

Hvad kom der ud af puljeprojekterne ?

af Peter Simonsen, Vejdirektoratet og Helle Huse, Rambøll Nyvig

Formål med puljeprojekter

Vejdirektoratet har siden 1995 administreret en række af Trafikministeriets puljeordninger, der har medfinansieret demonstrationsprojekter i kommuner og amter indenfor vejområdet. Det er trafikpuljen, sektorpuljen og rådighedspuljen.

De overordnede mål med puljerne er, at

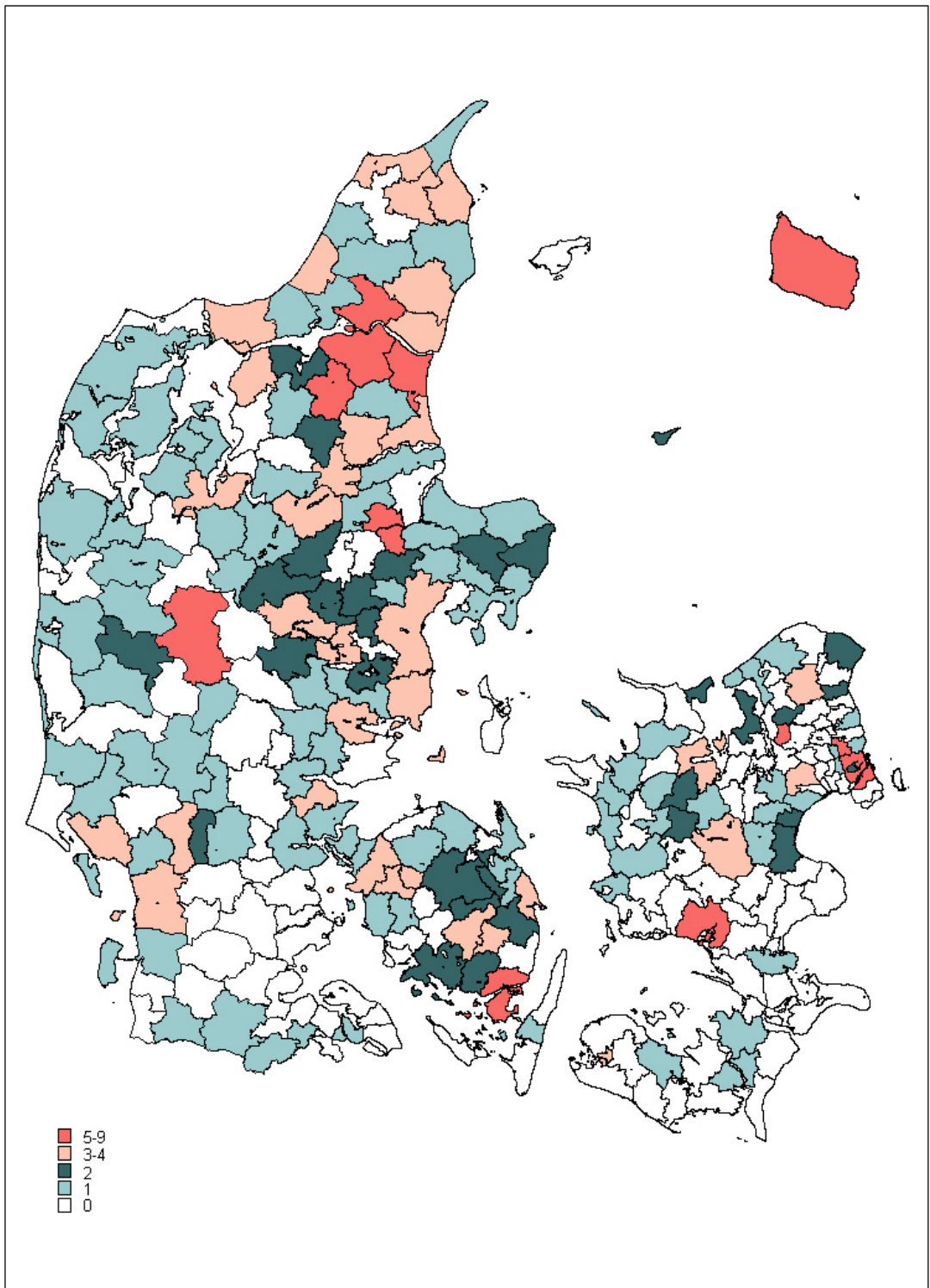
- fremme de nationale målsætninger indenfor sikkerhed og miljø
- fremme nytænkning og innovation i vejsektoren
- fremme samarbejdet mellem de forskellige parter i vejsektoren
- forankre ny viden om trafiksikkerhed og miljø hos amter og kommuner
- formidle erfaringerne fra projekterne til andre vejbestyrelser.

