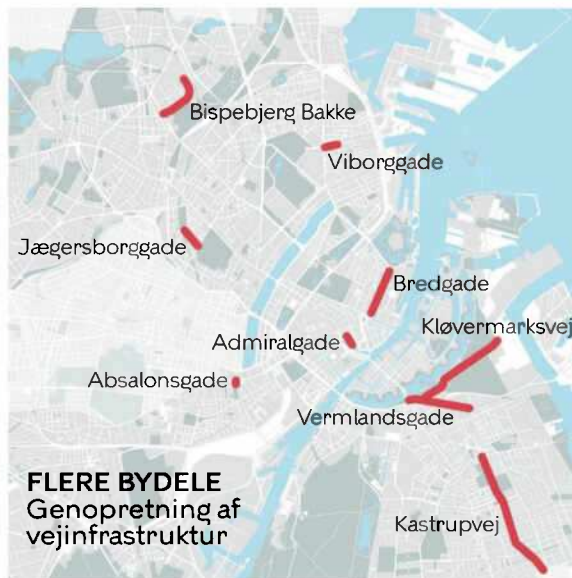
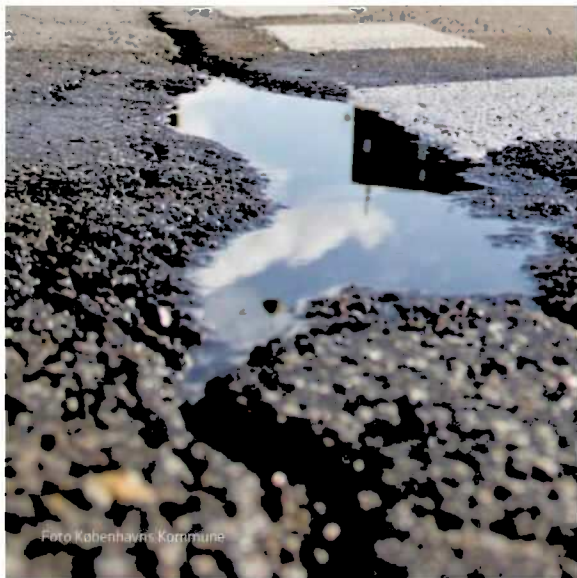


TM25a Genopretning af vejinfrastruktur – udmøntning af midler fra Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020, flere bydele



Baggrund

Den københavnske vejinfrastruktur har et stort vedligeholdelse efterslæb, hvilket har betydning for fremkommelighed, trafikssikkerhed og komfort for byens borgere og brugere. Genopretningsprogrammet *Et løft til vejene* er igangsat i perioden 2013-2027 med henblik på at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. Siden Budget 2016 er der afsat midler til at undgå yderligere nedslidning af vejinfrastrukturen.

Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 blev der afsat 164,2 mio. kr. til helhedsgenopretning af nogle af de mest nedslidte vejstrækninger. Dette budgetnotat indeholder Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til udmøntning af midler fra Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020. Med budgetnotatet søges endvidere om anlægsmåltal til at gennemføre genopretningen.

For at undgå yderligere nedslidning på vejinfrastrukturen er der imidlertid behov for en samlet bevilling på 191,0 mio. kr. ved Budget 2020, det vil sige yderligere 26,8 mio. kr. end der blev afsat med Indkaldelsescirkulæret. Set i lyset af, at det har været nødvendigt at berosætte en række genopretningsprojekter for at overholde anlægsmåltallet for 2020 og 2021 søges i Budget 2020 ikke om finansiering og anlægsmåltal til de yderligere 26,8 mio. kr. I stedet foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der afsættes anlægsmåltal til berosatte genopretningsprojekter, jf. budgetnotat *TM25b Genopretning af vejinfrastruktur – anlægsmåltal til eksekvering af genopretningsprojekter, flere bydele*.

