

Utlåtande 2008: RII (Dnr 314-1159/2008)

Inriktning för samordning i stadens primära vägnät samt införande av avgifter

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Införande av avgifter för trafikanordningsplan (TA-plan) fastställs enligt trafik- och renhållningsnämndens förslag.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ska besluta om sådana ändringar i avgifterna som betingas av indexreglering.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I kommunfullmäktiges budget för 2008 ges trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram riktlinjer för arbeten i stadens gatunät. Målet är att minimera och samordna arbeten för att minska olägenheterna för stockholmarna. Avgifterna för gatuarbeten föreslås höjas kraftigt för att förkorta arbetenas längd. För att minska tillståndsgivningens samlade effekter på framkomligheten är en metod att införa tidsbundna avgifter för trafikavstängningar.

För att bedriva aktiviteter som strider mot detaljplanen, allmänordningen eller stör trafiken på gator och torg eller allmänna platser krävs olika sorters tillstånd. Dessa kan huvudsakligen delas upp i markupplåtelse, schakt- och öppningstillstånd samt trafikanordningsplan (TA-plan). För vissa aktiviteter krävs endast ett av tillstånden för andra krävs samtliga tillstånd. Det är angeläget att avgiftsnivåerna för de olika tillstånden löpande ses över. För det tillstånd som krävs för att bedriva arbeten på vägnätet, TA-plan, och som idag är

gratis föreslår trafik- och renhållningsnämnden att en tidsbunden avgift införs. Avgiften som föreslås motsvarar självkostnaden för tillståndsverksamheten.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen i samråd med juridiska avdelningen.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att öka incitamentet för att utföra vägarbeten så snabbt och effektivt som möjligt och därmed begränsa störande aktiviteter i gatunätet. Stadsledningskontoret poängterar vikten av att vidta ytterligare åtgärder för att öka incitamentet till samordning och effektivisering av arbetena i vägnätet samt åtgärder för att uppnå bättre kostnadstäckning för det ökade underhållsbehov som ledningsgrävningar innebär.

Mina synpunkter

Stockholm genomgår en mycket kraftig expansion. För att möta en historisk befolkningsökning byggs staden ut med nya stadsdelar, vägar och spår. Sedan 1970 har Stockholm ökat sitt invånarantal med ett helt Göteborg, sedan 1990 med ett Malmö. Utvecklingen fortsätter. Fram till år 2030 kommer befolkningen att växa till en miljon i staden och uppemot tre och en halv miljon i den omgivande regionen. Denna snabba befolkningsökning kräver en vidsynt planering och ett förhållningssätt som stämmer överens med utvecklingen och bejaktar livsmiljön för stockholmarna.

I en växande stad kommer behovet av transporter att öka. Det har fördubblats under de gångna tjugofem åren och kommer att fortsätta växa i en hög takt. Utvecklingen kräver moderna lösningar för framtiden. Transportökningen är, rätt hanterat, inget hot utan en möjlighet till en ännu rikare stad med större resurser både hos enskilda och hos det allmänna. En motsatt ordning med minskande transporter leder till ett lägre välstånd och i förlängningen sämre offentlig service. Transportutvecklingen kommer också med den mycket starka tillväxten av miljöfordon inte innebära ökade utsläpp. Framtidens trafikproblem kommer att vara trängsel.

För att möta utmaningarna måste stadens och regionens aktörer långsiktigt arbeta för tätare stadsstruktur, bättre framkomlighet, mer kollektivtrafik och fler förbindelser över de kritiska snitten.

På kort sikt handlar det om att strategiskt använda det nät som redan finns och nyttja det bättre. Att öka samordningen av framkomlighetsstörande aktiviteter inom stadens vägnät samt att införa tidsbundna avgifter för trafikavstäng-

ningar är en viktig del i det arbetet. Jag välkomnar ökade incitamentet för de grävande bolagen att utföra vägarbeten så snabbt och effektivt som möjligt.

Bilagor

1. Framkomlighetsstörande aktiviteter
2. Gatan - vägnätet och ledningsnäten
3. Områdesindelning
4. Primära vägnätet
5. Primära vägnätet, innerstaden

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Föredragande borgarråds resonemang att ökade transporter leder till högre välstånd är inte underbyggt och bör inte tas med som ett argument. Det finns ingen mening att öka antalet transporter bara för att möjligheten finns. Transport är en nödvändighet i många fall men bör begränsas. Vi lever på en jord med begränsade resurser och bör hushålla med dessa.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Införande av avgifter för trafikanordningsplan (TA-plan) fastställs enligt trafik- och renhållningsnämndens förslag.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ska besluta om sådana ändringar i avgifterna som betingas av indexreglering.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Anette Otteborn

ÄRENDET

I kommunfullmäktiges budget för 2008 ges trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram riktlinjer för arbeten i stadens gatunät. Målet är att minimera och samordna arbeten för att minska olägenheterna för stockholmarna. Avgifterna för gatuarbeten föreslås höjas kraftigt för att förkorta arbetenas längd. För att minska tillståndsgivningens samlade effekter på framkomligheten är en metod att införa tidsbundna avgifter för trafikavstängningar.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2008 enligt kontorets förslag.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Kontoret har i uppdrag av kommunfullmäktige, genom dess trafik- och renhållningsnämnd, att öka samordningen av framkomlighetsstörande aktiviteter inom stadens vägnät samt att införa tidsbundna avgifter för trafikavstängningar.

