



Kontaktperson

Lennart Wallenberg

Gatuavdelningen

Telefon: 08-508 27494

[Lennart.wallenberg@tk.stockholm.se](mailto:Lennart.wallenberg@tk.stockholm.se)

Till

Trafiknämnden 2006-08-29

## Revidering av avtal för markförlagda ledningar. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner denna redovisning
2. Trafiknämnden uppdrar åt trafikkontoret att framförhandla nya markförläggningsavtal med de ledningsdragande bolagen i enlighet med detta tjänsteutlåtande

Göran Gahm

tf

Bo Gyllsdorff

### Sammanfattning

Revisionskontoret har efterlyst ett avgiftssystem som kan skapa incitament för att ledningsbolagens arbeten snabbare ska återställas och trafikanternas framkomlighet inte hindras längre än nödvändigt.

Trafikkontoret anser att detta endast kan uppnås genom att införa tidsbundna avgifter för varje schakt, dvs. att det blir dyrare ju längre tid som schakten står öppen och omvänt billigare om man påskyndar återställningen.

Kontoret föreslår att nämnden uppdrar åt trafikkontoret att framförhandla nya markförlägningsavtal med de ledningsdragande bolagen med inriktning att reducera den nuvarande årshyran för markförläggningar och ersätta delar av löpmeterkostnaderna med tidsbundna avgifter. Samtidigt bör reglerna för flyttkostnader ses över, så att de ledningsdragande bolagen i betydligt större utsträckning än i dag ersätter staden för nödvändiga flyttningar av befintliga ledningar i samband med arbeten på stadens mark. Kontoret kommer att eftersträva enhetliga regler och avtalskonstruktioner för samtliga bolag och med målet att kontorets totala kostnads-/intäktsbalans inte försämras i förhållande till dagsläget och att Stockholms skattekollektiv därigenom inte drabbas.

## Bakgrund

Revisionskontoret har i återkommande årsrapporter efterlyst ett avgiftssystem som ska skapa incitament för att de ledningsdragande bolagen och deras entreprenörer att snabbare återställa sina schakter för att inte hindra framkomligheten för trafikanterna längre än nödvändigt. Revisionskontoret har sett tecken på att alltför många schakter står öppna onödigt länge, utan att någon aktivitet pågår. Detta innebär störningar och kostnader för trafikanterna och samhället som inte skulle behövas.

Revisionsrapporterna innehåller bland annat följande synpunkter

- ”Det är uppenbar risk för att trafikanternas framkomlighet kommer på undantag”
- ”Nämnden uppmanas att göra en noggrann avvägning mellan behovet av framkomlighet och de ledningsdragande bolagens intresse”
- ”Med nuvarande avgiftssystem kostar det lika mycket för bolagen om en schakt står öppen en vecka eller en månad”
- ”Med dagens prispolicy sviker nämnden ett av ett av sina främsta åtaganden – att förbättra trafikens framkomlighet

## Gällande markavtal

- Fortum  
Avtalstid 1/1-06 till den dag parterna träffar nytt avtal  
Koncessionsavgift 2005 = 22 440 000:-
- Stokab  
Avtalstid 1/4-97 och gäller 15 år från ikraftträdandet  
Koncessionsavgift 2005 = 1 740 000:-

- Telia  
Avtalstid 1/4-97 och gäller 15 år från ikraftträdandet  
Koncessionsavgift 2005 = 2 225 000:-
- Stockholm Vatten  
Avtalstid 31/12-03 och förlängs två år i taget  
Koncessionsavgift 2005 = 0:-

Stockholm Vatten betalar för närvarande ingen koncessionsavgift för rätten att ligga i stadens mark, eftersom man från bolagets sida hävdar att det skulle strida mot VA-lagen, vilket dock kan ifrågasättas. Vissa kommuner tar också ut koncessionsavgift av sitt VA-bolag.

Genom införandet av koncessionsavgifter i de nuvarande markavtalen har staden tagit på sig ett relativt stort kostnadsansvar för flyttning av bolagens ledningar i samband med exploateringar och gatuombyggnader initierade av staden.

### **Allmänna anvisningar avseende grävning i allmän och/eller offentlig mark i Stockholm**

Hösten 1998 undertecknade ovanstående bolag rubricerade supplement till markavtalen som, förutom viten vid avvikelser från föreskrifter i Teknisk Handbok (tex. tillstånd saknas, utmärkning saknas, fysisk avstängning saknas, varselkläder saknas), även innebär följande avgifter

- Fast administrativ avgift: 1 500:- (per sammanhängande schakt)
- Rörlig avgift för ytor > 15 kvm (yttaxa)

Liten grav 20 kr/löpmeter = < 1,0 meter (teoretisk bottenbredd)

Stor grav 60 kr/löpmeter = > 1,0 meter (teoretisk bottenbredd)

Sammantaget inbringar dessa fasta och rörliga avgifter ca 6 Mkr/år

### **Trafikkontorets synpunkter**

#### **Samhällsekonomiska kostnader**

Samhällets effektivitet påverkas negativt när det uppstår fördröjningar i trafiken på grund av gatuarbeten eller andra oväntade händelser. Metodik för beräkning av samhällsekonomiska effekter av fördröjningar i trafiken har

vidareutvecklats av SIKÅ (Statens Institut för kommunikationsanalys). Det finns olika tidsvärden för fritidsresor, arbetsresor, tjänsteresor och yrkestrafik. För oväntade förseningar är tidkostnaderna 3 till 5 gånger högre än för normal restid.