Indhold

Dette budgetnotat omhandler helhedsgenopretning af nogle af de mest nedslidte vejstrækninger, jf. tabel 2. Strækningerne er udvalgt efter en vurdering af behovet for genopretning og er prioriteret ud fra:

- Trafikal belastning

- Geografisk sammenhæng mellem delstrækninger – af hensyn til fremkommeligheden og økonomien i projektet er det hensigtsmæssigt, at strækninger, som ligger i samme område, genoprettes samtidig
- Synergi med skybrudsprojekter
- Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter

Forvaltningens prioriteringsværktøj fremgår af bilag 1.

Strækningerne i tabel 2 er listet i prioriteret rækkefølge. Hvis der er overskydende midler i projektet, vil forvaltningen igangsætte arbejde på flere strækninger, jf. tabel 2.

Teknik- og Miljøforvaltningens forelagde forslag til udmøntning af midler fra Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 som en del af Teknik- og Miljøudvalgets budgetbidrag til Budget 2020, der blev behandlet af udvalget den 29. april 2019. Forvaltningen har sidenhen ændret forslaget, således at Bredgade nu indgår i udmøntningen, mens Prags Boulevard (Vermlandsgade-Amager Strandvej) og Rosbækvej er taget ud af forslaget til udmøntningen. De to strækninger er i stedet ekstra strækninger, hvis der er overskydende midler, jf. tabel 2. Forslaget er ændret, da HOFOR i juni 2019 meddelte forvaltningen, at de er færdige med deres gravearbejder på Bredgade mellem Dronningens Tværgade og Esplanaden, og det er derfor nu muligt at genoprette gaden. HOFOR mangler fortsat at etablere en skybrudsledning og tilhørende klimarender fra Dronningens Tværgade til Sankt Annæ Plads. Dette arbejde skal koordineres med helhedsgenopretningen.

Endvidere er Bredgade en af de mest slidte centrale gader i Københavns Kommune. Forvaltningen får ugentligt henvendelser i form af 'giv et praj' og klager over forholdene, senest fra Jeudan der ejer 20 ejendomme i gaden.

Genopretningen vil ikke have konsekvenser for træer og antallet af bil- og cykelparkeringspladser.

Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretning indebærer, at nedslidte sammenhængende vejstrækninger genoprettes fra facade til facade. Det betyder, at kørebaner, vejbrønde, stikledninger, cykelstier, fortove, gadebelysning og signalanlæg på de pågældende strækninger genoprettes på én gang. Genopretning til nutidig standard indebærer, at genopretningen sikrer langtidsholdbare, hensigtsmæssige og tidssvarende løsninger. Det betyder, at der indarbejdes tilgængeligheds løsninger, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Derudover justeres kantstensføringen, så fremkommeligheden optimeres i de projekter, hvor kantstenen skal genoprettes.

Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges samtidig støjreducerende asfalt i overensstemmelse med kommunens gældende støjbehandlingsplan for vejstøj. Det betyder, at der udlægges støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet, og hastigheden er højere end 40 km/t.

Tilkøb af begrønning

Der er mulighed for tilkøb af begrønning i dette projekt. Forvaltningen har screenet strækningerne og vurderet, at der kan plantes ca. 40 nye træer på to af vejstrækningerne, hvis der ikke er ledninger i jorden, som hindrer træplantningen. Der er en økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at plante træer samtidig med genopretningen.

Tilkøb af cykelstiforbedringer

Ved at foretage cykelstiforbedringer samtidig med helhedsgenopretning bliver borgere og brugere ikke generet med vejarbejde i flere omgange. Bredgade er en planlagt supercykelsti og indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, hvor den eksisterende cykelsti foreslås udvidet. Hvis det ønskes at udvide cykelstien i forbindelse med helhedsgenopretningen, skal der afsættes særskilte midler til det. Det skal i den forbindelse undersøges om og hvilke konsekvenser udvidelse af cykelstien har for fremkommeligheden for andre trafikantgrupper mv. De øvrige strækninger i tabel 2 indgår ikke i prioriteringsplanen.

