



TRAFIKKONTORET

DOU-VERKSAMHET  
EKONOMIRAPPORT  
2006-05-05

Barbro Collin  
Ekonomiavdelningen  
Telefon: 508-271 19

Barbro Edlund  
Gatuavdelningen  
Administration  
Telefon: 08-508 281 03

# **Trafikkontorets drift- och underhållsverksamhet**

## **Delområde Ekonomirapport**

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>EKONOMI</b>	<b>3</b>
1.1	NULÄGESBESKRIVNING	3
1.1.1	<i>Driftbudgeten</i>	3
1.1.2	<i>Investeringsbudgeten</i>	4
1.2	INDEXUTVECKLING	4
1.3	ANSLAGSUTVECKLING	5
1.3.1	<i>Driftbudgeten</i>	5
1.3.2	<i>Investeringsbudgeten</i>	6
<b>2</b>	<b>VÄGHÅLLARENS ANSVAR</b>	<b>7</b>
2.1	VILKET ANSVAR HAR VÄGHÅLLAREN ENLIGT LAGAR OCH REGLER VID PLANERING, GENOMFÖRANDE OCH FÖRVALTNING AV GATOR OCH TORG?	7
2.1.1	<i>Stadens gemensamma väghållaransvar för gator och torg</i>	7
2.1.2	<i>Trafiknämndens ansvar</i>	7
2.1.3	<i>Marknämndens ansvar</i>	8
2.1.4	<i>Stadsdelsnämndernas ansvar</i>	8
2.1.5	<i>Stadsbyggnadsnämndens ansvar</i>	8
2.1.6	<i>Miljöförvaltningens ansvar</i>	8
2.1.7	<i>Övrigt</i>	8

# 1 Ekonomi

## 1.1 Nulägesbeskrivning

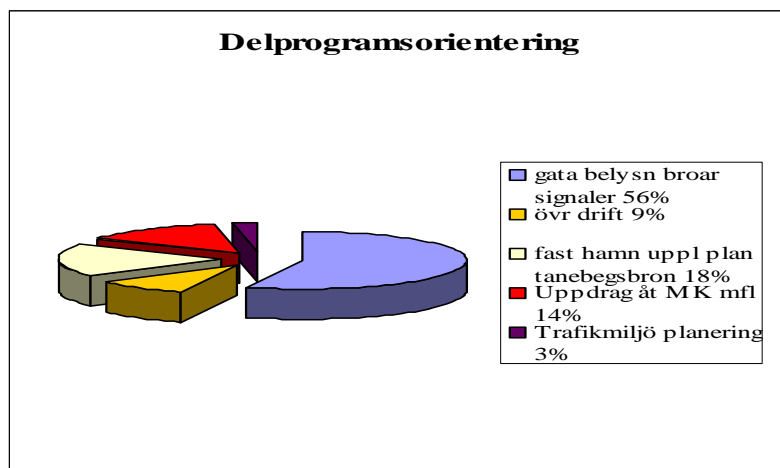
Följande beskrivning förklarar enbart kostnads och utgiftssidan av trafikkontorets budget. Förhållandet mot intäktsidan är sådan att en reducerad verksamhet/kostnad även kan resultera i att intäkter/inkomster reduceras, men i denna text görs ingen fördjupad analys av detta.

Trafikkontorets driftbudget om 821 mnkr (exkl kapitaltjänstkostnader) består av *väghållning och trafikplanering* (592 mnkr varav ca 85 mnkr är uppdrag åt markkontoret m fl), parkeringsverksamhet (171 mnkr) samt central administration (57 mnkr varav ca 15 mnkr är uppdrag åt andra).

Av trafikkontorets investeringsbudget om 792 mnkr fördelar sig 63 mnkr till investeringar med tillfällig finansiering; miljömiljard, miljöavgifter och kompetensfond. Parkeringsverksamheten har 21 mnkr, trafik tjänstens maskiner 8 samt *väghållning och trafikplanering resterande 700 mnkr*.

