

Mere vedligehold for færre penge

Vejforum 2010

Af markedschef Jørn Riishede Kristiansen, Grontmij | Carl Bro A/S
jnk@gmcb.dk

8.december 2010

INDLEDNING

Vejnettet forfalder, vinteren 2009/10 har mange steder medført tab af et års vedligehold på vejene, kommunerne skal spare i de kommende år osv.

Behovet for mere vedligehold for færre penge er formentlig mere aktuel end nogensinde før.

Kreativiteten er og har indenfor seneste år været rimelig stor på området. Nævnes kan bl.a. de mange funktions- og partneringudbud, som de seneste knap 10 år har set dagens lys, og som en lang række kommuner har taget til sig. I nogle tilfælde for at spare penge, men i andre tilfælde blot for at sikre vejenes fortsatte vedligehold på trods af besparelser, og måske især som værn mod de årligt varierende budgetter, der gang på gang får besøg af "salamikniven".

Men skal man have "mere vedligehold for færre penge" så kommer man ikke udenom at tale besparelser i forhold til kommunernes budgetter. Spørgsmålet er blot hvilken form for besparelser, vi i så fald taler om?

Hvis vi alene taler om at entreprenøren skal sætte priserne ned og tjene færre penge, så er dette næppe på længere sigt en gangbar vej. For hvilken nytte har vi af et asfaltmarked, hvor indtjeningen er så lav, at entreprenørerne ikke har råd til at udvikle sig og give den nødvendige "ekstra" service til kunderne?

Omvendt sidder kommunerne i de kommende år med så stramme budgetter, at de må og skal have mere vedligehold for de samme penge.

I dette indlæg vil der indledningsvis blive givet eksempler på "mere vedligehold for færre penge", som en række kommuner har opnået ved ovennævnte partnering- og funktionsudbud. Mere vedligehold der formentlig i mindre grad er forårsaget af en lavere indtjening hos entreprenøren, men mere er forårsaget af en rationel udnyttelse af entreprenørens produktionsapparat, og især kombineret med entreprenørens mulighed for at sætte ind med vedligeholdelsen på det økonomisk optimale tidspunkt.

At overlade vejnettet i en årrække til en entreprenør, og ikke selv have indflydelse på hvornår og hvordan vejene skal vedligeholdes, er fortsat i mange kommuner et diskuterbart emne. Derfor finder ovennævnte metoder uanset besparelsesmulighed eller ej næppe vej til alle kommuner.

Det betyder dog ikke, at disse kommuner derved udelukkes for også at kunne hente noget af gevinsten hjem ved at benytte sig af nogle af metoderne, herunder især at sikre at vedligeholdelsen sker optimalt. Og her må vi lige stoppe op for, hvad menes der med optimalt?

Med optimalt menes "økonomisk optimalt", noget som i flere tilfælde kan være i direkte konflikt med en ren teknisk prioritering, hvor man eksempelvis vælger at vedligeholde de dårligste veje før de næstdårligste osv..

For at belyse dette nærmere vil der i det efterfølgende blive givet eksempler på, hvilken negativ betydning for "mere vedligehold for færre penge" især en ren teknisk prioritering kan have på at sikre mere vedligehold for færre penge.

Endelig havde det oprindeligt været planen også at omtale de samfundsmæssige ulemper, som nedklassificering af vejene til private fællesveje ville kunne have medført. Dette emne syntes dog, med det seneste oplæg til ændring af loven om private fællesveje, ikke mere at være aktuelt, hvorfor dette vil blive udeladt.

FUNKTIONSKONTRAKTERNE HAR GIVET MERE VEDLIGEHOOLD FOR FÆRRE PENGE

Lad mig indlede med kort at omtale funktions- og parteringkontrakterne.

Uanset om man er tilhænger eller ej af funktionskontrakter, er der i dag ingen tvivl om, at de fleste vejmyndigheder (kommuner), der til dato har indført denne model også, har opnået at få mere vedligehold for færre penge.

Gevinsten for kommunerne har vist sig i gennemsnit at ligge i størrelsesordenen 20 – 30 %.

Med "gevinst" menes, at kommunerne med samme budgetbeløb typisk får udført for 20 – 30 % mere vedligeholdelsesarbejde end de ville have kunne opnå ved den traditionelle udbudsform med årlige licitationer, budgetbegrænsninger mv.

Den øgede mængde vedligeholdelse, som kommunerne får udført for de samme penge, kan henføres til flere årsager.