Overordnede målsætninger og effekter

Helhedsgenopretning understøtter 2025-målsætningerne i *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025, og at antallet af stærkt støjbelastede boliger er mere end halveret i 2025.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 197 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk) eksklusive tilkøb af begrønning, henholdsvis 200 årsværk inklusive tilkøb af begrønning.

Økonomi

Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 blev der afsat 164,2 mio. kr. til projektet, hvilket svarer til projektets estimerede anlægsudgifter på i alt 164,2 mio. kr. i perioden 2020-2021. Da midlerne er afsat med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 søges der udelukkende om anlægsmåltal. Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2021.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2020 og 2021 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år. Strækningerne i tabel 2 er listet i prioriteret rækkefølge, og budgetønsket om anlægsmåltal i 2020-2021 er skalerbart. Jo flere genopretningsprojekter, der eksekveres, jo mindre stiger efterslæbet på vejvedligehold.

Tilkøb af begrønning

Tilkøb af træer har estimerende anlægsudgifter på i alt 2,3 mio. kr. i 2021. Midler til dette er ikke afsat i Indkaldelsescirkulæret, hvorfor der søges om både finansiering og anlægsmåltal til tilkøbet. Tilkøbet medfører, at der skal tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	I alt
Helhedsgenopretning (anlægsmåltal)	Anlæg	110.000	54.200			164.200
Tilkøb af begrønning (finansiering og anlægsmåltal)	Anlæg		2.250			2.250
Tilkøb af begrønning (finansiering og anlægsmåltal)	Service			100	100	200
Udgifter i alt		110.000	56.450	100	100	166.650

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Tabel 2 – Overordnet økonomi for de enkelte genopretningsprojekter og tilvalg (anlægsudgifter og afledte service udgifter)

Prioritet	Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Anlæg 2020-2021 (anlægs- måltal)	Tilkøb af begrønning* (finansiering og anlægsmåltal)	Afledte årlige serviceudgifter: begrønning (finansiering og anlægsmåltal)
	Strækninger for midler afsat i Indkaldelsescirkulæret (164,2 mio. kr.)			
1	Bredgade	17.800		
2	Absalonsgade (Svendsgade- Vesterbrogade)	2.100		
3	Vermlandsgade	32.000	350	37
4	Bispebjerg Bakke (Ebba Lands Vej-Bispebjerg Bakke nr. 30) inkl. sti mellem Bispebjerg Bakke og Klædemålet	8.500		
5	Kastrupvej	57.000	1.900	63
6	Jægersborggade	8.600		
7	Kløvermarksvej	30.100		
8	Viborggade (Østerbrogade- Randersgade)	5.100		
9	Admiralgade	3.000		
	I alt	164.200	3.050	120
	Ekstra helhedsgenopretning, hvis der er overskydende midler**			
	Prags Boulevard (Vermlandsgade-Amager Strandvej)	9.400		
	Rosbæksvej	8.400		
	Adelgade	13.400		
	Holsteinsgade (Sorøgade- Saabyesvej)	4.000		
	Hyrdevangen (Harreskovvej- Engsvinget) samt (Hyrdeleddet-Engsvinget)	13.400		
	Grøndals Parkvej (Rebildvej - Ålekistevej)	37.500		

*Prisen pr. træ varierer efter, hvor det skal plantes. Prisen pr. træ på de pågældende strækninger er ca. 25.000-75.000 kr.

**Hvis der ikke er bevilget midler til genopretning af strækningerne i den mellemliggende periode, vil strækningerne blive prioriteret ud fra et evt. restbeløb. Restbeløbet kendes ultimo 2021, hvorefter ekstra strækninger kan genoprettes. Grøndals Parkvej kan opdeles, så der laves en delstrækning. Der er ikke opstillet tilkøb til disse strækninger.

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %),	x	
Projektoptimering (1 %),	x	
Byggeweb (1,7 %),	x	
Digitalisering 3D (0,1 %),		x
Sourcingstrategi (0,3 %)	x	
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		x
Skalering af anlægskrav (0,1 %).	x	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 4,6 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske. Effektiviseringerne er udelukkende for helhedsgenopretningen. Der er ikke effektivisering på tilkøb af begrønning, da omkostningerne primært udgør begrønning.