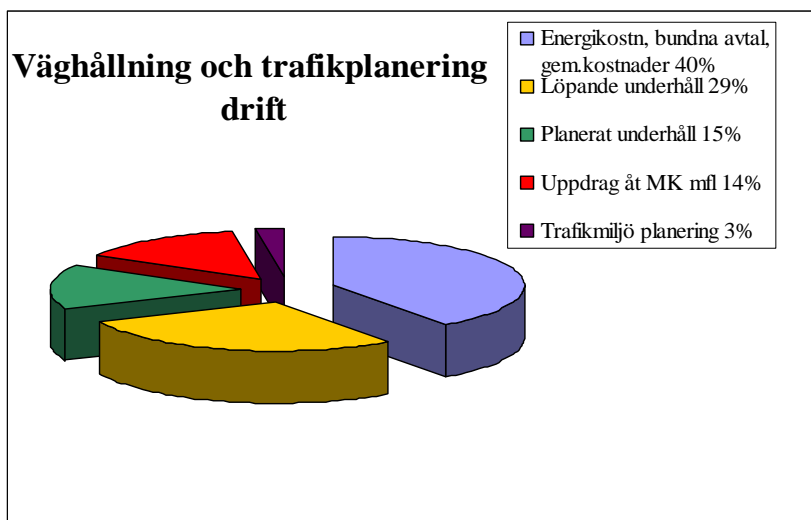
### 1.1.1 Driftbudgeten

Av budgeten för *väghållning och trafikplanering* går 56 % till de fyra största verksamheterna; gator, belysning, broar och trafiksignaler.



Budgeten för *väghållning och trafikplanering* består dels av mer eller mindre fasta kostnader som energi, utbetalningar enligt bundna avtal samt gemensamma kostnader av myndighetskaraktär. Dels av löpande underhåll som har karaktären av att åtgärda redan uppkomna brister. Slutligen har vi planerat underhåll som är återställande av nedslitna anläggningar enligt underhållsplaner.

Diagram på hur den delen av budgeten fördelar sig 2006.



### 1.1.2 Investeringsbudgeten

Av investeringsbudgetens andel för väghållning och trafikplanering (ca 700 mnkr) budgeteras för år 2006 ca 120 mnkr för projekt som särskilt motverkar kapitalförstöring. Resterande 580 mnkr fördelas på andra prioriterade områden som:

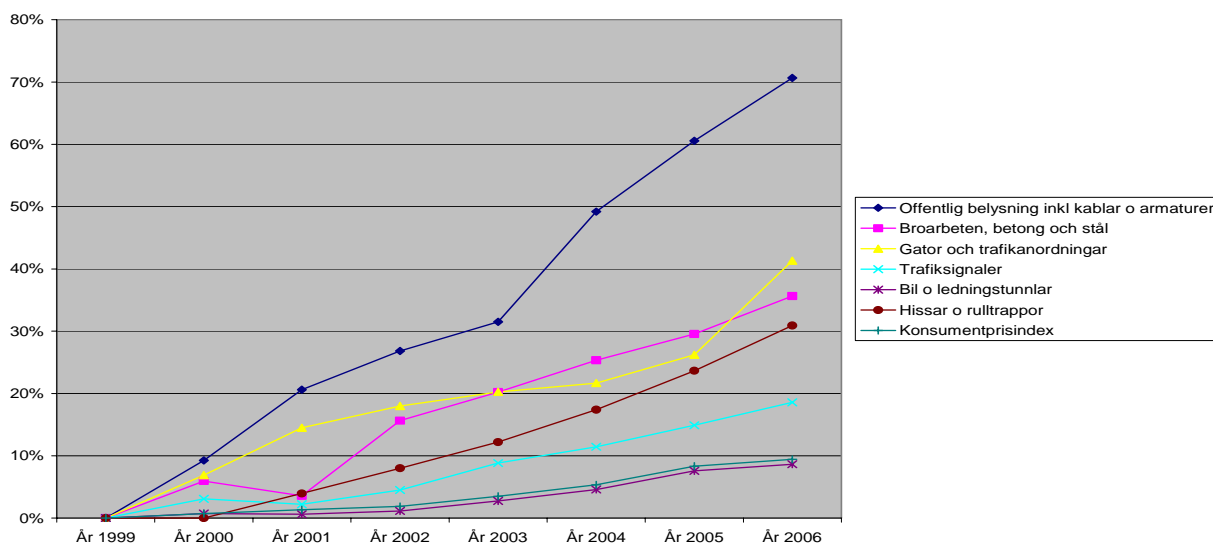
- 123 mnkr Nord/sydaxeln, Norra Länken mfl
- 17 mnkr Träd och kommuncentrala parker
- 76 mnkr Cykelplaner
- 102 mnkr Stadsmiljö
- 77 mnkr Trafiksäkerhet
- 27 mnkr Stomnät mm
- 100 mnkr Tillgänglighet
- 58 mnkr Trafikinformatik, trafikanalysverktyg, trafiksäkerhet samt teknisk utveckling mm

