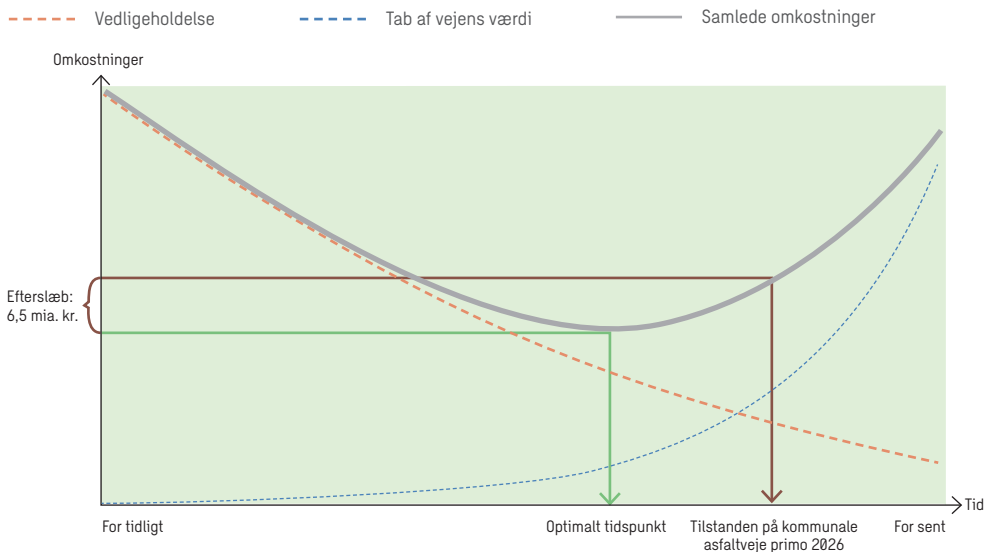


Kommunernes vejefterslæb er på 6,5 mia. kr., og hver fjerde kilometer vej er i dårlig stand



En ny analyse baseret på data fra 39 danske kommuner viser, at det samlede vedligeholdelsesefterslæb på de kommunale asfaltveje i Danmark beløber sig til cirka 6,5 mia. kr. Samtidig vurderes omkring 25% af vejnettet at være i dårlig tilstand. Når vedligeholdelse udskydes, forværres vejenes tilstand hurtigt, og regningen vokser. I løbet af få år kan en nødvendig vedligeholdelsesindsats blive op til dobbelt så dyr, fordi skaderne når at udvikle sig så meget, at mere omfattende reparationer er nødvendige.

Sammenhæng mellem tidspunkt for nyt slidlag og samlede omkostninger



Konklusion

Vejvedligeholdelsesefterslæbet på 6,5 mia. kr. har skubbet de kommunale veje væk fra det optimale vedligeholdelsestidspunkt og over i “for sent”-zonen. Når investeringerne i både anlæg og vedligehold samtidig falder, tyder det på, at vejnettets tilstand presses endnu længere i den dyre retning de kommende år, hvor den samlede regning fortsat vil vokse.



Analysens hovedkonklusioner:

- Det samlede efterslæb på de kommunale asfaltveje er primo 2026 på ca. 6,5 mia. kr.
- Ca. hver fjerde kilometer kommunal vej er under acceptabel standard
- Udsat vedligehold øger de samlede vedligeholdelsesomkostninger med op til 100%
- Mange kommuner anvender en stor del af budgettet på akutte lapninger frem for planlagt vedligehold
- En databaseret og helhedsorienteret prioritering kan sikre, at de eksisterende midler giver størst mulig effekt



”Kommunerne risikerer at forøge den tekniske gæld, hvor fremtidige budgetter går til at rette op på tidligere udsættelser. Når vedligehold udskydes, kan regningen fordobles på få år, og sikkerheden forringes. Den mest optimale vejvedligeholdelse set fra et økonomisk og sikkerhedsmæssigt synspunkt, handler derfor om at sikre, at de afsatte midler bruges dér, hvor det giver mest værdi.”

