at overveje erstatningens størrelse.

EN VEJ BLIVER TIL



KORTOVERSIGT





Kort 5.1 Åbnede, igangværende og besluttede større anlægsprojekter

Tabel 5.1
Igangværende og besluttede større anlægsprojekter (primo 2011)

Nr.	Projekt	Rute	Status medio 2011
1	Nykøbing Falster Omfartsvej	E55	Vejen ventes åbnet i 2014
2	Frederikssundmotorvejen, 3. og 4. etape	Rute 17	Der er vedtaget en anlægslov for hele strækningen fra Motorring 4 til J.F. Willumsensvej i Frederikssund. 2. etape mellem Motorring 4 og Tværvej ventes åbnet i 2015. Parterne bag aftalen om en grøn transportpolitik drøfter i efteråret 2011 finansieringen af 3. og 4. etape fra Tværvej til J. F. Willumsensvej.
3	Sdr. Borup - Assentoft	Rute 16/21	Vejen ventes åbnet i 2014
4	Næstved Omfartsvej	Rute 54	Vejen ventes åbnet i 2016
5	Funder – Låsby (Silkeborg)	Rute 15	Strækningen Hårup - Låsby ventes åbnet i 2015 Strækningen Funder - Hårup ventes åbnet i 2016
6	Sunds Omfartsvej	Rute 34	Vejen ventes åbnet i 2012
7	Bording – Funder	Rute 15	Vejen ventes åbnet i 2012
8	Brande Omfartsvej	Rute 18	Udbygningen ventes åbnet i 2014
9	Brande - Give N	Rute 18	Vejen ventes åbnet i 2012
10	Riis-Ølholm-Vejle	Rute 18	Udbygningen på strækningen Riis - Ølholm ventes åbnet i 2012. Strækningen Ølholm - Vejle ventes åbnet i 2013
11	Bredsten - Vandel	Rute 28	Vejen ventes åbnet i 2012
12	Esbjerg Havn	E20	Vejen ventes åbnet i 2012
13	Skærup - Vejle Nord	E45	Udbygningen ventes åbnet i 2015
14	Odense V - Middelfart (Nr. Åby - Middelfart)	E20	Der er vedtaget en anlægslov for hele strækningen Odense V - Middelfart. Vejdirektoratet bygger første etape (Middelfart - Nr. Åby). Udbygningen ventes åbnet i 2015. Parterne bag aftalen om Bedre veje mv. drøfter finansieringen af den resterende strækning i 2013
15	Kliplev - Sønderborg	Rute 8	Vejen ventes åbnet i 2012
16	Herning - Holstebro	Rute 18	Som et element i finanslovsaftalen for 2011 er regeringen, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne enige om at afsætte i alt 2,5 mia. kr. til udbygning af strækningen mellem Holstebro og Herning til motorvej og til etablering af en opkobling fra statsvejnettets rute 18 og 15 til det kommende akutsygehus i Gødstrup. Motorvejen og forbindelsen til Gødstrup vil forventeligt kunne åbne i 2018
17	Slagelse Omfartsvej, 1. og 2. etape	Rute 22	Vejen ventes åbnet i 2013
18	Holbæk - Vig, 2. og 3. etape	Rute 21	Vejen ventes åbnet i 2013
19	Øverødvej - Isterød (Øverødvej - Hørsholm Kongevej)	E47	Der er vedtaget en anlægslov for hele strækningen Øverødvej - Isterød. Vejdirektoratet bygger første etape (Øverødvej - Hørsholm Kongevej). Udbygningen ventes færdig i 2016. Parterne bag aftalen om Bedre veje mv. drøfter finansieringen af den resterende strækning i 2013
20	Gørsløse Omfartsvej	Rute 6	Vejen ventes åbnet i 2011
21	Fløng - Roskilde V	Rute 21/23	Udbygningen ventes åbnet i 2013
22	Frederikssundmotorvejen, 1. etape	Rute 17	Vejen ventes åbnet i 2012
23	Frederikssundmotorvejen, 2. etape	Rute 17	Vejen ventes åbnet i 2015
24	Forbindelsesrampe ml. Helsingørsmotorvejen og M3 (Vintappersøen)	E47	Rampen ventes åbnet i 2012
25	Skovvejen (Elverdam- Regstrup)	Rute 23	Udbygningen ventes åbnet i 2013
26	Motorring 4	O4	Udbygningen ventes åbnet i 2015
27	Greve S - Køge (Greve S - Solrød S)	E20/ E47	Der er vedtaget en anlægslov for hele strækningen Greve S - Køge. Vejdirektoratet bygger første etape (Greve S - Solrød S) sammen med et nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej. Udbygningen ventes færdig i 2016. Parterne bag aftalen om Bedre veje mv. drøfter finansieringen af den resterende strækning i 2013

KORT 5.1

ÅBNEDE, IGANGVÆRENDE OG BESLUTTEDE STØRRE ANLÆGSPROJEKTER

-  Anlægsprojekter der åbner i 2011
-  Igangværende store anlægsprojekter
-  Beslutede projekter
-  Beslutede projekter som endnu ikke er finansieret



6. PLANLÆGNING

Et vigtigt led i at sikre at statsvejnettet yder trafikanterne og omgivelser så gode forhold som muligt er at planlægge og gennemføre beslutninger om nye vejanlæg. Det kan dreje sig om mindre anlægsforbedringer, som knytter sig til f.eks. trafiksikkerhed, cykelstier, støjproblemer o.l. Det kan også være større anlægsarbejder i form af f.eks. nye vejforbindelser, omfartsveje og udvidelser af eksisterende veje.

Forud for igangsættelse af anlægsarbejder forløber en planlægningsproces, som skal give beslutningstagerne det bedst mulige beslutningsgrundlag, inden en beslutning træffes. Planlægningsprocessen omfatter strategiske analyser, forundersøgelser og VVM-undersøgelser.

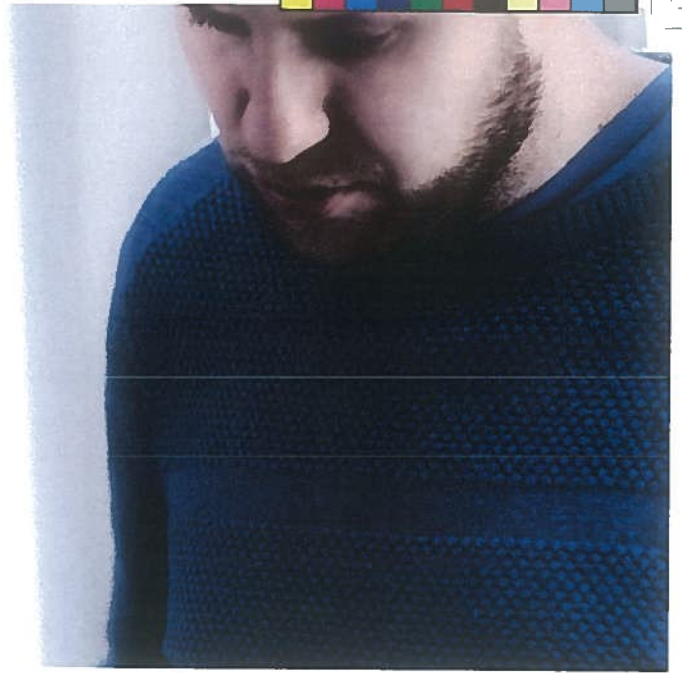
TAL OG FAKTA



FORMÅLET MED RULLENDE PLANLÆGNING

Med transportaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 blev der aftalt et princip for planlægning og beslutning af infrastrukturprojekter indenfor transportområdet. Principet bliver kaldt "rullende planlægning" og baserer sig på faste terminer og procedurer for udarbejdelse af planlægningsundersøgelser og beslutninger om konkrete anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Formålet med den rullende planlægning er at styrke den langsigtede prioritering og kontinuitet i fremtidens investeringsbeslutninger på en ressourceeffektiv måde.



PULJE TIL NYE BESLUTNINGSGRUNDLAG OG STRATEGISK PLANLÆGNING

Som led i den rullende planlægning blev der i transportaftalen fra 24. januar 2009 aftalt en pulje på 400 mio. kr. til udarbejdelse af nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning i perioden 2009 - 2014. Formålet med puljen er at tilvejebringe de beslutningsgrundlag, der vil være centrale for at imødekomme de fremtidige trafikale udfordringer. De omfatter såvel konkrete VVM-undersøgelser og forundersøgelser som strategiske analyser med henblik på at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

Igangværende, besluttede samt afsluttede forundersøgelser fremgår af kort 6.2. Igangværende, besluttede samt afsluttede VVM-undersøgelser fremgår af kort 6.3.

I trafikaftalen "Bedre mobilitet" fra 26. november 2010 blev det besluttet at udarbejde en række nye beslutningsgrundlag og planlægningsundersøgelser med tilknytning til statsvejnettet, som bliver finansieret af puljen til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning.

NYE AFTALTE FORUNDERSØGELSER MV. I TRAFIKAFTALEN

- Mulighedene for udbygning af rute 11 mellem Tønder og Esbjerg samt reservation af midler til VVM-undersøgelse.
- Omfartsvej ved Brovst.
- Omfartsvej ved Klinkby.
- Udvidelse af rute 54 mellem Rønnede og Næstved samt reservation af midler til VVM-undersøgelse.
- Udvidelse af rute 9 mellem Svendborg og Maribo samt reservation af midler til VVM-undersøgelse.
- Yderligere midler til VVM-undersøgelse af motorvejen Holstebro - Herning.
- Mulighedene for udbygning af rute 22 mellem Slagelse og Næstved samt reservation af midler til VVM-undersøgelse.
- Strækningen Ringkøbing - Herning på rute 15.
- Kapacitetsanalyse af ny motorvejsfrakørsel ved mellem Haverslev og Hobro.
- Kapacitetsanalyse af ny motorvejsfrakørsel ved Ødisvej syd for Kolding.
- Forlængelse af Djurslandmotorvejen til Tirstrup lufthavn.
- Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager.



STRATEGISKE ANALYSER

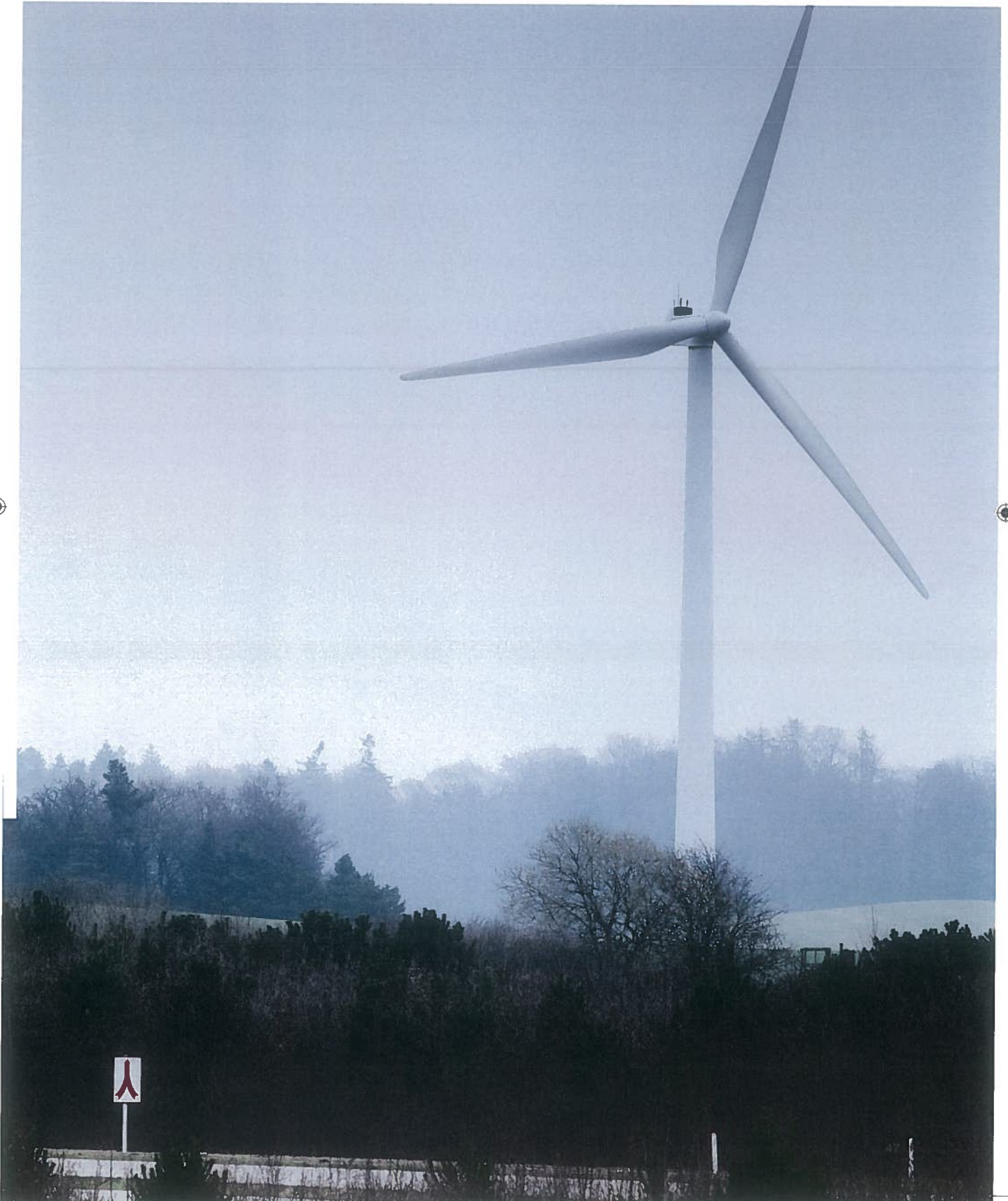
Strategiske analyser benyttes til at vurdere de langsigtede perspektiver for infrastrukturens udvikling. Det kan f.eks. dreje sig om, hvilke muligheder og udfordringer der er, for at infrastrukturen kan binde Danmark bedre sammen, eller hvilke ny veje, broer og jernbaner mv. vil der være brug for på langt sigt.

I transportaftalen fra 2009 er der aftalt at udarbejde en række strategiske undersøgelser på vej- og baneområdet. Analyserne skal afrapporteres i 2013. Kort 6.1 viser strategiske analyser på vejområdet.

FORUNDERSØGELSER

Formålet med en forundersøgelse er på et indledende, foreløbigt grundlag at vurdere behov, forudsætninger og konsekvenser af et vejprojekt. For nye veje undersøges almindeligvis én eller flere korridorer med en bredde på 3-5 km for at finde ud af, hvor vejen kan placeres. Forundersøgelserne omfatter emner som natur, miljø, trafik, erhverv, byudvikling m.v.

Forundersøgelser udarbejdes i samarbejde med blandt andet kommuner.



VVM-UNDERSØGELSER

VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet. Undersøgelsen foretages for at afdække og vurdere, hvilke miljømæssige og andre konsekvenser man kan forvente i forbindelse med en gennemførelse af projektforslag. I undersøgelsen indgår blandt andet en beskrivelse af projektet, en oversigt over undersøgte alternativer samt en beskrivelse af projektets kortsigtede og langsigtede påvirkning af miljøet.



VVM PROCESSEN

I forbindelse med VVM-undersøgelsen bliver der gennemført to offentlige høringer med henblik på at borgere, interesseorganisationer og andre myndigheder kan komme med forslag og idéer til projektet og kommentarer til projektforslaget. Efter den første offentlige høring undersøges alle idéer og forslag, hvis ikke disse umiddelbart må fravælges på grund af tekniske, miljømæssige eller økonomiske årsager.

VVM-undersøgelsen munder ud i en VVM-redegørelse, som oftest består i tre til fem VVM-rapporter, som giver en samlet vurdering af de forskellige forslag til en linjeføring (skitseprojekt). VVM-redegørelsen sendes ligeledes til høring, hvor borgere, interesseorganisationer, og andre myndigheder igen kan komme med bemærkninger og indsigelser til projektet.