## 1.2 Indexutveckling

Sen senare delen av 1990-talet har entreprenadindex ökat betydligt mer än konsumentprisindex. Någon priskompensation har ej erhållits under perioden.

Följande diagram visar indexutvecklingen från 1999 – 2006:

Ökning av entreprenadprisindex 1999-2006



### Kommentarer till diagram entreprenadprisindex 1999-2006

- Belysningsindex är en sammanvägning av entreprenadindex E84 för augusti respektive år enligt följande;
  - Trafikbelysning och trafiksignalanläggningar, ökning 63%
  - Kablar och ledningar 124 %
  - Installationsmaterial 62%
  - Armatur och lampor ökning 41,2 %
  - Sammantaget blir ökningen drygt 70 %. Trafikbelysnings och trafiksignalsindex har vägts med dubbel vikt mot övriga belysningsindex.
- Broar; sammanvägt index av broarbeten betong och broarbeten stål.
- Gator; sammanvägt index av asfaltbeläggningar och asfaltmassor
- Trafiksignaler; index för elbranschens elinstallationsavtal
- 2006 års index har prognostiserats som medeltalet av ökningen av de föregående 6 årens indextal

## 1.3 Anslagsutveckling

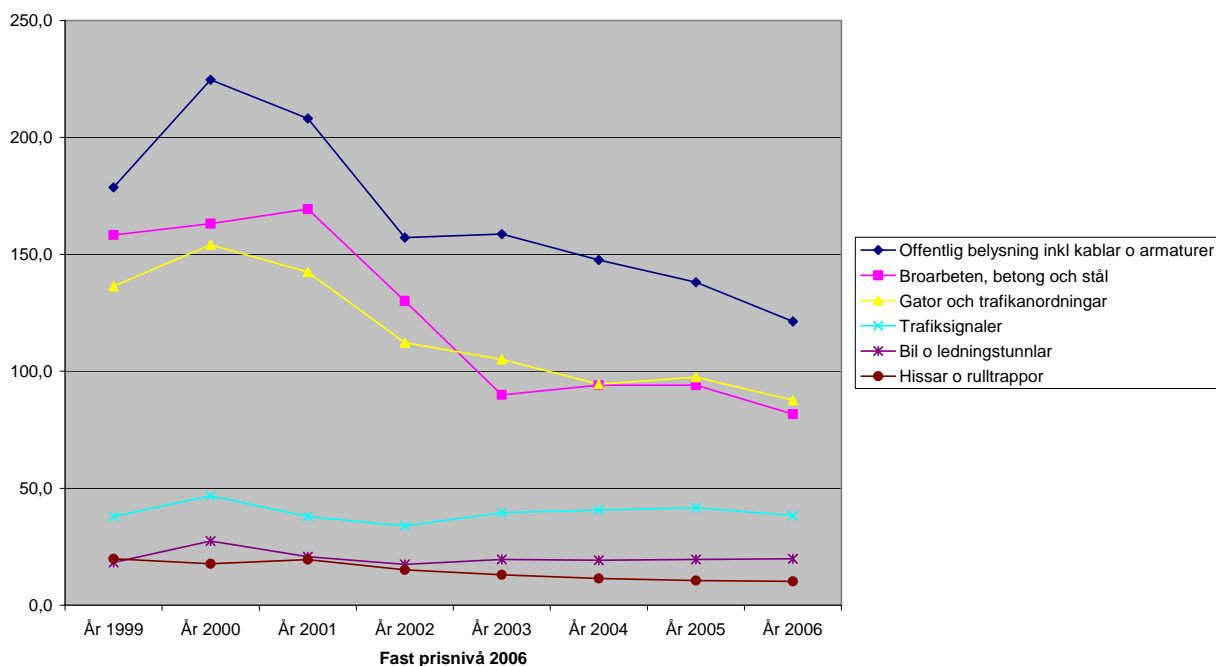
Nedanstående diagram beskriver anslagsutvecklingen från och med år 1999 till år 2006. För driftbudgeten de delprogram som har relevans för drift och underhållsplanen och för investeringsbudgeten totalt för kontoret.