År 2007 var 77 % av alla grävningar i vägnätet orsakade av arbeten på de många olika ledningsnäten. Dessa grävningar påverkar framkomligheten i staden, men även stadens trivsel och attraktivitet då vägarbeten, av de flesta, uppfattas som störande och stökigt.

I tjänsteutlåtandet redogörs för de tre huvudsakliga tillstånden som krävs för att bedriva aktiviteter som strider mot detaljplanen, allmänordningen eller stör trafiken på gator, torg eller allmänna platser; markupplåtelse, TA-plan samt schakt- och öppnings-tillstånd

De åtgärder som kontoret bedömer behöver vidtas för att åstadkomma förbättringar är höjda och tidsbundna avgifter i samband med grävningar, samordning av arbeten på ledningsnät och vägnät samt framtagande av en strategi för ledningsinfrastruktur.

Kontoret föreslår att en avgiftsmodell införs med en fast avgift om 1800 kr för handläggningen av TA-planen fram till beviljat tillstånd. Därefter utgår en rörlig avgift proportionell mot tillståndstiden, på 1600 kr per vecka, och vid behov av kontroll, 900 kr per platsbesök. En enkelhet i avgiftsmodellen har eftersträvat för att få den kommunicerbar, fri från tolkningar, och lättkalkylerad för den som söker tillstånd samt lättadministrerad för kontoret. Vidare föreslås en avgift för trafikreglering utan tillstånd och avgifter vid akuta avstängningar eller trafikomläggningar.

Alla trafikstörande aktiviteter inom det primära vägnätet kommer att ges start- och sluttider, en s.k slottid, inom vilket vägarbetet eller aktiviteter måste utföras. Slottiderna

sammanställs i en slottidslista som distribueras till vägnätets olika aktörer.

Kontoret förslår att också att ett arbete med att samordna de olika ledningsdragande aktörerna initieras, samt att en långsiktig strategi för infrastrukturförsörjning utarbetas.

Bakgrund

Trafikkontoret har i uppdrag av kommunfullmäktige i budget, genom dess Trafik- och renhållningsnämnd, att öka samordningen av framkomlighetsstörande aktiviteter inom stadens vägnät samt att införa tidsbundna avgifter för trafikavstängningar. För att minska tillståndsgivningens samlade effekter på framkomligheten och minska störningarna för alla trafikkanter, boende och företagare i staden krävs att varje typ av tillstånd som medger aktiviteter på vägnätet ses över avseende beviljande, kontroll, sanktioner och uppföljning. Vidare krävs god samordning mellan de olika tillståndsmyndigheterna.

I detta utlåtande föreslås en förbättring av samordning och tillståndshandläggning avseende TA-planer. Det finns ytterligare regleringar och styrningar som kan göras, vilka omnämns i detta utlåtande, men som, förutom en inriktning från nämnden, kräver ytterligare analys och en längre tids arbete innan de kan användas operativt.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av kontoret. Samråd har skett med stadsledningskontoret och dess juridiska avdelning. Information om ärendet har delgivits eller samråd har skett med Stockholm Vatten AB, Stokab, Fortum Värme (fjärrvärme, fjärrkyla och gasverksamheten), Fortum Distribution (elnäten), TeliaSonera samt exploateringskontoret.

Registrerade framkomlighetsstörande aktiviteter på vägnätet 2007

Stockholms stad har 153 mil gator och 211 mil gång- och cykelbanor samt många torg, parker och allmänna platser. Varje dag, i samband med exempelvis gatuarbeten, byggnadsarbeten på fastigheter, upplåtelser av byggetableringar, evenemang och andra både planerade och oförutsedda hinder i det planerade vägnätet, krävs det tillfälliga trafikomläggningar.

Varje år registreras alla givna tillstånd på vägnätet. För år 2007 var utfallet för de framkomlighetsstörande aktiviteterna på vägnätet:

- 2 631 TA-planer
- 2 554 Schakt och öppningstillstånd
 - omfattande 3 685 gropar
- 3 826 Upplåtelser tillstyrktes, exempel på framkomlighetsstörande:
 - 558 Evenemang
 - 1 172 Byggetableringar
 - 661 Mobilkranar
 - 122 Filminspelningar
- 634 Färdtillstånd för långa, tunga och breda fordon
 - 1 515 Vägverkets färdtillstånd på stadens vägnät

Till detta ska nämnas att 323 591 fordon registrerades felparkerade eller saknade giltigt parkeringstillstånd eller biljett. Dessa fordon utgör också ett hinder för framkomlig-

heten; antingen för att fordonen står i vägen eller minskar omsättningen av parkeringsplatser. Hur stort antalet oregistrerade framkomlighetsstörande aktiviteter är har aldrig mätts och är svårt att skatta. En kvalificerad bedömning av kontoret är dock att antalet är så stort att de har en betydande påverkan på framkomligheten.

Stadens ledningsnät

Väl fungerade vägnät och ledningsnät är grundläggande för den moderna stadens levnad, tillväxt och framgång. Såväl vägnätet som ledningsnäten är byggda tekniska system som kräver kontinuerlig drift och underhåll. I en levande stad som utvecklas måste både vägnätet och ledningsnäten byggas om och/eller byggas ut för att anpassas till brukarnas önskemål eller kundernas efterfrågan. Detta innebär för Stockholms trafikanter att de ofta på sin färdväg passerar en eller flera gropar. För de boende innebär det emellanåt störande och bullrande verksamheter utanför hemmet (t ex grävningsarbeten). Det innebär vidare ofta att parkeringsplatser försvinner i samband med vägarbeten, till förtret inte bara för de boende utan även för företagare, besökare, affärsinnehavare m fl.