En af disse er at entreprenøren på grund af entreprisen omfang og mulighed for selv at planlægge sit arbejde kan arbejde med lavere priser uden, at det går ud over hans indtjening.

En anden årsag er, at i modsætning til det, der som oftest ikke er muligt for kommunen, så kan entreprenøren vælge at vedligeholde de enkelte vejstrækninger, når dette er økonomisk optimalt. Entreprenøren er nemlig ikke som kommunen underlagt de årlige budgetbegrænsninger, der som bekendt ofte tvinger kommunerne til at vente med at udføre vedligeholdelsesarbejdet, til det er blevet væsentlig dyrere.

Det er væsentlig i den sammenhæng, at slå fast at den omtalte gevinst på 20 – 25 %, der ofte er blevet udlagt i pressen, som om at entreprenøren har givet 20 - 25 % rabat, ikke modsvarer den rabat som entreprenøren reelt har givet på priserne, men at gevinsten i stedet er et udtryk for den samlede omkostningsbesparelse, som kommunen har opnået ved at anvende den omtalte udbudsform i forhold til den traditionelle udbudsform.

I efterfølgende tabel 1 er der vist eksempler på de omkostningsbesparelser (gevinster), som et udpluk af kommuner har opnået gennem tiderne.

Forkalulation med traditionel vedligehold og priser contra resultat af afholdte licitationer Baseret på RoSy livscyklusberegninger								
	Kommune:	Møn	Holbæk	Præstø	Fladså	Odsherred	Mariagerfjord	Lolland
	Løbetid	2002	2002	2003	2004	2007	2009	2010
RoSy Beregninger		16 år	15 år	14 år	15 år	15 år	15 år	15 år
Arlig investeringsbehov	mio. DKK pr. år		6,714	3,041	3,632	5,234	13,700	7,639
Forrentningsværdi	mio. DKK pr. år		0,133	0,370	0,079	0,184	0,300	0,100
Sammenlagt	mio. DKK pr. år	4,200	6,847	3,411	3,711	5,418	14,000	7,739
Antal kilometer	km	265	250	145	155	216	766	408
Sammenlagt pr. 100 km (for sammenligning)	mio. DKK/år/100 km	1,585	2,739	2,352	2,394	2,508	1,828	1,897
Afholdte Licitationer	Billigst:	(NCC)	(Colas)	(Munch)	(Munck)	(Colas)	(Munch)	(NCC)
Sammenlagt (incl. ekstraydelser)	mio. DKK pr. år	4,226	7,600	3,183	2,191	3,529	10,482	6,279
Antal kilometer	km	265	250	145	155	216	766	408
Sammenlagt pr. 100 km (for sammenligning)	mio. DKK/år/100 km	1,595	3,040	2,195	1,414	1,634	1,368	1,539
Afvigelse (RoSy - Licitation)	mio. DKK pr. år	-0,010	-0,301	0,157	0,981	0,875	0,459	0,358
Do. i procent		-0,6%	-11,0%	6,7%	41,0%	34,9%	25,1%	18,9%

Grontmij | Carl Bro Pavement Consultants

Tabel 1

Bemærk at gevinsten (den økonomiske) i de første kontrakter var af begrænset omfang.

Dette skyldtes bl.a. at kommunerne og deres rådgiver samt entreprenørerne skulle "lære" at arbejde med denne udbudsform. En vigtig opgave i den sammenhæng har bl.a. været, at arbejde med at minimere usikkerheden hos entreprenørerne i forbindelse med prisafgivelsen. Jo mindre usikkerheden er, jo lavere bliver prisen for det samme arbejde. Det lyder enkelt. Det er det blot ikke altid, men sammen har vi efterhånden lært det.

Specielt omkring usikkerhed så viste det sig ret hurtigt i forbindelse med funktionsudbudet i Holbæk i 2002, at denne udbudsform ikke var egnet til byområder. Der var ganske enkelt for mange forhold for entreprenøren at tage hensyn til med det resultat, som det også fremgår af tabel 1, at priserne relativt set blev "for høje". Dette førte til, at vi besluttede os for at udvikle konceptet "*Funktionsudbud for veje i landområde og Partnering for veje byområder*".

Begge udbudsformer kan naturligvis stå alene men vælger en kommune at benytte sig af det samlede koncept på et og samme tidspunkt, kan der i samspillet mellem de to udbudsformer også være omkostningsbesparelser at hente.