Puljestøtten er givet indenfor følgende temaer:

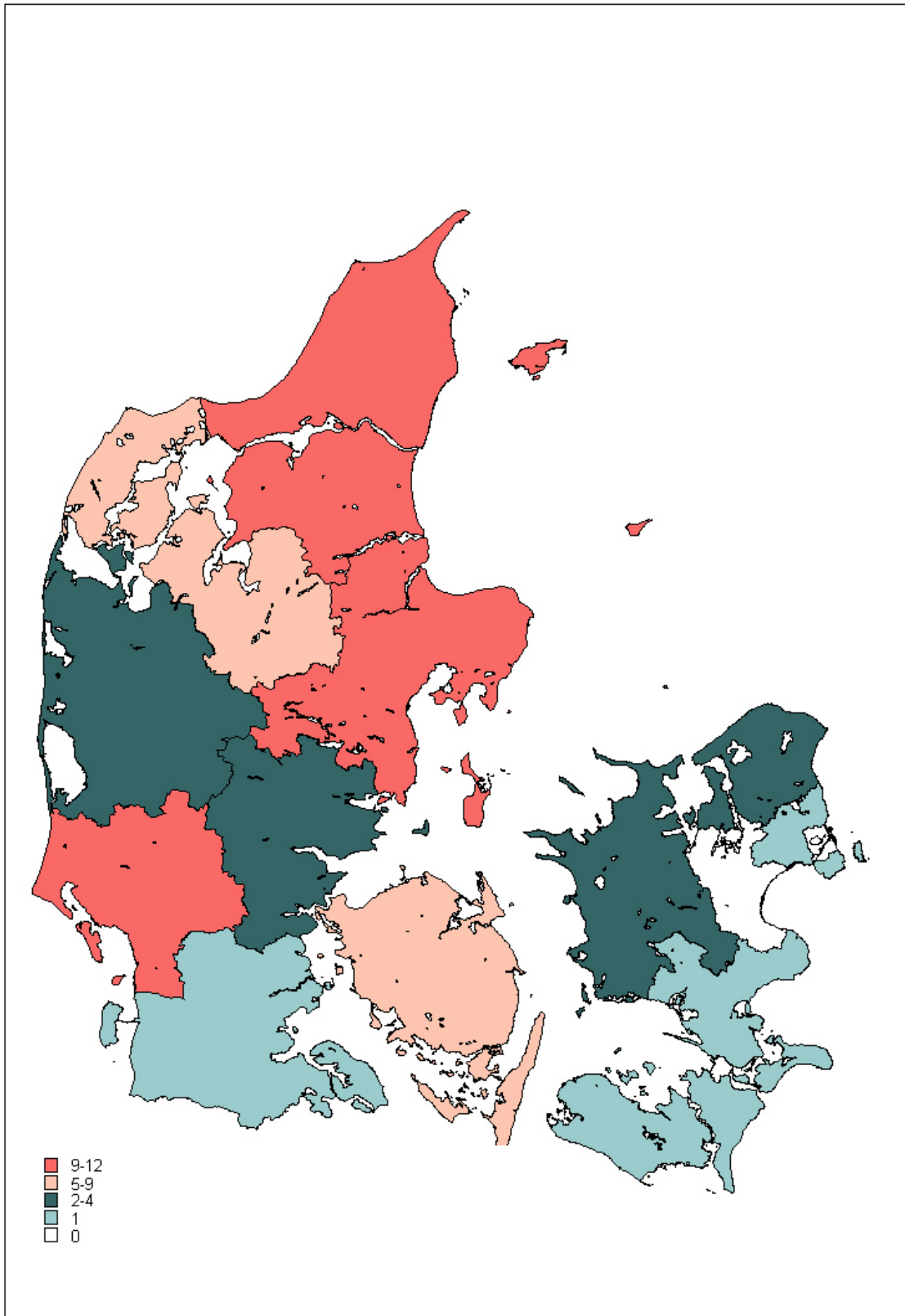
- Trafiksikkerhed (lokale trafiksikkerhedsplaner og opfølgning på disse, 0-visionen, beboerstyret trafiksikkerhed, ældres sikkerhed)
- Hastighedsplanlægning og hastighedsdifferentiering
- Fremme af sikker cykeltrafik
- Bytrafik/kvarterløft
- CO₂-udslip (kombinationsrejser, telematik)
- Vejens omgivelser (støj og fauna)