Nedan presenteras de stora ledningsnäten samt huvudman:

Ledningsnät:	Huvudman:
Vatten	Stockholm Vatten AB
Spillvatten	Stockholm Vatten AB
Dagvatten	Stockholm Vatten AB
Dagvattenbrunnarna i vägnätet	Trafikkontoret
Kabeltv, bredband och fiber, innerstaden	Stokab, med monopol
Kabeltv, bredband och fiber, yterstaden	Stokab m.fl.
Tekniska nätet; styrning och reglering för trafiksignaler, bommar, kameror, rörliga broar m.m.	Trafikkontoret
Elnätet	Fortum genom Fortum Distribution
Gasnätet	Fortum genom Stockholm Gas AB
Fjärrvärme och fjärrkyla	Fortum genom Fortum Värme AB samägt med Stockholms stad
Tele och data	TeliaSonera
Belysningsel	Trafikkontoret m.fl.
Gatuvärme	Trafikkontoret eller enskilda fastighetsägare

Se vidare illustrationer i bilaga 1 och 2.

Tillstånd som krävs för aktiviteter på vägnätet

De tre huvudsakliga tillstånden som krävs för att bedriva aktiviteter på gator, torg eller allmänna platser som strider mot gällande detaljplan, allmän ordning eller trafiken är markupplåtelse, TA-plan och schakt- och öppningstillstånd. För vissa framkomlighets-

störande aktiviteter på vägnätet krävs bara ett av dessa tillstånd, för andra aktiviteter krävs samtliga tillstånd. Detta beror på vilken typ av aktivitet som bedrivs. Den upplevda störningen i framkomligheten för bilisten är den samlade effekten av alla tillståndsgivna aktiviteter, samt alla framkomlighetsstörande aktiviteter som utförs utan tillstånd. Exempel på de senare är felparkeringar, olovligen uppställda containrar, s k big-bags utan tillstånd, etableringar utan tillstånd m.m. Även olyckor och akuta arbeten stör framkomligheten, liksom andra oförutsedda inskränkningar av den allmänna rörligheten såsom säkerhetsavstängningar vid statsbesök, ambassader, demonstrationer m.m.

Tillstånd:	Tillståndsmyndighet/givare:
Markupplåtelse	Tillståndsmyndighet är polismyndigheten. Trafikkontoret, markägare, fastighetsägare m.fl. är remissinstanser med vetorätt och med rätt att ta avgift
TA-plan (Tillstånd för trafikomläggning med s.k. tillfällig trafikanordningsplan.)	Tillståndsmyndighet är vägmyndigheten. För Stockholms stads vägar är trafik- och renhållningsnämnden genom dess trafikkontor lokal vägmyndighet.
Schakt- och öppningstillstånd (På allmän mark.)	Tillståndsgivare är Stockholms stad som markägare och väghållare genom trafik- och renhållningsnämnden genom dess trafikkontor.

Markupplåtelse

För att få lov att bedriva någon form av aktivitet i vägnätet som stör eller bryter mot den allmänna ordningen eller den normala trafiken krävs det tillstånd från en myndighet. Från polismyndigheten krävs det tillstånd för markupplåtelser för t ex byggnadsställningar, containers, upplag, byggbodar. Polismyndigheten ger även tillstånd för andra aktiviteter som kan störa ordningen eller trafiken såsom uteserveringar, gatuförsäljning, evenemang, tävlingar m.m.

Kontoret tar ut en avgift för upplåtelser. Avgiften för upplåtelser för t ex upplag och byggbodar vid vägarbeten är redan idag utformad med incitament såväl vad gäller tid som utbredning. Kontoret har ett uppdrag från trafik- och renhållningsnämnden att göra en översyn av upplåtelseavgifterna. Denna översyn behandlas inte i detta tjänsteutlåtande utan redovisas för nämnden i särskilt ärende.

TA-plan

Det tillstånd som krävs för att genomföra en trafikreglering kallas för trafikordningsplan, sk TA-plan. Detta tillstånd ger en tillfällig verksamhetsutövare på vägnätet rätt att reglera och anordna trafiken genom exempelvis hastighetssänkningar, införande av parkeringsförbud, reglering av körbredder m.m. Trafikomläggningar får enligt de lagar och regler som reglerar väghållning endast utföras av statlig eller kommunal vägmyndighet. Detta för att säkerställa alla trafikkanters möjligheter till framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och rättssäkerhet för alla trafikkantar samt arbetsmiljösäkerhet för dem som arbetar i en farlig trafikmiljö. För stadens vägnät finns denna myndighetsfunktion inom kontoret.

Under 2007 hanterade kontoret 2631 TA-planer. TA-planerna har hittills varit en avgiftsfri service för den som ansöker, vilket enligt kontorets bedömning inneburit ett visst överutnyttjande. Ofta inkommer ofullständigt material, ansökningar inkommer och handläggs utan att arbetet genomförs etc. De som utnyttjar denna service är främst bygg- och anläggningsföretag.

