



Kommuner med de største vedligeholdelseefterslæb på vejenes kørebaner

I marts 2016 offentliggjorde SAMKOM (Kommunal Teknisk Chefforening og Vejdirektoratet) en analyse af tilstanden af kommunernes veje. Analysen var sat i værk af Strategisk Direktørforum (Kommunernes Landsforening, Kommunal Teknisk Chefforening og Vejdirektoratet).

Det er første skridt i retning af et mere gennemsigtigt og systematisk overblik over tilstanden af vejinfrastrukturen fordelt på 7 elementer: 1) Kørebaner. 2) Broer/bygværker. 3) Cykelstier. 4) Fortove. 5) Gadebelysning. 6) Signalanlæg og 7) Afvanding. Det er elementer, der er omfattet af budgettet for kapitalbevarende drift.

Generelt har kommunerne et godt kendskab til omfanget og tilstanden af kørebaner og broer/bygværker, mens kendskabet til cykelstier, fortove, belysning, signalanlæg og afvanding er mere spinkelt. Nogle kommuner deltager med data om alle 7 elementer, mens andre deltager med færre, hvoraf de fleste har data om kørebaner. Der er 81 kommuner, som har leveret data om kørebaner.

Med analysen kan kommunerne følge udviklingen i værdien af vejkapitalen mere systematisk end hidtil, og kommunerne kan udarbejde planer for den fremtidige indsats. Drift og vedligeholdelse af vejene er et vigtigt område, da vejene udgør et stort aktiv i kommunernes økonomi.

Det kan være vanskeligt at synliggøre behovet for prioritering af vejene og at sætte fokus på den samfundsmæssige konsekvens ved ikke at vedligeholde vejene i tide, men ifølge analysen koster det erfaringsmæssigt 2-3 gange så meget at indhente et efterslæb som at vedligeholde i tide.

Vejene skal sikre trafikanterne og erhvervslivet høj mobilitet og være fremkommeligt, tilgængeligt og trafiksikkert med fokus på miljø og klima. Hvis der i en årrække er anvendt for få midler til at vedligeholde vejnettet, vil der gradvist blive oparbejdet et investeringsbehov, som kan udtrykkes ved forskellen mellem den faktiske tilstand og den ønskede tilstand.

I analysen har kommunerne vurderet den faktiske tilstand af de nævnte elementer. Den gennemsnitlige faktiske tilstand sammenholdes med den ønskede tilstand, som er den, gennemsnittet bør ligge på. Den ønskede tilstand er det niveau, der har en løbende udskiftning af elementerne, så den ønskede tilstand svarer til en gennemsnitlig restlevetid på 50 % af den samlede levetid.

Den faktiske tilstand bliver udtrykt ved restlevetiden målt som den relative andel af den typiske levetid for elementet. Hvis den faktiske tilstand svarer til en restlevetid på 50 % af den samlede levetid, så er vejnettet i balance.

Hvis den gennemsnitlige restlevetid er mindre end 50 % af levetiden, er der et investeringsbehov, som er det beløb, der skal investeres for, at man kan løfte det faktiske niveau til det niveau, der indebærer en løbende udskiftning.

Er den gennemsnitlige restlevetid større end 50 % af levetiden, er der tale om et negativt behov for investeringer, dvs. der er en opsparing i form af en forøget kapitalværdi af kørebanerne.

Kørebanerne

Her er der tale om kørebaner i form af asfaltbelægninger og belægninger udført med overfladebehandling. De øvrige elementer som fx fortove og cykelstier langs vejene er ikke med.

Vurdering af kørebanebelægningernes tilstand sker på grundlag af en visuel registrering af skader og oplysninger om trafikmængden. Beregningerne sker i henhold til vejregel for Tilstandsrapporter – Nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje. For hver strækning bliver alderen beregnet og derefter sammenlignet med en vurderet levetid, og herefter bliver kørebanernes tilstand udtrykt som restlevetiden i procent af den typiske levetid.

I den enkelte kommune bliver vejene delt i henholdsvis "i by" og "på land" og beregnet ved en gennemsnitlig restlevetid, der er vægtet i forhold til arealet af strækningerne. Hos de 81 kommuner, som har deltaget i undersøgelsen, vurderes den gennemsnitlige restlevetid for belægningerne på kørebanerne at være 41 %.