Status for puljeprojekterne

Der er siden 1995 givet støtte til 300 puljeprojekter fordelt på 183 vejbestyrelser. En del af projekterne er fællesprojekter mellem et amt og en række kommuner primært i forbindelse med udarbejdelse af trafiksikkerhedsplaner og sekundært i forbindelse med udarbejdelsen af hastighedsplaner. Det er blandt andet Nordjyllands Amt, Århus Amt og Fyns Amt, der har haft større fællesprojekter. En del vejbestyrelser har fået støtte til flere projekter.



Kommuner, som har modtaget støtte af puljerne – farver angiver antal projekter



Amtter, som har modtaget støtte af puljerne – farver angiver antal projekter

Støtten omfatter et beløb på ca. 215 mio. kr til en samlet projektsum på over 600 mio. kr. på baggrund af vejbestyrelsernes 1. skøn over projektøkonomien i forbindelse med ansøgningerne. Reelt dækker de 600 mio. kr. givetvist over et større beløb.

Projekterne er fordelt på temaer, som nedenstående tabel viser.

Tema		Antal projekter
Trafiksikkerhed	Generelt	56
	Lokale TS-planer	56
	Opfølgning på TS-planer	36
	0-visionen	4
	Beboerstyret trafiksikkerhed	5
	Ældres sikkerhed	1
Hastighedsplanlægning		38
Fremme af sikker cykeltrafik		56
Bytrafik/kvarterløft		23
CO ₂ -udslip	Kombinationsrejser	11
	Telematik	3
Vejens omgivelser	Støj	9
	Fauna	2
Alle projekter		300

De 36 projekter omkring TS-planer har medført, at 100 kommuner/amter har udarbejdet en trafiksikkerhedsplan med puljestøtte. De 36 projekter omfatter nemlig, som tidligere nævnt, en række fællesprojekter mellem amter og kommuner.

De første projekter fik støtte fra trafikpuljen i 1995, mens de sidste projekter har fået støtte for trafikpulje 2002, som alene støttede udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplaner.

Af de 300 projekter er 168 afsluttet, 79 er stadig i gang, mens 53 projekter egentlig er afsluttet, men de mangler at blive evalueret. Af de 168 afsluttede projekter er ikke alle evalueret f.eks. er der ikke stillet krav om, at trafiksikkerhedsplanerne evalueres. I alt er der indkommet lige knap 100 evalueringer.

Er målene blevet nået ?

Umiddelbart vurderes det, at målene med puljerne i vid udstrækning er nået.

Fremme af de nationale mål for sikkerhed og miljø

2/3 af projekterne har primært haft fokus på at forbedre trafikikkerheden, mens 1/3 af projekterne har haft fokus på at forbedre miljøet bl.a. ved at overflytte bilture til cykel/gang.

En lang række af projekterne har omhandlet udarbejdelsen af planer – især trafikikkerhedsplaner og hastighedsplaner. Evalueringerne viser, at disse planer har medført en langt større fokus på trafikikkerhed rundt i kommunerne og heraf også flere bevillinger til projekter til fremme af trafikikkerheden. De evalueringer, som er udarbejdet af projekter, som også har indeholdt anlæg viser, at i langt hovedparten af projekterne har anlæggene haft en positiv påvirkning af sikkerhed og/eller miljøforholdene f.eks. støj.

