

Emne: VS: 2018-0168253 Svar til Finn Rudaizky på henvendelse vedr. udbedring af huller
Vedhæftede filer: Genopretning_2017.pdf

Fra: TMFKP BF Rådhuspost
Sendt: 27. juni 2018 08:43
Til: Finn Rudaizky (Borgerrepræsentationen)
Cc: TMFKP Sekretariat; Anne-Christine Edda Fischer
Emne: 2018-0168253 Svar til Finn Rudaizky på henvendelse vedr. udbedring af huller

Kære Finn Rudaizky

Tak for din henvendelse fra den 20. juni 2018 vedrørende udbedring af huller.

På baggrund af din henvendelse er der bestilt lapning af hullerne ved busholdepladsen på Kildevældsgade 2. Hullerne forventes udbedret i løbet af de 2 næste uger. Busholdepladsen er i dårlige tilstand, og den er på vores liste over renoveringstrængende busholdepladser. Det vil sige, at den efter nuværende planer bliver udført indenfor de kommende år. Renoveringsbehovet på kommunens veje overstiger de midler, forvaltningen har til rådighed. Forvaltningen er nødt til at prioritere renoveringen af de allerdårligste veje, cykelstier og busholdepladser højest.

Mht. cykelstisstrækning på Østerbrogade mellem Olufsvej og Trianglen. Vi har bestilt udbedring af asfalten ud for Olufsvej samt opretning af en lunke længere nedad mod Trianglen. Disse udbedringer vil blive foretaget i uge 28. Vi har valgt denne midlertidige løsning, idet denne del af Østerbrogade er programsat til helhedsgenopretning fra facade til facade i genopretningsprogrammet 'Et løft til vejene' i 2019.

Forvaltningen arbejder intenst på genopretning af kommunens vejnet. Hvis det har interesse kan du læse mere om renoveringsbehovet på vejområdet i vores genopretningsplan 'Et løft til vejene', som er vedhæftet denne mail.

Støder du på et hul i cykelstien, kan du give Københavns Kommune et praj via app'en 'Giv et Praj KBH' eller <https://givetpraj.kk.dk/>. Vi sætter stor pris på borgernes hjælp med at sikre en ren og velfungerende by.

Med venlig hilsen

Lone Byskov
Vicedirektør
Byens Fysik

Fra: Anne-Christine Edda Fischer
Sendt: 20. juni 2018 11:27
Til: Louise Johannsen; Jacob Christensen
Emne: Politikerspørgsmål ang. huller i vejene fra Finn Rudaizky (DF)

På vegne af Finn Rudaizky (DF) stiller jeg nedenstående politikerspørgsmål
Hvornår planlægger forvaltningen at udbedre huller i vejene på:

- 1) Kildevældsgade 2, på vejbanen ved bus 4A's stoppested.

2) cykelstien fra Olufsvej ned til Triangel, højre side.

Med venlig hilsen

Anne-Christine Edda Fischer

Medlemssekretær for Dansk Folkeparti
Borgerrepræsentationens Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

ET LØFT TIL VEJENE

Status på genopretning af infrastrukturen
i København medio 2017



JUNI 2017

STATUS PÅ GENOPRETNINGS-PROGRAMMET

Vejinfrastrukturen binder København sammen på tværs og sikrer, at byens borgere og brugere kan transportere sig til og fra hverdagens gøremål. Det slider på vejinfrastrukturen at betjene utallige trafikanter hver eneste dag året rundt, og den skal vedligeholdes løbende.

Driftsbudgetterne til vedligeholdelse har i mange år ikke været tilstrækkelige til at fastholde en god tilstand. Derfor er der opbygget et vedligeholdelsesefterslæb. Det betyder, at der i dag ikke kun er behov for at vedligeholde vejinfrastrukturen, men at der i høj grad også er behov for at investere i genopretning.

Genopretningsprogrammet "Et løft til vejene" blev igangsat i januar 2013 med henblik på at genoprette den eksisterende vejinfrastruktur i København og gennemføres frem til udgangen af 2022. Programmet er i år midt-vejs, og denne rapport giver en status på genopretningen.

Der er frem til budget 2018 bevilget knap 1,4 mia. kr. til genopretning. Mange genopretningsprojekter er igangsat, og en række er afsluttet. Der er dog stadig langt igen, før efterslæbet på vedligehold er indhentet.

For at nå i mål skal der bevilges knap 2,3 mia. kr. frem til og med 2022. Det svarer til 456 mio. kr. årligt. Sammen med de årlige driftsbudgetter på 153 mio. kr. giver det

et samlet beløb på 609 mio. kr., der skal omsættes for årligt. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det vil medføre store udfordringer for blandt andet fremkommeligheden i byen. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt at omsætte for så stort et beløb.