Koordinering og/eller synergi mellem genopretningsprojekter og andre projekter

Strækningerne er koordineret med andre projekter med henblik på at sikre, at de ikke graves op kort tid efter, at de er blevet genoprettet.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede. Der er på den baggrund afsat 5 % af anlægsmkostningerne til uforudsete udgifter.

Genopretningen af strækningerne afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Der kan være uforudsete forhold i de enkelte projekter, der først kan konstateres ved projekteringen, som eksempelvis bærelagens tilstand. Derfor håndteres helhedsgenopretningen af strækningerne som en samlet bevilling. En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet og mulighed for at udføre mest mulig genopretning inden for den samlede bevilling.

I budgetteringen er det forudsat, at det kun er de nedslidte dele af vejbrønde, stikledninger, cykelstier, fortove, belysning og signalanlæg på strækningerne, der genoprettes. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer, men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Estimaterne baseres på Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer med genopretning af vejområdet.

I forbindelse med projekteringen kan der vise sig ukendte ledningsforhold. Tilkøbet af grønt er derfor under forudsætning af, at der ikke er ledninger, som hindrer, at der kan plantes nye træer. Omfanget af tilkøbet vil blive vurderet nærmere i forbindelse med projekteringen. Tiltagene afholdes inden for den samlede anlægsbevilling.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 164,2 mio. kr. i perioden 2020-2021. Da midlerne er afsat med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 søges der udelukkende om anlægsmåltal. Med tilkøb af begrønning er de estimerede anlægsudgifter 166,5 mio. kr. Der søges om både finansiering og anlægsmåltal til tilkøbet. Der skal som en konsekvens af tilkøbet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2021.

Tabel 3 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering (anlægsmåltal)	2000	15.000	6.600			21.600	21.600*
- Udførsel (anlægsmåltal)	2000	95.000	47.600			142.600	142.600*
- Tilkøb af begrønning (finansiering og anlægsmåltal)	2000		2.250			2.250	2.250*
Anlægsudgifter i alt		110.000	56.450			166.450	166.450*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Tilkøb af begrønning (finansiering og anlægsmåltal)	1000			100	100	200	
Afledte serviceudgifter i alt				100	100	200	

Tabel 4 – Tidsangivelse

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat april 2020 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling, da hele anlægsbevillingen er stjernemarkert.

Bydel og adresse

Bydækkende										
Bispebjerg	X	Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave	X	Valby		Amager Øst	X	
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest		

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til helhedsgenopretning eller udlægning af støjreducerende asfalt på de pågældende strækninger. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet *Et løft til vejene*.

Tabel 5 - Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Genopretningsramme 2016	18.443							
Budgetaftale 2013		33.000						
Budgetaftale 2014			68.200					
Budgetaftale 2015				34.000				
Overførselssagen 2014-15				1.000				
Budgetaftale 2016					173.500			
Genopretningsramme 2019					74.000			
Budgetaftale 2017						141.900		
Genopretningsramme 2020						89.300		
Budgetaftale 2018							172.000	
Genopretningsramme 2021							92.460	
Budgetaftale 2019								161.000
Genopretningsramme 2022								133.900
Afsatte midler i alt	18.443	33.000	68.200	35.000	247.500	231.200	264.460	294.900

Som supplement til oversigten over afsatte midler er i tabel neden for vist de afsatte anlægsmåltal til genopretningsprojekter i årene 2019-2021.

Tabel 6 – Udvikling i genopretningsefterslæbet 2019-2021

2019	2020	2021
24 mio. kr.	39 mio. kr.	116 mio. kr.

Alle beløb er angivet i 2020 p/l.

I disse år er genopretningen af vejinfrastrukturen udfordret af, at anlægsmåltallet for Teknik- og Miljøforvaltningen er reduceret. Det betyder, at mange genopretningsprojekter er sat i bero, og at efterslæbet stiger.