Fremme nytænkning og innovation i vejsektoren

Mange af projekterne har været med til at fremme nytænkning på området. Her kan f.eks. fremhæves hastighedsplanlægning i byområder, hvor de første projekter blev gennemført med støtte fra trafikpuljen. Her kan også nævnes en række cykelprojekter bl.a. Odense Danmarks Nationale Cykelby og ABC projektet i Aalborg, hvor nye og mere utraditionelle projekter til fremme af cykeltrafikken er blevet afprøvet. Der kan også nævnes en række andre projekter så som fartelefanten i Fjellerup, Ejby SpeedBusters, Modstrømscykelstier i Roskilde, Sikring af ældres forhold på Frederikssundsvej etc. Der kan læses mere om disse projekter på www.vejsektoren.dk.

Fremme af samarbejdet mellem de forskellige parter i vejsektoren

9 af landets 14 amter har modtaget støtte til projekter, som har omfattet et samarbejde mellem amtet og en række af amtets kommuner. Projekterne har primært omfattet udarbejdelsen af trafikikkerhedsplaner og hastighedsplaner. Som en del af disse projekter er der blevet afholdt seminarer og workshops med deltagelse af amtet og kommunerne med det mål at styrke et fagligt samarbejde.

Det vurderes, at fællesprojekterne har medført, at flere kommuner end ellers er gået i gang med trafikikkerhedsarbejdet. Planudarbejdelsen har medført et fokus og en viden hos teknikerne, men også hos politikerne og dermed i højere grad sat sikkerheden på den lokale dagsorden.

Udover disse større samarbejder er der også en række projekter, hvor en kommune og et amt i et samarbejde har gennemført et projekt. Det har været med til at sikre en sammenhæng og koordinering af indsatsen på vejene i det konkrete lokalområde uanset vejbestyrelse.

Udover samarbejdet mellem vejsektorens parter har en lang række af puljeprojekterne også omfattet en høj grad af borgerinddragelse, som bl.a. har medført en stor forankring af projektet i lokalområdet, se i øvrigt beskrivelse af den tematiske evaluering omkring borgerinddragelse.

Forankre ny viden om trafiksikkerhed og miljø hos amterne og kommunerne

Puljeprojekterne har været med til at forankre ny viden hos vejbestyrelserne f.eks. er hastighedsplanlægning jo i meget høj grad blevet et værktøj, som alle vejbestyrelser bruger i deres daglige arbejde.

Desuden har en lang række af projekterne også været med til at udvikle nye typer af foranstaltninger til forbedring af miljø, sikkerhed og tryghed – både for hårde og bløde trafikanter. Her kan bl.a. nævnes nye virkemidler til fremme af cyklisters sikkerhed i t-kryds i Randers, tiltag til forbedring af sikkerhed og trygheden for ældre på Frederiksberg, variable tavler i Brovst og nye typer af hastighedsdæmpende foranstaltninger i det åbne land i Frederiksborg Amt og Helsingør Kommune. Flere af vejbestyrelserne arbejder videre med de ideer, som er blevet skabt i forbindelse med puljeprojekterne.

Erfaringerne fra projekterne formidles til andre vejbestyrelser

Både Vejdirektoratet og de enkelte vejbestyrelser har medvirket til at udbrede erfaringerne fra puljeprojekterne. Dette sker løbende via www.vejsektoren.dk og via reviews og tværgående evalueringer, som Vejdirektoratet har fået udarbejdet. Desuden har vejbestyrelserne gennem alle årene skrevet en række artikler i fagtidsskrifter og holdt oplæg på f.eks. Trafikdage og Vejforum omkring projekterne.

Vejdirektoratet er desuden ved at lægge sidste hånd på et web-baseret idékatalog omkring gode sikre løsninger. I kataloget er en del puljeprojekter beskrevet og hensigten er, at kataloget løbende skal suppleres med nye tiltag på baggrund af forslag fra vejbestyrelserne.

Inspirationskataloget på www.vejsektoren.dk

Et af målene med puljerne er at fremme innovation og nytænkning i vejsektoren og formidle denne viden bredt rundt i sektoren.

Som et middel til at nå dette mål anvendes www.vejsektoren.dk. Der indsættes nyheder på portalen, når interessant viden fremkommer i forbindelse med udarbejdelsen af disse projekter – enten undervejs i projekterne eller i forbindelse med evalueringen.

