

ET LØFT TIL VEJENE

Statusrapport og genopretningsplan
for vejinfrastrukturen i København
2013-2027



AUGUST 2018

NYE LØFT, NY VIDEN

København er en dynamisk og attraktiv storby med store ambitioner. Københavns indbyggere og mange besøgende forventer en velfungerende vejinfrastruktur, som binder byen sammen og sikrer ubesværet og sikker transport.

Et af de programmer, der bidrager til at løfte kvaliteten af vores by, er genopretningsprogrammet *Et løft til vejene*. Programmet blev igangsat i 2013 med henblik på at genoprette vejinfrastrukturen i København efter en årrække, hvor budgetterne har været for lave til at sikre vedligeholdelse. Det har genereret et stort efterslæb, hvilket betyder, at der i dag ikke kun er behov for vedligeholdelse, men at det også er nødvendigt at investere i genopretning for at få vejinfrastrukturen bragt tilbage i en tilstand uden efterslæb.

Genopretningsprogrammet har en klar målsætning om at drive vejinfrastrukturen i København så omkostningseffektivt som muligt. Vigtige redskaber er samtænkning, hvor flere projekter udføres samtidig, og koordinering, hvor projekter udføres i hensigtsmæssig rækkefølge. Mange aktører arbejder med vejinfrastrukturen i København, og ved at samtænke og koordinere på tværs undgås det i vid udstrækning, at vejstrækninger graves op få år efter, de er anlagt.

Tilstanden på vejinfrastrukturen i Københavns Kommune har i de senere år været genstand for stadig større opmærksomhed. I forbindelse med Budget 2018 blev

det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle gennemføre en analyse af genopretningsprogrammet i samarbejde med Økonomiforvaltningen og eksterne rådgivere. Analysen har præciseret genopretningsprogrammet og undersøgt den optimale tidshorisont for gennemførelsen af programmet.

Tidshorisonten er som følge af de eksterne rådgiveres anbefaling forlænget fra 2022 til 2027.

For at efterslæbet kan blive indhentet i 2027, er finansieringsbehovet i perioden 2019-2027 på i alt 5.676 mio. kr. Hvis de nuværende bevillinger fortsætter, vil driftsbudgetterne finansiere 1.549 mio. kr, og Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme vil finansiere 1.197 mio. kr. Det resterende ikke-finansierede behov er således på 2.930 mio. kr. frem mod 2027.

Denne rapport er baseret på et opdateret datagrundlag og præsenterer den nuværende status på byens tilstand, en beregning af den nødvendige finansiering for at indhente efterslæbet på vedligehold i 2027 samt finansieringsbehovet efter endt genopretning.

Rapporten udtrykker Teknik- og Miljøforvaltningens aktuelle viden om vejinfrastrukturens tilstand og er baseret på et datamateriale, som kontinuerligt opdateres og forbedres. Alle beløb i rapporten er afrundet og angivet i 2019 p/l.

INDHOLD

Visioner, strategier og målsætninger som genopretningsprogrammet understøtter	5
Status på byens tilstand	6
Opdateret datagrundlag for genopretningsprogrammet	8
Vurdering af tilstandskarakter på fortove	9
Finansiering af genopretningsprogrammet 2019-2027	10
Finansieringsbehov nu og efter endt genopretning	12
Genopretningens metode og effekter	14
Historisk oversigt over pakker og finansiering	15



VISIONER, STRATEGIER OG MÅLSÆTNINGER SOM GENOPRETNINGS-PROGRAMMET UNDERSTØTTER

Genopretningsprogrammet *Et løft til vejene* understøtter en række visioner, strategier og målsætninger i Københavns Kommune

FÆLLESSKAB KØBENHAVN

Københavnerne opholder sig 20 % mere i byens rum, og 50 % af turene til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel

- Genoprettede strækninger giver et løft til vejnettet og byrummet.
- Genopretning af cykelstier øger fremkommelighed, komfort og trafikikkerhed.

90 % af alle københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i København i 2025

- Med genopretningen sikres bedre fremkommelighed.
- Vedligeholdte veje og broer binder byen sammen.
- Samtænkning og koordinering med andre anlægsaktiviteter mindsker fremkommeligheds-gener.

75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025

- Målet understøttes gennem genopretning af fortove, cykelstier, kørebaner og bygværker, som øger fremkommelighed, komfort og trafikikkerhed.

HANDLINGSPLAN FOR VEJSTØJ

Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra vejtrafikken, og alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken

- Målene understøttes ved, at der lægges støjreducerende asfalt på strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet, og hastigheden er højere end 40 km/t.

NUL-VISION

I 2025 er antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken på nul

- Vedligeholdte fortove og cykelstier reducerer faren for faldulykker og cykelstyrt.
- Vedligeholdte kørebaner medfører færre skader på køretøjer og reducerer risikoen for sammenstød med personskafe til følge.
- Genopretning af vejbrønde afvander veje og cykelstier bedre, hvilket forøger sikkerheden ved både regn og frost.

KBH 2025 KLIMAPLANEN

København vil være verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025

- Kørebaner med ny asfalt reducerer brændstofforbrug og CO₂-udslip på grund af den lavere rullemodstand.
- Velholdt og tidssvarende udstyr til gadebelysning og signalanlæg er med til at skabe de bedste betingelser for trafikens bidrag til, at København er CO₂-neutral i 2025.