Sam Dehdar, Business Unit Manager, Sweco Digital

“Den hårde vinter har accelereret nedbrydningen af de kommunale veje. Hyppige skift mellem frost og tø – kombineret med fugt og salt – skaber ideelle betingelser for revner og huller. Når foråret kommer, vil der naturligt være fokus på de akutte skader. Men i lyset af det eksisterende vedligeholdelsesefterslæb er det afgørende, at indsatsen ikke alene bliver reaktiv. Ellers risikerer vi at bruge betydelige midler på midlertidige løsninger frem for at styrke vejnettets samlede tilstand på lang sigt.”

Sam Dehdar, Business Unit Manager, Sweco Digital

Analysen er baseret på faktiske tilstandsdata og beregninger med nedbrydningsmodeller i Swecos vejforvaltningssystem RoSy, som anvendes af 39 geografisk og strukturelt forskellige danske kommuner – fra København til Jammerbugt.



Timing er afgørende i vejvedligeholdelse

Rettidig omhu eller dyr udsættelse?



Ny vej – fuld levetid

De tre billeder viser forskellen på at handle i tide og at vente for længe. Først en ny vej i optimal stand, hvor konstruktionen er intakt og levetiden maksimal. Dernæst en vej med begyndende slid, hvor forebyggende vedligeholdelse kan forlænge levetiden betydeligt til en relativt lav omkostning. Til sidst en vej, hvor indsatsen er udskudt, og skaderne har udviklet sig så markant, at mindre indgreb ikke længere er tilstrækkelige. Resultatet er væsentligt dyrere reparationer og en højere samlet livscyklusomkostning.



Rettidig vedligeholdelse – lav omkostning

Fra asfalt til algoritme

Udfordringen er, at det optimale tidspunkt sjældent er så tydeligt som på disse billeder. Mange skader udvikler sig under overfladen, længe før de bliver synlige. Derfor supplerer Sweco vejvedligeholdelsen med dokumenterede målinger. Specialiserede målebiler registrerer bæreevne, jævnhed og overfladeskader objektivt. Også det, der ikke kan ses. Data analyseres efter internationalt anerkendte standarder og bearbejdes i digitale systemer, der beregner restlevetid og vedligeholdelsesbehov. Resultatet er et strategisk beslutningsgrundlag, hvor investeringsscenarier kan sammenlignes – og hvor timing bliver et oplyst valg frem for et skøn.



Udsat vedligeholdelse – høj omkostning



Et infrastrukturelt værditab

De kommunale veje er et offentligt aktiv til meget store værdier. Når de forfalder, mister samfundet værdi, og fremtidige generationer står tilbage med en større regning.

Når vedligeholdelse udskydes, sker der typisk følgende:

- Små skader udvikler sig til større nedbrud
- Flere slaghuller og akutte skader opstår
- En stigende del af budgettet går til kortsigtede reparationer
- Mindre forebyggende vedligehold gennemføres
- Vejnettets samlede tilstand forværres yderligere

Det skaber en selvforstærkende spiral, hvor det bliver stadigt dyrere at holde vejnettet på et acceptabelt niveau.

Mere end et teknisk problem

Forfaldne veje handler ikke kun om komfort. Det påvirker:

- **Økonomi:** Infrastruktur mister værdi, og fremtidige udgifter vokser
- **Sikkerhed:** Dårlig belægning øger risikoen for uheld, særligt for cyklister
- **Drift:** Flere akutte skader giver større driftsudgifter
- **Klima:** Jævnere veje kan bidrage til lavere brændstofforbrug og mindre slid på køretøjer
- **Frækommelighed:** Rejsetid er ustabil. Uforudset trængsel og kødannelse undgås. Varer leveres rettidigt, og medarbejdere møder på arbejde til tiden.