VVM-UNDERSØGELSE

Følgende forhold indgår typisk i undersøgelsen

Naboforhold:

- Ejendomsforhold
- Støjbelastning
- Vibrationer
- Visuelle forhold
- Barrierevirkning (fx at vejen deler en by)

Miljø:

- Flora og fauna
- Grundvand
- Råstoffer og affald
- Luftforurening
- Landskab/natur
- Rekreative områder
- Kulturhistorie
- Fredet område
- Jordbund
- Samfundsøkonomiske effekter (samfund/erhverv)

Trafik:

- Fremkommelighed
- Uheldsrisiko
- Energiforbrug
- Visuelle forhold

Økonomi:

- Anlægsudgifter
- Driftsudgifter

Som led i høringerne afholdes offentlige møder. Alle bemærkninger og indsigelser m.m. (høringssvar), samt Vejdirektoratets bemærkninger hertil bliver samlet i endnu et høringsnotat.

På baggrund af VVM-redegørelsen og høringsnotatet fra anden offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren med Vejdirektoratets anbefaling af, hvilket forslag til linjeføring der giver den bedst mulige løsning.

KORTOVERSIGT

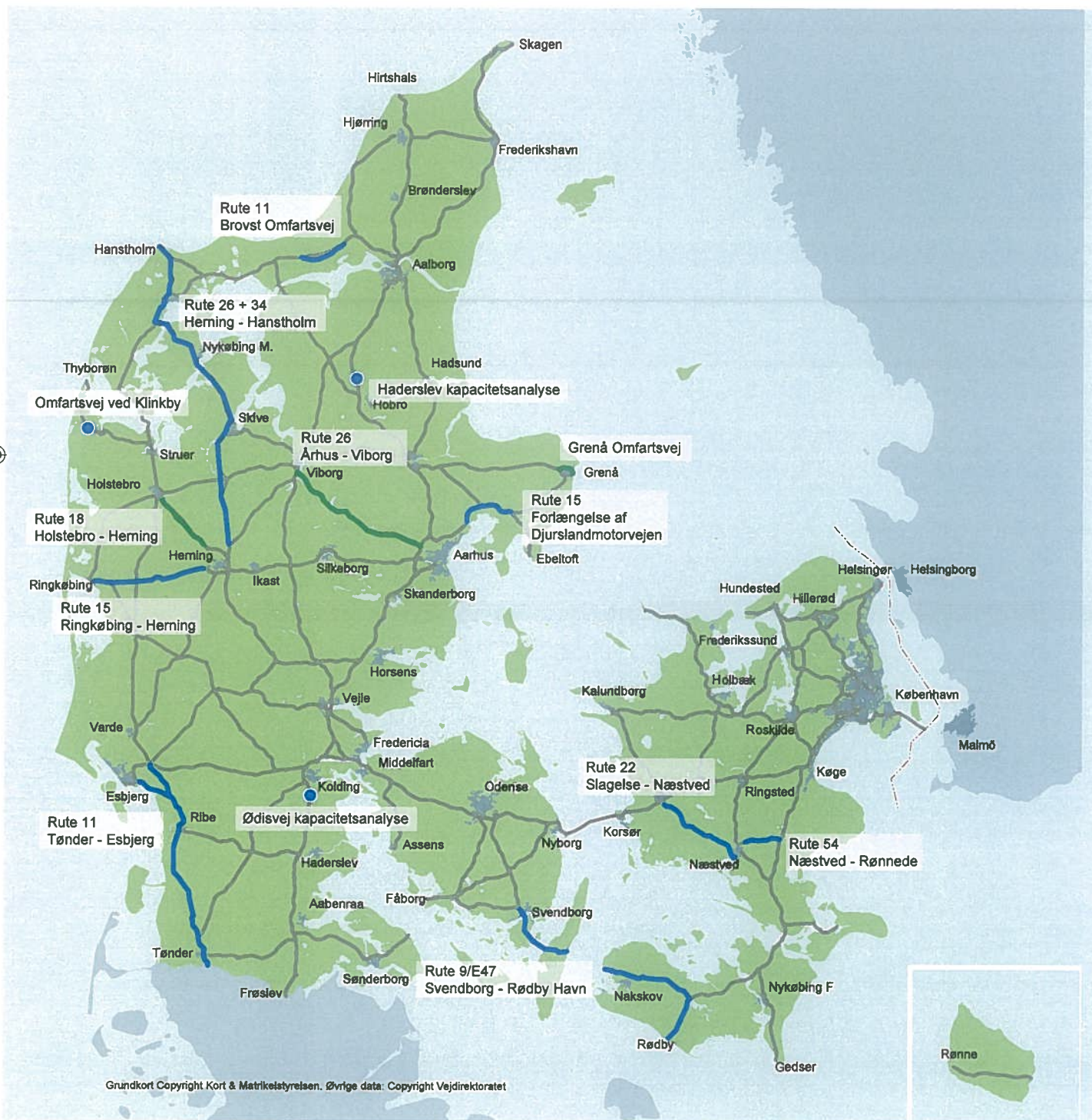
Kort 6.1 Strategiske analyser på vejområdet

Kort 6.2 Afsluttede, igangværende og besluttede forundersøgelser

Kort 6.3 Afsluttede, igangværende og besluttede VVM-undersøgelser

KORT 6.2 AFSLUTTEDE, IGANGVÆRENDE OG BESLUTTEDE FORUNDERSØGELSER

- Afsluttede forundersøgelser mv.
- Igangværende og besluttede forundersøgelser



KORT 6.3 AFSLUTTEDE, IGANGVÆRENDE OG BESLUTTEDE VVM-UNDERSØGELSER

- VVM-undersøgelser som er afsluttet i 2010
- Igangværende og besluttede VVM-undersøgelser mv.
- Strækninger med reserverede midler til VVM-undersø



7. TRAFIKLEDELSE OG TRAFIKANTSERVICE

Intelligente trafiksystemer (ITS) og servicefaciliteter på statsvejene hjælper trafikanterne til at planlægge og gennemføre deres rejser effektivt, sikkert og trygt.

På grund af den stigende trafik, er der øget fokus på, hvordan trafikledelse kan være med til at fremme en mere effektiv udnyttelse af vejnettet. ITS bliver stadig mere brugt, og er et nødvendigt virkemiddel for at få trafikken til at glide mere gnidningsfrit.

Sammenlignet med andre lande er brugen af ITS i Danmark stadig forholdsvis ny. For at sikre en effektiv udnyttelse af de midler

der anvendes på området, vil der i de kommende år være fokus på at evaluere erfaringer og effekter af trafikledelsesprojekter.

Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter, T.I.C., indsamler og bearbejder data om de trafikale forhold og hændelser på vejene og sender informationer videre ud til trafikanterne via medier og de variable tavler langs vejnettet.

En vigtig service til trafikanterne er serviceanlæggene og rasteplasserne. Her har trafikanterne mulighed for at holde pauser og hvile, benytte toiletfaciliteter og få noget at spise.

TAL OG FAKTA

ITS - INTELLIGENTE TRANSPORT SYSTEMER

ITS betegner de forskellige systemer, der kan udnytte IT og anden ny teknologi til at overvåge og styre trafikken samt informere trafikanter og brugere om trafikale forhold. Man kan møde ITS i hverdagen ved f.eks. variable hastigheds- og informationstavler.



MOBILE VARIABLE TRAFIKTAVLER

I forbindelse med udvidelsen af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde og udvidelsen af Frederiksundsmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4 anvendes nye mobile variable tavler, som skal få trafikken til at glide mere smidigt under anlægsarbejdet.

De mobile tavler, der kan skifte mellem flere forskellige visninger og styres fra T.I.C., giver bilisten relevant og aktuel information og kan være med til at sikre, at der er overensstemmelse mellem skiltningen og de faktiske forhold på vejen.

Tavlerne anvendes til at skilte med f.eks. den aktuelle tilladte hastighed, eller at vognbanerne indsnævres længere fremme.



Nedbørsbilledet

11:30

ITS TILTAG

Intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen

Der etableres i 2011 intelligent trafikstyring på strækningerne Kokkedal - Gl. Holte i sydgående retning og Lundtofte - Hørsholm S i nordgående retning. Trafikstyringen vil være sammenhængende med det system, der etableres på anlægsstrækningen mellem Hørsholm S - Gl. Holte. Trafikstyringssystemet omfatter variable tavler, der informerer bilisterne om uheld, kø og rejsetid på strækningen samt variable hastighedstavler, som gør det muligt at tilpasse hastigheden og sikre et bedre flow i trafikken.

I 2012 etableres et lignende system på den inderste strækning af Helsingørmotorvejen, som også kan informere om uheld og kø på den kommende Nordhavnsvej.

Intelligent trafikstyring i Limfjordstunnelen

I 2011 bliver trafikstyringssystemet på den Nordjyske Motorvej, der i dag styrer trafikken i Limfjordstunnelen udvidet. Det betyder, at der kommer flere variable tavler, som informerer om uheld, kø og rejsetider. Derudover opsættes der variable hastighedstavler, som øger mulighederne for hastighedstil-

pasning af trafikken. Samlet set vil det nye system bidrage til en bedre trafikafvikling i og omkring Limfjordstunnelen. Endelig bliver der i samarbejde med Aalborg Kommune etableret bedre og mere aktuel trafikinformation på internettet.

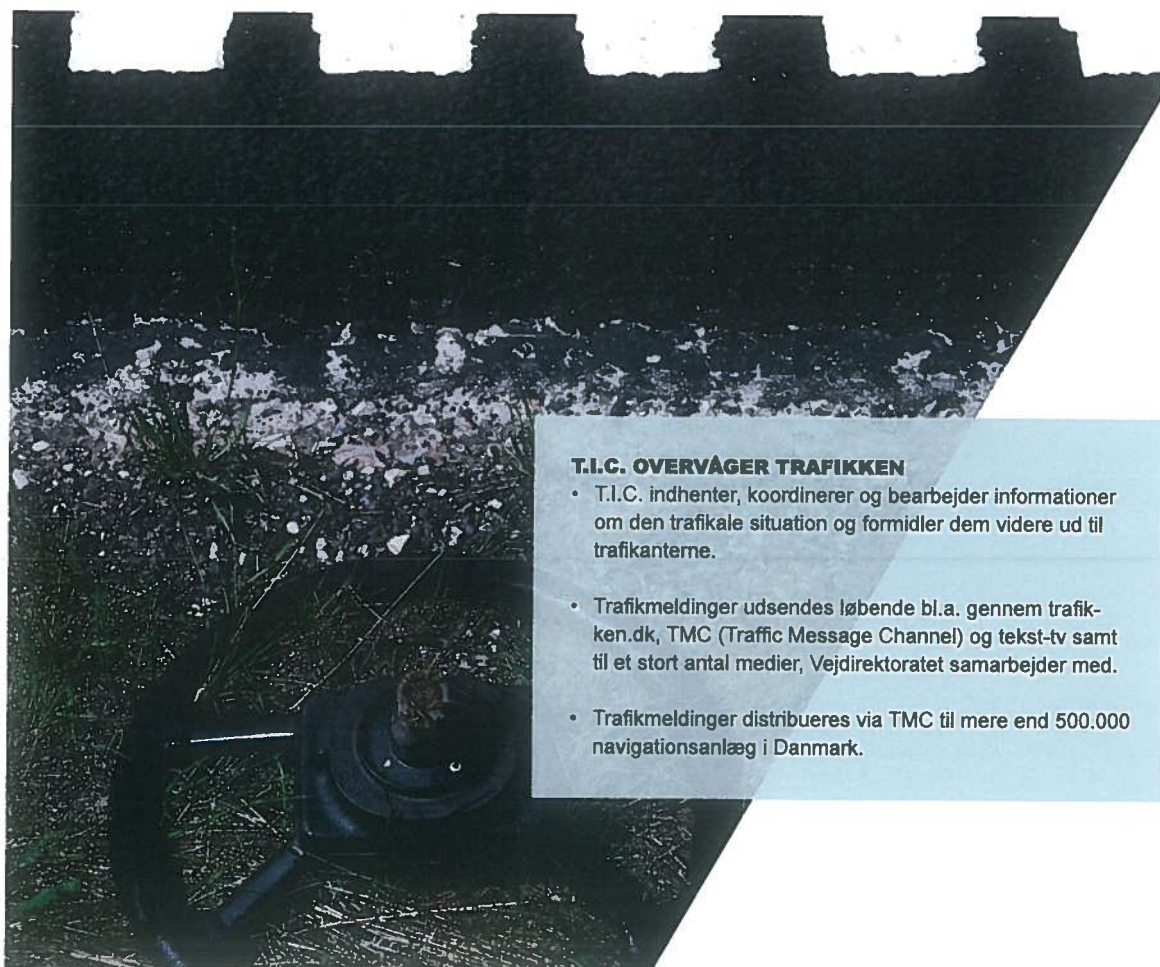
Forundersøgelse om Digitalt Vejnet

Et digitalt vejnet har muligheder for at give bilisterne præcise og opdaterede oplysninger om eksempelvis vejarbejder, brohøjder og ændrede hastigheder. Der gennemføres derfor et forprojekt om Digitalt Vejnet, som har til formål at belyse de tekniske og økonomiske vilkår for evt. etablering af et landsdækkende system.

Forprojekt om GPS-indsamling af reeltidsinformation

GPS-udstyret i bilerne giver nye muligheder for billigt at indsamle trafikinformation og samtidig dække en meget større del af vejnettet, end vi har mulighed for i dag.

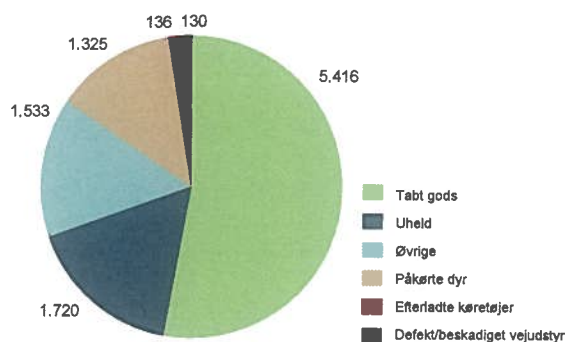
Der er i 2010 gennemført et forprojekt, der beskriver mulighederne for implementering og idriftsættelse af et omfattende GPS-system til indsamling af reeltidstrafikinformation.



T.I.C. OVERVÅGER TRAFIKKEN

- T.I.C. indhenter, koordinerer og bearbejder informationer om den trafikale situation og formidler dem videre ud til trafikanterne.
- Trafikmeldinger udsendes løbende bl.a. gennem trafikken.dk, TMC (Traffic Message Channel) og tekst-tv samt til et stort antal medier, Vejdirektoratet samarbejder med.
- Trafikmeldinger distribueres via TMC til mere end 500.000 navigationsanlæg i Danmark.

Figur 7.1
Antal udkald fordelt på hændelsestyper i 2010



GENER FRA HÆNDELSE PÅ VEJENE

Vejdirektoratet forsøger at minimere generne fra hændelser mest muligt.

- Ved trafikuheld og andre typer af hændelser på vejnettet er det vigtigt, at indsatsen for at afhjælpe situationen sker effektivt og hurtigt.
- En af de hyppigste årsager til udkald på vejnettet er tabt gods, som står for godt halvdelen af udkaldene.
- I 2010 foretog T.I.C. 10.260 udkald af entreprenører i forbindelse med hændelser, det vil sige iværksatte tiltag med henblik på at sikre og genoprette normale trafikafviklingsforhold.

FOKUS PÅ RASTEPLADSER LANGS MOTORVEJSNETTET

Rastepladserne langs statsvejnettet er med til at sikre, at de rejsende har mulighed for at holde pause undervejs på rejsen.