Kommuner, der har egne individuelle opgørelser af investeringsbehovet kan opleve, at analysen fra SAMKOM har et andet resultat end den, som kommunerne selv har beregnet. Det skyldes forskelle i opgørelsesmetoden. I praksis bliver investeringsbehovet ofte opgjort som udgiften ved at renovere de elementer, der overskrider grænserne for en acceptabel tilstand.

For kørebaner er datagrundlaget tilstrækkeligt til, at man kan skønne over behovet for investeringer på landsplan. Hvis kommunerne vil sikre kapitalværdien ved en løbende udskiftning af belægningerne på kørebanerne, som svarer til nedslidningstakten – dvs. så man har en gennemsnitlig restlevetid på 50 %, skønnes der at være et investeringsbehov på knap 4,9 mia. kr. på landsplan.

Opgørelsen af behovet for investeringer giver et øjebliksbillede og fortæller ikke noget om behovet for genopretning over en længere periode, for eksempel i løbet af de næste 10 år. Det vil kræve, at der også vil blive taget højde for nedslidningen af belægningerne over den pågældende periode.

I tabellen på den næste side er vist kørebanernes omfang målt ved henholdsvis areal opgjort i 1.000 kvm. og længde opgjort i km samt tilstanden udtrykt ved den gennemsnitlige procentvise restlevetid for belægningerne på kørebanerne. Der er udvalgt de 26 kommuner, som har den dårligste tilstand af belægningerne, idet den procentvise restlevetid er mellem 18 og 32 %.

Det fremgår, at de 263 km veje - med et areal på godt 1,9 mio. kvm. - i Gentofte kommune har en gennemsnitlig restlevetid på 18 % af den samlede levetid. Ifølge analysen fra SAMKOM er Gentofte dermed den kommune, som har det største efterslæb i forhold til en ønsket tilstand svarende til en restlevetid på 50 %.

Viborg kommune har 1.570 km veje med et areal på knap 8,7 mio. kvm. Kommunens veje har en gennemsnitlig restlevetid på 29 % af den samlede levetid. Der er også her et stort efterslæb i forhold til en ønsket tilstand svarende til en restlevetid på 50 %.

Kørebanernes tilstand**Veje i by****Veje på land****Veje i alt**

Kommune	Areal 1.000 kvm.	Længde km	Rest- levetid pct.	Areal 1.000 kvm.	Længde Km	Rest- Levetid pct.	Areal 1.000 kvm.	Længde km	Rest- Levetid pct.
Gentofte	1.907	259	18	29	3	13	1.928	263	18
Sønderborg	2.948	499	22	3.242	684	18	6.190	1.183	20
Rødovre	730	102	23	-	-	-	730	102	23
Faxe	1.123	167	31	2.464	497	21	3.587	664	24
København	4.850	470	26	-	-	-	4.850	470	26
Kolding	-	-	-	-	-	-	6.059	1.028	27
Albertslund	438	59	30	66	10	18	503	69	28
Furesø	927	141	29	198	20	20	1.126	161	28
Holbæk	720	114	28	2.680	474	28	3.499	588	28
Hørsholm	608	86	26	120	19	36	727	105	28
Fredensborg	564	89	28	535	99	29	1.099	188	29
Lemvig	-	-	-	-	-	-	2.722	504	29
Norrdjurs	1.325	233	18	3.117	671	33	4.441	904	29
Næstved	1.589	248	29	3.379	659	29	4.968	908	29
Viborg	2.868	432	21	5.806	1.139	33	8.674	1.570	29
Dragør	371	54	32	59	11	20	430	65	30
Hjørring	2.623	363	29	5.328	1.012	30	7.951	1.375	30
Ballerup	1.145	149	31	38	5	20	1.184	154	31
Egedal	892	135	28	497	86	37	1.390	221	31
Frederikssund	1.320	204	32	807	157	28	2.127	362	31
Horsens	2.362	328	19	3.242	641	39	5.604	968	31
Rudersdal	1.379	192	31	153	21	30	1.532	213	31
Skanderborg	1.774	274	40	2.453	481	26	4.227	755	31
Aabenraa	2.297	323	28	5.945	1.143	32	8.242	1.467	31
Holstebro	1.776	276	30	3.173	647	33	4.949	923	32
Morsø	616	89	32	2.427	513	32	3.043	602	32

Udarbejdet til Dansk Vejforening

Finn Bo Frandsen

Konsulent, cand.polit.

28. oktober 2016