De samhällsekonomiska kostnaderna för oväntade störningar kan bli mycket höga. Ett extremt men aktuellt exempel är Lodbroksolyckan. De omedelbara trafikantkostnaderna de första dagarna har beräknats till 15-20 miljoner kronor och trafikantkostnaderna för hela skade/reparationsperioden till cirka 50 miljoner kronor.

Movea har på uppdrag av Trafikkontoret gjort en studie av konsekvenserna av arbeten på stadens gatunät. För Stockholmsförhållanden kan man räkna med en genomsnittlig tidkostnad på 110 kr per fordon och timme vid ostörd färd. Vid förseningar på grund av gatuarbeten el. dyl. blir merkostnaden 330 kr per förseningstimme dag 1, då man har minst möjligheter att välja andra vägar eller planera om tidpunkten för färden. Dag 3 har merkostnaden sjunkit till 140 kr/förseningstimme. För busstrafik blir motsvarande kostnader högre, cirka 5.000 resp. 2.000 kr.

Moveas studie visar att trafikeffekterna varierar mycket beroende på vilken gata arbetet utförs och hur de provisoriska trafikordningarna ser ut i detalj. Generellt sett medför arbeten på A- och B-gatorna som har stor trafikbelastning och ofta tunga busslinjer betydande trafikantkostnader medan arbeten på övriga gator bara ger små lokala störningar. På A- och B-gator kan lika stora gropar ha helt olika trafikpåverkan beroende på var de grävs. Arbeten i eller nära hårt belastade korsningar påverkar trafikkapaciteten mycket mer än arbeten på sträckor där inte magasinlängderna till signaler påverkas. Ett arbete på en gata typ Sveavägen (med över 30.000 fordon per dygn) där ett körfält faller bort i en hårt belastad korsning kan uppskattningsvis medföra en trafikantkostnad på en miljon kronor dag 1. Om samma grop i stället låg längre från korsningen skulle konsekvenserna bli mycket mindre, kanske mindre än en tiondel, eftersom ett körfält ofta förmår mata två körfält till en signalreglerad korsning om magasinen hålls tillräckligt långa.

Ett medelvärde för stadens A- och B-gator skulle enligt Moveas studie, med antagandet två busslinjer, ge en kostnad på ca 40.000:- per dag.

Om alla arbeten på trafikleder och A- och B-gator skulle bedrivas optimalt enligt en samhällsekonomisk kalkyl som tar hänsyn till såväl trafikant- som byggkostnader skulle troligtvis kostnaderna för gatuarbetena öka genom krav på snabbare arbeten och krav på fler etapper och större andel arbete under obekvämt arbetstid. Väghållarens kostnader skulle öka liksom kostnaderna för vatten, el, fjärrvärme, telefoni mm.

Det totala antalet gropar, räknat som antalet beviljade schakt- och öppningstillstånd i gata, varierar något mellan åren. År 1999 var antalet öppningsanmälningar i Innerstaden 1338 och i Ytterstaden 1951. År 2005 var antalet arbeten något högre, 1850 i Innerstaden och 2383 i Ytterstaden.

Av antalet gropar står Gatu-och fastighetskontoret och dess efterträdare för cirka 30% medan majoriteten beror på de ledningsdragande bolagens arbeten.

### **Trafikantkostnadsavgifter**

Trafikkontoret anser att minskade störningar för trafikanterna endast kan uppnås genom att införa tidsbundna avgifter för varje schakt, dvs. att det blir dyrare ju längre tid som schakten står öppen och omvänt billigare om man påskyndar återställningen. För att inte öka de ledningsdragande bolagens kostnader har kontoret undersökt möjligheterna att reducera den nuvarande årshyran för markförläggningar och delar av löpmeterkostnaderna med tidsbundna avgifter.

Kontoret har studerat olika metoder och prissättningar för en tidsbaserad taxa, där t.ex. brytpunkter efter en viss tid gör att dagskostnaden för öppen schakt stiger drastiskt. För att inte göra avgiftssystemet för komplicerat ur administrativ synpunkt föreslår kontoret en lineär dagskostnad i storleksordningen 10 000:-.

Om tidsbundna avgifter för trafikantkostnader hade varit i bruk 2005 skulle de för stadens ledningsdragande bolag ha utfallit enligt nedan med en dagskostnad på 10 000:- för varje schakt.

- 54 miljoner

Enligt Moveas studie med en dagskostnad på 40.000:- för varje schakt

- 216 miljoner

### **Förslag till ändring av nuvarande avgiftssystem**

Den administrativa gropavgiften samt viten vid förseelser behålls.

#### A-gator (primära matargator)

Ny tidstaxa i storleksordningen 10 000:- per dag. Yttaxan och årshyran slopas alternativt reduceras.

#### B-gator (sekundära matargator)

Ny tidstaxa i storleksordningen 10 000:- per dag. Yttaxan och årshyran slopas alternativt reduceras.

C-gator (lokala gator)  
Yttaxan behålls och ingen ny tidstaxa

För samtliga gator föreslår kontoret att bolagen i princip ska betala alla flyttningar påkallade av staden.

### **Juridiska avdelningens synpunkter**

På en förfrågan 2002 från kontoret om det finns några rättsliga hinder att införa en tidsbunden del vid debitering av gropavgifter, erhöles följande svar:

”.....Det står således parterna fritt att komma överens om vilka parametrar som skall användas vid bestämmande av avgiften, oavsett om det är gropens storlek eller den tid under vilken gropen är öppen. En annan sak är om en sådan överenskommelse kan träffas”.

### **Avtalsvillkor**

Det krävs en översyn och samordning av övriga villkor, så att det blir likartade avtalsvillkor för olika ledningstyper.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner denna redovisning och uppdrar åt trafikkontoret att framförhandla nya markförläggingsavtal i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

**SLUT**