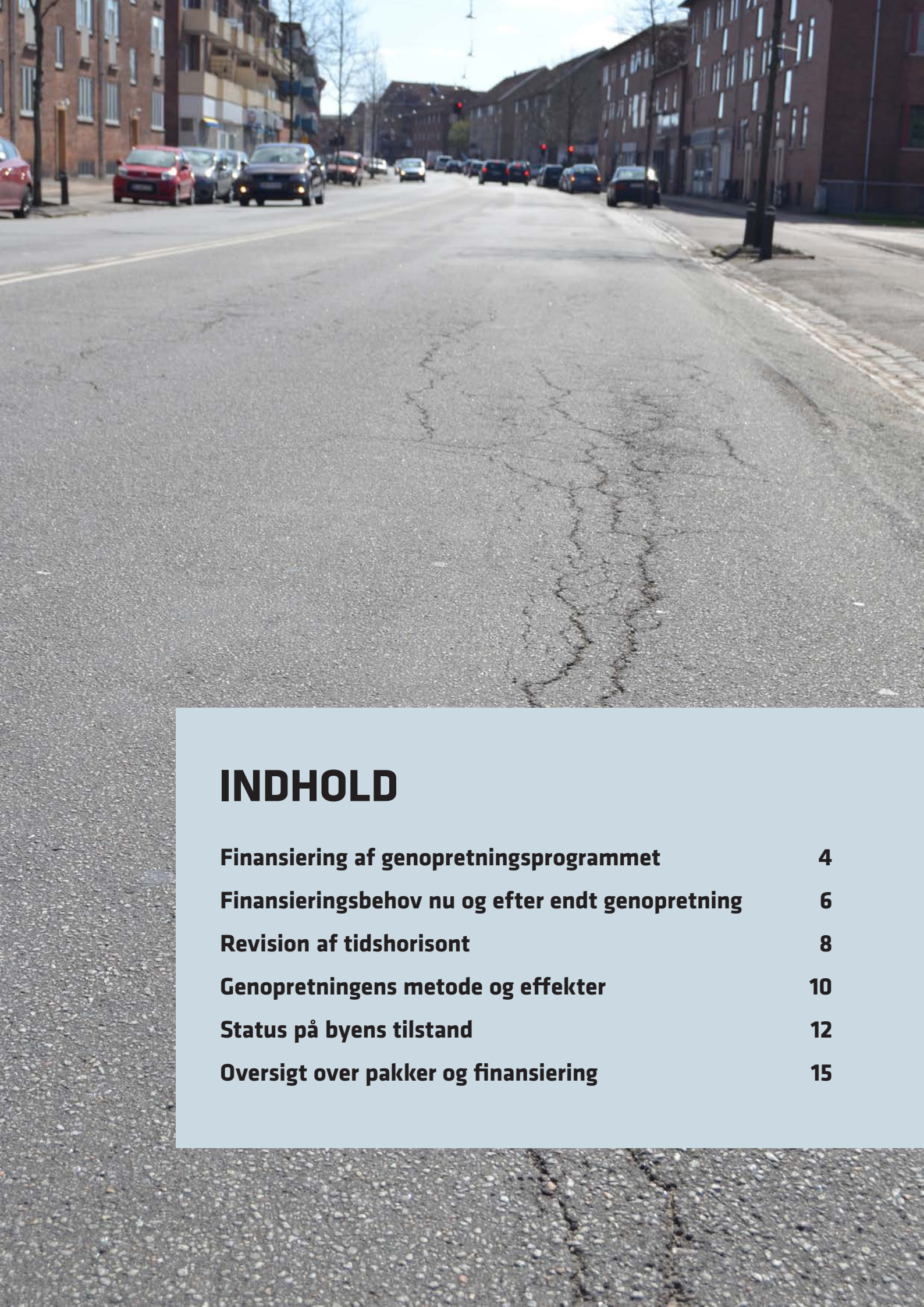
Ud over at beskrive finansieringen for at indhente efterslæbet i 2022, præsenterer denne rapport også forslag til en revideret tidshorisont. Rapporten beskriver endvidere finansieringsbehovet efter endt genopretning, genopretningens metode og effekter samt giver en status på fremdriften af de igangsatte arbejder. Endelig giver rapporten en oversigt over de bevillinger, der indtil nu er givet til genopretning.

Publikationen udtrykker forvaltningens aktuelle viden om vejinfrastrukturens tilstand og er baseret på et datamateriale, som kontinuerligt opdateres og udvides. Beregningerne beskriver genopretningen i perioden 2017-2022. Det vil sige, at der er seks driftsbudgetår (2017-2022) og fem anlægsbudgetår (2018-2022) tilbage. Alle beløb er beregnet som 2018-beløb (p/l). Detaljerede beskrivelser af de syv vejinfrastrukturelementer fremgår af forvaltningens bilagsrapport.

GOD LÆSELYST!

Genopretningsprogrammet understøtter "Fællesskab København"

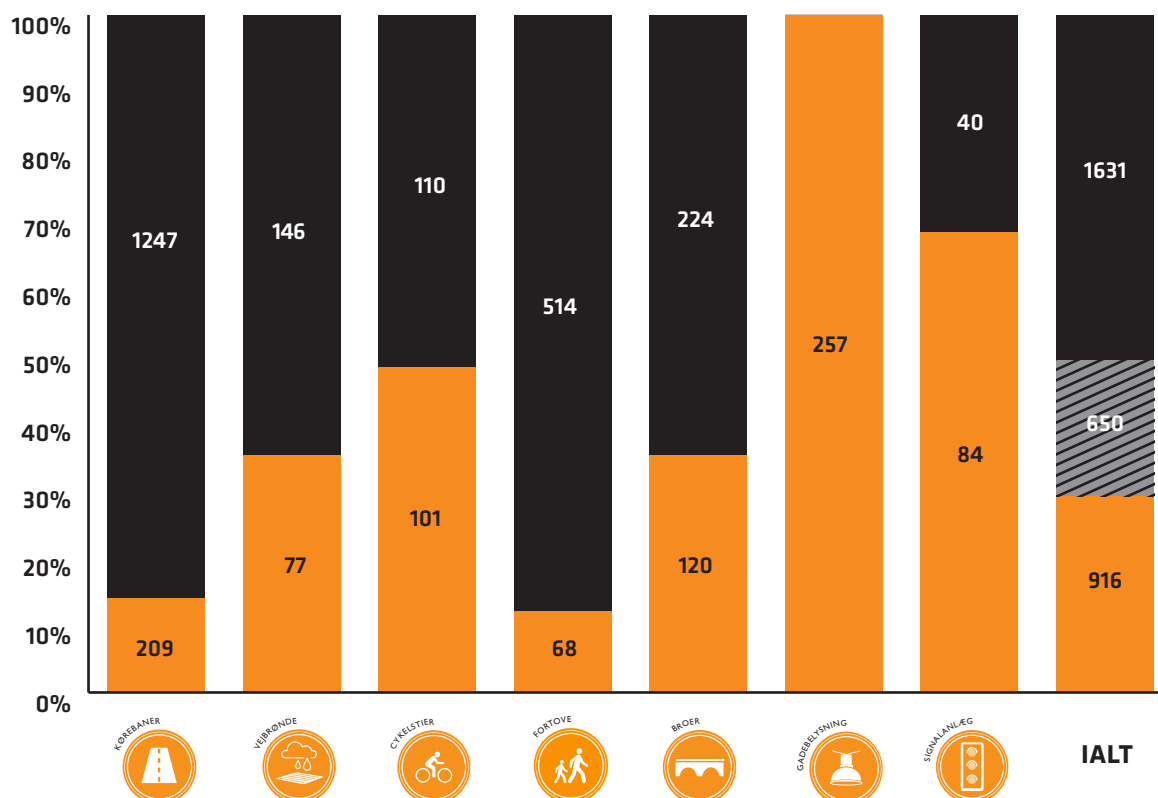
	Målsætninger for 2025	Genopretningsprogrammet
En levende by	Københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel	Målet understøttes ved, at de genoprettede strækninger giver et løft til vejnettet og byrummet. Målet understøttes, når cykelstierne genoprettes, således at fremkommeligheden, komforten og trafik-sikkerheden øges.
En ansvarlig by	75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik Antallet af stærkt støjbelastede boliger er mere end halveret	Målet understøttes ved, at fremkommeligheden, komforten og trafiksikkerheden øges, når fortove, cykelstier, kørebaner og bygværker genoprettes. Målet understøttes ved at udlægge støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet, og hastigheden er højere end 40 km/t.
En by med kant	90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen	Målet understøttes ved, at helhedsgenopretning sikrer bedre fremkommelighed.