På www.vejsektoren.dk findes desuden et inspirationskatalog beskrivende puljeprojekterne.

Forside fra www.vejsektoren.dk

På indgangssiden findes 2 Danmarkskort med hhv. alle kommuner og amter indtegnet. Ved at klikke på kortet på en bestemt kommune eller et bestemt amt ses, hvilke projekter denne vejbestyrelse har fået støtte til samt kontaktperson og slutår. På nogle af projekterne er det desuden muligt at klikke sig videre til en mere detaljeret beskrivelse af projektet og med mulighed for at downloade projektrapporter og evalueringer.

Forside fra inspirationskataloget

Fra forsiden kan man også klikke sig ind på de mere detaljerede beskrivelser af projekter opdelt på 7 forskellige emneområder. Desuden findes der også en mappe med en række gode/nye ideer, som er fremkommet i forbindelse med gennemførelsen af puljeprojekter.

Eksempler på puljeprojekter

Som tidligere nævnt er der ydet støtte til omkring 300 puljeprojekter indenfor en række forskellige temaer. I det efterfølgende omtales et par enkelte:

Faunapassager

Nordjyllands Amt har med puljestøtte etableret 2 faunapassager med det mål at hindre eller formindske trafikdrab af dyr.

Faunapassagerne er etableret ved Stubdrup Bæk og Nibstrup Bæk ved landevejen mellem Brønderslev og Jerslev. Bækkene indgår i en vigtig økologisk forbindelse. Der er observeret stor aktivitet af bl.a. mårdyr og ræv, og odderen er i fremgang i området.

Før var bækkene ført under vejen i næsten fuldtløbende rør. Dette forhold tvang faunaen op over vejen, hvilket naturligvis førte til påkørsler og begrænsninger af dyrenes vandringer.

Projektet er gennemført i forbindelse med etablering af cykelsti ved landevejen.



Faunapassager i Nordjyllands Amt

Faunapassagerne blev færdigetableret i 2001. Ved Nibstrup Bæk er der indskudt et rør med bundfyld og en diameter på 100 cm. Ved Stubdrup Bæks passage er der indført et stort stålrør, som er ca. 2,5 gange 4 meter lige syd for bækkens underføring.

Efter etableringen er der bl.a. registreret ræv, kat, odder, mink og husmår ved passagen ved Nibstrup Bæk. Ved Stubdrup Bæk er der bl.a. registreret ræv, hund, kat, rådyr og mink.

Hastighedsplanlægning i Randers

Randers Kommune fik i 1997 støtte fra Trafikpuljen til at gennemføre et forsøg med differentierede hastighedsgrænser. Målet var at reducere hastigheden og antallet af ulykker i Nordbyen samt at reducere den gennemkørende trafik i området og overflytte denne til den nye ringvej ”Ringboulevarden”.

På baggrund af en trafikmodel og en hastighedsplan blev der etableret en 40 km/t hastighedszone i Nordbyen med anlæg af enkelte og dobbelte indsnævringer, minirundkørsler og vejlukninger. De fleste enkeltsporede indsnævringer blev etableret ved indkørslerne til området. Foranstaltninger blev placeret med længere afstand end anbefalet i Byernes Trafikarealer.



Foranstaltning i Nordbyen i Randers

Projektet er blevet udført i et samarbejde mellem Randers Kommune, Randers politi, Dansk Cyklist Forbund og Vejdirektoratet samt i et tæt samarbejde med borgerne.

Der er blevet afholdt et borgermøde, hvor der blev nedsat 3 arbejdsgrupper – en for hver bydel i området. Arbejdsgrupperne udarbejdede forslag til typer og placering af fartdæmpende foranstaltninger, som blev fremlagt på endnu et borgermøde.

Projektet blev færdigt den 1. oktober 2000, og den efterfølgende evaluering viser, at hastigheden i gennemsnit er faldet med 5 km/t. Den første foreløbige uheldsevaluering baseret på tal fra 2000 og 2001 viser et fald i antallet af ulykker med personskaade på 40% i forhold til før-perioden. Det svarer til et fald på 3,1 ulykker med personskaade pr. år. En spørgeskemaanalyse viser desuden en stor borgertilfredshed, hvor bl.a. 2/3 af de adspurgte synes, at 40 km/t eller lavere er en passende hastighed i området.