Serviceanlæg og Info-Terier drives som private kommercielle virksomheder af koncessionshavere. Der findes i alt 22 serviceanlæg og 18 Info-Terier. Koncessionen på disse anlæg er typisk overdraget for en periode på 35 år. På serviceanlæggene består serviceudbuddet af salg af benzin og diesel samt cafeteria/familierestaurant og minimarked, mens Info-Terier udelukkende er indrettet med minimarked og cafeteria/familierestaurant.

Tilsammen betjener serviceanlæg og Info-Terier ca. 25-30 mio. kunder om året. Det har stor betydning for både gods-

transporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture og rejser. Både af hensyn til arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene.







Som led i aftalen om "En grøn transportpolitik" afsatte parterne i 2009 i alt 70 mio. til at forbedre og udvide en række rastepladser langs motorvejene. Pladserne er markeret med sort firkant på kort 7.2. Udvidelserne forventes færdiggjort i 2011, men den nye rasteplads ved Kongsted Nord på Vestmotorvejen forventes færdig 2012.

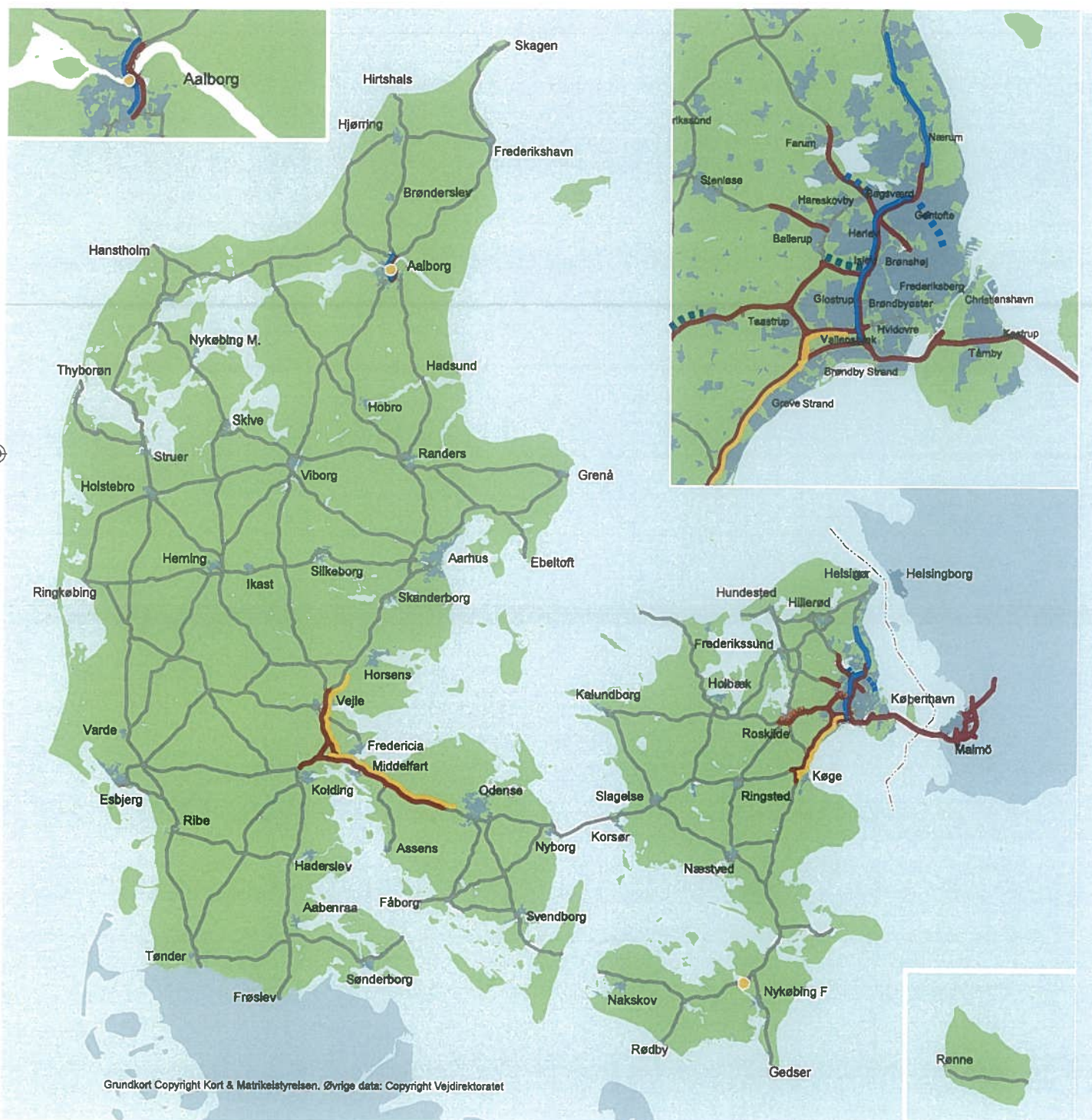


KORTOVERSIGT

Kort 7.1 Større trafikledelsessystemer på statsvejnettet (medio 2010)
Kort 7.2 Sideanlæg langs motorveje inkl. Sund & Bælt (ultimo 2010)

KORT 7.1 STØRRE TRAFIKLEDELSESSYSTEMER PÅ STATSVEJNETTET (MEDIO 2010)

-  Dynamisk trafikstyring og trafikinformation på vejen
-  Dynamisk trafikstyring ved vejarbejder
-  Kommende projekter - Dynamisk trafikstyring og trafikinformation på vejen
-  Dynamisk trafikinformation på vejen
-  Dynamisk trafikinformation på www.trafikken.dk
-  Øvrige statsveje



8. TRAFIKSIKKERHED

I 2010 blev 255 personer dræbt i trafikken. Det er historisk lavt og 50 færre dræbte end i 2009, og ikke langt fra målet på 237 dræbte, som er målsætningen i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra 2007. Målsætningen er her 40 % færre trafikdræbte og tilskadekomne i 2012 i forhold til 2005.

Antallet af tilskadekomne i trafikken har i 2010 fulgt den gode tendens fra 2009 med et markant fald, både for antal af alvorligt og lettere tilskadekomne. I 2010 var der færre

tilskadekomne end angivet som mål i Færdselssikkerhedskommissionens målsætning.

Vejdirektoratet arbejder fortsat målrettet med at nedbringe antallet af ulykker på statsvejnettet. Virkemidler hertil er blandt andet arbejdet med en udvidet dødsulykkestatistik, kampagner og ikke mindst systematisk ulykkesbekæmpelse i form af bl.a. udbedring af sorte pletter og forbedring af grå strækninger.

TAL OG FAKTA

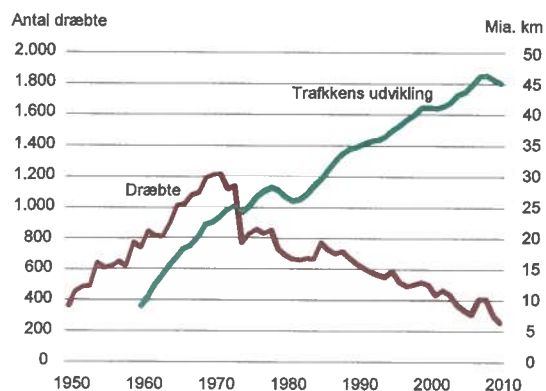
TRAFIKSIKKERHED SIDEN 1950

I Danmark toppede antal dræbte og tilskadekomne i trafikken omkring 1970, men siden da er tallet faldet markant. Figur 8.1 viser udviklingen i antal trafikdræbte 1950 - 2010 sammenlignet med trafikudviklingen. Som det ses, er der sket et markant fald, selvom trafikken i samme periode er steget væsentligt.

Kurven knækkede i starten af 70'erne af flere grunde. Der blev indført generelle hastighedsgrænser i 1973, og der blev lovgivet om brug af sikkerhedsseler og styrthjelme. Siden blev hastighedsgrænsen i byer sat yderligere ned, og bilproducenterne begyndte for alvor at udvikle bilernes sikkerhed.

I perioden er vejene løbende blevet forbedret, og der er gennemført trafiksaneringer samt et systematisk trafiksikkerhedsarbejde.

Figur 8.1
Trafikkens udvikling, samt udvikling i antal dræbte på hele vejnettet, 1950 - 2010





ULYKKESUDVIKLING I 2009 OG 2010

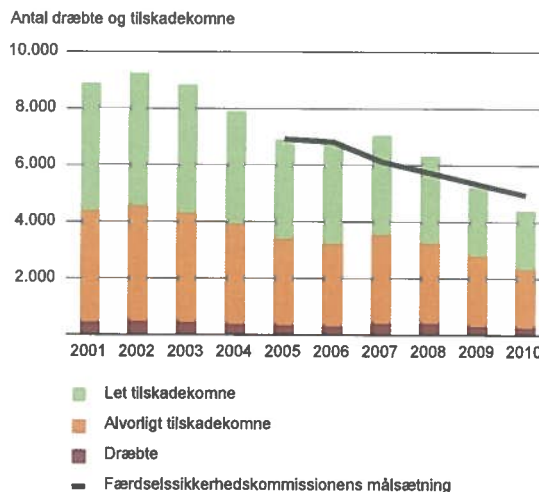
I 2010 blev 255 personer dræbt i trafikken, det er 17 % færre i forhold til 2009. Også antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne faldt i 2010 i forhold til året før.

Udviklingen i dræbte og tilskadekomne fra 2000 til 2010 sammenlignet med målene i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fremgår af figur 8.2.

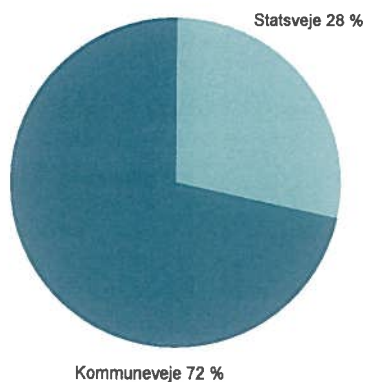
Færdselssikkerhedskommissionens målsætning fra 2007 om 40 % færre trafikdræbte og tilskadekomne i 2012 i forhold til 2005, er tegnet ind på figuren. Målet for 2010 er nået for alvorligt og lettere tilskadekomne. Desværre nås reduktionsmålet for antal dræbte i 2010 ikke helt, selvom antallet er historisk lavt.

Figur 8.2

Dræbte og tilskadekomne på hele vejnettet, 2001 - 2010, samt Færdselssikkerhedskommissionens målsætning



Figur 8.3
Fordeling af alle dødsulykker i 2010 på statsveje og kommuneveje



UDVIDET ULYKKESSTATISTIK OM DØDSULYKKER

Vejdirektoratet ønsker at få bedre kendskab til, hvorfor de alvorligste ulykker sker, og igangsatte derfor i 2010 et tre-årigt projekt om udvidet analyse af alle dødsulykker i trafikken. Projektet er finansieret med midler fra aftalen om En grøn Transportpolitik og tager udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra 2007. Projektet gennemføres i samarbejde med politi og kommuner.

På baggrund af tværgående analyse af alle dødsulykker i 2010 udarbejdes en rapport om ulykkernes fællestræk og udvalgte ulykketyper. Vejdirektoratet udgiver tilsvarende rapporter om dødsulykker i 2011 og 2012. Det tre-årige projekt evalueres i 2013 med henblik på at vurdere, om det skal anbefales, at den udvidede registrering af dødsulykker skal fortsætte.

Figur 8.3 viser fordelingen af dødsulykker i 2010 på kommuneveje og statsveje og kort 8.1 viser placeringen af dødsulykkerne på statsvejnettet.

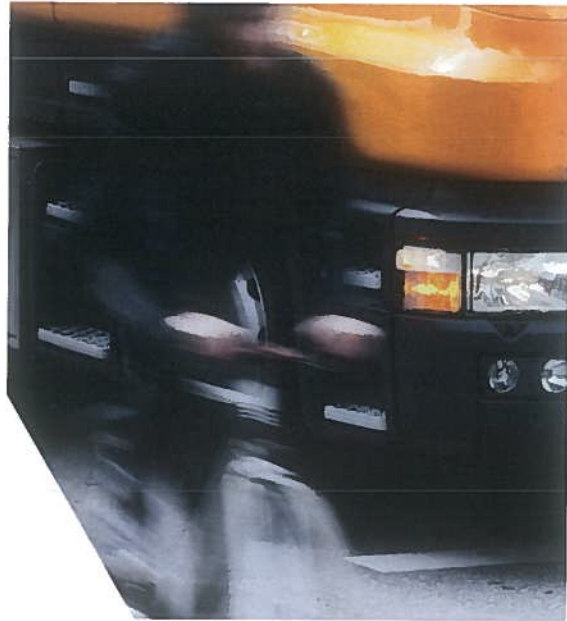


SYSTEMATISK ULYKKESBEKÆMPELSE

Vejdirektoratet foretager hvert år en systematisk gennemgang af statsvejnettet for at finde de kryds og strækninger, hvor det er muligt at forbedre trafikikkerheden.

Hvert år udpeges kryds og korte strækninger, hvor der sker flere ulykker end forventeligt set i forhold til trafikmængder og vejstandard – i daglige tale kaldes de sorte pletter. I 2010 blev 31 kryds og korte strækninger vurderet relevante til ombygning på grund af trafikikkerhed. De analyserede sorte pletter kan ses på kort 8.2.

Ud over at udpege sorte pletter foretager Vejdirektoratet en yderligere trafikikkerhedsmæssig gennemgang af statsvejnettet – de såkaldte grå strækninger. Grå strækninger er længere sammenhængende strækninger, hvor der ikke nødvendigvis sker markant flere ulykker end forventet, men hvor ulykkernes sammensætning og type gør det muligt at foretage rentable trafikikkerhedstiltag. Udbedring af grå strækninger er finansieret af aftalen om En grøn Transportpolitik, se kapitel 11.



ULYKKESFREKVENNS OG PERSONSKADETÆTHED

Ulykkesfrekvensen og personskadetætheden giver et samlet overblik over trafikikkerhedssituationen på vejnettet.

Ulykkesfrekvensen viser, hvor der er størst ulykkesrisiko for den enkelte trafikant. Kort 8.3 viser ulykkesfrekvenser på statsvejnettet.

Personskadetætheden viser, hvor på statsvejnettet der sker flest personskader i trafikken. Kort 8.4 viser personskadetætheder på statsvejnettet.

ÅRETS TRAFIKIKKERHEDSBYER

I den politiske aftale om Bedre mobilitet fra 2010 er det aftalt at udpege to byer hvert år som Årets trafikikkerhedsbyer. I 2011 er Gladsaxe og Herning valgt som Årets trafikikkerhedsbyer, og de to byer har hver fået 10 mio. kr. i 2011.

Årets trafikikkerhedsbyer skal planlægge og gennemføre nye og innovative trafikikkerhedsmæssige indsatser, der bidrager til at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken.



FORSTÆRKET INDSATS MOD SPØGELSESIBILISME

Spøgelsesbilister er bilister, der kører i den forkerte retning på motorvejen. I 2010 var der 198 meldinger om spøgelsesbilister. 30 blev pågrebet af politiet, nogle fordi de var skyld i trafikulykker. Der skete personskade i fire ulykker. I alt kom fem personer til skade, og ingen blev dræbt.

I 2010 etablerede Vejdirektoratet forsøg med stålpigge på frakørselsramper. Piggene stopper bilister, der er på vej i den forkerte retning ned ad motorvejsrampen, ved at punktere bilens dæk. Forsøget er en del af en større indsats i Vejdirektoratet mod spøgelsesbilisme.

KAMPAGNER

Ni ud af ti ulykker skyldes, at trafikanter laver fejl i trafikken. Vejdirektoratets vejcentre gennemfører i et samarbejde med de regionale færdssikkerhedsudvalg, kommunerne og Rådet for Sikker Trafik landsdækkende kampagner for at påvirke trafikanternes adfærd.