Kontoret konstaterar att trafikomläggningar och avstängningsmetoder för trafiksäkerhet och arbetsmiljöer i samband med alla typer av vägarbeten har blivit bättre, som i sin tur leder till högre kvalitet och snabbare arbeten.. Mycket större hänsyn tas idag till både gående och cyklister, samordningen gentemot kollektivtrafiken har blivit bättre, och inga till kontoret rapporterade dödsolyckor har inträffat på grund av vägarbeten under 2007. En orsak till detta är att kontoret under flera år systematiskt förbättrat tillståndsverksamheten kring trafikomläggningar med TA-planer. Detta beror på allt högre nationellt drivna krav på trafiksäkerhet och arbetsmiljösäkerhet vid vägarbeten, krav som ställs från Vägverket och Arbetsmiljöverket.

Schakt och öppningstillstånd

För att få gräva i stadens vägnät krävs ett schakt- och öppningstillstånd. Detta krävs både av verksamhetsutövare på vägnätet och av alla verksamhetsutövarna på alla de olika ledningsnäten. Sedan flera år tillbaka för kontoret statistik över var det grävs, hur länge det grävs och vem som gräver i gatorna. Under 2007 beviljades 2 454 schakt och öppningstillstånd inom stadens vägnät. Detta innebar att gatubeläggningen (asfalten, betongplattor, gatsten m.m.) utsattes för 3 685 schakt, enkelt uttryckt: 3 685 hål i gatan.

Schakt- och öppningstillstånden är belagda med en avgift vilken baseras på antal gropar och antal meter grävt schakt. Det finns inget tidsincitament i avgiften idag. Minska avgift är 1500 kronor för en grop. Långa schakter har högre avgift. Den så kallade gropavgiftens syfte är att kompensera för ledningsgrävningars negativa inverkan på gatuuppbbyggnadens och gatubeläggningens beständighet.

	Procent av beviljade schakt- och öppnings- tillstånd, ca:
Stockholm Vatten AB	23 %

Fortum Distribution	20 %
Trafikkontoret	18 %
Fortum Värme samägt med Stockholms stad	9 %
Stokab	9 %
Fortum/Stockholm Gas AB	8 %
TeliaSonera	8 %
Exploateringskontoret	3 %
Övriga	2 %
	100 % (2 454 st)

Av beviljade schakt och öppningstillstånd kan det konstateras att 2007 var ca 23 % av grävningarna i stadens gator relaterade till arbeten på vägnätet. Övriga 77 % var relaterade till arbeten på de olika ledningsnäten.

Tiden för ett vägarbete varierar

Beroende på vad som ska göras tar ett grävarbete olika lång tid. Under ett års tid så finns det arbeten som pågår hela året. Dessa är dock få. Vid en analys av schakt- och öppningstillstånden finner trafikkontoret att de flesta arbeten är mellan en dag och ett par månader långa, och att tiderna varierar kraftigt beroende på ledningsägare. Detta är naturligt, då exempelvis stora avloppsrör är större och ligger djupare än exempelvis teleledningar som är mindre och ligger i grundare schakter.

	Medeltiden för ett vägarbete, ca:	80% av vägarbetena är avklarade inom, ca:
Exploateringskontoret	3-5 månader	över 1 år
Trafikkontoret	4 veckor	10 veckor
Fortum Distribution	4 veckor	5 veckor
Fortum Värme samägt med Stockholms stad	2-3 veckor	6 veckor
Stockholm Vatten AB	2-3 veckor	6 veckor
Stokab	2 veckor	4 veckor
Fortum/Stockholm Gas AB	1-2 veckor	4 veckor
TeliaSonera	1 vecka	2 veckor

Genom att ur statistiken för schakt och öppningstillstånd ta bort 20 % av de längsta arbeten kan kontoret skatta normaltiderna för resterande 80% av arbeten och få en bra uppfattning över olika verksamhetsutövers arbetstider på vägnätet. Målsättningen är således att försöka minska samtligas tider. Den totala beviljade verksamhetstiden för vägarbeten för samtliga som beviljats schakt- och öppningstillstånd skattades under 2007 till ca 240 år. Detta kan tolkas som om 240 vägarbeten pågick i ett år vardera och samtidigt på stadens vägnät.

Det är alltså inte bara antalet beviljade tillstånd som påverkar hur framkomligheten för trafikanten upplevs utan även tiden för hur länge varje vägarbete pågår. Exempelvis så har exploateringskontoret – av naturliga skäl - relativt få arbeten som pågår under lång tid, jämfört med Stockholm Gas som har många arbeten som var för sig pågår under kort tid.

	Procent av beviljade schakt- och öppnings-tillstånd, ca:	Procent av total beviljad tid för vägarbeten, ca:
Trafikkontoret	18 %	24 %
Fortum/ Fortum Distribution	20 %	19 %
Fortum/ Fortum Värme samägt med Stockholms stad	9 %	16 %
Stockholm Vatten AB	23 %	15 %
Exploateringskontoret	3 %	13 %
Stokab	9 %	5 %
Fortum/ Stockholm Gas AB	8 %	4 %
TeliaSonera	8 %	2 %
Övriga	2 %	2 %
	100 % (2 454 st)	100 % (ca 240 år)

Ledningsägarens rättigheter och skyldigheter

För att rätten att lägga ledningar eller ha ledningar förlagda under vägnätet har samtliga huvudmän för de olika ledningsnäten tecknat olika mark- eller nyttjanderättsavtal, vilka medger en rätt med olika förpliktelser för att få bedriva ledningsnätsverksamhet i stadens mark. I avtalen regleras exempelvis nyttjanderätt, avgifter, viten, samordning, arbetenas bedrivande, trafikantinformation samt schakt och öppningstillstånd.