Præstø indkøbscykler

Præstø har arbejdet med et projekt, som har sat fokus på at øge anvendelsen af cykel som transportmiddel til indkøbstore. Der har været lavet forskellige forsøg med budordning, særligt cykeludstyr til transport af varer på cykel og udførelse af cykelfremmende tiltag.

Budordningen var et tilbud om at få leveret varer gratis til hjemmet, hvis man var på cykel. Ordningen blev indstillet efter et par måneder pga. for lille tilslutning.



Budcykel fra Præstø

Det særlige cykeludstyr til transport af varer har været en succes. Efter en forsøgsordning, hvor det kun var testpiloter, som afprøvede udstyret, var der flere borgere, som efterfølgende meldte sig frivilligt til at anvende udstyret. Udstyret bestod bl.a. af specielle cykelanhængere.

I forbindelse med ombygningen af byens centrale torv, blev der etableret konkrete cykelfremmende tiltag, som f.eks. flere cykelstativer tæt på butikkerne og overdækning af cykelparkeringen ved rutebilstationen.

Det er med de forskellige tiltag lykket at øge antallet af personer, som anvender cykel som transportmiddel i forbindelse med indkøb med 17%.

Ældres tryghed i trafikken

Fyns Amt arrangerer i samarbejde med politiet en kursusrække med det mål, at ældre bilister lærer at erkende egne evner som trafikant, og derigennem får større selvtillid i trafikken.

Igennem kurser får de ældre over 60 år opfrisket færdselsreglerne og får redskaber til selv at kunne konstatere, om de er i stand til at køre bil på betryggende vis. Kurserne skal tage udgangspunkt i kursusdeltagernes konkrete problemer som f.eks. gennemgang af vigepligter og vognbaneplassering i bestemte kryds. Billisten deltager sammen med deres ægtefælle, da ældre par ofte er fælles om ansvaret og opgaven at køre bil.

Det første kursus blev igangsat 1. april 2004, og der er planlagt 5 kurser. Der afholdes 2 kurser i efteråret 2004.

Samkørselspladser i Nordjylland

I efteråret 2001 anlagde Nordjyllands Amt 3 samkørselspladser i tilknytning til motorvejstilslutningerne i Himmerland syd for Aalborg. Valget af samkørselspladserne skete på baggrund af en analyse og prioritering af 7 mulige placeringer. Prioriteringen blev foretaget på baggrund af antal registrerede biler, eksisterende alternative p-muligheder,

behovet for samkørselspladserne og behovet for udvidelse af eksisterende alternative p-muligheder.

Udformningen af pladserne er diskuteret med repræsentanter fra Vejdirektoratet og en landskabsarkitekt.

Et år efter anlæg af de tre pladser foreligger de første erfaringer. Der er foretaget tællinger af de parkerede biler løbende over året. Antallet af biler svinger meget over året og fra plads til plads. På en af pladserne svinger antallet af parkerede biler mellem 1 og 3 pr. dag, mens det på de andre to pladser svinger mellem 4 og 15 biler pr. dag. Tallene er opgivet som gennemsnit pr. måned.

Det kan samtidig konstateres, at den uhensigtsmæssige parkering ved/på motorvejsbroerne er blevet fjernet. Endvidere har det vist sig, at antallet af samkørende ved to af pladserne er steget, når der sammenlignes med antal biler før anlægget.

Gode ideer fra puljeprojekterne

Mange af puljeprojekterne indeholder en række forskellige virkemidler – nogle med større effekt end andre. I det efterfølgende er der vist et udpluk af gode ideer fra nogle af projekterne:

Sikring af modstrømscykelruter i ensrettede gader i Roskilde bymidte

Som en del af en samlet trafikplan i Roskilde er der etableret modstrømscykelruter, som blev taget i brug i maj 2002. Cykelruterne er udført som cykelbaner i rød asfalt og er ca. 1,8 m brede. De er anlagt i niveau med kørebanen og adskilt fra denne af en brostensrække.