For hvert indsatsområde udarbejdes tre-årige strategier, så målgruppen for hver enkel kampagne oplever en intens påvirkning, og udbyttet af kampagnerne bliver optimalt.

I 2010 gennemførtes kampagner for alle fem indsatsområder. Derudover gennemførte man kampagnen Pendlerduellen om kørsel på motorvej, og en kampagne rettet mod motorcyklister blev sat i gang og fortsætter i 2011.

FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN HAR UDPEGET FEM INDSATSOMRÅDER

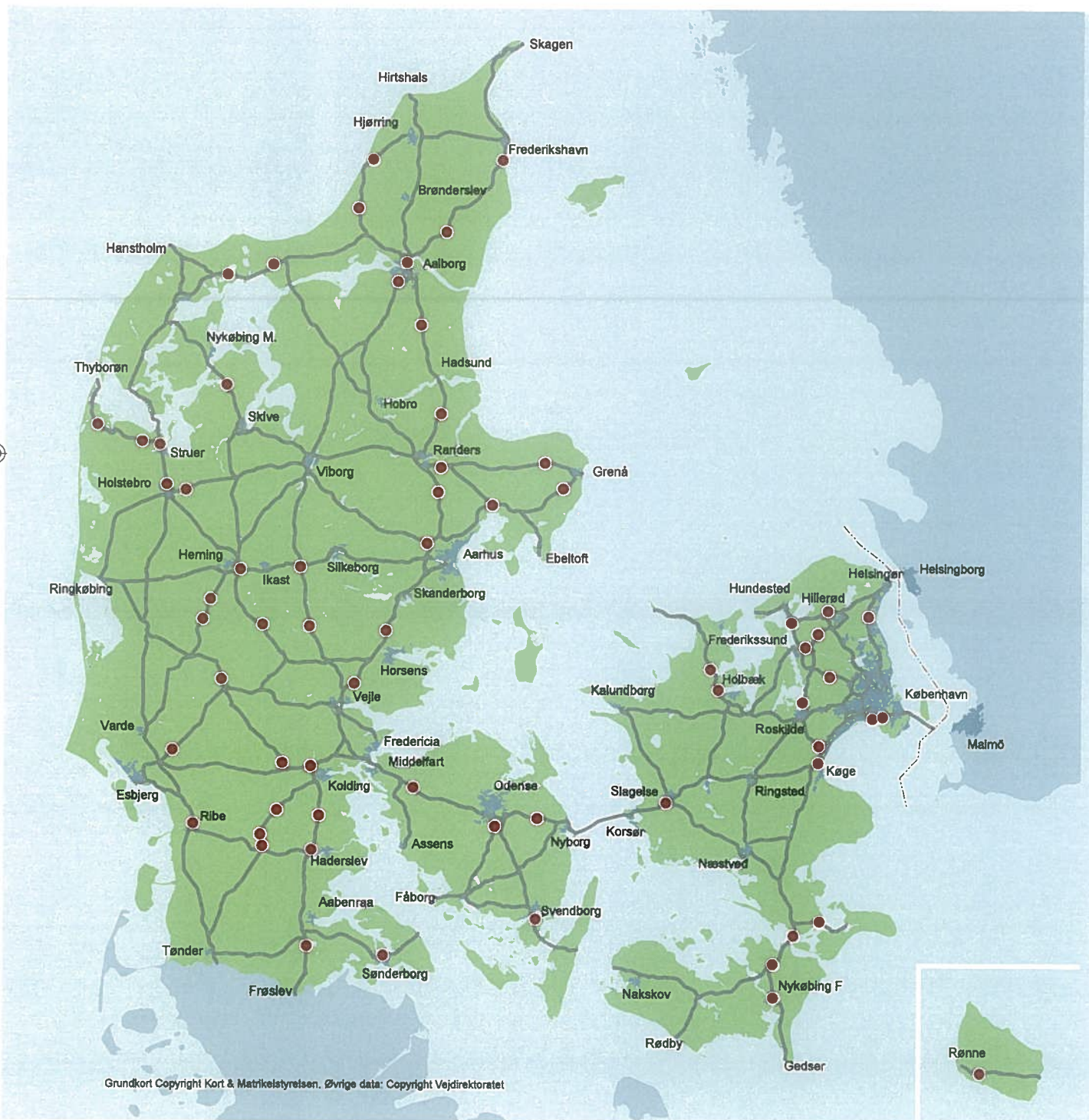
- FOR HØJ FART
- SPIRITUSPÅVIRKEDE FØRERE
- CYKLISTER
- UNGE TRAFIKANTER
- MANGLENDE SELEBRUG



KORTOVERSIGT

- Kort 8.1 Dødsulykker på statsvejnettet i 2010
- Kort 8.2 Analyserede sorte pletter på statsvejnettet i 2010
- Kort 8.3 Ulykkesfrekvenser på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt 2010
- Kort 8.4 Personskadetæthed på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt 2010

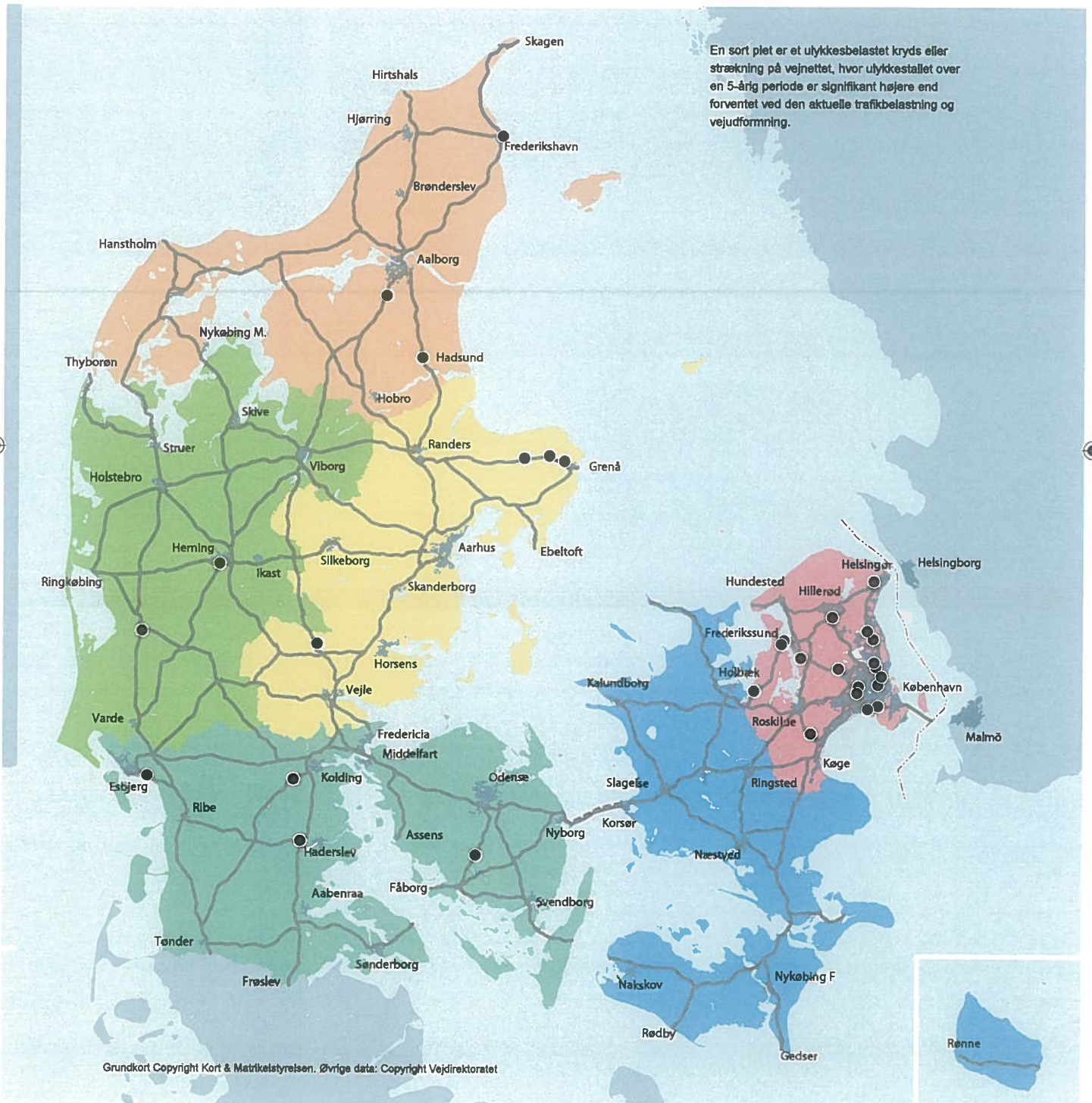
KORT 8.1 DØDSULYKKER PÅ STATSVEJNETTET I 2010



KORT 8.2

ANALYSEREDE SORTE PLETER PÅ STATSVEJNETTET I 2010

Farveindelingen viser vejcenterområderne.



KORT 8.3

ULYKKESFREKVENSER PÅ STATSVEJNETTET INKL. SUND & BÆLT 2010

- Under 0,1
- Mellem 0,1 og 0,3
- Over 0,3



KORT 8.4

PERSONSKADETÆTHED PÅ STATSVEJNETTET INKL. SUND & BÆLT 2010

- Under 0,4
- Mellem 0,4 og 1,0
- Over 1,0



Grundkort Copyright Kort & Matrikelstyrelsen. Øvrige data: Copyright Vejdirektoratet

9. MILJØ

I transportaftalen "En grøn transportpolitik" og regeringens "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" bliver det tilkendegivet, at transportpolitikken skal have en mere bæredygtig retning.

Miljøet belastes af veje og trafikken på forskellig måde, og udfordringen er at forebygge og minimere statsvejnettets miljøpåvirkninger af mennesker, natur og miljø.

Det er derfor nødvendigt at sikre sig, at de nye veje, der anlægges, er skånsomme mod miljøet, og for eksisterende veje drejer det sig om at reducere miljøpåvirkningerne. Dette sker f.eks. gennem brug af støjskærme, støjreducerende asfalt, optimering af regnvandsbassiner, genbrug af råstoffer og etablering af faunapassager. Desuden bliver der udbygget og forbedret alternativer til bilkørsel, f.eks. cykelstier, samkørselpladser og lignende.

TAL OG FAKTA

MERE CYKELTRAFIK

Gode trafik sikre cykelfaciliteter langs statsvejnettet med sammenhæng til det kommunale cykelstinet har betydning for brug af cyklen herunder som alternativ til kørsel i bil.

Nye cykelstier bevilges primært gennem udmøntning af puljen "Mere cykeltrafik" under de "Grønne Transportpuljer", som foretages efter aftale mellem trafikaftalens parter. Nye cykelstier kan også gennemføres under "Pulje til bedre sikkerhed og miljø" (rådgigheds puljen), hvor Vejdirektoratet udarbejder en årlig programpakke.

Tabel 9.1

Cykelforhold langs statsvejnettet

Statsveje med cykelfaciliteter (cykelstier, cykelbaner o.l.)	Ca. 1.000 km
Statsveje, hvor det er muligt at cykle, men uden cykelfaciliteter	Ca. 1.400 km
Statsveje, hvor cykling ikke er tilladt (motorveje og motortrafikveje)	Ca. 1.400 km





STØJGENER FRA VEJTRAFIKKEN

Ca. 60.000 boliger langs de større statsveje er belastet af støj, som ligger over den vejledende grænseværdi på 58 dB, jf. tabel 9.2. Opgørelsen gælder kun de mest trafikerede statsveje med mere end 16.000 køretøjer i døgnet og svarer til ca. 1.000 km veje. De øvrige ca. 2.800 km veje vil blive kortlagt i 2012.

Vejdirektoratet afsluttede i 2010 en undersøgelse af, hvordan udbygningen af Motorring 3 i København har påvirket beboernes oplevelse af støjen fra motorvejen. Motorring 3 omkring København er en 17 kilometer lang strækning, som er blevet udvidet fra 4 til 6 vognbaner. Før udvidelsen var der på nogle strækninger halvanden til to meter høje støjskærme. I forbindelse med ombygningen blev der opført fire meter høje støjskærme og anvendt støjreducerende vejbelægninger.

Vejdirektoratet har både før og efter ombygningen af motorvejen foretaget to store spørgeskemaundersøgelser af beboernes oplevelse af trafikstøjen. Andelen af de meget generede beboere er faldet fra 37 % til 16 % efter udvidelsen af Motorring 3. Samtidig er andelen af de, der slet ikke, eller kun er lidt generede, steget fra 33 % til 57 %. Samlet er der sket en markant reduktion af støjgenerne i de undersøgte boligområder omkring Motorring 3 efter udvidelsen.

Tabel 9.2

Antal støjbelastede boliger langs de større statsveje (årsdøgntrafik større end 16.000)

Vejstøjniveauet	Antal boliger
58 - 63 dB	39.000
63 - 68 dB	15.000
68 - 73 dB	3.000
> 73 dB	1.500
I alt	58.500

INDSATSER MOD STØJEN

Vejdirektoratet arbejder løbende på at forebygge og begrænse støjgenerne fra statens veje. Desuden arbejder Vejdirektoratet hele tiden med udvikling af nye og bedre metoder til at bekæmpe vejstøjen og med at formidle viden til hele den danske vejsektor.

Langs de eksisterende veje sættes der så vidt muligt ind der, hvor der kan afhjælpes flest stærkt støjbelastede boliger per investeret krone. Når der anlægges nye veje, eller eksisterende veje udbygges, indgår støjbekæmpelsen som en del af anlægsprojektet.

I transportaftalen fra 2009 blev der afsat 400 mio. kr. frem til 2014 til en målrettet indsats imod støj langs eksisterende statslige veje og jernbaner. Langs vejnettet anvendes de afsatte midler fortrinsvis til etablering af støjskærme og støjisolering af boliger.

NY LUFTKVALITETSMODEL

Danmarks Miljøundersøgelser har for Vejdirektoratet udviklet en ny GIS-baseret luftkvalitetsmodel kaldet OML-Highway.

Modellen, som beregner luftkvaliteten langs motorveje, landeveje og øvrige veje i åbent terræn, kan bl.a. bruges til at give et bedre informationsgrundlag om emissionsforhold og luftkvalitet i forbindelse med konsekvensvurderinger af nye eller væsentlige ændringer af veje.

LUFTFORURENING

Vejdirektoratet har anvendt OML-Highwaymodellen i VVM-undersøgelserne for henholdsvis en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg og en udbygning af motorvejen syd om Odense. I begge undersøgelser er det konkluderet, at niveauet for luftforureningen langs motorvejene ligger væsentligt under luftkvalitetsgrænserne.

På vejstrækninger i det åbne land er forureningen lavere ved samme trafikmængder end i lukkede gaderum i byerne. Dels er der mere blæst, da der ikke er læ fra bygninger mv., og dels bliver den forurenede luft hurtigt transporteret væk fra vejen og ikke recirkuleret som i lukkede gaderum i byerne.

KLIMATILPASNING AF VEJNETTET

Transportministeriet udgav i 2010 "Transportministeriets klimatilpasningsstrategi". Et af elementerne i strategien er, hvorledes vejinfrastrukturen kan tilpasses klimænderinger specielt med hensyn til grundvandsstigninger og øgede nedbørsmængder.

En stor udfordring på det eksisterende vejnet er risikoen for akvaplaning og oversvømmelser af vejstrækninger, kaldet "Blue Spot", ved øget nedbør. Trafikanter oplever allerede i dag, at nogle veje bliver ufremkommelige efter kraftig nedbør.

Vejdirektoratet og kommunerne er i gang med at se på, hvordan vejenes afvandingsystemer kan dimensioneres til øget nedbør i fremtiden. Vejdirektoratet arbejder aktivt med at udvikle ny viden og nye vejløsninger for at afbøde virkninger af klimaeffekter.