INDHOLD

Finansiering af genopretningsprogrammet	4
Finansieringsbehov nu og efter endt genopretning	6
Revision af tidshorisont	8
Genopretningens metode og effekter	10
Status på byens tilstand	12
Oversigt over pakker og finansiering	15

FINANSIERING AF GENOPRETNINGS-PROGRAMMET 2017-2022



I mio. kr. 2018 p/l

- Genopretningsbehov frem til og med 2022
- Finansiering via TMUs Genopretningsramme
- ▨ Samlet driftsbudget frem til og med 2022

Figuren viser status på finansieringsbehovet for hvert af de syv vejinfrastrukturelementer frem til og med 2022. De orange søjler viser det samlede driftsbudget i 2017-2022, og de sorte søjler viser det resterende genopretningsbehov. Den skraverede søjle viser den del af genopretningsbehovet, der finansieres af Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme. Der disponeres årligt ca. 130 mio. kr. til genopretningen, hvilket for hele perioden udgør en finansieringskilde på ca. 650 mio. kr.

Det fremgår af figuren, at det samlede genopretningsbehov er 2.281 mio. kr., hvoraf 650 mio. kr. finansieres via Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme. Det resterende ufinansierede genopretningsbehov er således på 1.631 mio. kr. Genopretningsbehovet er det behov, der - udover driftsbudgettet - er nødvendigt for at indhente vedligeholdelsefterlæbet i 2022. Hvis driftsbudgettet løftes, vil behovet for midler til genopretning reduceres tilsvarende. Det samme gør sig gældende, hvis driftsbudgettet reduceres, hvor behovet for midler til genopretning øges tilsvarende.

For at nå i mål med genopretningsprogrammet i 2022 er det nødvendigt, at der årligt bevilges 456 mio. kr. frem til og med 2022. Heraf finansierer Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme 130 mio. kr. Til de 456 mio. kr. skal lægges det årlige driftsbudget på 153

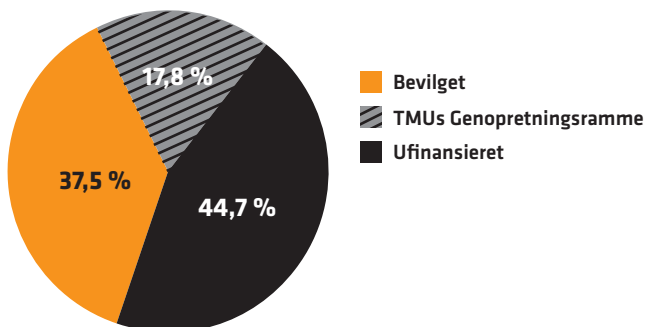
mio. kr. Det giver et samlet finansieringsbehov på 609 mio. kr. årligt for at nå i mål i 2022.

Det største genopretningsbehov er på kørebaner, hvor behovet er 1.247 mio. kr. Det andet og tredje største genopretningsbehov er på fortove og broer, hvor behovet er på henholdsvis 514 mio. kr. og 224 mio. kr. Bemærk, at "Broer" dækker i denne rapport også over andre typer bygværker såsom gang- og cykeltunneler, bolværker, støttemure, skilteportaler, havnebuspontoner og p-huse.

For vejbrønde og cykelstier er genopretningsbehovet henholdsvis 146 mio. kr. og 110 mio. kr. For signalanlæg er genopretningsbehovet 40 mio. kr., mens gadebelysning er finansieret.



HÅNDTERING AF TRÆRØDDER



STATUS PÅ FINANSIERING

Der er frem til budget 2018 bevilget i alt 1.365 mio. kr. Det svarer til, at 37,5 % af genopretningsbehovet frem til og med 2022 er bevilget. Der er bevilget midler i 12 omgange i form af genopretningspakker. Genopretningspakkerne kan ses på side 15. Af det resterende genopretningsbehov finansieres 17,8 % via Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme, mens 44,7 % er ufinansieret. For at nå i mål med genopretningsprogrammet er det nødvendigt, at de resterende midler bevilges i budgetforhandlinger.

FORBEDRET BEREGNINGSGRUNDLAG

Der er foretaget nye beregninger til brug for denne genopretningsplan. I beregningerne for kørebaner, vejbrønde, cykelstier og fortove er de tidligere private fællesveje i den nye gule parkeringszone samt håndtering af sporvognsskinner og træerødder nu inkluderet.

Endvidere er der foretaget:

- yderligere kvalificering af beregningsmodeller for nedbrydning af veje
- opdatering af materialepriser og priser for følgeomkostninger

De nye beregninger har betydet, at genopretningsbehovet er steget for kørebaner, cykelstier og fortove, mens det er faldet for vejbrønde. Behovet for vejbrønde er faldet, da forvaltningen har indgået en rammeaftale i samarbejde med HOFOR, hvilket giver billigere enhedspriser. For de fire elementer er genopretningsbehovet samlet steget omkring 150 mio. kr.

