



Bilag 7 til Indkaldelsescirkulæret for 2015 angående genopretning af vejområdet

Baggrund og overblik

Genopretningsplanen udtrykker forvaltningens aktuelle viden om vejområdets tilstand. Planen er baseret på et datamateriale, som kontinuerligt indsamles og derved både opdateres og udvides. Samtidig arbejder forvaltningen løbende på at optimere bearbejdningen af de pågældende data. Som konsekvens heraf kan resultaterne af de beregninger, der baserer sig på de bearbejdede data variere således, at det samlede genopretningsbehov stiger eller falder.

I forbindelse med udarbejdelsen af genopretningsplan version 2.0 for Et løft til vejene, er der gennemført nye beregninger for perioden 2014-22, som baserer sig på:

- Et bedre datagrundlag
- En mere differentieret databearbejdning
- Erfaringsbaserede prisestimer
- Opdateret viden om nedbrydningsforhold
- Optimering af fremkommelighed i udførelsesfasen

Kvaliteten af de nye beregninger er således højere end dem fra 2011, der dannede grundlag for den første "Et løft til vejene" publikation, idet usikkerheden i tallene er blevet reduceret. Vi er kort sagt blevet klogere, og kommunens vejforvaltningssystem RoSy anvendes derfor mere optimalt og med bedre data.

Det ufinansierede genopretningsbehov

De nye beregninger viser et højere men mere korrekt udgiftsniveau end tidligere, og i den forbindelse stiger det ufinansierede genopretningsbehov. Efter vedtagelsen af Budget 2014, hvor der blev bevilget 78 mio. kr. til genopretning, blev det ufinansierede genopretningsbehov opgjort til 2.141 mio. kr. (2014 p/l). I dag er det beregnet til 2.846 mio. kr. og er dermed steget med 705 mio. kr. Heraf vil op mod 800 mio. kr. kunne finansieres via TMU udisponerede anlægsramme, hvorefter det endelige ufinansierede behov ender på 2.046 mio. kr. (2014 p/l)

Stigningen er primært knyttet til genopretning af kørebaner og broer, og fordeler sig som følger i mio. kr.:

<i>Det ufinansierede genopretningsbehov</i>	Beregninger 2011	Beregninger 2013	Stigning	Stigning i procent
Kørebaner	895	1.306	411	46 %
Broer	316	531	215	68 %

07-01-2014

Sagsnr.
2013-0239126

Dokumentnr.
2013-0239126-13

Sagsbehandler
Janus Christoffersen

Driftplan

Islands Brygge 37
Postboks 450
2300 København S

E-mail
AT0E@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Kørebaner

I statuspublikationen for Et løft til vejene fra primo 2013 var det ufinansierede genopretningsbehov for kørebanerne 895 mio. kr. (2014 p/l). Det beløb er i de nye beregninger steget med 411 mio. kr. til 1.306 mio. kr. (2014 p/l). Dette også selvom der er taget højde for de 43 mio. kr. som i aftalen for budget 2014 er bevilget til støjreducerende asfalt i Sydhavn og på Amager.

Årsagen til stigningen på 411 mio. kr. er flerfoldig:

- Kørebanernes bære- og bindelag samt kørebaner med brolægning indgår nu direkte i beregningerne, og estimeres ikke længere ved skøn, som har vist sig at have ligget på for lavt niveau hidtil.
- Levetiderne for de enkelte asfaltslidlag er opdateret, og der er taget højde for, at støjreducerende belægninger har minimum 10 % kortere levetid end traditionel asfaltbelægning.
- Der er taget højde for prisforskellen mellem udlægning af henholdsvis støjreducerende og traditionel asfalt.
- Enhedspriserne for asfalt, udlægning, fræsning, brolægning og følgeomkostninger er opdateret. Alene asfaltpriserne er steget med omkring 18 % i forhold til de priser, der blev anvendt i beregningerne fra 2011.
- Som noget nyt er udgifter til trafikafvikling og fremkommelighed på 5 % og uforudsete udgifter 5 % nu også medtaget i beregningerne.

Justeringerne i RoSy giver som nævnt et væsentligt bedre data- og beregningsgrundlag end tidligere og mere præcise resultater. Helt elimineret er alle usikkerhedsfaktorer imidlertid ikke, da det stadig er nødvendigt at foretage skøn over omkring 70 km kørebanebærelag ud af kommunens i alt 502 km. Årsagen er, at der endnu ikke eksisterer data om disse bærelag.