Vejdirektoratet har fokus på bæredygtig udvikling og vurderer løbende brug af råstoffer og muligheden for genanvendelse af vejmaterialer og ikke mindst miljøbelastning og CO₂ udledning for en vejs fulde levetid. Modelværktøjet livscyklusvurdering (LCA) giver Vejdirektoratet en mulighed for at inddrage et bredere perspektiv, når der vælges mellem forskellige vejløsninger.



REGNVANDBASSINER

Biler, vejens udstyr og vejbelægningen medvirker alle til forurening fra vejene. En del af forureningen transporteres med regnvandet til de ca. 2.000 regnvandsbassiner langs vejene, hvor bassinerne reducerer forureningen fra vejvandet, før vandet efterfølgende ledes til vandløbene. Regnvandsbassiner har også den funktion, at de udjævner udledninger til vandløb, så erosion af vandløbene undgås.

Det er vigtigt at kende sedimentets (sømmudderets) kemiske sammensætning, når bassiner skal ryddes eller nedlægges i forbindelse med drift- og anlægsarbejde. Denne viden anvendes også i arbejdet med at optimere bassinernes ydeevne og udformning.

Undersøgelser har vist, at sedimentet i regnvandsbassiner ikke er mere forurenet med tung-metaller og PAH (tjærestoffer) end sedimentet i naturlige danske søer.

UDPEGNING AF BLUE SPOTS

Der forudses væsentlige ændringer i klimaet i det nuværende århundrede, og en af konsekvenserne kan være flere alvorlige oversvømmelser. Oversvømmelserne udgør en stor risiko og kan medføre uheld, kødannelser og i yderste konsekvens, personskader eller tab af menneskeliv. En udpegning af de vejstrækninger, der er mest sårbare over for oversvømmelser, vil være til stor nytte for vejbestyrerne.

Områder på eller i nærheden af veje, hvor der er risiko for oversvømmelser, betegnes 'Blue Spots'. Udpegningen af 'Blue Spots' sker ved hjælp af geografiske informations-systemer (GIS).

Metoden kan bruges som værktøj til prioritering af de 'Blue Spots', hvor sandsynligheden for oversvømmelse er størst,

og konsekvensen er værst og kan anvendes således, at man får mest klimatilpasning for pengene. Dette kan gøres ved at forbedre afvandingsystemerne, overvåge kritiske vejstrækninger og varsle trafikanterne.

EKSEMPEL FRA DEN MIDTJYSKE MOTORVEJ VED BRANDE

Flyfotoet er et eksempel på beregning og kortlægning af risikoen for vand på kørebanen under ekstreme vejrforhold. Illustrationen er udført på baggrund af nedenstående forudsætninger.

- at der falder mere end 100 mm nedbør inden for 24 timer
- at oplandet langs motorvejen er mættet med vand eller frossent
- at drænene i motorvejen er ude af funktion.



GENBRUG AF SAND UNDER NY VEJ

Genbrug af forurenede sand i vejbyggeri giver gevinst for både miljø og økonomi. Vejdirektoratet har aftalt med Esbjerg Kommune og Region Syddanmark at genbruge 18.000 kubikmeter lettere forurenede sand fra et stort byggeri i Esbjerg som bundsand under den nye vej til Esbjerg Havn. Løsningen kommer alle tre parter til gode. Vejdirektoratet kan spare på kostbare råstoffer, og kommunen og regionen får et gratis, sikkert og miljørigtigt opbevaringssted til sandet, der ellers skulle deponeres eller renses mod betaling. Det forurenede sand indbygges i vejen og kapsles ind under et lag af stabilgrus og flere lag asfalt. Selvom sandet er lettere forurenede, sikrer placeringen under vejen, at der ikke er nogen risiko for, at forureningen spreder sig.



FAUNAPASSAGER MYLDRER AF DYRELIV

Ved alle statens vejprojekter bliver der bygget broer og tunneler for at sikre dyrlivet en sikker passage over eller under vejen.

De foreløbige resultater viser, at dyrene i stor stil benytter sig af muligheden for at komme sikkert over på den anden side af vejen.

Morten Elmeros fra Aarhus Universitet har undersøgt den firbenede trafik over tre faunapassager ved Herning (rute 18).

Det er især de mere sjældne dyr (fx små rovdyr), der har nytte af faunapassagerne.



KORTOVERSIGT

Kort 9.1 Stærkt støjbelastede boliger langs statsvejene

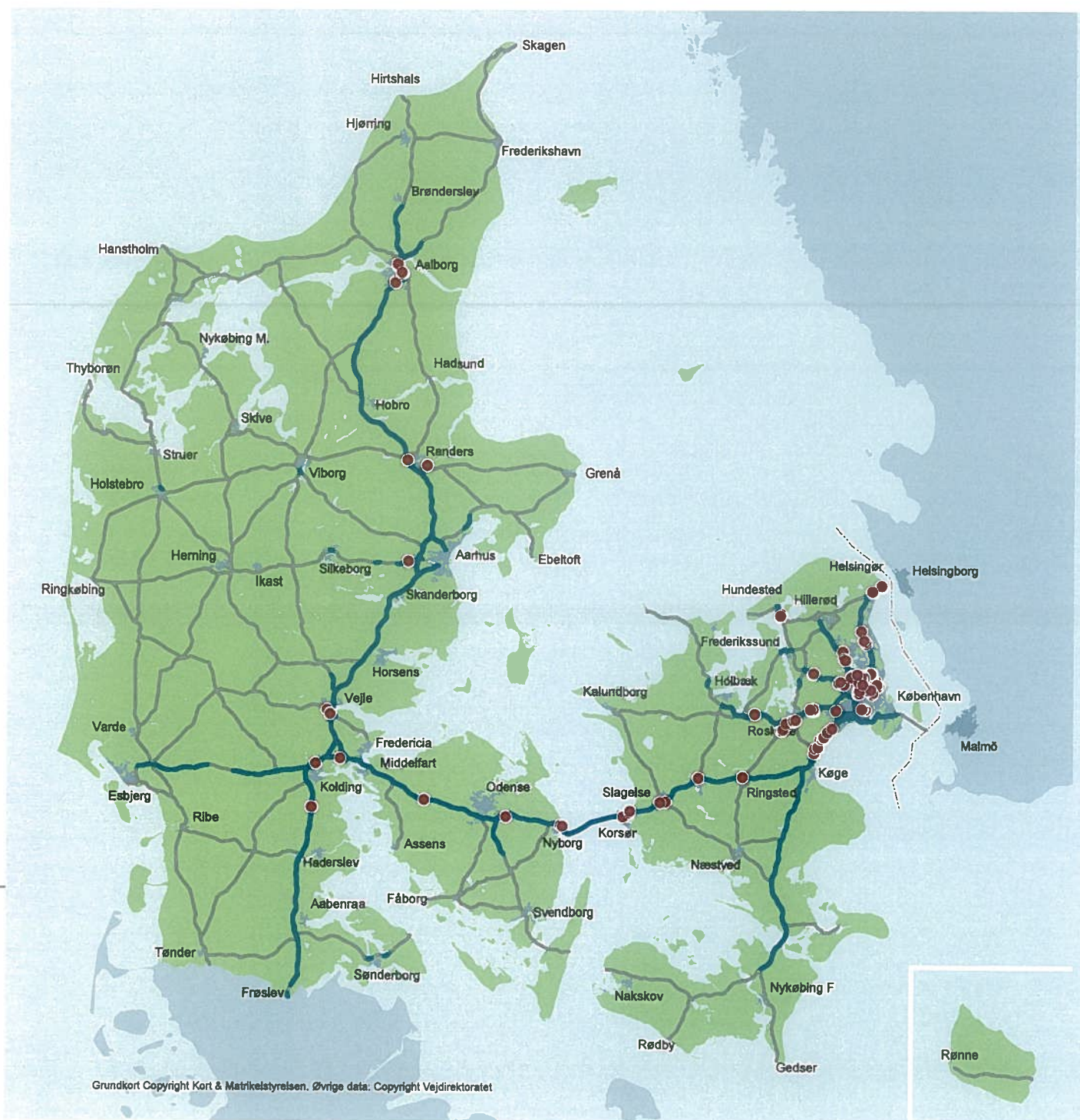
Kort 9.2 Kobber i 70 regnvandsbassiner

Kort 9.3 Cykelstier langs statsvejnettet (ultimo 2010)

KORT 9.1

STÆRKT STØJBELESTEDE BOLIGER LANGS STATSVEJENE

- Stærkt støjbelastede boligområder over 68 dB (L_{den})
- Strækninger på statsvejnettet kortlagt jf. støjbekendtgørelsen efter den nye beregningsmodel NORD2000 (svarende til strækninger med ÅDT over 16.000 køretøjer)
- Øvrige statsveje som inden 2012 vil blive kortlagt efter den nye beregningsmodel

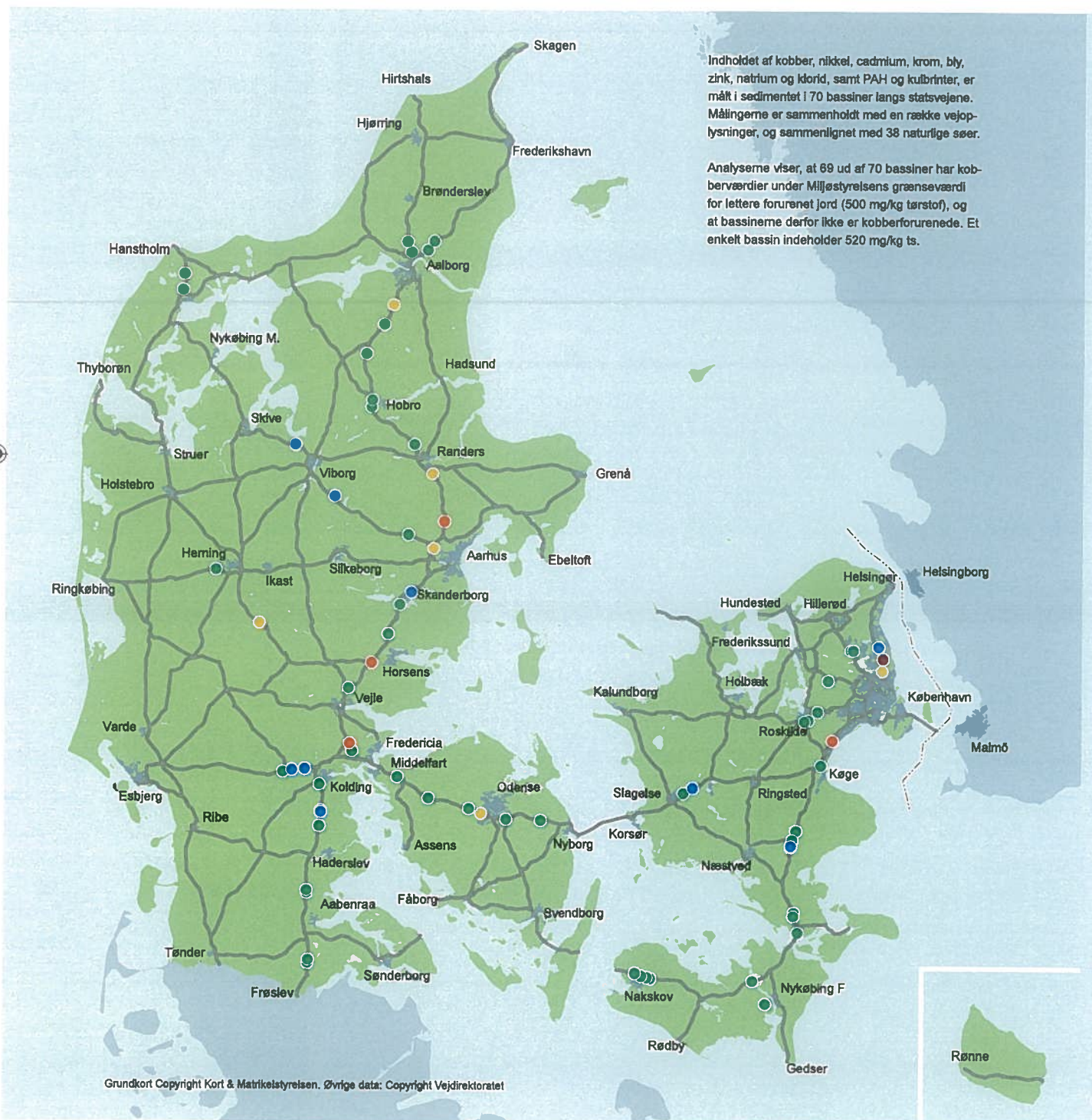


KORT 9.2

KOBBER I 70 REGNVANDSBASSINER

Analysen viser, at 69 ud af 70 bassiner har kobberværdier under Miljøstyrelsens grænseværdi

- 0 - 100 mg/kg tørstof kobber
- 100 - 200 -
- 200 - 300 -
- 300 - 400 -
- Over 400 -



KORT 9.3 CYKELSTIER LANGS STATSVEJNETTET (ULTIMO 2010)

- Statsveje med cykelsti eller lign.
- Strækninger med registrerede ønsker til forbedring af cyklistforholdene
- Øvrige statsveje uden cykelsti
- Motorveje og motortrafikveje



10. ØKONOMI

Vejdirektoratets opgaver finansieres i al væsentlighed af årlige bevillinger på finansloven. Figur 10.1 viser, at Vejdirektoratet havde et forbrug i 2010 på godt 5 mia. kr. Langt størstedelen af udgifterne vedrører anlægsvirksomhed (ca. 2,4 mia. kr.) samt drift og vedligehold (ca. 2,2 mia. kr.), mens en mindre del går til planlægningsaktiviteter og drift af vejsektoropgaver samt administration.

Derudover viser figuren også de kommende bevillinger, som de er optaget på finansloven for 2011.

Folketingets partier (minus Enhedslisten og Kristendemokraterne) vedtog i november 2010 en ny Transportaftale "Bedre mobilitet". Aftalen giver Vejdirektoratet øgede bevillinger til en lang række aktiviteter, herunder mindre anlægsprojekter udmøntet i en række puljer, planlægningsaktiviteter og et større anlægsprojekt.

Som figuren viser, er det primært anlægsaktiviteterne, som står for de store svingninger. De store bevillinger i 2012 og 2013 skyldes, at Vejdirektoratet afslutter en række aktiviteter i 2012 og 2013.

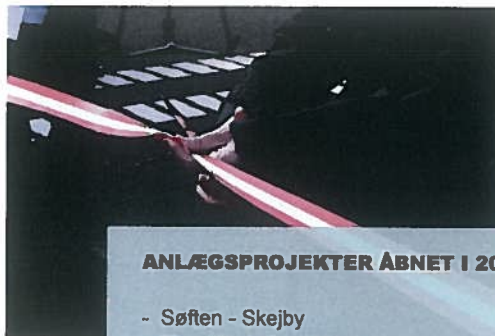
NYE VEJPROJEKTER

I 2010 blev en lang række anlægslove vedtaget, hvilket vil medvirke til at sikre bedre trafikafvikling og afhjælpe trængselsproblemer (2010-priser).

- Køge Buge Motorvej mellem Greve Syd og Køge (samlet bevilget beløb 1.779 mio. kr.)
- Slagelse omfartsvej: 2. etape (samlet bevilget beløb 105 mio. kr.)
- Motorring 4: udbygning mellem Tåstrup og Frederikssundmotorvejen (samlet bevilget beløb 328 mio. kr.)
- Skærup - Vejle (samlet bevilget beløb 1.495 mio. kr.)
- Helsingørmotorvejen: udbygning på strækningen mellem Øverødvej og Isterød (samlet bevilget beløb 1.434 mio. kr.)
- Fynske Motorvej: udbygning mellem Odense Vest og Middelfart (samlet bevilget beløb 1.206 mio. kr.)
- Brande omfartsvej (samlet bevilget beløb 465 mio. kr.)
- Sønder Borup - Assentoft: anlæg af motortrafikvej (samlet bevilget beløb 341 mio. kr.)