GRØN MOBILITET

50 % af alle ture til arbejde eller uddannelse foregår på cykel

- Vedligeholdte cykelstier, veje og fortove er vigtige for fremkommeligheden.
- Genopretning af byens vejbrønde forhindrer oversvømmelseskader ved skybrud, hvilket sikrer fremkommeligheden for cyklister.

TRÆPOLITIK

75 % af københavnere oplever København som en grøn by

- I forbindelse med genopretningen screenes strækninger, bl.a. for at undersøge muligheder for øget begrønning og/eller forbedret kvalitet af eksisterende begrønning.
- I forbindelse med budgetforhandlingerne opstilles der tilvalg med begrønning i budgetnotater om genopretning.

BYNATUR I KØBENHAVN

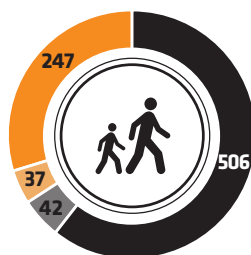
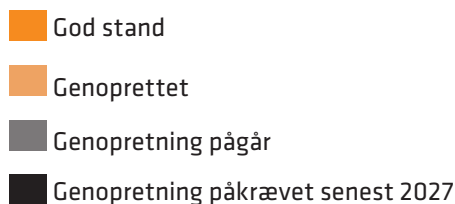
Der skal skabes mere bynatur i København, og kvaliteten af bynaturen skal øges

- I forbindelse med genopretningen screenes strækninger bl.a. for at undersøge muligheder for øget begrønning og/eller forbedret kvalitet af eksisterende begrønning.
- I forbindelse med budgetforhandlingerne opstilles der tilvalg med begrønning i budgetnotater om genopretning.

STATUS PÅ BYENS TILSTAND

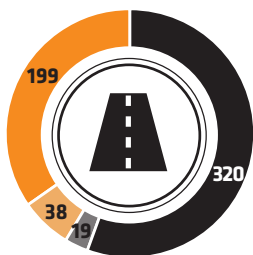
I genopretningsprogrammet indgår følgende syv elementer: Kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove, broer, gadebelysning og signalanlæg. Diagrammerne viser status for tilstanden på de syv elementer i genopretningsperioden 2013-2027. Det er således ikke et øjebliksbillede af den aktuelle status i 2018, men derimod en akkumuleret status for hele perioden.

Den orange del af diagrammerne viser, hvor mange enheder der er i så god stand, at de ikke behøver genopretning inden 2027. Den lyse orange del viser, hvor mange enheder der er genoprettet. Den grå del viser de enheder, der er i gang med at blive genoprettet, og den sorte del viser de enheder, som har et efterslæb, der bør indhentes inden 2027.



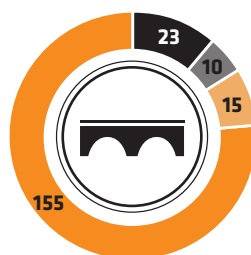
FORTOVE, 795 KM

Ud af byens i alt 795 km fortove skal 506 km genoprettes inden udgangen af 2027.
Gennemsnitlig levetid: 50 år.



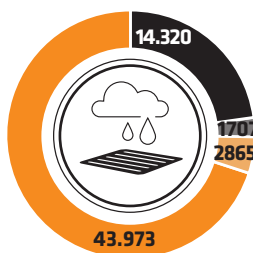
KØREBANER, 538 KM

320 km ud af byens i alt 538 km kørebane skal genoprettes inden udgangen af 2027.
Gennemsnitlig levetid:
15 år (alm. slidlag)
12 år (støjreducerende slidlag)
Ca. 50 år (bærelag - afhængig af type).



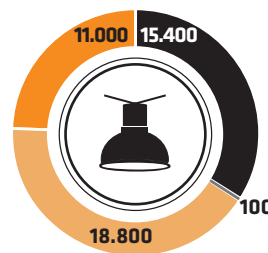
BRØER, 188 STK.

Ud af byens 188 broer og bygværker skal 23 genoprettes inden udgangen af 2027.
Gennemsnitlig levetid: 100 år.



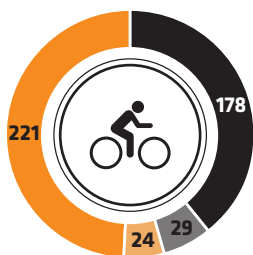
VEJBRØNDE, 60.000 STK.

14.320 ud af byens i alt 60.000 vejbrønde skal genoprettes inden udgangen af 2027.
Gennemsnitlig levetid: 100 år.



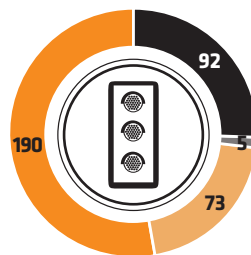
GADEBELYSNING, 45.300 STK.

Ud af byens i alt 45.300 gadebelysningsarmaturer skal 15.400 genoprettes senest i 2027.
Gennemsnitlig levetid: 15-25 år (LED).