Broer

I statuspublikationen for Et løft til vejene fra primo 2013 var det ufinansierede genopretningsbehov for broerne 316 mio. kr. Det beløb er i de nye beregninger steget med 215 mio. kr. til 531 mio. kr.

Årsagen til stigningen er, at forvaltningen har foretaget en korrektion af de prisestimer, der lå til grund for beregningerne foretaget i 2011. Korrektionen er foretaget fordi erfaringer opnået gennem eksekvering af anlægsbevillinger til broer har vist, at prisestimerne har ligget for lavt.

Prisestimerne har ligget for lavt af følgende årsager:

- Budgettering på baggrund af generelle, kortfattede eftersynsrapporter med det resulteret at omkostningsvurderinger for forundersøgelser, projektering og projektudgifter var underestimerede for de enkelte bygværker, som er meget forskelligartede
- Eksterne rådgiveres vurdering af prisgrundlaget for reparationsarbejder har hidtil baseret sig på Vejdirektoratets standardpriser, som har vist sig for lave, da de ikke i tilstrækkeligt omfang tager højde for Københavns særlige forhold omkring trafikafvikling i byen, omlægning af ledninger, støj og øvrige hensyn til naboer

Stigningen er således delvist et resultat af, at forvaltningen har korrigeret for de to ovennævnte forhold. Derudover skyldes en del af stigningen at:

- Uviklingen af skader på de af byens broer, der er meget nedslidte, er accelereret hurtigere end forudset, da beregningerne blev foretaget i 2011
- Datagrundlaget for beregningerne er forbedret idet alle broer har undergået generaleftersyn indenfor de sidste 4 år og alle særeftersynsrapporter er blevet opdateret i forhold til skadesudvikling og økonomi

Fortove

Beløbsmæssigt ligger det ufinansierede genopretningsbehov for fortove fortsat uændret på 585 mio. kr. (2014 p/l). Det antal km. strækning, der skal genoprettes er imidlertid faldet fra 204 km. til 156 km. fortov svarende til en reduktion på 48 km. eller et fald på 24 %. Enhedsprisen for genopretning er således steget tilsvarende.

Årsagerne er som følger:

- Et betydeligt større datagrundlag har medvirket til at fastslå, at fortovsstrækningerne er i bedre stand, end fremskrivninger af det tidligere mindre datagrundlag har indikeret. I 2011 var fortovsberegningerne baseret på tilstandsregistreringer af kun to bydele; henholdsvis Brønshøj/Husum og Indre By. Forvaltningen har nu udført tilstandsregistreringer i alle ti bydele.
- Enhedsprisen for genopretning af fortove har været for lav, da retablering af bærelag ikke indgik i beregningerne fra 2011. Dette skyldes, at forvaltningen på daværende tidspunkt ikke tillagde bærelag under fortove afgørende betydning for genopretningen. Forvaltningen har imidlertid revideret sit syn på dette og denne gang medtaget genopretning af bærelag i beregningerne. Årsagen er, at bærelagsudskiftning reducerer den

problematik, at fliser på genoprettede fortove meget hurtigt knækker eller sætter sig grundet varetransporter og tunge køretøjers parkering og kørsel på fortovet. Beslutningen herom er truffet på baggrund af evalueringer af forsøg i indre by med udskiftning af bærelag. Resultaterne herfra indikerer, at udskiftningen forlænger levetiden af fortovet. Der er derfor i de nye beregninger indregnet bærelagsudskiftning på ca. halvdel af fortovsstrækningerne, da det skønnes, at den anden halvdel har intakt bærelag. Det er forvaltningens opfattelse, at de defekte bærelag i vid udstrækning skyldes mangelfuld retabletering efter gravearbejder.

Videre Proces

Det samlede overblik over genopretningsarbejdet fremlægges i 'Genopretningsplanen 2.0: Et løft til vejene - Genopretning af Københavns infrastruktur 2014-22, som i henhold til aftaleteksten for Budget 2014 fremlægges efter d. 17. januar 2014, så rapportens resultater vedr. genopretning af kommunens aktiver kan indgå i Indkaldelsescirkulæret for 2015, Økonomiudvalgets budgetseminar ultimo januar samt overførelsessagen for 2013-2014.