I første halvår 2011 er følgende anlægslove vedtaget (2011-priser).

- Nordlig omfartsvej ved Næstved (samlet bevilget beløb 681 mio. kr.)
- Nykøbing Falster Omfartsvej (samlet bevilget beløb 222 mio. kr.)



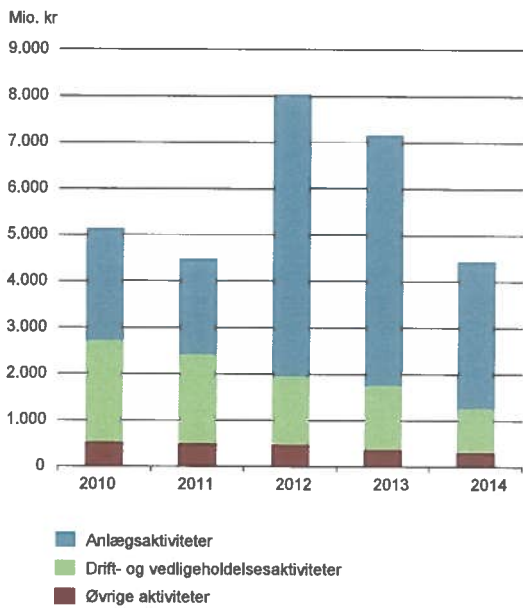
ANLÆGSPROJEKTER ÅBNET I 2010

- Søften - Skejby
- Skovdiget - Vestbroen
- Niveaufri skæring, Grenåvej
- Nørresundby - Bouet

Når projekterne er fuldstændigt færdiggjorte, vil de indgå i den løbende drift og vedligeholdelse.



Figur 10.1
Vejdirektoratets bruttoudgifter i 2010 fordelt på hovedområder og de kommende bevillinger, som de fremgår på finansloven for 2011



DRIFT OG VEDLIGEHOLDELSE

I 2010 har Vejdirektoratet anvendt godt 2,2 mia. kr. på drift og vedligeholdelse, hvilket er højt sammenlignet med foregående år. Forbruget er udtryk for, at Vejdirektoratet er påbegyndt en indhentning af det efterslæb, som blev dokumenteret i forbindelse med aftale om finanslov 2010, hvor Vejdirektoratet fik tilført yderligere 2,7 mia. kr. over en årrække.

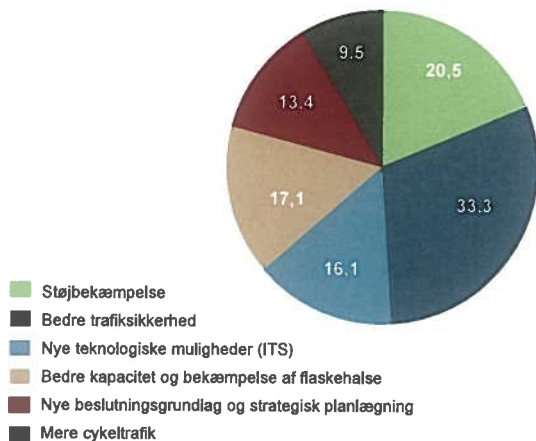
MIDLER FRA INFRASTRUKTURFONDEN

I 2010 modtog Vejdirektoratet tillige midler fra Infrastruktur-fonden til en lang række mindre anlægsaktiviteter. Disse spænder over en bred række af forskellige aktiviteter, fx. anlæg af cykelstier, projekter der vil øge trafikikkerheden på de statslige veje, støjbekæmpelse og diverse kapacitetsfremmende foranstaltninger.

PULJEMIDLERNES FORDELING

Figur 10.2 viser fordelingen af puljemidler, som Vejdirektoratet modtog i forbindelse med Transportaftalen af 22. oktober 2010. I 2010 udgjorde bevillingen knap 110 mio. kr. Dette beløb er ekskl. tilskudsmidler til cykelområdet mv.

Figur 10.2
Fordelingen af puljemidler som Vejdirektoratet modtog i forbindelse med Transportaftalen af 22. okt. 2010 (mio. kr)



11. PULJER

Der blev som led i aftalen En Grøn Transportpolitik aftalt en række puljer på transportområdet.

I aftalen blev der disponeret i alt ca. 9 mia. kr. frem til 2014 fordelt på en række tempuljer, som ikke kun knytter sig til indsatser på statsvejnettet, men også forbedringer af kollektiv bus- og banetransport og støtte mv. til sektorindsatser. I dette kapitel fokuseres primært på de puljer, som knytter sig til statsvejnettet.

Størstedelen af de puljefinansierede indsatser på statsvejnettet knytter sig til mindre anlægsforbedringer, primært inden for trafiksikkerhed, miljø og fremkommelighed. Ved mindre anlæg opnås generelt en høj samfundsøkonomisk gevinst med en begrænset økonomisk indsats. De mindre anlæg har et begrænset omfang og er almindeligvis tilknyttet en bestemt lokalitet på statsvejnettet.

Målrættede forbedringer på statsvejnettet er nødvendige, fordi størstedelen af vejene er bygget på tidspunkter, hvor viden om og standarder for vejbygning var anderledes end i dag. Det gælder f.eks. forhold vedrørende trafiksikkerhed, miljø og holdbarhed. Samtidig er trafikken steget, og dens sammensætning er ændret ligesom størrelsen af køretøjerne. Tidssvarende veje kan opleves som usikre eller utrygge at køre på, og for vejenes naboer kan trafikstøj, luftforurening eller barriereeffekter være stærkt generende.

Størstedelen af de mindre anlægsprojekter tager 2-3 år at gennemføre, dog afhængig af, om der skal erhverves areal til formålet.

TAL OG FAKTA

PULJER KNYTTET TIL FORBEDRINGER PÅ STATSVEJNETTET

- Pulje til bedre trafiksikkerhed
- Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse
- Pulje til mere cykeltrafik
- Pulje til støjbekæmpelse
- Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)
- Vejdirektoratets rådighedspulje





SKOLEELEVER I MØRKE SAMARBEJDER MED VEJDIREKTORATET OM TRAFIKSIKKERHEDSINDSATS

Fra 2003 til 2008 skete der ni ulykker på Ebeltoftvej i Mørke. Heriblandt én dræbt.

Sammen med Vejdirektoratet har to sjetteklasser i kommunen udarbejdet de tiltag, der i dag viser resultater. Samarbejdet startede i 2009, da en projektleder fra Vejdirektoratet kontaktede skolen. Han var interesseret i at finde ud af, hvad eleverne syntes der skulle gøres på hovedvejen og via flere workshops og samtaler, fik de sammen udviklet en række tiltag. Vel at mærke med et meget stramt budget.

Eleverne ville især gerne have hastigheden på trafikken ned, så det var nemmere at passere vejen. For at sikre det, har Vejdirektoratet udført.

- Fire hævede og rødmarkerede flader.
- Bygrænseheller ved ind- og udkørsel til byen.
- To fartvisertavler.
- Lukket en vej.
- Hastighedsnedsættelse til 40 km i timen i bycentrum.

Siden samarbejdsprojektet blev afsluttet i sommeren 2010 har der ikke været nogen ulykker på vejen.



KORTOVERSIGT

- Kort 11.1 Udmøntning af pulje til bedre trafikikkerhed 2009 og 2010, grå strækninger
- Kort 11.2 Udmøntning af pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse, 2009 og 2010
- Kort 11.3 Udmøntning af cykelpuljen i 2009, 2010 og 2011 for statsvejene
- Kort 11.4 Udmøntning af støjpuljen i 2009, 2010 og 2011
- Kort 11.5 Udmøntning af ITS-puljen i 2009 og 2010
- Kort 11.6 Beslutede og igangværende projekter i Rådighedspuljen

PULJE TIL BEDRE TRAFIKSIKKERHED

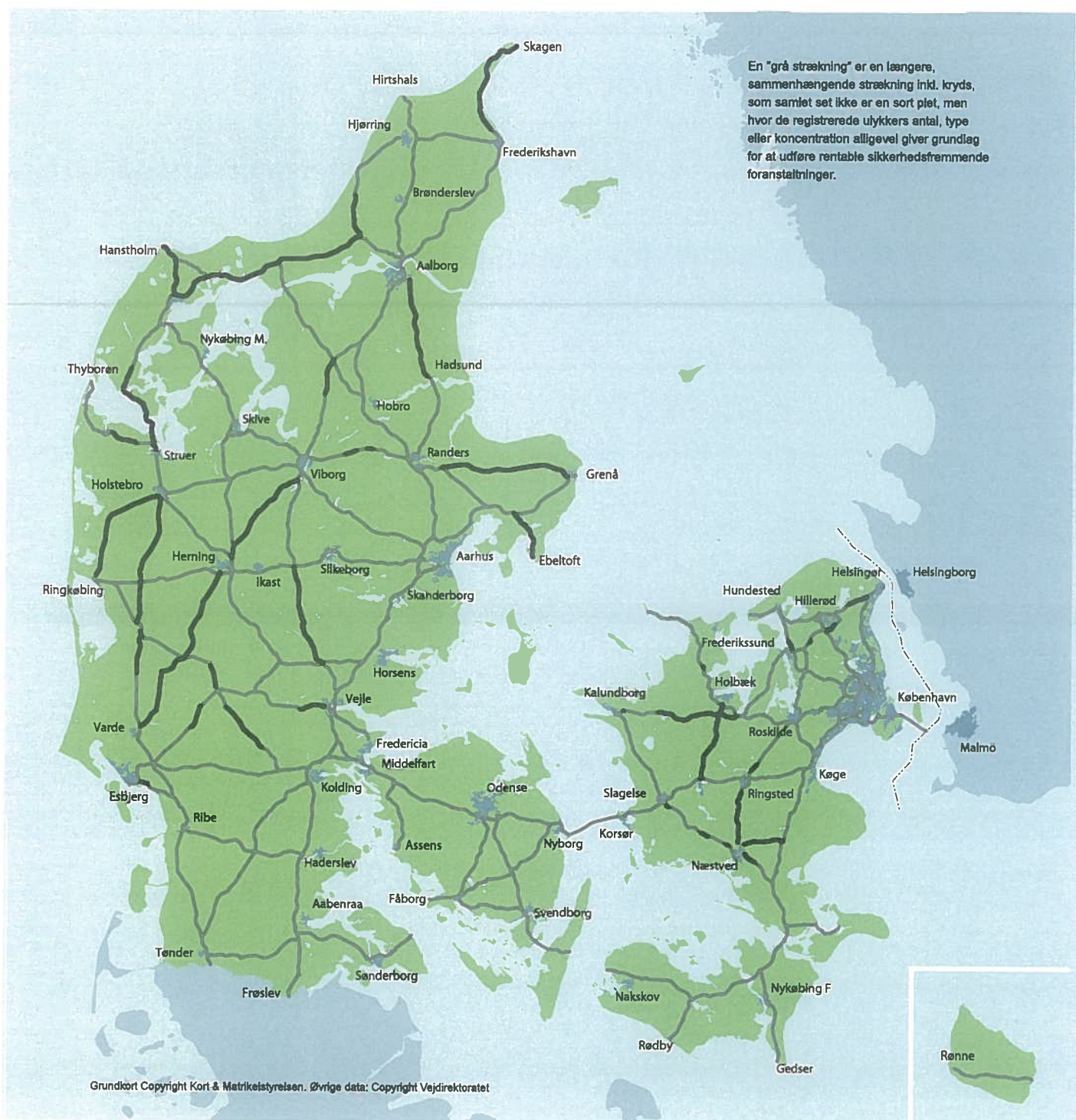
Puljen anvendes til at styrke indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Indsatsen kan være konkrete forbedringer af trafikantlæggene som f.eks. kampagneindsatser, udvikling af innovative, nye metoder til forbedring af trafikikkerheden og lignende. Puljen udmøntes af trafikaftalens parter.

Tabel 11.1 viser de igangværende og besluttede projekter i puljen til bedre trafikikkerhed. For nærmere beskrivelse af indsatserne se kapitel 8.

Tabel 11.1
Igangværende og besluttede projekter under puljen til bedre trafikikkerhed

Nr	Projekt	Besluttet
1	Styrket indsats mod højresvingsulykker	2009
2	Styrket indsats mod spøgelsesbilister	2009
3	Trafikkerhedskampagner	2009
4	Forbedret ulykkesstatistik	2009
5	Udvidet dødsulykkestatistik	2009
6	Indsats mod særligt farlige vejstrækninger - "grå strækninger" på det overordnede vejnet, herunder rumleriller, rabatsaneringer og sikkerhedszoner	2009 og 2010
7	Trafikkerhedskampagne mod højresvingsulykker	2010
8	Årets trafikikkerhedsbyer	2010



KORT 11.1**UDMØNTNING AF PULJE TIL BEDRE TRAFIKSIKKERHED 2009 OG 2010, GRÅ STRÆKNINGER**

PULJE TIL BEDRE KAPACITET OG BEKÆMPELSE AF FLASKEHALSE

Puljen anvendes til at fremme initiativer, der kan forbedre fremkommeligheden på de centrale bane og vejforbindelser til den overordnede infrastruktur og dermed bidrage til et mere trafikalt og sammenhængende Danmark. På statsvejnettet vedrører det bl.a. initiativer, der forbedrer kapaciteten

herunder udbygning af sideanlæg, om- og/eller udbygning af kryds og ramper. Puljen udmøntes af trafikaftalens parter.

Tabel 11.2 og kort 11.2 viser de igangværende og besluttede projekter i puljen.