CYKELSTIER, 428 KM

178 km ud af byens i alt 428 km cykelstier skal genoprettes inden udgangen af 2027.
Gennemsnitlig levetid: 20 år (slidlag).



SIGNALANLÆG, 360 STK.

Ud af byens 360 signalanlæg skal 92 udskiftes inden 2027.
Gennemsnitlig levetid: 20 år.

Nedenstående kort viser de kørebanestrækninger, der er genoprettet, og hvor genopretningen pågår.



OPDATERET DATAGRUNDLAG FOR GENOPRETNINGSPROGRAMMET

Statusrapport og genopretningsplan for vejinfrastrukturen i København 2013-2027 bygger på et opdateret datagrundlag

ANALYSE AF GENOPRETNINGSPROGRAMMET

Teknik- og Miljøforvaltningen har i foråret 2018 gennemført en analyse af genopretningsprogrammet i samarbejde med Økonomiforvaltningen og med inddragelse af ekstern rådgivning. Analysen omfatter kørebaner, cykelstier, fortove, vejbrønde og broer. Gadebelysning og signalanlæg indgår ikke i analysen, da genopretningsbehovet på tidspunktet for analysens gennemførelse udgør en mindre del af det samlede genopretningsbehov. Analysen har undersøgt fire forhold:

1. Om der er en businesscase forbundet med at fremrykke investeringen i genopretning, det vil sige at indhente efterslæbet over en kortere periode
2. Hvad der er den optimale tidshorisont for genopretningsarbejdet
3. Hvilke vejinfrastrukturelementer, der skal indgå i analysen
4. Data og metoder, der ligger til grund for opgørelsen af genopretningsbehovet

Det fremgår af analysen, at der ikke er nævneværdige økonomiske fordele ved at fremrykke investeringen i genopretningen og indhente efterslæbet over en kortere periode. Analysen konkluderer imidlertid, at der er en totaløkonomisk fordel ved at indhente efterslæbet, fordi udgiften til at indhente efterslæbet er markant lavere end udgiften til at drifte vejinfrastrukturen med et efterslæb. Eksempelvis vil Københavns Kommune opleve, at 83 % af driftsbudgettet til kørebanerne i 2027 vil skulle bruges på ikke-værdiskabende reparationer, såfremt eneste finansiering til genopretning er det nuværende driftsbudget.

Analysen har undersøgt tre tidshorisonter for genopretningsarbejdet, henholdsvis 2019, 2022 og 2027. Analysens anbefaling er, at genopretningsprogrammet bør løbe til og med 2027, hvilket er i tråd med forvaltningens anbefaling i statusrapporten fra 2017.

Med 2027 som tidshorisont for genopretningsprogrammet har forvaltningen mulighed for at skabe synergi og koordinere med andre projekter, herunder de mange skybrudsprojekter, der forventes gennemført i samme periode. De mange genopretningsprojekter vil kunne påvirke fremkommeligheden i byen, men ved at forlænge tidshorisonten fra 2022 til 2027 er det muligt at genoprette byens vejinfrastruktur og samtidig sikre, at konsekvenserne for byen holdes på det lavest mulige niveau.

Analysens samlede vurdering er, at datamaterialet for vejinfrastrukturelementerne er blevet markant opkvalificeret i forbindelse med analysen. Dette gælder blandt andet:

- Genberegning af fortove efter ny genopretningsperiode og skadesfremskrivning
- Opdatering af stamdata for kørebanernes konstruktionsklasse
- Korrigering af skadesgrænser for kørebaner og cykelstier
- Opdatering af stamdata for vejbrønde herunder antal og renoveringsprocent

I analysen konkluderes det, at Teknik- og Miljøforvaltningens datakvalitet for de fem elementer er tilstrækkelig, og at genopretningen bør igangsættes på baggrund af det nuværende datamateriale.

I analysen præsenteres også områder, hvor forvaltningen kan forbedre sin tilgang til datamaterialet, herunder at der bør igangsættes en yderligere opkvalificering af data og processer for fortovs- og cykelstiområdet. Eksempelvis vurderes det, at klassificeringen, klasse 1-5, med fordel kan udvides til en bredere skala.

Ydermere anbefales det i analysen, at forvaltningen igangsætter en række større og mindre tiltag på dataområdet, eksempelvis at alle data samles i ét system, og at forvaltningen oparbejder egen viden om blandt andet analyser og simuleringer.

Forvaltningen vil frem mod statusrapport for *Et løft til vejene* i 2019 arbejde videre med analysens anbefalinger og undersøge forbedringspotentialer for kvalificering af data.

Fortove med tilstandsklassificering 3

I analysen er der udarbejdet et tillægsscenario for 2027 uden 76 % af fortovene med tilstandsklassificering 3. Af analysen fremgår, at det vil betyde et væsentligt fagligt kvalitetsløft at medtage disse fortove i genopretningsbehovet, og at der ikke er noget selvstændigt økonomisk argument for at genoprette dem. Teknik- og Miljøforvaltningen er uenig i analysens konklusion, og vurderer at genopretningen er nødvendig, da det samlede efterslæb ellers ikke indhentes. Det skyldes dels, at flere fortove kræver genopretning, når tidshorisonten forlænges til 2027, og dels at det ved genopretning af kørebane eller cykelsti oftest er nødvendigt at rette kantstene, hvilket kræver en omlægning af fortovet.