For broer er der foretaget:

- detaljeret gennemgang af alle indmeldte genopretningsopgaver i kommunens brodatabase
- en række særeftersyn, fortrinsvis af gangtunneler

Særeftersynene har vist, at konstruktionernes tilstand ved flere tunneler er bedre end hidtil vurderet. Det betyder, at de skal genoprettes tidligst i 2035 og dermed ikke længere er en del af de bygværker, der skal genoprettes i genopretningsprogrammet.

Der henvises til forvaltningens bilagsrapport for uddybende beskrivelser af beregningerne.

Genopretningsbehovet for gadebelysning bliver revideret til næste genopretningsplan. De gamle nedgravede belysningskabler er i dårligere stand end hidtil antaget, og forvaltningen er i gang med at kortlægge omfanget. Der opleves mange kabelfejl, hvilket resulterer i manglende belysning til borgerne. Det har hidtil været muligt for kommunens driftspartner at lappe på kablerne, hvis der var fejl. Dette er ikke længere muligt, da kabernes dårlige stand gør det svært at lappe, uden at der opstår yderligere fejl på kablerne. Derfor bør de gamle kabler udskiftes i forbindelse med helhedsgenopretning.

Hvorfor skal sporvognsskinner og træerødder håndteres?

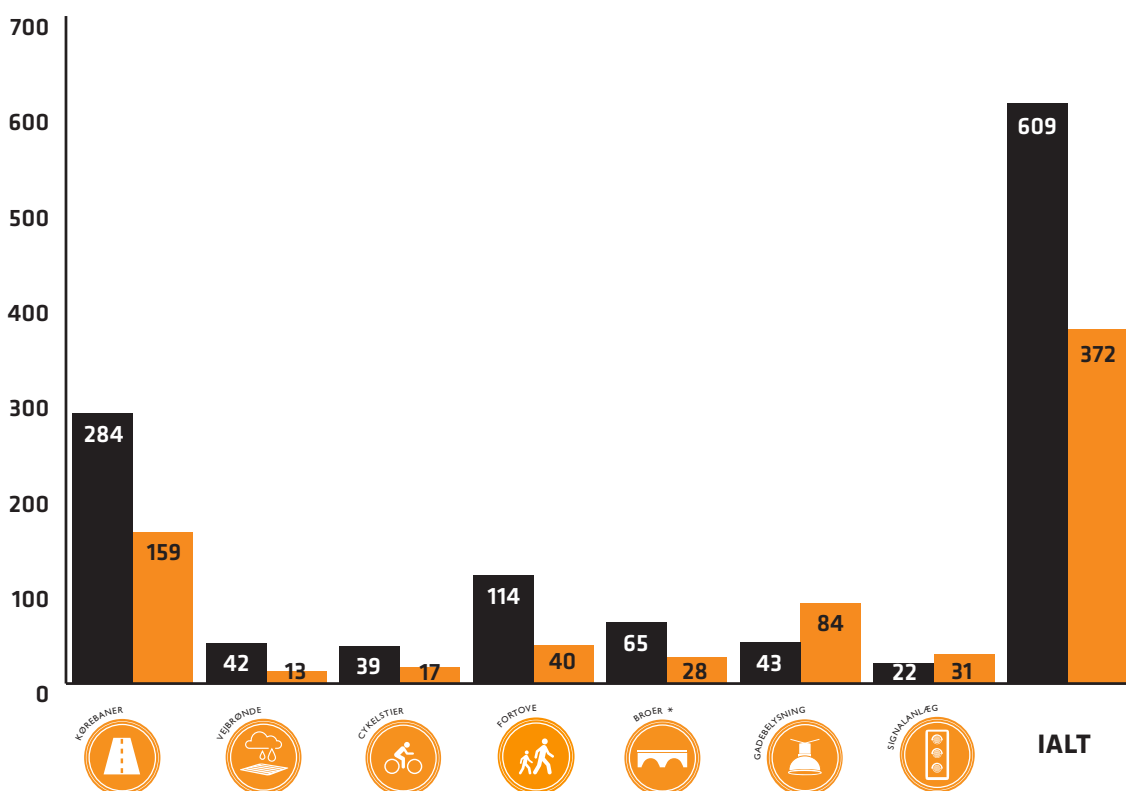
Flere steder i byen er der sporvognsskinner under kørebanerne. Hvis ikke sporvognsskinnerne bliver fjernet i forbindelse med vejgenopretningsprojekterne, vil den nyanlagte belægnings levetid blive forringet væsentligt, da der opstår revner allerede efter få år.

På samme vis fordyrer og komplicerer træerødder under cykelstibelægninger genopretningen. Hvis træerødderne ikke bliver håndteret i forbindelse med

genopretning, opstår der revner og ujævnheder i cykelstibelægningen allerede i løbet af få år, og levetiden bliver reduceret markant. Ved at håndtere træerødderne undgås det samtidig, at der opstår skader på de eksisterende træer.

Håndtering af sporvognsskinner og træerødder er indregnet i genopretningsbehovet til brug for denne genopretningsplan.

FINANSIERINGSBEHOV NU OG EFTER ENDT GENOPRETNING



I hele mio. kr. 2018 p/l

- Årligt finansieringsbehov frem til og med 2022
- Årligt finansieringsbehov efter 2022

Figuren viser finansieringsbehovet før og efter endt genopretning. De sorte søjler viser det årlige finansieringsbehov frem til og med 2022. De orange søjler viser det årlige finansieringsbehov efter endt genopretning i 2022.

* Nogle broer vil være så dyre at genoprette, at det er nødvendigt at søge særskilte bevillinger til genopretningen af disse.

Det fremgår af figuren, at såfremt efterslæbet på vedligehold indhentes i 2022, bliver finansieringsbehovet reduceret fra 609 mio. kr. til 372 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Det er en årlig reduktion på 237 mio. kr. i forhold til det nuværende samlede finansieringsbehov. Reduktionen skyldes, at det bliver muligt fremadrettet at renovere på det økonomisk optimale tidspunkt, når efterslæbet er indhentet.