Dette gælder ikke mindst, når en kommune har begrænsede midler til rådighed.

Der opstår nemlig et spørgsmål om hvilken fordeling af de begrænsede midler på de to udbudsformer, der er mest optimal. Er der for eksempel størst besparelser at hente ved at reservere så mange penge til funktionsudbudet som muligt på bekostning af penge til partneringudbudet, eller er det mere optimalt at gøre det omvendt? Eller bør det være en helt anden fordeling af de begrænsede midler? Dette kræver en række regnetekniske øvelser (med RoSy) for at nå frem til svaret på dette.

LIDT HISTORIK

I de "gode gamle dage" før oliekriserne var det at vedligeholde vejene en disciplin, der blev gennemført i et samarbejde mellem kommunens eller amtets vej-ingeniør/mand og det lokale asfaltfirmas "konduktør". Mange kreative løsninger blev dengang udtænkt og gennemført. Alle løsninger blev nok ikke altid lige økonomisk optimale, men det gjorde knap så meget, da der næsten altid var penge nok til rådighed.

Så indtrådte oliekriserne, og der blev behov for besparelser, og man begyndte at snakke om, at man måtte prioritere.

Med dette mente man dengang ofte, at man måtte prioritere og vedligeholde de dårligste veje før de, som var bedre.

Det var i princippet rimeligt enkelt at gennemføre, idet man med mere eller mindre sofistikerede metoder blot gav de enkelte veje en tilstandskarakter, hvorefter opgaven så blot var at udvælge og vedligeholde de vejstrækninger, som havde de dårligste karakterer.

Svagheden ved denne metode viste sig dog ofte i løbet af få år.

Nemlig, at specielt, når budgettet var (for) lavt, så fik man ganske vist vedligeholdt nogle af de dårligste veje, men måtte også konstatere, at der nu år for år gradvis blev flere og flere veje med en dårligere og dårligere tilstandskarakter.

Det samme ulempe havde man ligeledes med de modeller, der opererede med at de til rådighed værende midler i første omgang altid skulle prioriteres til at reparere skaderne i vejene.

Blev der så herefter penge til overs efter denne prioriteringsrunde kunne disse så anvendes til heldækkende belægningsarbejder. Resultatet af denne model har ligeledes ofte medført, at mange har måttet konstatere at deres vejnet løbende består af flere og flere dårligere veje.

Først med indførelse af vedligeholdelsesmodellerne, der sikrer at vedligeholdelsesmidlerne bliver anvendt økonomisk optimalt, begyndte man, at få mulighed for at ændre denne praksis.

"Økonomimodellerne" har i modsætning til de tidligere metoder sin styrke i, at når budgettet er trængt, så vil pengene, uanset mængden heraf, altid primært skulle anvendes på de vejstrækninger, hvor dette har den største (langsigtede) økonomiske effekt.

Eller sagt med andre ord "har du ikke penge nok, så lad den hullede boligvej ligge, og brug i stedet pengene på de vejstrækninger der giver en højere afkast".

Noget som på trods af borgernes og politikernes undren i visse tilfælde kan føre til, at det er bedre at vedligeholde en vejstrækning med en relativ god belægning end en hullet boligvej.

Enkelt ja, men sådan har det ikke altid været, og hvordan modstår man presset fra bl.a. politikerne, som siger, "nu skal min boligvej altså laves"? Det gør man ved at dokumentere, at kommunen økonomisk set får mere ud af at foretage et andet valg.

SCENARIOS FOR ANVENDELSE AF ØKONOMISKE VEDLIGEHOULDELSMODELLER

Som det fremgår af ovenstående har vi gennem de seneste 30-40 år været igennem en udviklingsrejse omkring vedligeholdelsen af vejnettet. Det kunne derfor være relevant i et par cases at belyse effekten af nogle af de forskellige løsningsmodeller.

Løsningsmodeller (ikke udtømmende)

- a) Optimering af indsatstidspunkt samt valg af teknologi (det økonomisk optimale)
- b) Optimering af metode (produkter, planlægning, kontrol)
- c) Optimering af processen (optimal organisering herunder optimal anvendelse af privat/offentligt samspil i relation til typen/arten af infrastrukturen)
- d) Optimere indsatsen før og efter ændring af trafikmønster (nye omfartsveje, ændret trafikflow som følge af ny trafikplanlægning mv.)

Ad a)

For at kunne beregne en sådan case må man tage udgangspunkt i den måde som vejforvaltningerne vedligeholder vejene i dag og sammenligne med det resultat, man vil opnå ved at optimere det økonomisk optimalt i RoSy.