VURDERING AF TILSTANDSKLAS- SIFICERING PÅ FORTOVE

Fortove bedømmes, uanset konstruktionstype, ud fra en visuel overordnet vurdering. Følgende klassificering anvendes i bedømmelsen:



1. UACCEPeltabel Tilstand

Over 50 % af fortovsarealet er beskadiget. Ingen komfort for fodgængere, rollatorbrugere, kørestole og barnevogne. Fortovet er i dårlig stand og bør renoveres inden for 1-2 år.

Typiske skader: Fliseforskydninger, mange knækkede fliser, dårlige kantsten, ujævn asfalt med en del lapper og lunger i for- og bagkanter. Der kan mangle en ledelinie, så fortovet ikke lever op til gældende krav til tilgængelighed.



2. DÅRLIG Tilstand

Mellem 25 og 50 % af fortovsarealet er beskadiget. Ingen komfort for fodgængere, rollatorbrugere, kørestole og barnevogne. Fortovet er i mindre god stand. Renoveringen kan vente 2-3 år, maksimalt 5-6 år.

Typiske skader: Fliseforskydninger, knækkede fliser, skæve kantsten, ujævn asfalt med en del lapper og lunger i for- og bagkanter. Der kan mangle en ledelinie, så fortovet ikke lever op til gældende krav til tilgængelighed.



3. MIDDEL Tilstand

Mellem 10 og 25 % af fortovsarealet er beskadiget. Acceptabel komfort for fodgængere, men ikke for rollatorbrugere, kørestole eller barnevogne. Fortovet fremstår ikke æstetisk pænt - det kan holde 5-6 år uden større renoveringsarbejder.

Typiske skader: Knækkede fliser, afskalninger i betonfliser, løse chaussesten i ledelinie og lunger i for- og bagkanter. Der kan mangle en ledelinie, så fortovet ikke lever op til gældende krav til tilgængelighed.



4. GOD Tilstand

Enkle skader i ringe omfang - mellem 2 og 10 % af fortovsarealet. Ingen komfortproblemer for fodgængere, rollatorbrugere, kørestole og barnevogne. Fortovet fremstår pænt med enkelte skader.

Typiske skader: Enkelte knækkede fliser, afskalninger på fliser, enkelte løse chaussesten og/eller mindre lunger i for- og bagkanter.

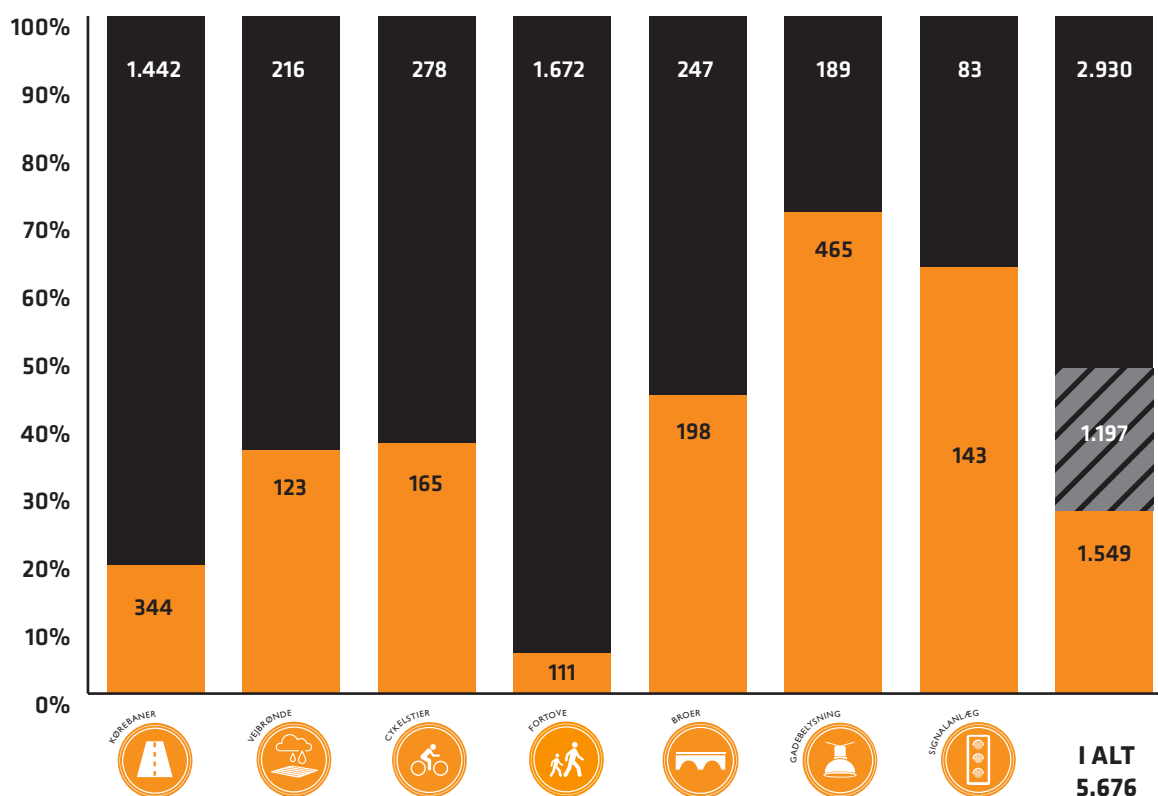


5. FREMTRÆDER SOM NYT

Fortovet fremtræder som nyt eller med skader i ubetydeligt omfang - under 1-2 % af arealet.