Nyttjanderättsavtalen mellan staden och de olika huvudmännen för ledningarna under vägnätet är förhandlade och tecknade i början av 1990-talet. Flera av avtalen är förlängda för omförhandling eller löper ut de närmaste åren. För närvarande är avtalet om nyttjanderätt för ledningar med tillhörighet inom stadens mark mellan Stockholms kommun och Stockholm Vatten AB under omförhandling. Kontoret planerar att presentera ett ärende för nämnden hösten 2008. Därefter påbörjas omförhandling med övriga huvudmän för ledningsnät allt eftersom nyttjanderättsavtalen börjar löpa ut.

Trafikkontorets synpunkter

För att Stockholm ska kunna växa till en infrastrukturtekniskt väl fungerande miljon-

stad krävs ett väl fungerande samarbete mellan stadens stadsbyggande och infrastrukturtekniska administrationer och alla ledningsbolag. Stadens gator är och kommer nyttjas till allt fler olika funktioner och ändamål. Detta drivs av efterfrågan från boende, besökare och företagare eller krav från stadens medborgare. Detta innebär vidare att designen och de tekniska lösningarna av såväl gaturummet som ledningsrummet hela tiden är under förändring för att fungera i nutiden såväl som för framtiden.

Att samordna och administrera den täta moderna storstadens gator och ledningar är komplext. Det finns ingen standardlösning för detta, utan måste drivas genom kontinuerlig förbättring och anpassning av de lagar, regler, avtal och rutiner som administrerar interaktionen mellan alla förvaltare och utvecklare av det offentliga rummet, vägnätet och ledningsnäten. Kontoret föreslår i och med detta utlåtande förbättringar av delar av denna administration med:

- Höjda och tidsbundna avgifter i samband med grävningar.
- Samordning av arbeten på ledningsnät och vägnät.
- Strategi för ledningsinfrastruktur.

Höjda och tidsbundna avgifter i samband med grävningar

Då det statistiskt har konstaterats att ca 18 % av grävtillstånden i vägnätet är orsakade av kontoret, så har 82 % av övriga aktörer som gräver i vägnätet andra huvudmän. Kontoret har genom sin roll som beställare full rådighet över egna beställda vägarbetens tidsplaner. Det kan alltid regleras i en upphandling. De övriga 82 procenten måste tidsstyras med andra metoder. En metod är att införa en tidsbunden avgift för schakt- och öppningstillstånd. Detta kräver omförhandling av nyttjanderättsavtalen med ledningsbolagen. En annan metod är att införa en tidsbunden avgift på det andra tillstånd som krävs för att bedriva arbeten på vägnätet, dvs. trafikanordningsplanen (TA-planen). Som tidigare nämnts krävs detta tillstånd från väghållningsmyndigheten för att reglera väghållning och arbetsmiljö.

Vid omförhandlingen av nyttjanderättsavtalen så anser kontoret att avgiften för schakt och öppningstillstånd bör höjas rejält för att spegla den verkliga kostnaden. Detta för att gropavgiften är för låg i förhållande till det ökande underhållsbehov som ledningsgrävningar genom vägbeläggning och vägkropp innebär. Kontoret avser att återkomma till nämnden med förslag till förbättringar av verksamheten avseende schakt- och öppningstillstånd, fortlöpande allteftersom nya nyttjanderättsavtal läggs fram för beslut till nämnden. Det är dock viktigt att påpeka att ett uttag av olika avgifter bundna till ledningsbolagens nyttjanderätt för ledningar med tillbehör inom stadens mark kan påverka slutkonsumenten i form av höjda priser.

Gemensamt beställda arbeten på ledningsnät och vägnät

Staden och ledningsbolagen bör hitta gemensamma metoder för samordning och beställning av både ledningsnätsplanering och vägnätsplanering samt utförande av dessa. Staden bör initiera och driva detta arbete.

Tidigare var kommunen huvudman för både vägnätet och ledningsnäten. Allteftersom ledningsnäten säljs till externa parter och nätägarna blir fler så blir samordningen och samverkan mellan alla de tekniskt komplicerade ledningssystemen och vägnätets

alla funktioner mer komplex och svårare. Idag tenderar både vägnätets ägare och ledningsnätets huvudmän att prioritera sin egen verksamhet. Detta innebär att incitamenten för samordning, gemensamma vägnäts- och ledningsnätsarbeten, kortare entreprenadtider, kostnader för arbeten m.m. idag är helt förändrade med annan incitamentsstruktur. Kontoret ser att detta påverkar framkomligheten med fler och sämre samordnade vägarbeten som följd.

Kontoret kan konstatera att kvaliteten på både planering och utförande av arbeten på ledningsnätet generellt minskat. Kontoret som bevakar kvaliteten på ledningsbolagens entreprenörers återställningsarbeten av vägkropp och gatubeläggning påpekar allt oftare brister på dåligt utförande. Om detta beror på svaga och okunniga beställarorganisationer eller svaga och okunniga konsulter och entreprenörer är inte utrett. Troligtvis finns det brister hos båda.

Ökade krav på ledningsinfrastrukturstrategi

På samma sätt som staden har en stadsbyggnadsplanering och en trafikplanering bör staden ha en försörjningsplanering för ledningsvägarna för energi, vatten, avlopp, tele och liknande ledningsinfrastrukturkrävande verksamheter. Kontoret bedömer att detta saknas idag. Detta är något som starkt kan påverka framkomligheten då en effekt blir många, stora och tidskrävande grävarbeten för att sköta en vildvuxen och oreglerad ledningsinfrastrukturverksamhet.