Efter endt genopretning er det nødvendigt at afsætte 372 mio. kr. årligt til drift og vedligehold af den eksisterende vejinfrastruktur for at undgå, at der opstår et nyt efterslæb på vedligehold.

Særligt for kørebaner og fortove, hvor der er et stort genopretningsbehov, reduceres finansieringsbehovet markant efter endt genopretning. Ligeledes reduceres finansieringsbehovet for vejbrønde, cykelstier og broer.

For gadebelysning og signalanlæg stiger finansieringsbehovet efter endt genopretning. Det skyldes, at genopretningsbehovet for de to elementer sammenlagt kun er 40 mio. kr., og at der i de nuværende driftsbudgetter ikke er afsat midler til udskiftning af gadebelysning og signalanlæg. I finansieringsbehovet efter endt genopretning er der afsat midler både til udskiftning af anlæg og til drift og vedligehold af de eksisterende anlæg, så der ikke opstår et nyt efterslæb.



FOLEHAVEN

EFTERSLÆB OG GENOPRETNING

Vedligeholdelsefterslæbet udtrykker det uindfriede vedligeholdelsesbehov. Genopretning af vejinfrastrukturen bringer tilstanden tilbage til niveauet, fra før efterslæbet opstod. Et optimalt driftsbudget er tilstrækkeligt til at fastholde tilstanden, og ligger driftsbudgettet under dette niveau, opstår der efterslæb.

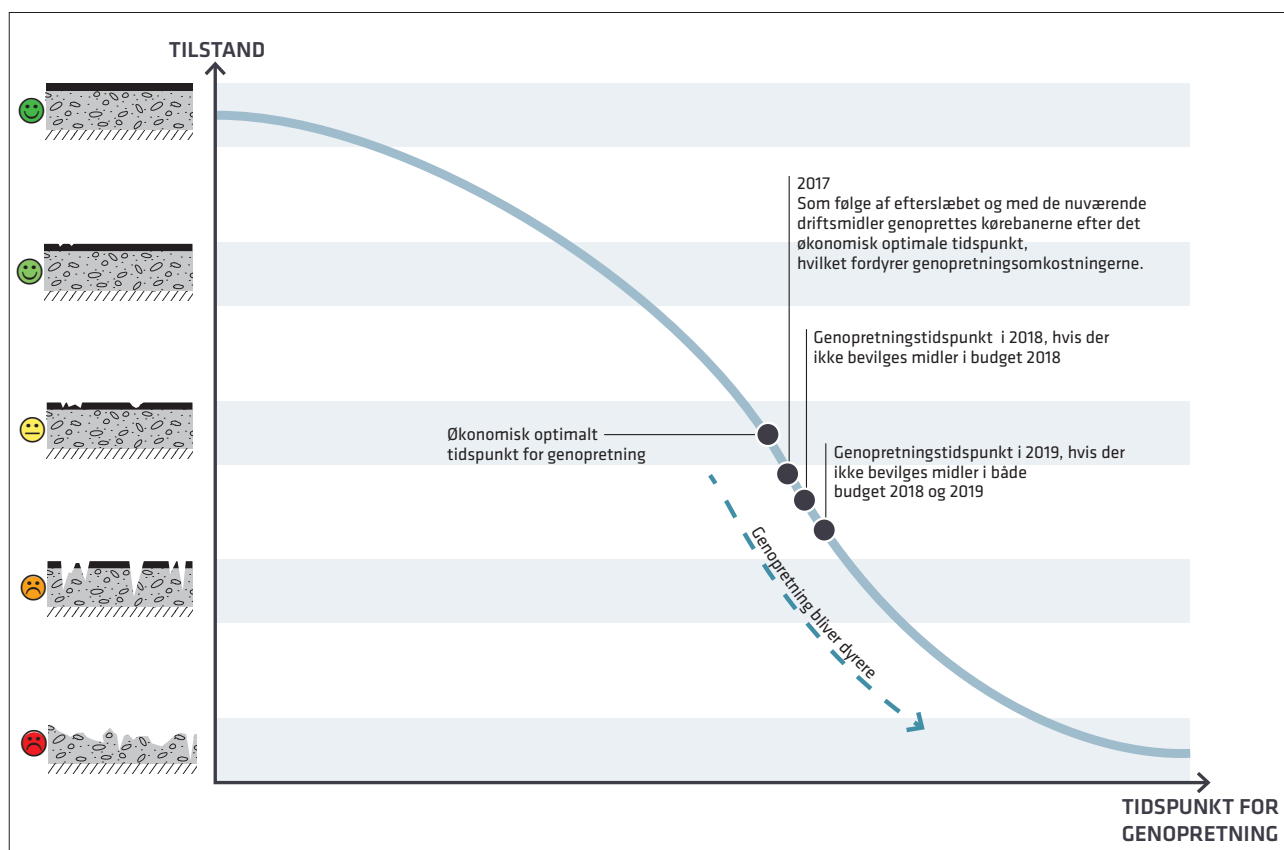
I starten stiger efterslæbet stort set proportionalt med det manglende budget, men på et tidspunkt accelererer det og stiger eksponentielt. Det sker, når små skader i kørebanernes eller broernes overfladebelægning ikke bliver udbedret, så vand trænger ned og skader de underliggende konstruktioner, hvilket er betydeligt dyrere at

reparere, end hvis genopretningen sker rettidigt. Det kan derfor blive meget dyrt at have et driftsbudget, der ligger under det optimale niveau.

Uanset hvilket tilstandsniveau der genoprettes til, vil et efterfølgende driftsbudget under det optimale niveau føre til, at et nyt efterslæb opstår.

ØNSKET SERVICENIVEAU I KØBENHAVN

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder for at sikre den billigst mulige vedligeholdelse af vejinfrastrukturen. Forvaltningen anbefaler derfor, at de syv elementer istandsættes på det økonomisk optimale tidspunkt.