Typiske skadestyper: Ingen.

FINANSIERING AF GENOPRETNINGS-PROGRAMMET 2019–2027



I hele mio. kr. 2019 p/I

- Genopretningsbehov frem til og med 2027
- ▨ Finansiering via TMUs Genopretningsramme
- Samlet driftsbudget frem til og med 2027

Figuren viser status på finansieringsbehovet for hvert af de syv vejinfrastrukturelementer frem til og med 2027, hvis de nuværende bevillinger fortsætter. De orange søjler viser det samlede driftsbudget i perioden 2019–2027. De sorte søjler viser det resterende finansieringsbehov. Den skraverede søjle viser den del af finansieringsbehovet, der finansieres af Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme.

Der disponeres årligt ca. 133 mio. kr. til genopretning fra Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme, hvorfor der i hele genopretningsperioden er medregnet en finansiering på 1.197 mio. kr.



TEGLGÅRDSSTRÆDE

SAMLET FINANSIERINGSBEHOV FREM TIL 2027

Finansieringsbehovet i perioden 2019-2027 er 5.676 mio. kr. Hvis de nuværende bevillinger fortsætter, vil driftsbudgetterne finansiere 1.549 mio. kr, og Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme vil finansiere 1.197 mio. kr. Det resterende ikke-finansierede behov er således på 2.930 mio. kr. frem mod 2027.

ÅRLIGT FINANSIERINGSBEHOV

For at nå i mål med genopretningsprogrammet i 2027 er det nødvendigt, at der årligt udføres arbejder for ca. 630 mio. kr. for de syv vejinfrastrukturelementer frem til og med 2027.

Hvis de nuværende bevillinger fortsætter, vil driftsbudgetterne årligt finansiere 172 mio. kr. Såfremt Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme på 133 mio. kr. fastholdes, udgør den resterende ikke-finansierede del 326 mio. kr. årligt frem til og med 2027.

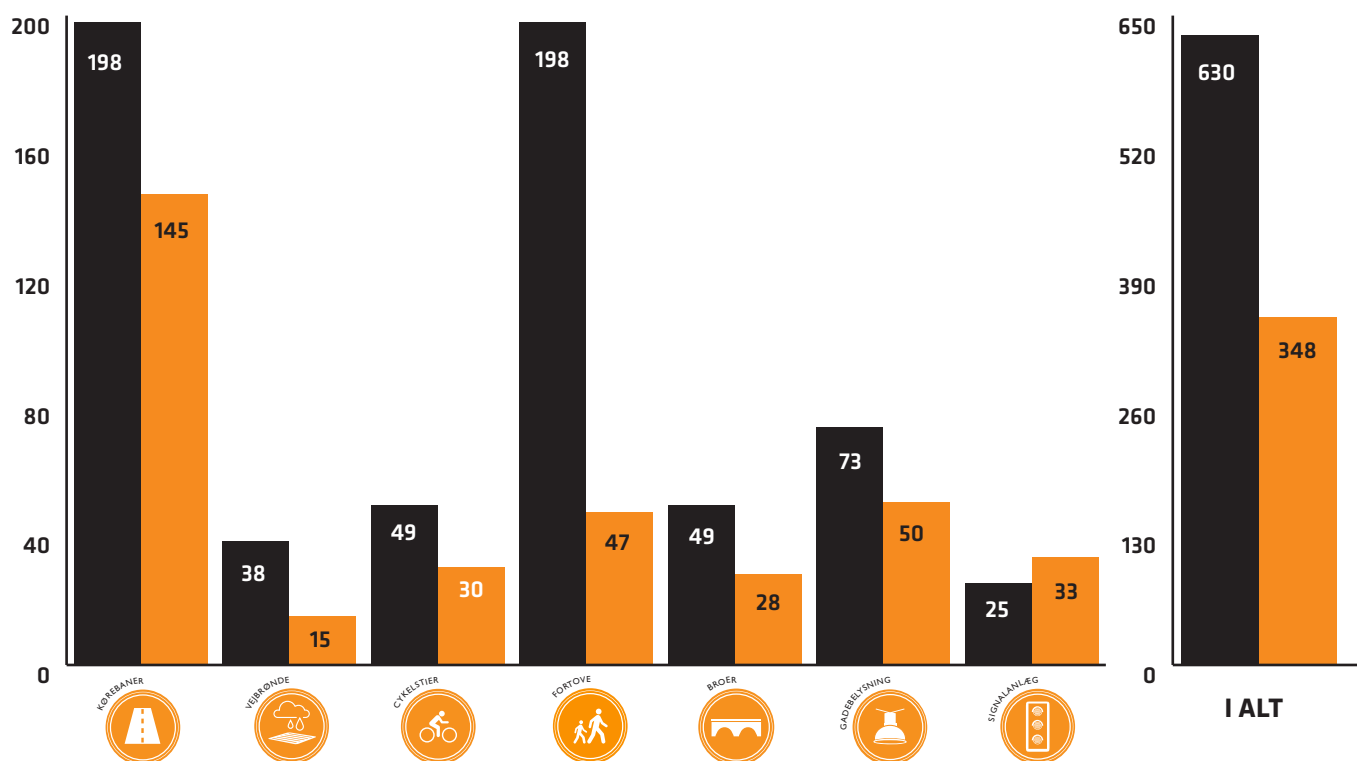
Et løft af den nuværende finansiering reducerer behovet for midler til genopretning. På samme måde øges behovet for midler til genopretning, hvis den nuværende finansiering nedjusteres.