Tabel 11.2
Igangværende og besluttede projekter under puljen til forbedret kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse

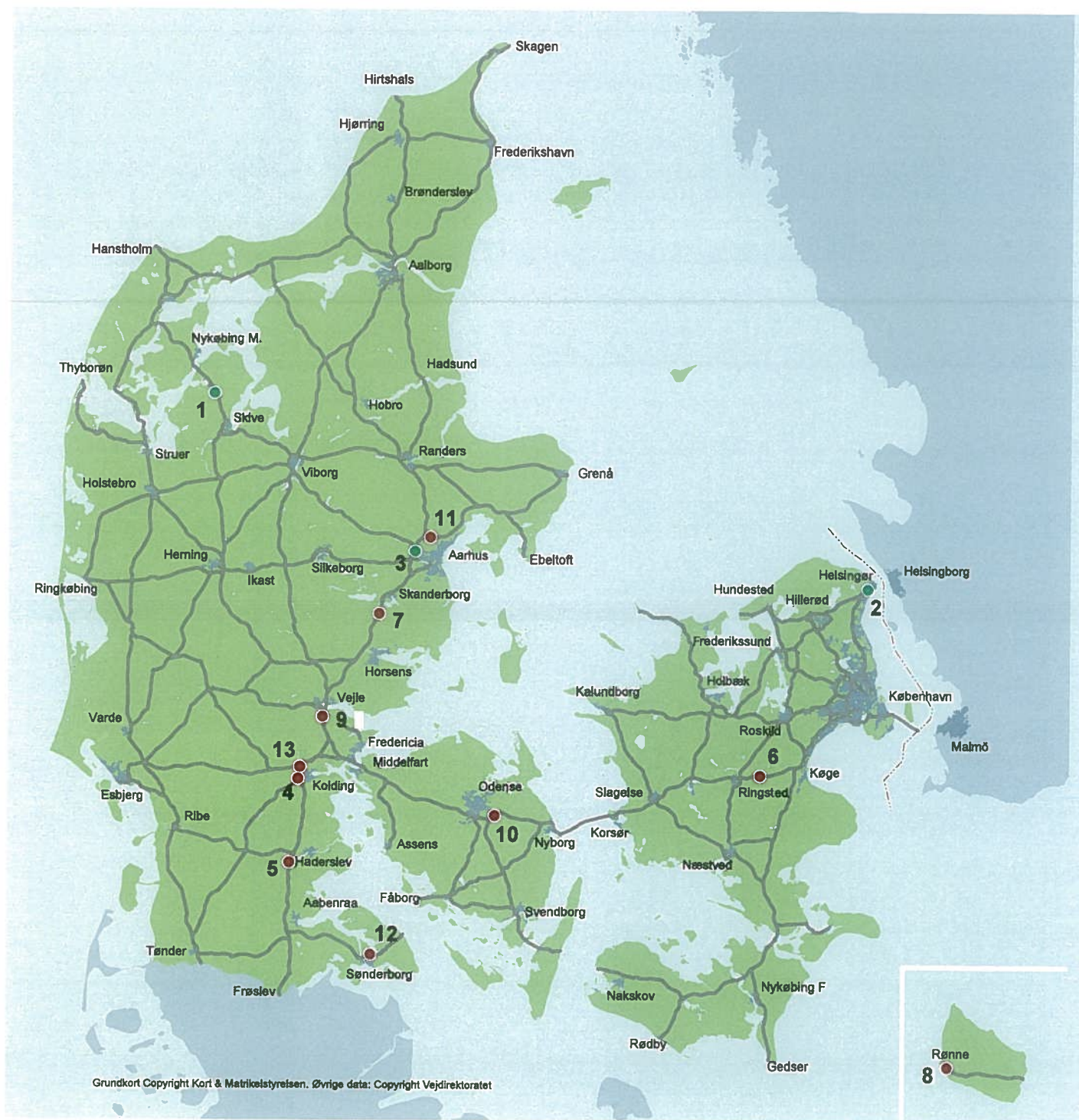
Tabelnr	Navn	Rute	Besluttet
1	Færdiggørelse af niveaufrit kryds i Vium	Rute 26	2009
2	Færdiggørelse af Kongevejen	E47/55	2009
3	Udvidelse af Pedersminde rasteplads	E45	2009
4	Udvidelse af Hylkedal Vest rasteplads	E45	2009
5	Udvidelse af Ustrup Vest rasteplads	E45	2009
6	Udvidelse af Kongsted rasteplads	E20	2009
7	Udvidelse af Ejer Baunehøj Øst	E45	2009
8	Bedre adgang til Rønne Havn (Åkirkbyvej)	Rute 38	2010
9	Tilskud til tilslutningsalæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	E45	2010
10	Reservation af midler til nyt tilslutningsanlæg ved Odense	E20	2010
11	Tilslutningsalæg ved Høgemosevej	Østjyske Motorvej	2010
12	H316.02 Rundkørsel ved Grundtvigs Allé	Rute 8	2010
13	Rundkørsel ved Kolding V	E45	2010

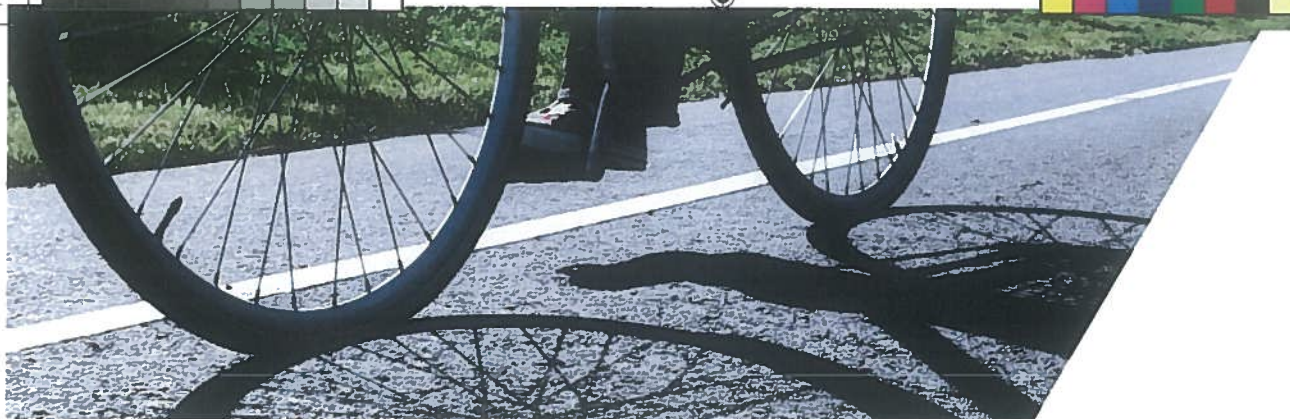


KORT 11.2

UDMØNTNING AF PULJE TIL BEDRE KAPACITET OG BEKÆMPELSE AF FLASKEHALSE, 2009 OG 2010

- Abnede projekter
- Igangværende projekter





PULJE TIL MERE CYKELTRAFIK

Puljen dækker forbedringer af forholdene for cyklister med henblik på at få flere til at cykle. Dette sker bl.a. ved medfinansiering af sammenhængende og innovative projekter som:

- kommunale cykelbyprojekter
- cykelprojekter i virksomheder og organisationer
- tiltag til en forbedret trafikikkerhed for cyklister
- kampagner o. lign.

Derudover anlægges cykelstier og stikrydsninger på statsvejnettet.

Ca. 70 % af puljen anvendes til tilskud til kommende projekter og ca. 30 % til cykelprojekter på statsvejnettet. Puljen udmøntes af trafikafalens parter.

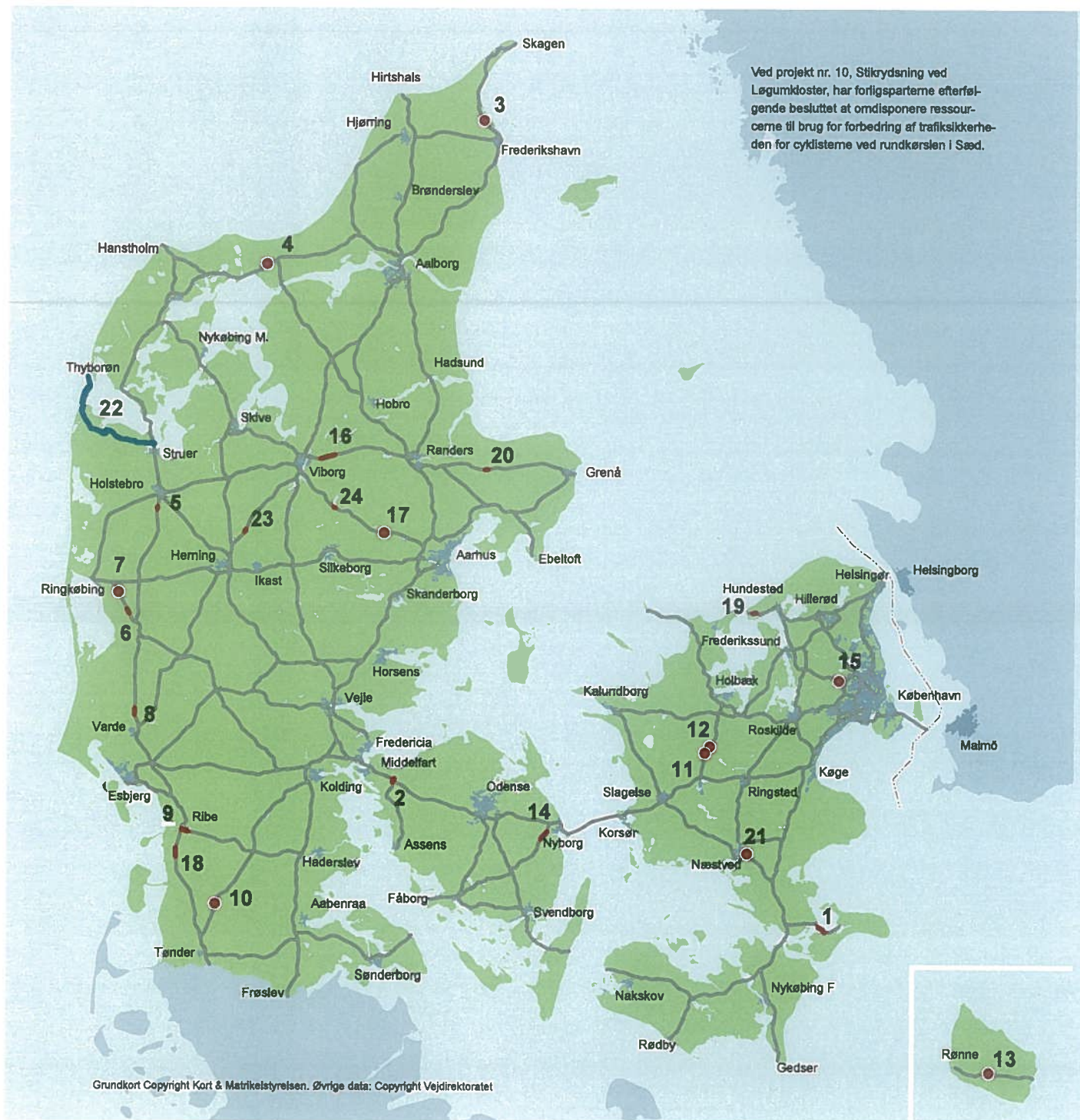
Tabel 11.3 og kort 11.3 viser de igangværende og besluttede projekter i puljen, for så vidt angår statsvejnettet.

Tabel 11.3
Igangværende og besluttede cykelprojekter på statsvejnettet under puljen til mere cykeltrafik

Nr.	Projekt	Rute	Status primo 2011
1	Cykelsti på Møn	R59	Forventes åbnet i 2012
2	Cykelsti nord for Nr. Åby	R317	Forventes åbnet i 2012
3	Stikrydsning ved Nielstrup	R40	Forventes åbnet i 2012
4	Stikrydsning ved Gøttrup	R11/29	Forventes åbnet i 2012
5	Cykelsti ved Nr. Felding	R11	Forventes åbnet i 2012
6	Cykelsti gennem Lyager Plantage	R28	Forventes åbnet i 2012
7	Stikrydsning i Højmark	R28	Forventes åbnet i 2012
8	Cykelsti ved Mejs	R11	Forventes åbnet i 2012
9	Cykelsti i Damhus	R24	Forventes åbnet i 2012
10	Stikrydsning ved Løgumkloster	R25	Forventes åbnet i 2012
11	Stikrydsning ved Stenlille	R57	Forventes åbnet i 2012
12	Stikrydsning ved Stenmagle	R57	Forventes åbnet i 2012
13	Cykelinfrastruktur Bornholm	R38	Forventes åbnet i 2012
14	Cykelsti ved Refsvindinge	R8	Forventes åbnet i 2011
15	Stikrydsning på Ballerup Byevej	R211	Forventes åbnet i 2012
16	Cykelsti mellem Viborg og Foulum	R16	Forventes åbnet i 2012
17	Stitunnel under Viborgvej	R26	Forventes åbnet i 2012
18	Cykelsti ved Rejsby	R11	Forventes åbnet i 2011
19	Cykelsti ved Hundested	R16	Forventes åbnet i 2011
20	Cykelsti ved Djurs Sommerland	R16	Forventes åbnet i 2013
21	Stitunnel ved Rønnebæksholm i Næstved	R22	Forventes åbnet i 2013
22	Cykelrute mellem Thyborøn og Struer		Forventes åbnet i 2013
23	Cykelsti ved Karup	R12	Forventes åbnet i 2013
24	Cykelsti ved Tange Sø	R26	Forventes åbnet i 2013

KORT 11.3 UDMØNTNING AF CYKELPULJEN I 2009, 2010 OG 2011 FOR STATSVEJENE

-  Cykelrute
-  Cykelstier
-  Stikrydsninger





PULJE TIL STØJBEKÆMPELSE

Pulje til støjbekæmpelse anvendes til at nedbringe støjgener fra trafikstøj langs de overordnede veje og jernbaner. Det sker bl.a. ved at sætte støjskærme op, etablere støjvolde og støjsolere boliger langs statsvejene. Puljen udmøntes af trafikaftalens parter.

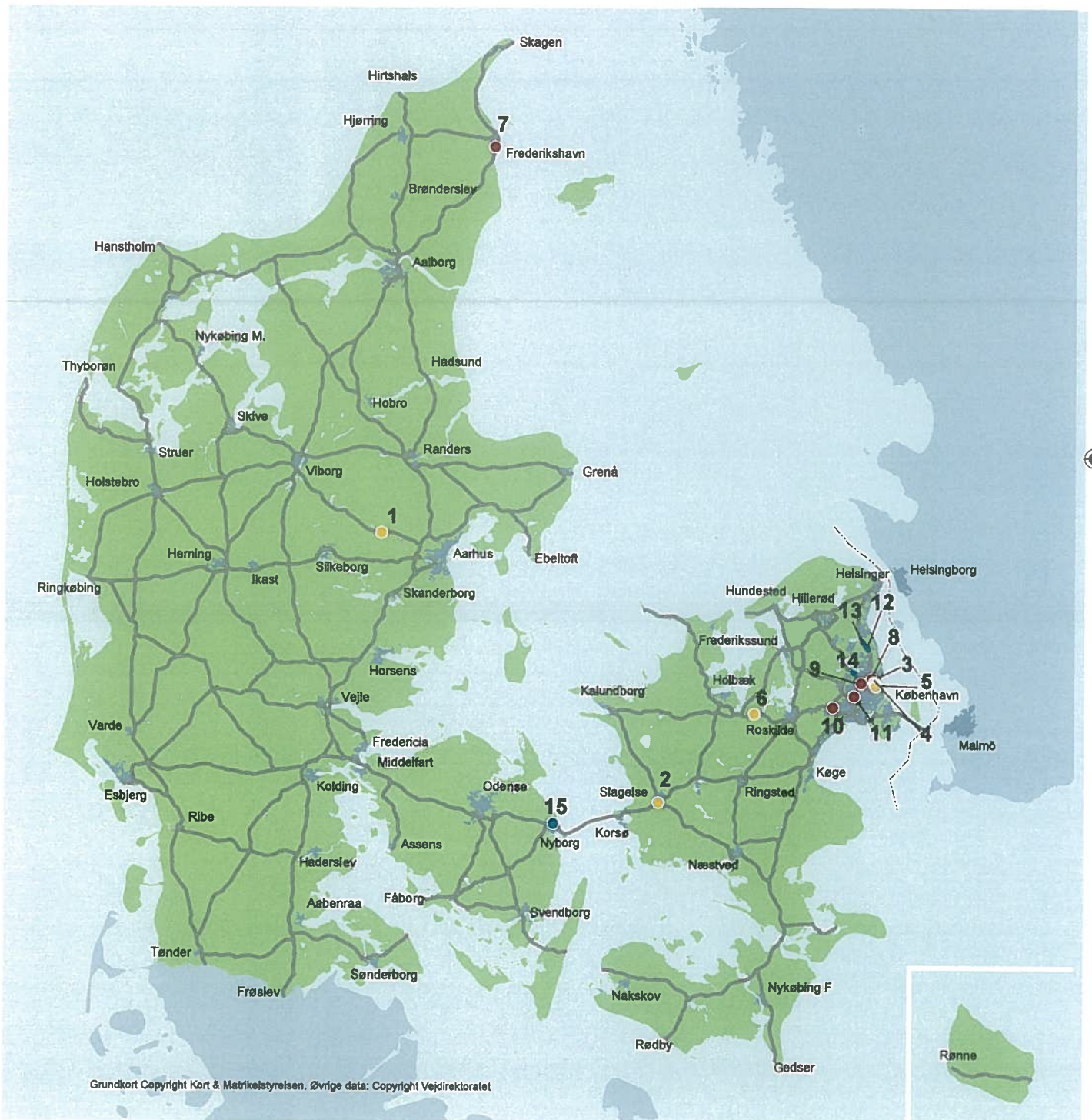
Tabel 11.4 og kort 11.4 viser de igangværende og besluttede projekter i puljen.