Det grundlæggende spørgsmål i den forbindelse er, hvad gør man i dag?

Et udgangspunkt for et svar kunne være, at hvis man ikke har et (økonomisk) optimeringsystem som RoSy, så kan man måske have tendens til at falde for det mest nærliggende. Nemlig altid vedligeholde de dårligste veje før de næstdårligste veje osv.

Såfremt budgettet generelt er for lavt, så bliver resultatet af en sådan handling på lang sigt, at man ender med lutter dårlige veje. Det skal dog bemærkes, at der næppe er mange vejmyndigheder, der anvender en sådan model i sin helt rendyrkede form. Der er derfor tale om et "worst case" udgangspunkt.

Ad b)

Denne model anvender vi i flere projekter i Tyskland. Vi kalder det "forsikringsmetoden". Det betyder i praksis, at forvaltningen er parat til at løbe en vis risiko ved at gå på kompromis med gældende retningslinier, hvilket kan være meget svært for en tysk embedsmand – men det er lykkedes nogle steder.

Vore beregninger viser, at der i Tyskland kan være besparelser på helt op til 50 %.

Dette skyldes i stor grad de tyske RStO (retningslinier – ikke en lov), som stammer fra de gode dage, da der var rigtige vejprofessorer til stede i Tyskland – og man havde penge nok!

I Danmark vil gevinsten formentlig være mindre, men der vil være en gevinst. Modellen og konceptet kræver så til gengæld også at vore vedligeholdelsesmetoder (især den måde hvor på man reparerer skader i en vej) opgraderes fra "klatmaleri" til et håndværk. Samt at man er parat til løbende at holde mere øje med vejenes tilstand end tidligere.

Ad c)

På denne front har funktionsudbud og partnering været anvendt i forskellig sammenhæng. Men i virkeligheden er det således, at alle veje i en kommune ikke er lige egnede (set økonomisk optimalt) til partnering eller funktionsudbud.

I det første større udbudsprojekt efter Kommunalreformen i Odsherred Kommune fik vi her med vort dengang nye koncept "*Funktionsudbud for veje i landområde og Partnering for veje byområder*" en bunden opgave, der gik ud på at budgettet lå fast. Hvorfor vi derfor måtte optimere eller måske snarere maksimere processerne således, at Odsherred fremover ville kunne få det optimale ud af at have x % veje i partnering, y % veje i funktionsudbud og z % veje vedligeholdt af eget personale.

Det glædelige og dermed positive resultat af de dengang i 2007 afholdte licitationer var, at kommunen i forhold til det oprindelige budget årligt ud over at få bedre veje fik frigjort ½ mio. kr. på vedligeholdelseskontoen. Penge som, man dengang overvejede, skulle anvendes til forbedring af den øvrige infrastruktur (typisk dårlige fortove, opkørsler osv.).

Ad d)

Denne del hører kun delvist sammen med nærværende tankegang, men der er helt oplagt i mange situationer penge at spare, hvis der fra begyndelse af nye anlægsprojekter tænkes sammenhænge ind i planlægning og udførelse. Noget sådant gælder fx under bygning af nye omfartsveje, ændring af trafikmønster, busser mv. Noget som der desværre ofte kun periferisk berøres på grund af den ofte fraværende "brobygning" mellem anlægsopgaver og den efterfølgende drift og vedligehold af de samme aktiver. Indarbejdelse af noget sådant er helt naturligt i et fx et PPP projekt, men understøttes desværre ikke af den ind til videre anvendte budgetstruktur indenfor den offentlige sektor.

Eksempel på en kombination af model a) og c) anvendt i praksis i Odsherred kommune.

Som nævnt under pkt. c) har model c været anvendt for vejnettet (602 km) i Odsherred Kommune og resultatet heraf (samlet resultat for 15 år) ses i efterstående tabel.

For at anskueliggøre effekten af økonomisk at optimere sin vedligeholdelsesindsats (model a) er der i tabel 2 blandt andet vist den samlede effekt i forhold til, hvis kommunen havde valgt at vedligeholde de dårligste veje først og i øvrigt samtidig anvendt den traditionelle måde at få arbejdet udført på (noget arbejde i udbud til ekstern entreprenør, øvrigt arbejde udført i eget regi).