GENOPRETNINGSBEHOV FORDELT PÅ ELEMENTER

Det største genopretningsbehov er på fortove, hvor behovet er 1.672 mio. kr. Det andet og tredje største genopretningsbehov er på kørebaner og cykelstier, hvor behovet er henholdsvis 1.442 mio. kr. og 278 mio. kr.

For broer og vejbrønde er genopretningsbehovet henholdsvis 247 mio. kr. og 216 mio. kr. Bemærk, at 'Broer' også dækker andre typer af bygværker såsom gang- og cykeltunneller, bolværker, støttemure, skilteportaler, havnepontoner og p-huse. For gadebelysning er genopretningsbehovet på 189 mio. kr., mens genopretningsbehovet for signalanlæg er på 83 mio. kr. Genopretningsbehovet for gadebelysning er steget, fordi en større mængde materiel skal udskiftes som følge af den forlængede tidshorisont fra 2022 til 2027.

FINANSIERINGSBEHOV NU OG EFTER ENDT GENOPRETNING



I hele mio. kr. 2019 p/l

- Årligt finansieringsbehov frem til og med 2027
- Årligt finansieringsbehov efter 2027

Figuren viser status på finansieringsbehovet under og efter endt genopretning. De sorte søjler viser det årlige finansieringsbehov frem til og med 2027. De orange søjler viser det årlige finansieringsbehov efter endt genopretning i 2027.

OBS: Nogle broer vil være så dyre at genoprette, at det er nødvendigt med særskilte bevillinger til genopretningen af disse.

Efter genopretning i 2027 er det nødvendigt at hæve det nuværende driftsbudget på 155 mio. kr. med 193 mio. kr til i alt 348 mio. kr. til årlig drift og vedligehold af den eksisterende vejinfrastruktur for de syv vejinfrastrukturelementer. Dette er for at fastholde tilstanden og undgå, at der skabes et nyt efterslæb.

Det fremgår af ovenstående figur, at såfremt efterslæbet på vedligehold indhentes i 2027, bliver finansieringsbehovet reduceret fra 630 mio. kr. til 348 mio. kr. årligt efter 2027 og frem. Det er en reduktion på 282 mio. kr. årligt sammenlignet med finansieringsbehovet i genopretningsperioden.

Reduktionen skyldes, at det fremadrettet bliver muligt at vedligeholde vejinfrastrukturen på det økonomisk optimale tidspunkt, når efterslæbet er indhentet.

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

For signalanlæg stiger finansieringsbehovet efter endt genopretning. Det skyldes, at der i perioden efter 2027 og frem skal udskiftes yderligere anlæg.