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen *Et løft til vejene – Statusrapport og genopretningsplan for vejinfrastrukturen i København 2013-2027*:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=831

Den næste pjece udgives medio august 2019.

Bilag

Bilag 1. Prioriteringsværktøj for genopretning af vejstrækninger, april 2019



PRIORITERINGSVÆRKTØJ FOR GENOPRETNING AF VEJSTRÆKNINGER

April 2019



BAGGRUND FOR PRIORITERINGSVÆRKTØJ

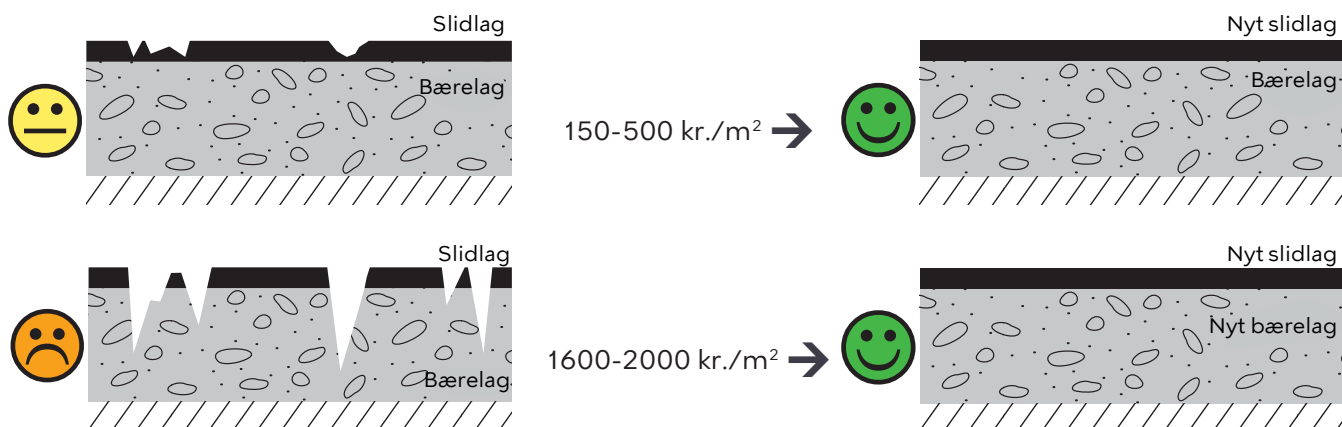
I Budget 2016 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle fremlægge en model for opgørelsen af nedslidningen på kommunens vejinfrastruktur. På den baggrund har forvaltningen til brug for udvælgelse af vejstrækninger udarbejdet dette prioriteringsværktøj. Prioriteringsværktøjet beskriver forvaltningens model for prioritering af genopretningsstrængende vejstrækninger. Endvidere beskrives det økonomisk optimale tidspunkt for genopretningen samt de øvrige konsekvenser ved ikke at genoprette rettidigt.



GENOPRETNING PÅ DET ØKONOMISK OPTIMALE TIDSPUNKT

Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. Hvis genopretningen sker senere, vil der blive anvendt uforholdsmæssigt mange midler på reparationer, og der vil ske en accelereret skadesudvikling af de øverste asfaltlag.

Når små skader i kørebanernes overfladebelægning ikke bliver udbedret, trænger vand ned og skader de underliggende konstruktioner. Det er betydeligt dyrere at genoprette en vejstrækning, når de underliggende konstruktioner er beskadiget.



I praksis sker skadesudviklingen af de underliggende konstruktioner forholdsvis langsomt, da huller og revner i overfladebelægningen løbende reparerer. Dette er dog også dyrt, da der anvendes mange midler på reparationer, som holder i meget kort tid. I dag er det nødvendigt at anvende 30 % af driftsbudgettet til kørebaner på akutte reparationer, hvilket skyldes, at kørebanerne ikke genoprettes på det økonomisk optimale tidspunkt. Optimalt burde der kun anvendes 5-10 % af driftsbudgettet på reparationer.