Resultatoversigt med højere omkostninger for partnerdelen efter 4 år									
Nr.	Scenario (metode for indsats)	Udførelse metode	Vejnet km	Belægning + rep. kr. x mio.	Samlede bel+rep kr. x mio.	Akutte rep. kr. x mio.	Værdiændring kr. x mio.	Samlede omk. kr. x mio.	Fordeling %
1	De dårligst udseende veje vælges først til vedligehold	Traditionel	602	7,2	108,0	49,4	223,9	381,3	100,0%
2	De økonomisk optimale veje vælges først til vedligehold	Traditionel	602	7,2	108,0	18,5	75,2	201,7	52,9%
3	Partnering kombineret med funktionsudbud samt eget vedligehold (forventet)	Partnering (4 år) - herefter økonomisk optimalt	87	2,0	42,7	0,4	-2,9	40,2	
		Funktionsudbud 15 år	216	5,0	68,7	0,4	-25,5	43,6	
		Eget vedligehold 15 år	299	0,2	3,0	26,0	85,7	114,7	
		Samlet resultat 15 år	602	7,2	114,4	26,8	57,3	198,5	52,1%
3.a.	Partnering kombineret med funktionsudbud samt eget vedligehold (realiseret)	Partnering (4 år) - herefter økonomisk optimalt med udbudsgevinst	87	1,7	36,3	0,4	-2,9	33,8	
		Funktionsudbud 15 år	216	3,3	49,5	0,0	-25,5	24,0	
		Eget vedligehold 15 år	299	2,2	33,0	14,8	38,7	86,5	
		Samlet resultat 15 år	602	7,2	118,8	15,2	10,3	144,3	37,8%
Resultatoversigt med samme omkostninger for partnerdelen efter 4 år									
Nr.	Scenario (metode for indsats)	Udførelse metode	Vejnet km	Belægning + rep. kr. x mio.	Samlede bel+rep kr. x mio.	Akutte rep. kr. x mio.	Værdiændring kr. x mio.	Samlede omk. kr. x mio.	Fordeling %
1	De dårligst udseende veje vælges først til vedligehold	Traditionel	602	7,2	108,0	49,4	223,9	381,3	100,0%
2	De økonomisk optimale veje vælges først til vedligehold	Traditionel	602	7,2	108,0	18,5	75,2	201,7	52,9%
3	Partnering kombineret med funktionsudbud samt eget vedligehold (forventet)	Partnering (4 år) - herefter det samme beløb	87	2,0	30,0	0,4	-2,9	27,5	
		Funktionsudbud 15 år	216	5,0	75,0	0,4	-25,5	49,9	
		Eget vedligehold 15 år	299	0,2	3,0	16,0	85,7	104,7	
		Samlet resultat 15 år	602	7,2	108,0	16,8	57,3	182,1	47,8%
3.a.	Partnering kombineret med funktionsudbud samt eget vedligehold (realiseret)	Partnering (4 år) - herefter det samme beløb med udbudsgevinst	87	1,7	25,5	0,4	-2,9	23,0	
		Funktionsudbud 15 år	216	3,3	49,5	0,0	-25,5	24,0	
		Eget vedligehold 15 år	299	2,2	33,0	14,8	33,5	81,3	
		Samlet resultat 15 år	602	7,2	108,0	15,2	5,1	128,3	33,6%

Tabel 2

Tabellen er delt i to hovedafsnit, hvilket skyldes at partneringopgaven (NCC) alene er udbudt for 4 år, og derfor skal gentages hver 4'ede år, medens funktionsudbudet (Colas) gælder for 15 år.

Den øverste del af tabellen viser resultatet, såfremt beløbet efter udløb af partneringdelen om 4-5 år bliver højere end i nuværende projekt, medens den nederste del af tabellen viser resultatet, såfremt prislejjet kan fastholdes i en ny 4-årig aftale.

Efterfølgende en kort forklaring til tabellen:

Som nævnt er tabellen delt i 2 hovedafsnit. Årsagen hertil er forklaret ovenfor.

I hvert af hovedafsnittene er der foretaget en beregning af 4 scenarios. 1, 2, 3 og 3.a.