En begränsning för vägnätet, men särskilt för ledningsnätet, är bristen på utrymme i marken i en tätbebyggd stad. För att på sikt kunna säkra framtida utbyggnadsmöjligheter av ny ledningsinfrastruktur krävs att det utrymme som finns under vägnätet för olika ledningar hålls i god ordning och är väl dokumenterat samt hushållas med för framtida behov. Kontoret ser att staden behöver en stark och drivande organisation för dessa frågor.

De stora privata och kommunägda ledningsbolagen styr sina nätplaneringar utan inbördes samordning eller styrning. Det kommer nya aktörer som önskar förlägga ledningar i staden. Att exempelvis bygga fler än ett fjärrvärmenät eller fjärrkylennät i innerstaden är mycket svårt på grund av platsbrist. Möjligheterna att bygga flera konkurrerande elnät är likaså mycket begränsade på grund av platsbrist för nätstationer. Det är alltså viktigt för stockholmarna, både boende och företagare, att förvalta sina marktillgångar och utrymmen för ledningar på ett strategiskt vis så att den framtida tekniska ledningsinfrastrukturen inte växer igen eller att det bildas brister i ledningsnäten som inte kan byggas bort.

Trafikkontorets förslag

Införande av avgift för TA-planer

Idag är tillståndet TA-plan gratis. Kontoret ser inte att det är en kommunal skyldighet att skattefinansiera tillståndet. Tillståndet kan beläggas med en avgift som betalas av den som behöver service. I och med detta utlåtande föreslår Trafikkontoret att detta tillstånd beläggs med en tidsbunden avgift så att den som gräver i gatan får ett incitament att påskynda sitt vägarbete.

En enkelhet i avgiftsmodellen har eftersträövats för att få den kommunicerbar, fri från tolkningar, och lättkalkylerad för den som söker tillstånd samt lättadministrerad för kon-

toret. Vidare föreslås en avgift för trafikavstängningar utan tillstånd och avgifter vid akuta avstängningar.

Dessa nya avgifter kommer inte bara finansiera stadens omfattande kostnader för samordning, handläggning och kontroll av TA-planer samt trafikinformation i samband med vägarbeten utan även ge den som ansöker om TA-planer och utför en trafikomläggning ett ekonomiskt incitament att utföra sin verksamhet i eller på vägnätet snabbt, samt att utföra trafikomläggningar och avstängningar enligt bästa ingenjörspraxis. Vilket innebär en lägre avgift!

1. Avgift för trafikreglering med TA-plan

De avgifter som föreslås är:

- 1800:- kr för beviljad och handlagd TA-plan
- 1600:- kr per påbörjad vecka
- 900:- kr per platsbesök för tillståndskontroll, anmäld eller oanmäld, vid avvikelse mot tillstånd.
- 900:- kr per påkallat platsbesök före, under och efter trafikomläggning
- 300:- kr för inkommen och avslagen TA-plan
- 300:- kr i digitaliseringsavgift

TA-planen ska inkomma till kontoret i digitalt format enligt särskild anvisning. Handläggningstiden för beviljad TA-plan är max 10 dagar. Avgiften omfattar en TA-plan i maximal storlek av en A1 med skalan 1:400. Större omfattning innebär dubblad avgift. Dubbel omfattning innebär tredubbel avgift och så vidare. Vid generella TA-planer över flera trafikregleringar kan det utgå avgift såsom för en TA-plan. Kontoret bedömer när det är tillämpligt. Avgiften är i 2008 års prisnivå och uppräknas årligen enligt konsumentprisindex, kpi, med september 2008 som basmånad. Första uppräkningsen avses ske per den 1 januari 2010.

2. Avgifter vid olovliga trafikregleringar

Om någon startar ett vägarbete utan TA-plan och utför en trafikreglering utan tillstånd från kontoret, föreslår kontoret att en kontrollavgift om 1800:-kr ska belasta det ansvariga företaget. Förutom kontrollavgiften till den som utför en svart trafikavstängning så måste en godkänd TA-plan lämnas inom 24 timmar. Därefter vidtar normal avgiftsmodell.

Eventuella brister i utformningarna av trafikanordningar åtgärdas omgående. Görs inte detta så måste arbetet omgående brytas och platsen återställas. Om arbetsplatsen utgör omedelbar fara för allmänheten eller farligt stopp av trafiken så måste åtgärder ske omgående. Om detta inte löses så kommer verksamhetsutövaren att polisanmälas. Rutiner för detta kommer att utarbetas tillsammans med polis- och åklagarmyndighet.

Alla olovliga trafikomläggningar innebär stora belastningar för kontoret. Det blir problem för trafikkantinformationsarbetet. Normal och planerad tjänsteproduktion måste brytas för att leta och jaga information om vägarbetet som ingen på kontoret vet vem som gör. Det innebär ofta att trafikledningscentraler och växlar blir belastade.

3. Avgifter vid akuta trafikregleringar

Vid akuta trafikregleringar utförda eller beordrade av räddningstjänst eller polis tas

inga avgifter ut. För övriga akuta trafikomläggningar utan räddningstjänst eller polis utgår kontrollavgift som vid olovliga trafikavstängningar, därefter normal avgiftsmodell. Om den akuta regleringen inte innebar några framkomlighetstörningar kan kontrollavgift utgå efter särskild bedömning av kontoret.