Tabel 11.4
Igangværende og besluttede projekter under puljen til støjbekæmpelse

Nr	Navn	
1	Støjskærm ved Anbæk	Viborgvej, Rute 26
2	Støjskærm ved Slagelse	Vestmotorvejen, E20
3	Støjskærm ved Dyssegårdsvej, Gentofte	Helsingørmotorvejen
4	Støjskærm ved Emdrup sø, Gentofte	Helsingørmotorvejen
5	Støjskærm ved Bernstorffsvej, Gentofte	Helsingørmotorvejen
6	Støjskærm ved Torkildstrup	Holbækmotorvejen
7	Støjskærm ved Frederikshavn	E20
8	Støjskærm ved Søgårdsvej, Gentofte	Helsingørmotorvejen
9	Støjskærm ved Mørkhøjvej, Gladsaxe	Hillerødmotorvejen
10	Støjskærm ved Tåstrup	Holbækmotorvejen
11	Støjskærm ved Vestvolden	Motorring 3
12	Støjskærm ved Vejdammen	Helsingørmotorvejen
13	Støjskærm ved Ubberup	Helsingørmotorvejen
14	Støjskærm ved Skovdige-broen	Hillerødmotorvejen
15	Statsligt bidrag ved Nyborg	Fynske Motorvej
16	Støjsolering af stærk støjbelastede boliger fordelt over hele statsvejnettet	
17	Pulje til støjsolering med særligt fokus på enkeltliggende huse	

KORT 11.4 UDMØNTNING AF STØJPULJEN I 2009, 2010 OG 2011

- Udmøntning af støjpuljen 2009
- Udmøntning af støjpuljen 2010
- Udmøntning af støjpuljen 2011



PULJE TIL NYE TEKNOLOGISKE MULIGHEDER

Puljen anvendes til at fremme teknologiske initiativer, der kan reducere trængslen og bidrage til mere miljøvenlig kørsel og mere sikker trafikafvikling på de mest trafikerede veje. Puljen udmøntes af trafikaltalens parter.

Tabel 11.5 og kort 11.5 viser de igangværende og besluttede projekter i puljen.

Tabel 11.5

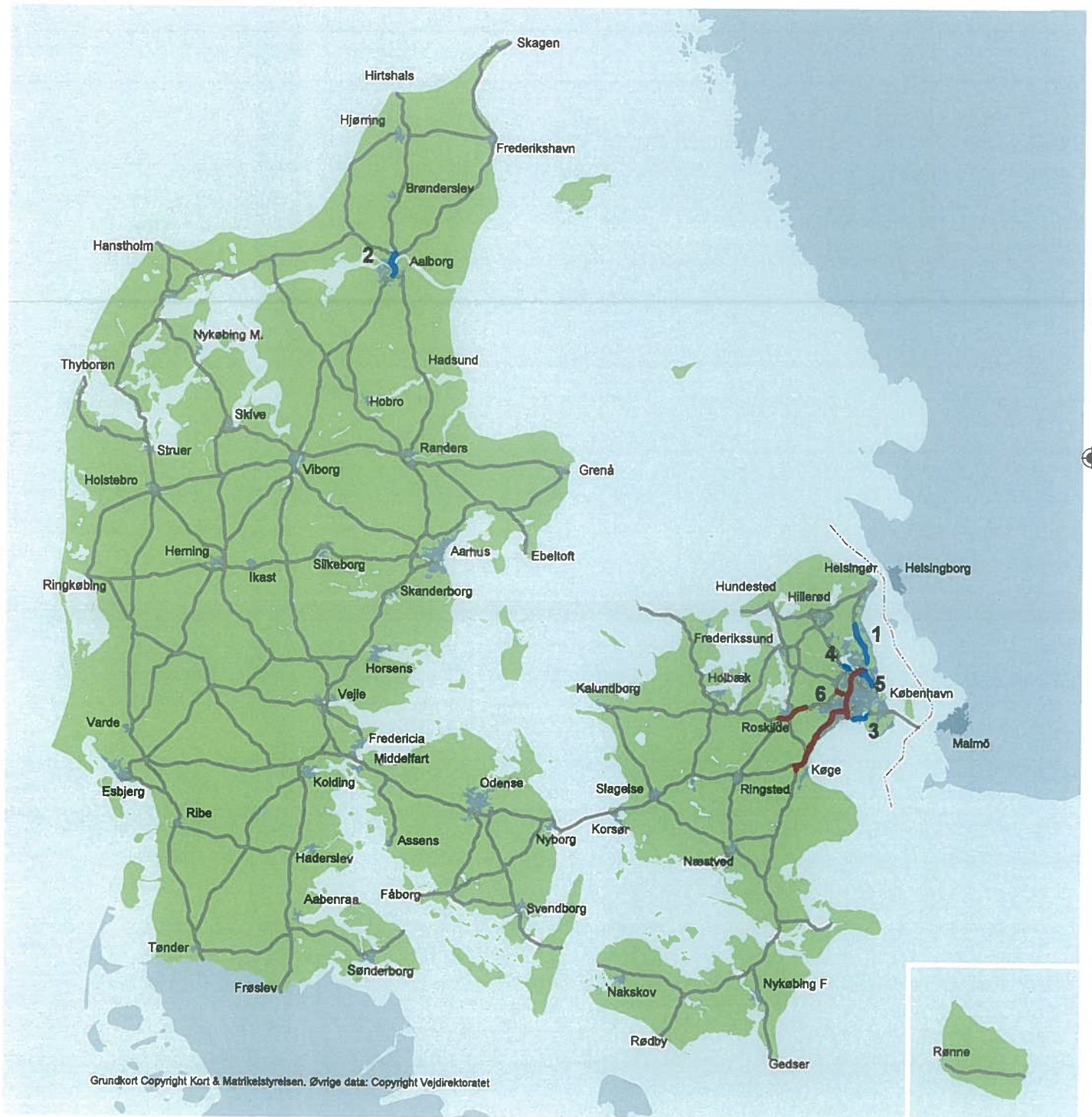
Igangværende og besluttede projekter under puljen til ny teknologiske muligheder

Nr	Projekt	Bevilget for	Type
1	Intelligent trafikstyring på Helsingørsmotorvejen	2009	Anlægsprojekt
2	Intelligent styring af den overordnede trafik i Aalborgområdet.	2009	Anlægsprojekt
3	Trafikstyring på Amagermotorvejen, 1. etape	2010	Anlægsprojekt
4	Kørsel i nødsporet på Hillerød-motorvejen ved Værløse	2010	Anlægsprojekt
5	Udvidelse af ITS-systemerne på Helsingørsmotorvejen	2011	Anlægsprojekt
6	Fortsat drift af systemerne på M3, Køge Bugt, Holbækmotorvejen og Frederikssundsmotorvejens. 1. etape	2011	Driftsfinansiering
	Forundersøgelse vedr. etablering af et digitalt vejnet	2009	Udredning
	ITS-udviklingsforum	2010	Samarbejde
	Forprojekt vedrørende GPS-indsamling af realtidsinformation	2010	Pilotprojekt



KORT 11.5 UDMØNTNING AF ITS-PULJEN I 2009 OG 2010

- Besluttet i 2009
- Besluttet i 2010 (vedr. drift af eksisterende anlæg)



VEJDIREKTORATETS RÅDIGHEDSPULJE

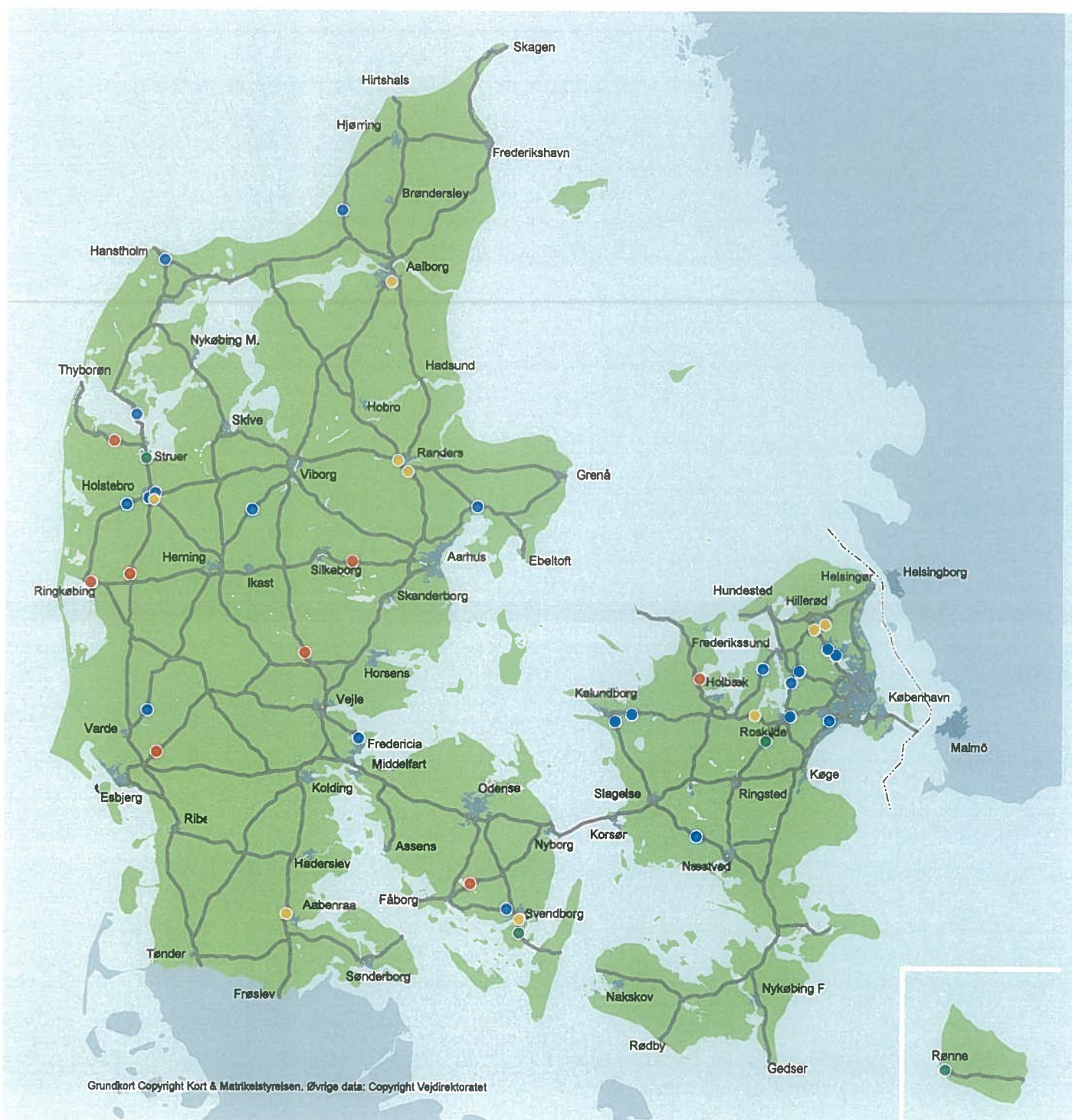
Puljen dækker særligt indsatsen på statsvejnettet til forbedring af de årligt udpegede sorte pletter (særligt ulykkesbelastede lokaliteter set i forhold til sammenlignelige lokaliteter) og trængselspletter (lokaliteter på vejnettet med udprægede køproblemer). Rådighedspuljen kan også omfatte andre

projekttyper som f.eks. etablering af cykelstier og stikrydsninger, mindre trafiksaneringer af byggenemfarter samt samkørselspladser mv. Vejdirektoratet udarbejder forslag til programpakke, der godkendes af Transportministeriet.



KORT 11.6 **BESLUTTEDE OG IGANGVÆRENDE PROJEKTER I RÅDIGHEDSPULJEN**

- Trængsel ved kryds mv.
- Trafiksanering af bygennemfarter
- Trafiksikkerhed
- Cykelstier





12. KORTOVERSIGT

1. STATSVEJNETTET

Kort 1.1 Statsveje og vejcenterområder (ultimo 2010)	6
Kort 1.2 Det rutenummererede vejnet (ultimo 2010)	7
Kort 1.3 Statsvejnettet og centrale transportknudepunkter	8
Kort 1.4 Motorvejsnavne.....	9
Kort 1.5 Antal spor på motorveje (ultimo 2010)	10
Kort 1.6 Kørebanebredder på motortrafikveje og landeveje (ultimo 2010).....	11
Kort 1.7 Større bygværker under Vejdirektoratets driftsansvar	12
Kort 1.8 Antal km statsvej fordelt på kommuner (ultimo 2010)	13

2. TRAFIK OG FREMKOMMELIGHED

Kort 2.1 Trafikudviklingen (i procent) ved udvalgte lokaliteter på statsvejnettet 2000-2010.....	18
Kort 2.2 Årsdøgntrafik på statsvejnettet i 2010 (alle køretøjstyper).....	19
Kort 2.3 Trængsel på strækninger i 2010	20
Kort 2.4 Motorveje i hovedstadsområdet med køkørsel	21

3. ERHVERVSLIVETS TRANSPORTER

Kort 3.1 Gennemsnitlig antal lastbiler pr. døgn i 2010 (køretøjer over 5,8 m).....	26
Kort 3.2 Lastbilandel i procent af den samlede trafik i 2010 (køretøjer over 5,8 m)	27
Kort 3.3 Fremkommeligheds-Vejnettet (for omfangsrige transportere)	28
Kort 3.4 Rutenet til forsøg med modulvognstog 2011	29

4. VEDLIGEHOLDELSE

Kort 4.1 Større asfaltarbejder udført i 2010 på statsvejnettet.....	35
Kort 4.2 Broreparationer udført i 2010 på statsvejnettet.....	36
Kort 4.3 Brohøjder på statsvejnettet med skiltet frihøjde under 4,3 m (ultimo 2010).....	37

5. STORE ANLÆG

Kort 5.1 Åbnede, igangværende og besluttede større anlægsprojekter.....	43
---	----



6. PLANLÆGNING

Kort 6.1 Strategiske analyser på vejområdet.....	49
Kort 6.2 Afsluttede, igangværende og besluttede forundersøgelser	50
Kort 6.3 Afsluttede, igangværende og besluttede VVM-undersøgelser	51

7. TRAFIKLEDELSE OG TRAFIKANTSERVICE

Kort 7.1 Større trafikledelsessystemer på statsvejnettet (medio 2010).....	56
Kort 7.2 Sideanlæg langs motorveje inkl. Sund & Bælt (ultimo 2010).....	57

8. TRAFIKSIKKERHED

Kort 8.1 Dødsulykker på statsvejnettet i 2010.....	62
Kort 8.2 Analyserede sorte pletter på statsvejnettet i 2010	63
Kort 8.3 Ulykkesfrekvenser på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt 2010.....	64
Kort 8.4 Personskadetæthed på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt 2010	65

9. MILJØ

Kort 9.1 Stærkt støjbelastede boliger langs statsvejene	71
Kort 9.2 Kobber i 70 regnvandsbassiner	72
Kort 9.3 Cykelstier langs statsvejnettet (ultimo 2010)	73

11. PULJER

Kort 11.1 Udmøntning af pulje til bedre trafiksikkerhed 2009 og 2010, grå strækninger.....	79
Kort 11.2 Udmøntning af pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse, 2009 og 2010	81
Kort 11.3 Udmøntning af cykelpuljen i 2009, 2010 og 2011 for statsvejene.....	83
Kort 11.4 Udmøntning af støjpuljen i 2009, 2010 og 2011.....	85
Kort 11.5 Udmøntning af ITS-puljen i 2009 og 2010	87
Kort 11.6 Besluttede og igangværende projekter i Rådighedspuljen.....	89