ELMEGADE

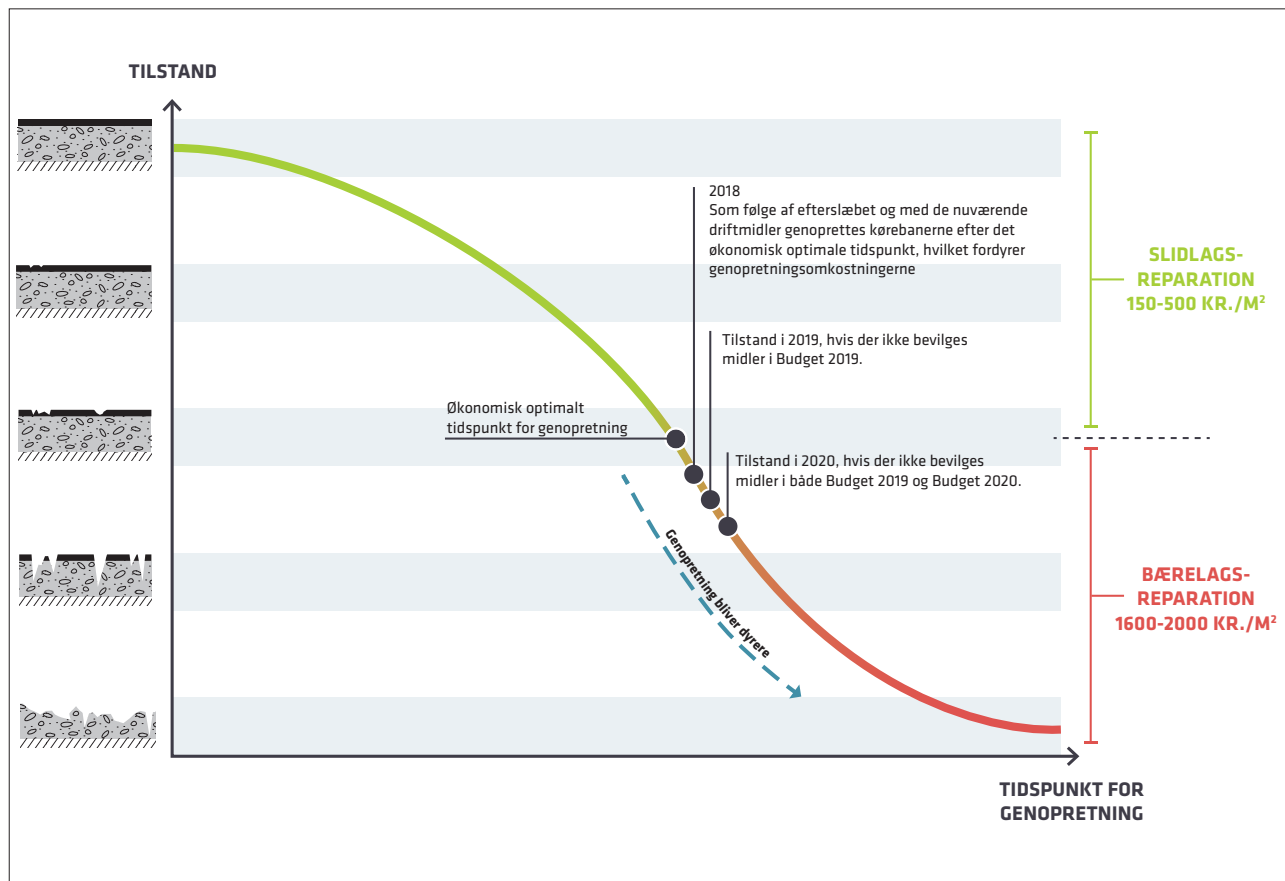
EFTERSLÆB OG GENOPRETNING

Efterslæbet på vedligeholdelse af vejinfrastrukturen stiger stort set proportionalt med det manglende budget, men på et tidspunkt accelererer det og stiger eksponentielt. Det sker, når små skader i kørebanelernes 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.

Omkostningen ved at indhente efterslæbet stiger derfor betragteligt, hvis vedligeholdet ikke prioriteres tilstrækkeligt.

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, skabes der et nyt efterslæb.

Økonomisk optimalt tidspunkt for genopretning af kørebaneler: Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. Hvis genopretningen sker senere, skal der anvendes mange midler på akutte reparationer for at forhindre en accelereret skadesudvikling. Som det fremgår af figuren, er det optimale tidspunkt for genopretning, når slidlaget har udtjent sin levetid.



GENOPRETNINGENS METODE OG EFFEKTER

Genopretningsprogrammet bygger på en ambition om at drive vejinfrastrukturen så omkostningseffektivt som muligt og med færrest mulige gener for byens borgere. Programmet udvikles derfor på baggrund af følgende principper: Helhedsgenopretning, samtænkning og koordinering og screening. Foruden at være omkostningseffektivt medfører det også færre gener, højere kvalitet og bedre løsninger.

METODE

Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretning indebærer, at nedslidte, sammenhængende kørebanestrækninger, genoprettes fra facade til facade. Det betyder, at kørebaner, vejbrønde, stikledninger, cykelstier, fortove, belysningskabler og signalanlæg på de pågældende strækninger på én gang genoprettes til nutidig standard. Genopretning til nutidig standard indebærer, at genopretningen sikrer langtidsholdbare, hensigtsmæssige og tidssvarende løsninger.

Samtænkning og koordinering

Forvaltningen tilstræber altid at samtænke med andre anlægsaktiviteter, så som begrønnings-, busprioriterings-, byrums- og cykelstiprojekter. Når samtænkning ikke er mulig, sørger forvaltningen for omfattende koordinering med andre planlagte aktiviteter, eksempelvis:

- Metroarbejde
- Ledningsarbejde
- Skybrudssikring

Screening

Inden genopretningstrængende vejstrækninger indstilles til politisk beslutning, screenes de for hensigtsmæssige ændringer i forhold til trafiksikkerhed, tilgængelighed og begrønning m.v. Elementer, som ikke indgår i rammerne for genopretning til nutidig standard, opstilles som tilvalg i forvaltningens budgetnotater.

Inden genopretningen påbegyndes i gader med arkitektoniske og kulturhistoriske værdier, er forvaltningen som en del af screeningen i dialog med lokaludvalg, museer osv.

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 samtænkning og koordinering med andre anlægsprojekter undgås i vid udstrækning, at vejstrækningen bliver gravet op få år efter, den er anlagt. Dermed reduceres værditabet på den nyanlagte strækning betragteligt.

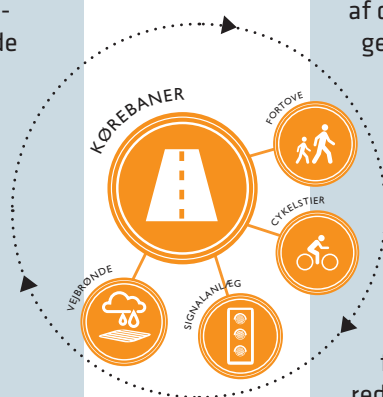
Forvaltningen har udarbejdet et estimat, der viser besparelsen ved at samtænke cykelstiudvidelse med helhedsgenopretning. Estimatet viser, at en cykelstiudvidelse er 30-60 % billigere, hvis den samtænkes med helhedsgenopretning.