Økonomisk optimalt tidspunkt for genopretning af kørebaner: Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. Hvis istandsættelsen sker senere, skal der anvendes mange midler på akutte reparationer for at forhindre en accelereret skadesudvikling.

REVISION AF TIDSHORISONT

Genopretningsprogrammet er i år midtvejs. Der er finansieret 37,5 %. Det vil sige, at der fortsat mangler 62,5 % for at nå i mål med programmet i 2022. Årligt skal der omsættes for 609 mio. kr. for at indhente vedligeholdelseefterslæbet i 2022.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det vil medføre store udfordringer i forhold til fremkommeligheden i byen, markedets kapacitet samt muligheden for at koordinere og skabe synergi med andre projekter, herunder særligt skybrudsprojekter, hvis der skal omsættes for så stort et beløb årligt.

Forvaltningen finder det derfor hensigtsmæssigt at ændre og forlænge genopretningsprogrammets tidshorisont fra 2022 til 2027.

Det vurderes, at en forlængelse af tidshorisonten på kun fem år ikke fordyrer genopretningen. Det skyldes, at vedligeholdelseefterslæbet løbende nedbringes, og der vil således ikke ske en yderligere nedslidning. Der vil frem til 2027 stadig skulle bruges forholdsvist mange midler på akutte reparationer. Det vurderes dog, at besparelsen ved, at genopretningen opnår synergi med andre anlægsprojekter, og at der kan undgås opgravninger grundet bedre mulighed for koordinering, er væsentlig højere end udgiften til reparationer.

Med tidshorisont 2027 er det muligt at sikre en optimal eksekvering. En væsentlig forudsætning for dette er, at der er god mulighed for at planlægge, koordinere og samtænke med andre anlægsprojekter. Eksempelvis giver Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme, med en eksekveringsperiode på ca. tre år, god mulighed for dette. Til gengæld medfører de etårige scenarier i budgetaftalerne kort planlægningshorisont, hvilket i væsentlig grad begrænser muligheden for at samtænke med for eksempel skybruds- og cykelstiprojekter.

Både med tidshorisont 2022 og 2027 skal der i alt omsættes for 4.910 mio. kr. i perioden 2018-2027. Med tidshorisont 2022 skal der årligt omsættes for 609 mio. kr. i budgetårene 2018-2022 og efterfølgende 372 mio. kr. for at undgå, at et nyt efterslæb opstår. Med tidshorisont 2027 skal der årligt omsættes for 491 mio. kr. i budgetårene 2018-2027 og efterfølgende 372 mio. kr. Det er således det samme beløb, som skal anvendes efter endt genopretning både i tidshorisont 2022 og 2027.

Nedenstående figur viser finansieringen af genopretningsprogrammet med tidshorisont 2022 og 2027. Det ses, at forlængelsen af tidshorisonten ikke fordyrer genopretningen.

Tidshorisont 2022											4.910 mio. kr.
Mio. kr.	609	609	609	609	609	372	372	372	372	372	372
År	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Tidshorisont 2027											
Mio. kr.	491	491	491	491	491	491	491	491	491	491	372
År	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028

Figuren viser, at det samlede finansieringsbehov i budgetårene er 4.910 mio. kr. både med tidshorisont 2022 og 2027. Med tidshorisonten 2022 skal der omsættes for 609 mio. kr. i budgetårene 2018-2022 og efterfølgende 372 mio. kr. i budgetårene 2023-2027. Med tidshorisonten 2027 skal der omsættes for 491 mio. kr. hvert år i budgetårene 2018-2027. For begge tidshorisonter skal der fra 2028 og frem omsættes for 372 mio. kr.



ROSKILDEVEJ

GENOPRETNINGENS METODE OG EFFEKTER

For at sikre den billigst mulige vedligeholdelse af vejinfrastrukturen, anvender Teknik- og Miljøforvaltningen metoden helhedsgenopretning ved genopretning af vejstrækninger. Inden et genopretningsprojekt realiseres, samtænkes og koordineres det med andre planlagte anlægsaktiviteter. Dette er ikke alene økonomisk fordelagtigt, men medfører også færre gener, højere kvalitet og bedre løsninger.

METODE

Helhedsgenopretning

Ved helhedsgenopretning bliver vejstrækningen genoprettet fra facade til facade. Det vil sige, at alle genopretningstrængende elementer, herunder; kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg på den pågældende strækning, bliver genoprettet på én gang.



Koordinering og samtænkning

Mange eksterne og interne aktører arbejder med vejinfrastrukturen i København. Inden et genopretningsprojekt igangsættes, laves der derfor omfattende koordinering med andre planlagte projekter, eksempelvis

- metroarbejde
- ledningsarbejde
- skybrudssikring

Genopretningen samtænkes også med andre planlagte anlægsaktiviteter såsom skybruds-, begrønnings-, busprioriterings-, byrums- og cykelstiprojekter.



EFFEKTER

Økonomiske besparelser

- Ved anlægsarbejder bliver omkring 10 % af de samlede udgifter anvendt til byggeplads, afspærringer og trafikafvikling i anlægsperioden. Disse udgifter reduceres ved helhedsgenopretning, og når der samtænkes med andre anlægsaktiviteter.
- Gennem koordinering og samtænkning med andre anlægsprojekter undgås det i vid udstrækning, at vejstrækningen bliver gravet op få år efter, den er anlagt. Dermed reduceres værditabet på den nyanlagte strækning betragteligt.
- Forvaltningen har udarbejdet et estimat, der viser besparelsen ved at samtænke cykelstiudvidelse med helhedsgenopretning. Estimatet viser, at en cykelstiudvidelse er 30-60 % billigere, hvis den bliver samtænkt med helhedsgenopretning.

Færre gener

- Byens borgere og brugere undgår gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.
- Der vil være gener fra støj i kortere perioder.

Bedre kvalitet og løsning

- Byrummet får et løft, da det bliver ændret fra slidt til nyt.