### 1.3.1 Driftbudgeten

År 2000 erhöll kontoret 100 mnkr extra samt 90 mnkr respektive 50 mnkr de två efterföljande åren för eftersatt underhåll. Därefter har anslaget minskat och besparingar inarbetats. Under ett flertal år då parkeringsverksamheten ej fått budgetkompensation för ökade kostnader och minskade intäkter har budgeten balanserats via besparingar inom väghållningsverksamheten av dåvarande gatu- och fastighetskontoret. Framför allt har det planerade underhållet fått stå tillbaka. Endast ca 80 mnkr (15% av budgeten för väghållning och trafikplanering) återstår för planerat underhåll, att jämföras med behovet som beskrivs i drift och underhållsplanens olika delavsnitt.

Det är också värt att nämna igen att stora delar av verksamheten är låst i ”fasta kostnader”, t ex så består nästan hälften av belysningens anslag av kostnader för energi.

### Korrigerad budget



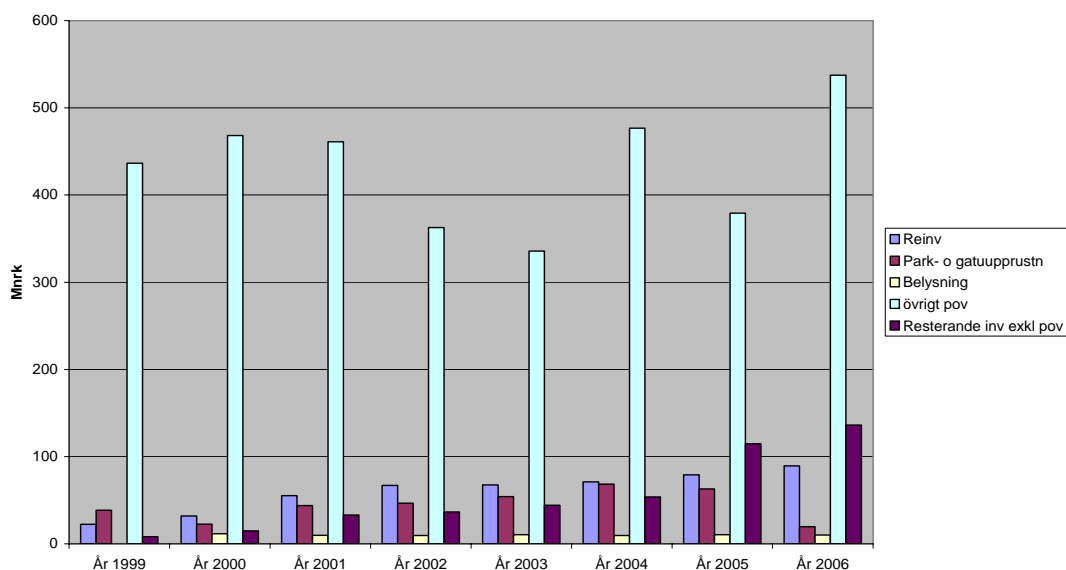
Driftbudgetanslagen är omräknade till fast prisnivå enligt index beskrivet ovan.