Færre gener

Byens borgere og brugere undgår gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer, og der vil være kortere perioder med støjgener.

Bedre kvalitet og løsning

Byrummet får et løft, og tilgængeligheden og trafiksikkerheden højnes, når det nedslidte fornyes.



HISTORISK OVERSIGT OVER PAKKER OG FINANSIERING

Der er af 14 omgange bevilget midler i form af genopretningspakker (i 2019 p/l). Nummereringen af pakker følger det år, de er bevilget i.

Pakke -1:

TMUs Genopretningsramme 2015 (TMU 27.04.2011). Bevilling på 14,3 mio. kr. til genopretning af tre vejstrækninger.

Pakke 0:

TMUs Genopretningsramme 2016 (BR-beslutning 31.05.2012). Bevilling på 106,8 mio. kr. til genopretning af kørebaner, fortove og broer.^{1) 2)}

Pakke 1:

Budgetaftalen for 2013 (BR-beslutning 04.10.2012). Bevilling på 36,8 mio. kr. til signalanlæg og 297,2 mio. kr. til gadebelysning. I tillæg til bevillingen er der givet 6,7 mio. kr. til gadebelysning (BR-beslutning 12.11.2015).

Pakke 2:

Budgetaftalen for 2014 (BR-beslutning 03.10.2013). Bevilling på 85 mio. kr. til signalanlæg, kørebaner, vejbrønde og Slotsherrens Bro.²⁾

Pakke 2a:

TMUs Genopretningsramme 2017 (BR-beslutning 06.02.2014). Bevilling på 97,1 mio. kr. til genopretning af seks broer.²⁾

Pakke 3:

Budgetaftalen for 2015 (BR-beslutning 02.10.2014). Bevilling på 36,9 mio. kr. til helhedsgenopretning af Folehaven.

Pakke 3a:

TMUs Genopretningsramme 2018 (BR-beslutning 30.04.2015). Bevilling på 75,9 mio. kr. til tre broer.

Pakke 3b:

Overførelsessagen 2014/2015 (BR-beslutning 30.04.2015). Bevilling på 1,1 mio. kr. til kørebaner og 6,2 mio. kr. til gadebelysning.

Pakke 4:

Budgetaftale for 2016 (BR-beslutning 01.10.2015). Bevilling på 185,3 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg samt 37,4 mio. kr. til genopretning af bro på Tuborgvej over jernbanen.³⁾

Pakke 4a:

TMUs Genopretningsramme 2019 (BR-beslutning 28.04.2016). Bevilling på 63 mio. kr. til broer og 79 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg.

Pakke 5:

Budgetaftale for 2017 (BR-beslutning 06.10.2016). Bevilling på 148,8 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg.

Pakke 5a:

TMUs Genopretningsramme 2020 (BR-beslutning 15.12.2016). Bevilling på 40,9 mio. kr. til broer og 93,6 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg.

Pakke 6

Budgetaftale for 2018 (BR-beslutning 05.10.2017). Bevilling på 176,1 mio. kr. til helhedsgenopretning af 17 vejstrækninger.⁴⁾

Pakke 6a

TMUs Genopretningsramme 2021 (BR-beslutning 30.11.2017). Bevilling på 94,8 mio. kr. til genopretning af kørebaner, vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg samt 38,9 mio. kr. til genopretning af fire broer.

I alt er der frem til Budget 2019 bevilget 1.722 mio. kr. til genopretning.

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 bliver genoprettet.

³⁾ Projekterne "Renovering af vejbro over jernbanen ved Tuborgvej" og "Gangtunnel under Tuborgvej ved Bispebjerg Parkallé, Bispebjerg" er annulleret (BR 01.02.2018), og restbudgettet tilbageføres til Teknik- og Miljøudvalgets Over-/underskudsmodel for genopretning, når anlægsprojekterne er regnskabsforklaret.

⁴⁾ I Budget 2018 (BR 5. oktober 2017) (A, F, O og Ø) blev der afsat en pulje på 160,8 mio. kr. til helhedsgenopretning af 16 strækninger i 2018. I forbindelse med projekteringen af arbejderne viste det sig, at udgiften til genopretningen ville overstige den økonomiske ramme, hvorfor tre af strækningerne er udskudt til forhandlingerne om Budget 2019 (BR 22. marts 2018). De 176,1 mio. kr. indeholder, udover de 160,8 mio. kr., 15,3 mio. kr. til helhedsgenopretning af Nordre Frihavsgade, der blev bevilget midler til i 'TM74 Nordre Frihavsgade som cykelgade' i Budget 2018.

Denne publikation er den syvende publikation i genopretningsprogrammet. De tidligere publikationer er tre genopretningsplaner og tre 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 – 2022, (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)
- *Et løft til vejene* – Status på genopretning af infrastrukturen i København medio 2017, (juni 2017)

Design TMF Design

Foto Christian Lindgren, Ursula Bach, Københavns Kommune

Trykkeri GSB Grafisk

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