Budgetkonsekvens avgift för trafikreglering med TA-plan

Den prognostiserade årliga avgiftsintäkten 2008 förväntas bli ca 24 mnkr, dvs. ungefärligen motsvarande kostnaderna för verksamheten. Kalkylen baseras bland annat på antal och tider för 2007 års Schakt- och öppningstillstånd. Målsättning är att avgiften hela tiden ska vara i balans med verksamhetens kostnader för tillståndsverksamheten med dess verksamhetsmål och avgiftsnivån därmed vara berättigad. Detta innebär att avgiften eller organisationen kan komma att behövas justeras så att avgiftsuttaget motsvarar servicens självkostnad.

Kommentarer avgift för trafikreglering med TA-plan

Möjligheten för en kommun att ta avgifter är mycket begränsad. Exempel på möjligheter inom vägområdet är parkeringsavgifter och upplåtelseavgifter. De avgifter som nu föreslås kommer att motsvara stadens omfattande kostnader för samordning, handläggning, kontroll, trafikinformation m.m. vid vägarbeten. Detta bedöms av juridisk expertis som ett civilrättsligt acceptabelt avgiftsuttag från verksamhetsutövarna i vägnätet för denna typ av myndighetsverksamhet och kommunal service. Se vidare bilaga 6, Utlåtande från juridiska avdelningen, stadsledningskontoret.

En TA-plansavgift som motsvarar trafikkantkostnaderna för minskad framkomlighet vid en trafikomläggning är betydligt större än de föreslagna avgiftsnivåerna. Det bedöms inte av juridisk expertis som möjligt för staden att åberopa en avgiftsmodell baserad på trafikkantkostnader. Kommunen kan heller inte åberopa någon laglig rätt att ta ut avgifter för minskad funktionalitet i vägnätet p.g.a. exempelvis en grävning. Något som exempelvis ett ledningsbolag kan göra om någon orsakar dem ett driftstopp med minskad funktionalitet genom exempelvis en avgrävd kabel.

Inriktning för samordning av vägarbeten

För att på ett rationellt och effektivt sätt samordna framkomlighetsstörande aktiviteter inom vägnätet föreslås följande åtgärder inom kontoret:

1. Indelning av vägnätet för ökad samordning

Vägnätet indelas i ca tio geografiska områden. För varje geografiskt område finns det en funktion som samordnar, handlägger och ger tillstånd för alla typer av trafikomläggningar inom det angivna området. Se områdesindelning bilaga 3.

2. Samordningsfunktion för det primära vägnätet

För det primära vägnätet inrättas en särskild övergripande samordningsfunktion, inom vilken bland annat funktionen trafikkoordinator och trafikinformatör inrättas. Det primära vägnätet är stadens primära transportvägar. Redovisas i bilaga 4 och 5

Trafikkoordinatören samordnar och godkänner alla trafikstörande arbeten inom det primära vägnätet. Alla trafikstörande aktiviteter inom det primära vägnätet kommer att ges start- och sluttider, en s.k. slottid, inom vilket vägarbetet eller aktiviteter måste utföras. Trafikinformatören sammanställer slottider i en slottidslista som distribueras till

vägnätets olika aktörer och övriga trafikinformatörer.

Slottidslistan kommer inte bara vara ett instrument för planering och tillståndsgivning för aktiviteter inom vägnätet utan kommer även att öka kontorets kunskap om vilka framkomlighetseffekter olika bygg-, upplåtelse och evenemangsaktiviteter har. Kontoret kommer under året mäta och utvärdera detta kontinuerligt. Effekterna som förväntas uppstå är att trafikanterna får en bättre framkomlighet genom mer kontrollerade, jämnare och lugnare trafikflöden. Detta innebär teoretiskt även mindre utsläpp och färre trafikolyckor.

Inriktning för gemensamt arbete på ledningsnät och vägnät

Staden och de ledningsdragande bolagen måste hitta gemensamma metoder för samordning och gemensam beställning av entreprenader vid investering i och underhåll av väg- och ledningsnät. Detta på sådant vis att väg- och ledningsnätets-arbete blir färre och kortare. Kontoret bör initiera och driva detta arbete.

Inriktning för gemensam planering av ledningsinfrastruktur

Stadens försörjningsvägar för energi, vatten, avlopp m.m. är alla förlagda under vägnätet. Idag saknas översiktlig planering för detta. Nätägarna blir fler och fler. Andelen ledningsnät med ledningsrätt riskerar att öka. Detta är något som i slutändan starkt kommer att påverka framkomligheten då en av effekterna av denna brist är många, stora och tidskrävande grävarbeten för att sköta en vildvuxen och av markägaren oreglerad ledningsinfrastrukturverksamhet.

Om staden ska kunna växa till en infrastrukturtekniskt väl fungerande miljonstad krävs en långsiktig strategisk planering av stadens vägar för försörjning av ledningsinfrastruktur. Staden bör samla sina resurser inom ledningsinfrastrukturplanering, vilka idag är spridda på olika förvaltningar och bolag, och tillsammans med de olika ledningsdragande bolagen, verkande i Stockholm, gemensamt finna en inriktning för planering av nuvarande och framtida ledningsinfrastruktur. Kontoret bör initiera och driva detta arbete.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för egen del förslag till tidsbundna avgifter för TA-planer i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande
2. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa avgifter för tidsbundna TA-planer i enlighet med tjänsteutlåtandet, samt att fullmäktige överlåter befogenheten till Trafik- och renhållningsnämnden att besluta om sådana ändringar av avgifterna som betingas av indexreglering
3. Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret i uppdrag att, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar därom, införa tidsbundna avgifter för TA-planer i enlighet med tjänsteutlåtandet
4. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslaget till inriktning för samordning av vägarbeten i stadens primära vägnät i enlighet med tjänsteutlåtandet

Slut

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen i samråd med juridiska avdelningen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 juni 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I kommunfullmäktiges budget för 2008 ges trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram riktlinjer för arbeten i stadens gatunät. Målet är att minimera och samordna arbeten för att minska olägenheterna för stockholmarna. Avgifterna för gatuarbeten föreslås höjas kraftigt för att förkorta arbetenas längd. För att minska tillståndsgivningens samlade effekter på framkomligheten är en metod att införa tidsbundna avgifter för trafikavstängningar.