I begyndelsen gav cykelbanerne anledning til en del misforståelser, da flere cyklister benyttede dem som dobbeltrettede. Projektet blev derfor yderligere omtalt i cyklistforbundets blad og i den lokale presse, og der blev desuden etableret pile og cyklistsymboler på cykelbanerne. Disse tiltag har hjulpet på adfærden. Desuden har kommunen været nødt til at opsætte ”standsning forbudt”-skilte for at undgå parkering og vareaflysning på cykelbanerne.



Modstrømscykelsti i Roskilde

Evalueringen peger på, at modstrømscykelruterne har medvirket til at fremme cykeltrafikken i bymidten, hvor cykeltrafikken er steget betydeligt samtidigt med, at biltrafikken er faldet. Endvidere har brugerne udtrykt en tilfredshed med projektet. Der er endnu ikke lavet en egentlig ulykkesevaluering af projektet.

Infrarød- og radardetektering af fodgængere i signalregulerede kryds

Som en del af et større projekt for at forbedre sikkerheden og trygheden for ældre i trafikken, har Frederiksberg Kommune afprøvet infrarød- og radardetektering i signalregulerede kryds.

Infrarøddetektering af fodgængere i signalregulerede kryds har været afprøvet i ét kryds. Der er opsat pyloner med infrarødt detekteringsudstyr ved kantstenen på fortovet. Formålet med dette projekt har været at forlænge rømningstiden efter skift fra grønt til rødt lys. Derved kan de ældre fodgængere bedre nå over krydset. Rømningstiderne forlænges op til 6 sekunder. Forlængelsen finder sted, når fodgængerne er på vej ud i fodgængerfeltet i slutningen af deres grøntid.

Radardetektering af fodgængere i signalregulerede kryds har været afprøvet i to kryds. Dette projekt har til formål at forlænge grøntiden for de fodgængere, som befinder sig i fodgængerfeltet i slutningen af grøntiden. Forlængelsen sker, når det opsatte radarudstyr detekterer fodgængere umiddelbart inden skift fra grønt til rødt lys. Forlængelsen af grøntiden afhænger af, om signalanlægget er samordnet med andre anlæg samt mængden af biltrafik.

Evalueringen af pilotprojekterne i fodgængerfelterne viser, at de gennemførte tiltag i store træk har haft den ønskede effekt. Den tid, hvor de ældre under rømning af fodgængerfeltet har rødt lys, er blevet reduceret på alle lokaliteterne.

Efter gennemførelsen af tiltagene kommer en langt større andel af de ældre helt over fodgængerfeltet, inden signalet skifter fra grønt til rødt lys, mens den andel, der ikke når helt over for grønt lys, trods alt kommer længere ud i fodgængerfeltet inden skift til rødt lys.

Trafiksikkerhedsrevision for alle veje i det åbne land

Ejby har som den første kommune i landet gennemført en trafiksikkerhedsrevision for alle veje i det åbne land. Baggrunden for dette er, at ca. 2/3 af alle uheld i Ejby sker i det åbne land, men de er ikke koncentreret i sorte pletter, og det kan derfor være svært at målrette trafiksikkerhedsarbejdet.

At gennemføre en trafiksikkerhedsrevision på trin 5 af alle veje i det åbne land kan virke uoverkommeligt. Ejby Kommune har dog udviklet en mindre ressourcekrævende metode, der bygger på følgende fire faser:

- Gennemgang af trafiktællinger og hastighedsmålinger.
- Analyse og kortlægning af uheld på hele vejnettet for en 5-årig periode.
- Gennemgang af skolevejsanalyser og kortlægning af udpegede lokaliteter.
- Trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af vejnettet i bil omfattende ca. 260 km vej.

Trafiksikkerhedsgennemgangen medførte 212 anmærkninger fordelt på 90 strækninger. Der er kommet forslag til virkemidler til forbedring af vejnettet.



Enkeltstående træ, som kan udgøre en særlig risiko for påkørsel

De 3 tematiske evalueringer

Vejdirektoratet har undervejs i pulje-perioden fået udarbejdet en række reviews/evalueringer. I 1997 og 1998 blev der udarbejdet 2 reviews af udvalgte projekter fra puljeårene 1995-97. Der var tale om midtvejsevalueringer, som fokuserede meget på processen i projekterne.