Det økonomisk optimale tidspunkt er ikke en eksakt dato men et tidsmæssigt interval på 1-2 år. Dette giver mulighed for koordinering med andre anlægsaktiviteter, uden at det fordyrer genopretningen.

Det er essentielt, at projekter, der overlapper hinanden geografisk, udføres i rigtig rækkefølge. Derfor medfører koordineringen i nogle tilfælde, at genopretningen af en vejstrækning bør udskydes, selvom det vil kræve en merudgift til reparationer i nogle år. For eksempel er det samlet set økonomisk fordelagtigt at udskyde genopretning af en strækning, der burde genoprettes i 2020 til 2022, hvis der skal udføres et stort fjernvarmeprojekt i 2020, hvor hovedparten af strækningen skal graves op.

ØVRIGE KONSEKVENSER VED IKKE AT GENOPRETTE RETTIDIGT

Fremkommelighed

- Ujævne og hullede veje nedsætter flowet i trafikken.
- Udskydelse af genopretning giver større renoveringsarbejder og dermed længerevarende afspærringer.

Sikkerhed

- Ujævne og hullede veje øger risikoen for ulykker.
- Hullede veje er årsag til materielle skader.

Komfort

- Ujævne og hullede veje er til gene for cyklister, busser og bilister på vejene.
- Ujævne veje med vandsamlinger medfører opsprøjt af vejvand på cyklister og fodgængere.



PRIORITERINGSMODEL (figurene er illustrative)

Mange vejstrækninger har passeret det økonomisk optimale tidspunkt for genopretning – og antallet stiger. Det er derfor nødvendigt at prioritere, hvilke af vejstrækningerne der skal genoprettes først.

Nedenfor beskrives den model, som forvaltningen anvender til prioritering af vejstrækningerne.



Københavns Kommunes vejnet

TRIN 1 – Teknisk vurdering

Til at beregne genopretningsbehovet har Københavns Kommune kombineret kvantitative data og kvalitative vurderinger. På baggrund af tilstandsregistreringer af alle vejstrækninger beregner kommunens IT-vejsystem, hvilke vejstrækninger der ud fra det økonomisk optimale tidspunkt bør genoprettes nu.



Genopretningstrængende vejstrækninger

TRIN 2 – Koordinering

Mange eksterne og interne aktører arbejder med vejinfrastrukturen, og derfor er det nødvendigt at foretage en omfattende koordinering med andre planlagte projekter, eksempelvis metroarbejde, ledningsarbejde og skybrudssikring. Koordineringen understøtter således fremkommelighed og giver mulighed for økonomiske synergieffekter. På baggrund af koordineringsprocessen vurderes det, hvilke strækninger der kan udføres, og hvilke der skal udskydes. Ligeledes identificeres det, hvilke synergieffekter der er med andre anlægsaktiviteter.



Genopretningstrængende vejstrækninger efter koordinering

TRIN 3 – Screening

På baggrund af koordineringen, screenes de genopretningstrængende strækninger. De koordinerede strækninger bliver screenet med henblik på at vurdere om strækningen skal helhedsgenoprettes, renoveres eller helhedsfornyes (nyt byrumsprojekt). Sidstnævnte kan f.eks. være hensigtsmæssigt, hvis brugen af byrummet eller infrastrukturen i området har ændret sig. Screeningen består bl.a. i en registrering af vejens tilstand fra facade til facade, og omfatter alle de til vejen hørende elementer. En projektgruppe bestående af relevante fagligheder i Teknik- og Miljøforvaltningen sikrer, at der tages højde for tilgængelighed, kulturhistorie mv. i forbindelse med screeningen.



Genopretningstrængende vejstrækninger efter screening

TRIN 4 – Prioritering

På baggrund af screening laves et anlægsoverslag på de vejstrækninger, som kan genoprettes. Når strækningerne er prissat, prioriteres de med udgangspunkt i:

- Den enkelte strækningens tilstand.
- Strækningens trafikale belastning. De trafikalt tungt belastede veje vægtes højere end lokalveje, både af hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og økonomi, idet nedbrydningen af de trafikbelastede strækninger sker langt hurtigere.