### 1.3.2 Investeringsbudgeten

Av nedanstående diagram kan man se att andelen reinvesteringar har ökat sedan år 1999 men att de ändå är en mindre del av den totala investeringsbudgeten. Behovet av akuta reparationer liknande de vid Slussen samt den nu aktuella Norrbro kan väntas öka. En del större investeringar liknande Nord-sydaxeln kan också innehålla vissa standardhöjande åtgärder.

Ansvaret för de flesta parkinvesteringarna övergick år 2006 till stadsdelsförvaltningarna vilket förklarar nedgången av den stapeln. Stapeln "Resterande investeringar" kan också förväntas öka i takt med att större infrastrukturinvesteringar liknande Nord/syd axeln kommer till genomförande.

Investeringar 1999-2006



## 2 Vaghållarens ansvar

### 2.1 Vilket ansvar har vaghållaren enligt lagar och regler vid planering, genomförande och förvaltning av gator och torg?

#### 2.1.1 Stadens gemensamma vaghållaransvar för gator och torg

Staten (Vägverket) är i regel vaghållare för de allmänna vägarna, enligt Väglagen (SFS 1971:948). Även en kommun kan vara vaghållare för allmän väg, om kommunen förordnats som vaghållare av regeringen eller den myndighet regeringen bestämt. Förutsättningen är att det främjar en god och rationell vaghållning. Kommunen kan inte vägra att emot ett sådant förordnande.

Kommunens skyldighet att sköta vaghållningen gäller först och främst gator inom äldre stadsplaner och inom detaljplaner där kommunen är huvudman för allmän plats.

Gator regleras i Plan- och Bygglagen PBL (SFS 1987 :10). I 6 kap. 26 § står det: ”Inom område med detaljplan skall kommunen vara huvudman, om det inte finns särskilda skäl till annat. Att planen skall utvisa om kommunen skall vara huvudman framgår av 5 kap. 4 §.”

De planer som reglerar att kommunen skall vara vaghållare kallas ”Detaljplan med kommunalt huvudmannaskap”, vilket motsvarar ”Stadsplan” i den äldre lagstiftningen (Byggnadslagen, 1947:385).

#### 2.1.2 Trafiknämndens ansvar

Med vaghållning enligt väglagen menas byggande av väg och drift av väg. För all vaghållning gäller som ett grundläggande krav att tillbörlig hänsyn ska tas till både enskilda intressen och allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. Dessutom ska en estetisk utformning eftersträvas (4 § väglagen).

Väglagen anger att vägen ska hållas i tillfredställande skick för samfärdseln. Någon närmare förklaring till vad som menas med tillfredställande skick ges inte.

Väglagen kompletteras med en väg kungörelse (SFS 1971:954). I den förklaras mera utförligt vad som ingår i olika typer av driftåtgärder (se 45 §). Driftåtgärderna delas upp i fem grupper.

Dessa är servicearbeten, underhållsarbeten, förbättringsarbeten, renhållning samt åtgärder som på annat sätt håller vägen i ett för samfärdseln tillfredställande skick.

**Servicearbeten** är åtgärder som säkerställer att trafiken kan komma fram.

Som exempel anges snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador och dammbindning. Hit räknas också bortförande av sand eller annat som använts vid halkbekämpning. (Dessa arbeten är, utom reparation av mindre skador, ansvarsmässigt överfört till stadsdelsnämnderna från och med 1/1-97).