Siden 2002 er der blevet udarbejdet 3 tematiske evalueringer af afsluttede eller stort set afsluttede projekter. Det er:

- Helhedsløsninger til fremme af sikker cykeltrafik i byområder
- Danske erfaringer med Nulvisionen
- Borgerinddragelse i det lokale trafiksikkerhedsarbejde

Disse tematiske evalueringer findes på www.vejsektoren.dk.

Helhedsløsninger til fremme af sikker cykeltrafik i byområder

Den tematiske evaluering af cykelprojekter omfattede projekter i Herning, Frederikshavn, Næstved, Præstø, Aalborg og Odense. Hovedkonklusionerne i evalueringen var, at

- det er muligt at overføre 4% af transportarbejdet fra bil til cykel, og det kan lade sig gøre samtidig med, at cyklisternes sikkerhed forbedres
- de bedste resultater opnås ved projekter, som indeholder en kombination af anlæg af cykelstier, forbedret cykelparkering, andre tiltag samt information
- firmacykelprojekter er et effektivt redskab til at omvende bilister til cyklister
- effektmålingerne er ofte meget usikre, og evalueringer har generelt ikke høj prioritet
- det har ikke været muligt i stor udstrækning at sætte cykeltrafik på den lokalpolitiske dagsorden.

Danske erfaring med Nulvisionen

I 1998 fik 4 kommuner og et amt støtte til at prøve at implemente de svenske Nulvisionstanker i den danske trafikplanlægning. Det er Ølgod Kommune/Ribe Amt, Ry Kommune, Tønder Kommune og Aalborg Kommune. Hovedkonklusionerne er, at

- nulvisionen er en vision, som har fået bred ombakning i lokalsamfundene
- der har været stor fokus på at implementere Nulvisionens hastighedsgrænser
- det har været lettest at implementere Nulvisionens principper på lokalveje/boligveje samt i krydsningspunkter mellem lokal- og trafikveje. På trafikvejene kræver det større ombygninger og er derfor væsentlig dyrere.
- inddragelse og information af borgerne undervejs i forløbet har skabt bred lokal opbakning

- studieture og trafikikkerhedsudvalg er gode elementer i det lokale trafikikkerhedsarbejde
- puljestøtten har været afgørende for, at projekterne indeholdende det nytænkende element er blevet igangsat.

Borgerinddragelse i det lokale trafikikkerhedsarbejde

I den tematiske evaluering er der udvalgt 5 trafikikkerhedsprojekter, hvor borgerinddragelsen har et meget vigtigt element. Det er projekter i København, Holbæk, Sindal, Horsens og Holsted kommuner.

Evalueringen viser, at:

- borgerne har været meget tilfredse med forløbet og de gennemførte projekter
- borgerinddragelse tager lang tid, men teknikkerne har til gengæld oplevet en væsentlig tidsbesparelse i den efterfølgende anlægsperiode. Det er dog vigtigt fra starten at lave en realistisk tidsplan
- borgerinddragelsen har ikke umiddelbart ændret selve anlægsprojektet væsentligt, men selve planlægningsprocessen har været væsentlig anderledes, bl.a. er lokalviden brugt i meget høj udstrækning
- evalueringen af de færdige projekter har vist gode resultater på trafikikkerheden
- borgerne har opnået en viden om trafikikkerhed og har fungeret som lokale trafikambassadører
- puljestøtten har været en afgørende faktor for, at borgerne er blevet inddraget i meget stor udstrækning.

Afrunding

Puljerne har givet støtte til omkring 300 projekter med det mål at fremme trafikikkerhed og miljø. De sidste puljemidler blev uddelt i 2003, og der uddeles ikke flere puljemidler.

En stor del af projekterne er afsluttet og evalueret, og det forventes, at de sidste projekter bliver afsluttet i midten af 2005.

Evalueringerne viser, at projekterne stort set har opfyldt de hovedmål, som er opstillet for puljerne, og at de i vid udstrækning har været med til at fremme samarbejde samt udvikling af nye løsninger i vejsektoren – både indenfor planområdet og med hensyn til konkrete tekniske løsninger på vejene.

Nye puljeordninger kunne således godt være et middel til at understøtte et frugtbart samarbejde og en fortsat udvikling i den nye vejsektor, som kommer efter gennemførelsen af strukturreformen.