Scenarium 1

- Viser resultatet (over 15 år) såfremt kommunen havde valgt metoden med først at vedligeholde de dårligste veje før de næstdårligste osv.
- I så fald ville det til rådighed værende budget på 7,2 mio. kr. pr. år naturligvis blive anvendt fuldt ud.
- Men de samlede omkostninger til reparation og nye belægnings, udbedring af akut opståede skader (trafiksikkerhedsproblem) samt tab af værdien af den investerede kapital i vejene vil i perioden sammenlagt andrage 381,3 mio. kr. (100 %)

Scenarium 2

- Viser resultatet (over 15 år) såfremt kommunen i stedet vælger at optimere sin indsats økonomisk optimalt.
- I så fald ville det til rådighed værende budget på 7,2 mio. kr. pr. år naturligvis ligeledes blive anvendt.

- Men de samlede omkostninger til reparation og nye belægninger, udbedring af akut opståede skader (trafiksikkerhedsproblem) samt tab af værdien af den investerede kapital i vejene vil i perioden sammenlagt kun udgøre 201,7 mio. kr. (52,9 %).

Scenarium 3

- I dette scenarium er der foretaget en optimering af vedligeholdelsesindsatsen i forhold til de enkelte vejtyper. Visse vejtyper er optimale til udbud i partnering (87 km), andre vejtyper er optimale til udbud i funktionsudbud (216 km), medens andre veje er optimale til at skulle vedligeholdes af kommunen selv (299 km).
- Det til rådighed værende budgetbeløb på 7,2 mio. kr. pr. år bliver anvendt med 2 mio. kr. til partnering. 5 mio. kr. til funktionsudbud og 0,2 mio. kr. anvendes af kommunen selv.
- Det skal her bemærkes, at budget/beregningsgrundlaget bygger på gældende priser for vedligeholdelse ved et normalt udbud. Scenariet var alene beregnet for overfor kommunen på forhånd at anskueliggøre de "værste" konsekvenser ved at gennemføre projektet i praksis.
- Det ses, at de samlede omkostninger til reparation og nye belægninger, udbedring af akut opståede skader (trafiksikkerhedsproblem) samt tab af værdi af den investerede kapital i vejene i perioden sammenlagt kun vil udgøre 182,1 mio. kr. (47,9 %). I dårligste tilfælde kun 198,5 mio. kr. pr. år (52,1 %).

Scenarium 3.a.

- Dette tilfælde viser det endelige resultat efter, at projekterne har været i udbud og er blevet kontraheret.
- Partnering omfatter nu 87 km, funktionsudbud omfatter 216 km medens de øvrige veje, som kommunen selv vedligeholder, omfatter 299 km.
- Som nævnt i det foranstående scenarium byggede de foreløbige beregninger på "dagspriser" for køb af vedligeholdelsesydelser på traditionel vis.
- Det viste sig imidlertid, at entreprenørerne, som følge af en kombination af langsigtede aftaler (4 henholdsvis 15 år) samt et optimalt valg af vejstrækninger der "passede" til de enkelte udbudsformer, var parate til at operere med betydelig lavere priser.
- Beløbet til partnering blev derfor ikke 2,0 mio. men 1,7 mio., og beløbet til funktionsudbud blev ikke 5 mio. men 3,3 mio. kr. Derved fik kommunen pludselig ekstra 2 mio. kr. til rådighed i forhold til de oprindelige forudsætninger. Kommunen blev derfor i stand til at øge sin indsats på de tilbageblevne veje fra 0,2 til 2,2 mio. kr.
- Det ses derfor, at de samlede omkostninger til reparation og nye belægninger, udbedring af akut opståede skader (trafiksikkerhedsproblem) samt tab af værdien af den investerede kapital i vejene i perioden sammenlagt kun udgør 128,3 mio. kr. (33,6 %). I dårligste tilfælde 144,3 mio. kr. pr. år (37,8 %).

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Resultaterne i Odsherred viste, at der med en endnu mere kreativ anvendelse af konceptet syntes at foreligge muligheder for at yderligere at opnå 15 – 20 % mere vejvedligeholdelse for de samme penge.

Senere gennemførte udbud har endnu ikke gjort dette til skamme.

Afslutningsvis er det værd at bemærke at beregningerne i Odsherred viser at der mulighed for en gevinst (omkostningsbesparelse) på helt op til 65 %, hvis man vælger en økonomisk optimal vedligeholdelsesindsats i kombination med konceptet "*Funktionsudbud for veje i landområde og Partnering for veje byområder*" frem for, som vi gjorde engang nemlig vedligeholdt de dårligste veje før de næstdårligste.

Med andre ord har vi gennem de seneste 30 år optimeret vedligeholdelsesindsatsen væsentligt, men mulighederne for yderligere at hente en gevinst er næppe udtømte. Konceptet hertil foreligger allerede.