ROSKILDEVEJ

Udover de førnævnte effekter har genopretningen følgende positive effekter for byen:

FREMKOMMELIGHED

Vedligeholdte veje og broer binder byen sammen og er vigtige for fremkommeligheden. Nedslidte veje og broer nedsætter flowet i trafikken, og i værste fald kan det blive nødvendigt at nedklassificere eller rive broer ned. Det er der flere eksempler på, og et af genopretningsprogrammets formål er netop at forhindre dette. Når infrastrukturen genoprettes, vil det være synligt i form af vejarbejder, der lokalt kan påvirke fremkommeligheden i byen. Koordineringen med andre anlægsaktiviteter er med til at sikre, at eksekveringen sker effektivt og med det bedst mulige resultat.

TRAFIKSIKKERHED

Vedligeholdte fortove og cykelstier reducerer faren for faldulykker og cykelstyrt, og vedligeholdte veje medfører færre skader på køretøjer som følge af slaghuller. Genoprettede vejbrønde afvander vejene og cykelstier bedre, hvilket forøger sikkerheden ved både regn og frost.

BEDRE LIVSKVALITET

En kortlægning viser, at der på langt hovedparten af Københavns Kommunes større veje opleves udfordringer med støj. Genopretning med udlægning af støjreducerende asfalt dæmper støjniveauet med 1,5 dB. Det svarer til, at trafikken reduceres med ca.

30 %. Forvaltningen har modtaget positive tilbagemeldinger fra borgere, som har fået lagt støjreducerende belægninger på vejene omkring deres boliger. Det skal bemærkes, at støjreducerende slidlag har en kortere gennemsnitlig levetid på ca. 12 år sammenlignet med almindelig asfalt, der har en levetid på 15 år.

MILJØ OG KLIMA

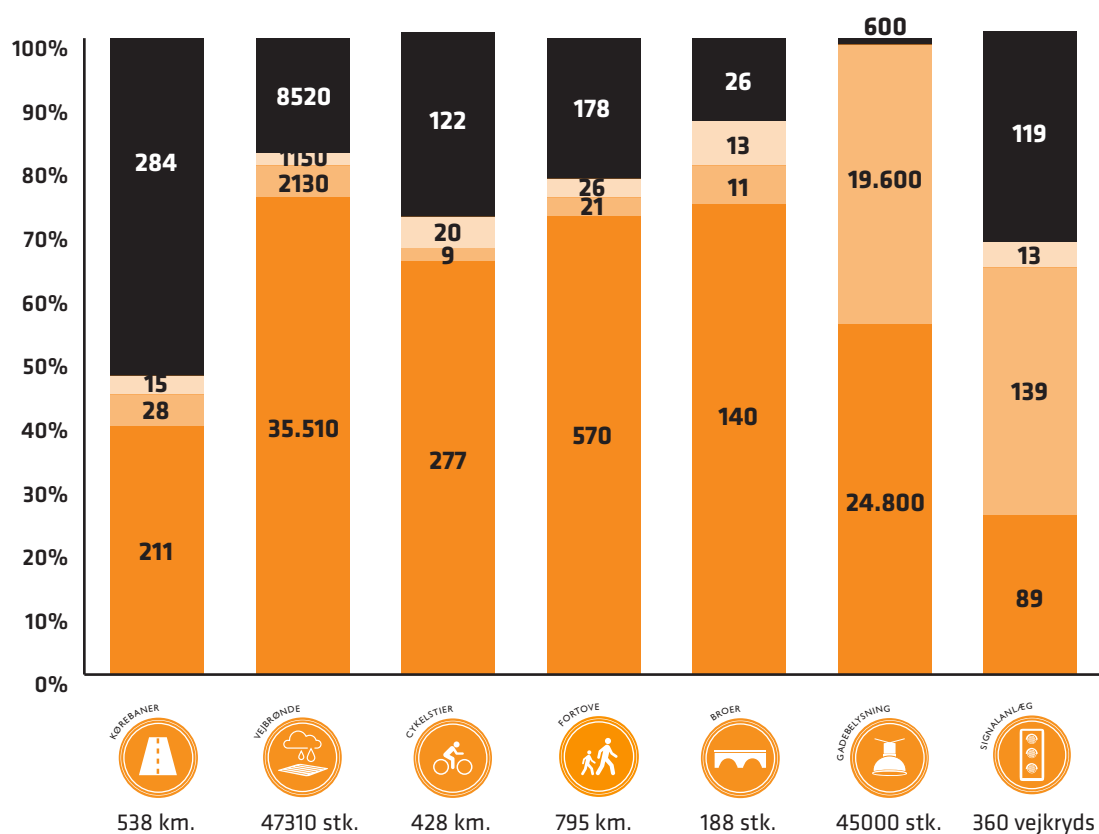
Genopretning af byens vejbrønde medfører færre oversvømmelsesskader ved skybrud og mindsker rotteproblemer. Kørebaner med ny asfalt reducerer brændstofforbruget og dermed CO₂-udslippet grundet lavere rullemodstand.

FASTHOLDELSE AF GODT IMAGE

En velfungerende og vedligeholdt infrastruktur er med til at understøtte Københavns image som en velfungerende og attraktiv storby. Velholdt og tidssvarende udstyr til gadebelysning og signalanlæg er endvidere med til at skabe de bedste betingelser for trafikens bidrag til, at København er CO₂-neutral i 2025.



STATUS PÅ BYENS TILSTAND



- Genopretning påkrævet senest 2022
- Eksekvering af anlægsbevilling pågår
- Eksekveret for anlægsbevilling
- God stand

Figuren viser status for tilstanden på de syv elementer over den 10-årige genopretningsperiode fra 2013-2022. Det er således ikke et øjebliksbillede af den aktuelle status i 2017, men derimod en akkumuleret status for hele perioden. Den vandrette akse viser det samlede antal enheder, mens den lodrette akse i hele tal og procent illustrerer den aktuelle status for de respektive enheder. De orange søjler viser, hvor mange enheder der er i så god stand, at de ikke behøver genopretning inden for programmets 10-årige periode, og de lyse orange farvede søjler viser, hvor mange enheder, der er genoprettet. De beige søjler viser de enheder, der arbejdes på, og de sorte søjler viser dem, som kræver genopretning inden udgangen af 2022. Antallet af kørebaner, vejbrønde og fortove er steget i 2017, da kommunen har overtaget private fællesveje i forbindelse med ny gul parkeringszone.