Dertil kommer, at der i prioriteringen tages højde for:

- Geografisk sammenhæng mellem delstrækninger. Af hensyn til fremkommeligheden og økonomien i projektet er det hensigtsmæssigt at genoprette strækninger, som ligger i samme område, samtidig.
- Synergi med skybrudsprojekter.
- Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter, såsom begrønnings-, cykelsti-, busprioriterings- og byrumsprojekter.



Genopretningstrængende vejstrækninger i prioriteret rækkefølge

PRIORITERING AF VEJSTRÆKNINGER

PRIORITERING AF VEJSTRÆKNINGER

På baggrund af koordineringsprocessen og screeningsprocessen i modellens Trin 2 og Trin 3, anvendes Trin 4 for alle de genopretningstrængende strækninger, der kan udføres i 2020-2022. Trin 4 munder ud i en prioritering af de mange genopretningstrængende vejstrækninger.

Skemaet nedenfor viser en forenklet tilgang til, hvordan forvaltningen i praksis prioriterer vejstrækningerne ved at inddele dem i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning.

		TILSTAND			
TRAFIKAL BELASTNING		÷÷÷÷	÷÷	÷	
	stor	1	2	3	
	lille	2	3	4	

Vejstrækningerne inddeles indledningsvist i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning. En vejstrækning med meget dårlig tilstand (÷÷÷÷) med en lille trafikal belastning vil dermed opnå en prioritet 2. Brostensbelagte gader vægtes på lige fod med trafikerede veje, da de er mere komplicerede at hullappe end asfalterede veje.

Prioriteringen af vejstrækningerne er en kompleks proces. Koordinering og synergi med andre projekter har stor betydning for valget af strækninger, og derfor er det eksempelvis ikke altid de mest trafikerede veje, der prioriteres højest. Dertil kommer, at anlægsprojekter er dyre, hvorfor det er afgørende, at de projekter, der overlapper geografisk, udføres i rigtig rækkefølge og helst i samme forløb. Det vil som følge heraf ikke altid være prioritet 1-strækninger, forvaltningen indstiller. Eksempelvis kan et skybrudsprojekt på en prioritet 3-strækning medføre, at strækningen indstilles til genopretning. Derudover vil nogle vejstrækninger nedbrydes hurtigere end andre, hvilket medfører ændringer i deres tilstand og dermed deres prioritet.

Ved samtænkning med andre aktiviteter og projekter vil der være en besparelse. Den konkrete besparelse afhænger af hvor stor synergi, der er mellem genopretningen og aktiviteten. Ved samtænkning undgås også gentagne fremkommelighedsgener i forbin-

delse med anlægsarbejderne. Med kort planlægningshorisont er der ofte ikke samme mulighed for at samtænke og opnå synergi med skybrudsprojekter og andre større anlægsprojekter som ved en længere planlægningshorisont. Det skyldes, at der skal afsættes mere tid til projektering ved samtænkning, samt at der ikke er den nødvendige tid til høringsperioder og myndighedsgodkendelser.

I udvælgelsen af vejstrækninger slås strækninger med geografisk sammenhæng sammen til én gruppe, da det af fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er hensigtsmæssigt at genoprette mindre strækninger beliggende i samme område samtidig. Ved udvælgelsen tages der også højde for, at det af hensyn til fremkommeligheden er mest hensigtsmæssigt at genoprette vejstrækninger flere steder i byen frem for koncentreret i én bydel.

Vejstrækninger uden trafikal belastning er ofte mindre komplicerede at genoprette end strækninger med meget trafik, og de kan ofte eksekveres hurtigere. Af hensyn til planlægningen af udførelsen, kan det være hensigtsmæssigt at have større trafikerede vejstrækninger såvel som mindre komplicerede strækninger uden trafikal belastning.



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

BYENS FYSIK

Center for Klimatilpasning
Foto Ursula Bach, Københavns Kommune
Layout/grafik TMF BF