Fra slaghuller til strategi

Akutte huller og skader skal udbedres af hensyn til trafiksikkerhed og erstatningsansvar. Men hvis en stadig større del af budgettet går til akutte indgreb, fortrænges de planlagte indsatser, der kunne have forhindret skaderne i at opstå.

Jo dårligere den generelle tilstand er, jo flere ressourcer går til brandslukning – og jo mindre er der tilbage til at stabilisere vejnettets samlede tilstand.

Budgetter under pres

Ifølge en analyse fra DI Byggeri står det danske vejnet i en paradoks situation: samtidig med at trængslen fortsætter med at stige, har investeringerne i både anlæg og vedligeholdelse været faldende over en årrække, ligesom driftsudgifterne ligger markant lavere end tidligere.

Analysen peger på, at de samlede investeringer er faldet betydeligt siden 2011, uden at der er sket en tilsvarende stigning i vedligeholdelsesmidlerne på kommunalt niveau, hvor mange kommuner har dårlig vejtilstand og et vedligeholdelsesefterslæb.

Samtidig viser en analyse fra Dansk Vejforening i 2026 et kursskifte: Efter en årrække med besparelser har kommunerne samlet set afsat ca. 400 mio. kr. ekstra til vejområdet. Dette er drevet af en stigning i anlægsbudgetterne på 496 mio. kr., hvilket svarer til 14% mere end i 2025. Drift og vedligehold er dermed reduceret, hvilket betyder, at den langsigtede vejtilstand fortsat er under pres. Udviklingen dermed peger på en øget investeringsvilje, men også på behovet for at sikre, at midlerne prioriteres, så de ikke blot udbygger vejnettet, men også reducerer det eksisterende vedligeholdelsesefterslæb.



Sådan er tallet beregnet

Opgørelsen bygger på:

- Data fra 39 kommuner, svarende til ca. 40% af det kommunale asfalteret vejnet
- Et repræsentativt udsnit af by- og landkommuner
- Kommunespecifikke prisniveauer og vedligeholdelsesstrategier
- Registrerede vejtilstande sammenholdt med et defineret acceptabelt serviceniveau

Efterslæbet er beregnet som forskellen mellem vejnettets aktuelle tilstand og den tilstand, der svarer til det fastsatte serviceniveau. Resultatet er opregnet til landsplan. Der vil altid være usikkerheder knyttet til denne type opgørelser, men metoden er ensartet og databaseret.

Det danske kommunale vejnet har en samlet længde på ca. 71.000 kilometer ifølge opgørelser fra 2024. Det kommunale vejnet udgør cirka 95 pct. af Danmarks samlede offentlige vejnet.

I 2017 anslog SAMKOM (Vejdirektoratets og kommunernes samarbejde), at efterslæbet på det kommunale vejnet var 3,9 mia. kr. Denne beregning var baseret på en målsætning om en gennemsnitlig restlevetid for vejbelægningerne på 50 pct.

Om strategisk vejforvaltning

Analysen er baseret på faktiske tilstandsdata og beregninger med nedbrydningsmodeller i Swecos vejforvaltningssystem RoSy, som anvendes af 39 geografisk og strukturelt forskellige danske kommuner – fra København til Jammerbugt.

Kernen i Swecos tilgang til vejoptimering er det egenudviklede digitale forvaltningssystem RoSy. Systemet fungerer som kommunernes strategiske kompas ved at sikre, at ressourcerne kanaliseres derhen, hvor de skaber størst værdi for investeringen. RoSy bygger på detaljerede registreringer af skader på vejene og avancerede beregningsmodeller, der gør det muligt for kommuner præcist at forudsige det økonomisk optimale tidspunkt for investeringer og identificere de mest effektive vedligeholdelsesmetoder med en tidshorisont på op til 10 år.

Kontakt og yderligere information:



Sam Dehdar

Business Unit Manager og ansvarlig

for RoSy-systemet i Sweco Digital

sam.dehdar@sweco.dk

+45 3179 1840

Anders Rosendahl

Pressekontakt

anders.rosendahl@sweco.dk

+45 4048 3766