PRINSENS BRO



Kørebaner, 538 km

Lidt over 50 % af kørebanerne kræver genopretning inden udgangen af 2022. I alt skal 284 km kørebane genoprettes.

Gennemsnitlig levetid: slidlag: 15 år (støjreducerende asfalt ca. 12 år), bærelag: ca. 50 år (varierer afhængigt af type).



Vejbrønde, 47.310 stk.

Omkring 8.520 af byens 47.310 vejbrønde skal renoveres inden udgangen af 2022.

Gennemsnitlig levetid: 100 år.



Cykelstier, 428 km

122 km af cykelstierne har behov for genopretning inden udgangen af 2022.

Gennemsnitlig levetid: slidlag: 20 år.



Fortove, 795 km

178 km fortov har behov for genopretning inden udgangen af 2022.

Gennemsnitlig levetid: 50 år.



Broer, 188 stk.

26 af byens i alt 188 broer, tunneler, bolværker m.fl. har behov for genopretning inden udgangen af 2022.

Gennemsnitlig levetid: 100 år.



Gadebelysning, 45.000 stk.

Gadebelysningen er fuldt finansieret med undtagelse af nogle gamle nedgravede belysningskabler. Forvaltningen er i gang med at kortlægge omfanget af disse. Derudover skal ca. 600 diverse effektbelysningsarmaturer og andre specialarmaturer udskiftes. Disse armaturer kan ikke genoprettes, men skal udskiftes til andre typer belysning. Finansiering af udskiftning af armaturerne forventes at indgå løbende i diverse ad hoc-indstillinger i de kommende år.

Gennemsnitlig levetid: LED: 15-25 år.



Signalanlæg, 360 vejkryds

Omkring 35 hele signalanlæg mangler at blive udskiftet. Dertil kommer, at 6.115 glødepærehoveder mangler at blive udskiftet til LED-signalhoveder.

Gennemsnitlig levetid af nye signalanlæg: 20 år.



VALBY LANGGADE

OVERSIGT OVER PAKKER OG FINANSIERING

Der er af 12 omgange bevilget midler i form af genopretningspakker (i 2018 p/I). Nummereringen af pakker følger det år, de er bevilget i.

Pakke -1:

TMUs Genopretningsramme 2015 (TMU 27.04.2011). Bevilling på 14,2 mio. kr. til kørebaner.

Pakke 0:

TMUs Genopretningsramme 2016 (BR-beslutning 31.05.2012). Bevilling på 103,7 mio. kr. til kørebaner, fortove og broer. 1) 2)

Pakke 1:

Budgetaftalen for 2013 (BR-beslutning 04.10.2012). Bevilling på 324,3 mio. kr. til gadebelysning og signalanlæg.

Pakke 2:

Budgetaftalen for 2014 (BR-beslutning 03.10.2013). Bevilling på 82,6 mio. kr. til signalanlæg, kørebaner, vejbrønde og Slotsherrens Bro. 2)

Pakke 2a:

TMUs Genopretningsramme 2017 (BR-beslutning 06.02.2014). Bevilling på 94,3 mio. kr. til broer. 2)

Pakke 3:

Budgetaftalen for 2015 (BR-beslutning 02.10.2014). Bevilling på 35,8 mio. kr. til helhedsgenopretning af Folehaven.

Pakke 3a:

TMUs Genopretningsramme 2018 (BR-beslutning 30.04.2015). Bevilling på 73,7 mio. kr. til broer.

Pakke 3b:

Overførelsessagen 2014/2015 (BR-beslutning 30.04.2015). Bevilling på 7,1 mio. kr. til kørebaner og gadebelysning.

Pakke 4:

Budgetaftale for 2016 (BR-beslutning 01.10.2015). Bevilling på 105,4 mio. kr. til helhedsgenopretning af fire vejstrækninger, 25,9 mio. kr. til genopretning af vejbrønde, 48,5 mio. kr. til genopretning af cykelstier og fortove samt 36,3 mio. kr. til genopretning af Bro for Tuborgvej over jernbanen.

Pakke 4a:

TMUs Genopretningsramme 2019 (BR-beslutning 28.04.2016). Bevilling på 61,1 mio. kr. til broer og 76,7 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg.

Pakke 5:

Budgetaftale for 2017 (BR-beslutning 06.10.2016). Bevilling på 142,4 mio. kr. til helhedsgenopretning af seks vejstrækninger og pladser og 2,0 mio. kr. til renovering af vejbrønde, som en af tre indsatser for reduktion af regnvand på og langs cykelstier.

Pakke 5a:

TMUs Genopretningsramme 2020 (BR-beslutning 15.12.2016). Bevilling på 39,7 mio. kr. til broer og 90,9 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg.

1) Indeholdt særskilt bevilling til udskiftning af gangbro over S-banen ved Husum Station fra Overførelsessagen 2012/2013.

2) BR besluttede den 22.05.2014, at de tidligere bevilgede midler til brogenopretning i Pakke 0, 2 og 2b blev omdisponeret til én samlet pakke, som indeholder en prioriteret liste, efter hvilken broerne genoprettes.

I alt er der frem til budget 2018 bevilget 1364,6 mio. kr. til genopretning

Denne publikation er den sjette publikation i genopretningsprogrammet. De tidligere publikationer er tre genopretningsplaner og to statusrapporter:

- "Et løft til vejene - Genopretningsplan for vejområdet i København 2014-33", 2012
- "Et løft til vejene - Status primo 2013", maj 2013
- "Et løft til vejene - Genopretningsprogram for infrastrukturen i København 2014-22", januar 2014
- "Et løft til vejene - Genopretning og skybrudssikring af infrastrukturen i København 2015-22", juni 2015
- "Et løft til vejene - Status på genopretning af infrastrukturen i København medio 2016", juni 2016

Design TMF Design

Foto Ursula Bach, Københavns Kommune,
Christian Lindgren

Trykkeri GSB Grafisk