**Underhållsarbeten** är åtgärder för att bibehålla vägens standard. Exempel på sådana åtgärder är förnyelse av slitlager och förnyelse av vägmarkeringar.

**Förbättringsarbeten** anges vara ”smärre åtgärder” som förbättrar vägens standard. Exempel på dylika åtgärder anges vara förstärkning av bärlagret och punktåtgärder för bättre trafiksäkerhet.

**Renhållning** är åtgärder för att hålla vägen ren, till exempel att sopa, ta bort skräp och bekämpa ogräs.

**Åtgärder som på annat sätt...** är en samlingsgrupp för åtgärder som inte riktigt passar in under de fyra andra men som ändå behövs för att vägens skick ska anses vara tillfredställande.

Hit hör till exempel drift av vägbelysning. Det kan nämnas att det finns inga tvingande bestämmelser om väg- och gatubelysning. Kommunerna har alltså ingen grundläggande skyldighet att sörja för

gatubelysning i våra tätorter. Trots detta har det blivit en allmänt accepterad regel att kommunerna ombesörjer gatubelysning i tätorterna i den omfattning som förhållandena kräver.

### 2.1.3 Marknämndens ansvar

Plan- och bygglagen (1987:10) säger i 1 kap. Inledande bestämmelser 1 §:

Denna lag innehåller bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande.

Bestämmelserna syftar till att med beaktande av den enskilda människans frihet främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

### 2.1.4 Stadsdelsnämndernas ansvar

Delar av väghållar/driftansvaret har överlåtits till stadsdelsnämnderna. Tillämpliga driftåtgärder härvid är enligt ovan (SFS 1971:954).

**Servicearbeten** är åtgärder som säkerställer att trafiken kommer fram.

Som exempel anges snöplogning, halkbekämpning och dammbindning. Hit räknas också bortförande av sand eller annat som använts vid halkbekämpning.

**Renhållning** är åtgärder för att hålla vägen ren, till exempel att sopa, ta bort skräp och bekämpa ogräs

Sedan den 1 april 1994 gäller en ny ordningslag SFS 1993:1617).

Ordningslagen innehåller ingen uppräknning av de användningar av offentlig plats som kräver tillstånd.

Stadsdelsnämnderna har dock vid upplåtelse att beakta principen att tillstånd krävs för upplag, försäljningsstånd, gångbaneserveringar, soffor, cykelställ, annonsplaceringar, montrar, skyltar och avfallsbehållare.

### 2.1.5 Stadsbyggnadsnämndens ansvar

I huvudsak gäller ansvaret att följa Plan- och Bygglagen (detaljplan, översiktsplan, mm), Boverket, gällande allmän uppsikt över plan- och byggnadsväsendet, (Lag 1990:1365).

Miljöbalken och Anläggningslagen ställer också krav.

Stockholms Byggnadsordning, som ger anvisningar för hur plan- och bygglagens allmänna regler om stadsbild, byggnaders egenart och helhetsverkan, miljövården mm skall tillämpas i Stockholm.

### 2.1.6 Miljöförvaltningens ansvar

Att följa Miljöbalken!

Sammanfattningsvis hänvisas till Lag om miljöförvaltningen 24.1.1995/55, där det sägs i

**Miljöförvaltningens allmänna uppgifter 1 §:**

Miljöförvaltningen främjar hållbar utveckling, hållbart nyttjande av naturtillgångarna och miljövård, arbetar för att naturens mångfald och funktionsförmåga samt miljöns skönhets- och

kulturvården skall bevaras, utvecklar människans livsmiljö och samhällsstrukturen samt sörjer för nyttjandet och vården av vattentillgångarna.

### 2.1.7 Övrigt

Väghållar/driftansvar för bl a Vägverket, Banverket, Stockholm Vatten, SL, Fastighetsverket, Djurgårdsförvaltningen, Stockholms Hamn, Sisab (skolor), Locum (sjukhusområden) och mängder av enskilda samfälligheter.