För att bedriva aktiviteter som strider mot detaljplanen, allmänordningen eller stör trafiken på gator och torg eller allmänna platser krävs olika sorters tillstånd. Dessa kan huvudsakligen delas upp i markupplåtelse, schakt- och öppningstillstånd samt trafik-anordningsplan (TA-plan). För vissa aktiviteter krävs endast ett av tillstånden för andra krävs samtliga tillstånd. Det är angeläget att avgiftsnivåerna för de olika tillstånden löpande ses över. För det tillstånd som krävs för att bedriva arbeten på vägnätet, TA-plan, och som idag är gratis föreslår trafik- och renhållningsnämnden att en tidsbunden avgift införs. Avgiften som föreslås motsvarar självkostnaden för tillståndsverksamheten.

Stadsledningskontoret anser att förslaget är i linje med vad kommunfullmäktige beslutat i budget för 2008, att höja avgifterna för att korta gatuarbetenas längd.

Det är angeläget att öka incitamentet för att utföra vägarbeten så snabbt och effektivt som möjligt och därmed begränsa störande aktiviteter i gatunätet. Stadsledningskontoret poängterar vikten av att vidta ytterligare åtgärder för att öka incitamentet till samordning och effektivisering av arbetena i vägnätet samt åtgärder för att uppnå bättre kostnadstäckning för det ökade underhållsbehov som ledningsgrävningar innebär.

Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden har i kommunfullmäktiges budget för 2008 fått i uppdrag att öka samordningen av framkomlighetsstörande aktiviteter inom stadens vägnät samt att höja avgiften för gatuarbeten kraftigt.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att en tidsbunden avgift för det tillstånd

som krävs för att göra en trafikreglering införs.

Ärendet

Tidigare var staden huvudman för både vägnät och ledningsnät. Allteftersom ledningsnäten säljs till externa parter och nätägarna blir fler blir samordningen och samverkan mellan alla de tekniskt komplicerade ledningssystemen och vägnätets alla funktioner mer komplex. Incitamentet för samordning, gemensamma vägnäts- och ledningsarbeten, kortare entreprenadtider, kostnader för arbeten m.m. måste prioriteras.

Trafik- och renhållningsnämnden bedömer att en av de åtgärder som kan vidtas för att åstadkomma en ökad samordning och ett incitament till att utföra arbeten så snabbt som möjligt i stadens vägnät är att införa höjda och tidsbundna avgifter i samband med grävningar. I ärendet föreslås att en tidsbunden avgift för tillståndet som krävs för att bedriva arbeten på vägnätet, TA-planen, införs. Detta tillstånd krävs från väghållningsmyndigheten för att reglera väghållning och arbetsmiljö och är idag gratis. Under 2007 beviljades 2 631 TA-planer, varav en stor andel omfattar sådan åtgärd som också kräver schakt- och öppningstillstånd.

I ärendet redovisar trafik- och renhållningsnämnden även möjligheten att höja den avgift för schakt- och öppningstillstånd som regleras i nyttjanderättsavtal med respektive ledningsbolag så att dessa bättre motsvarar kostnaderna för det ökande underhållsbehov som ledningsgrävningar innebär.

Den avgiftsmodell som föreslås av trafik- och renhållningsnämnden för trafikordningsplan är:

- 1 800 kronor för beviljad och handlagd TA-plan
- 1 600 kronor per påbörjad vecka
- 900 kronor per platsbesök för tillståndskontroll, anmäld eller oanmäld, vid

avvikelse mot tillstånd

- 900 kronor per påkallat platsbesök före, under och efter trafikomläggning
- 300 kronor för inkommen och avslagen TA-plan
- 300 kronor i digitaliseringsavgift

Därutöver föreslås modellen även ska omfatta hantering av avgifter vid olovliga trafikregleringar. Vid akuta trafikregleringar som är beordrade av räddningstjänst eller polis tas inga avgifter ut.

Trafik- och renhållningsnämnden ser inte att det är en kommunal skyldighet att tillståndet skattefinansieras. Tillståndet kan beläggas med en avgift som betalas av den som behöver service. I och med att avgiften blir tidsbunden ges ett incitament för att påskynda arbetena. Den prognostiserade årliga intäktsökningen för 2008 enligt föreslagna modellen bedöms till cirka 24 mnkr, vilket ungefär motsvarar trafikkontorets kostnad för verksamheten. Målsättningen är att avgiften ska vara i balans med kostna-

den, vilket innebär att justeringar kan komma att ske.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets finansavdelning i samråd med juridiska avdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att öka incitamentet för att utföra vägarbeten så snabbt och effektivt som möjligt och därmed begränsa störande aktiviteter i gatunätet. Att införa en tidsbunden avgift för TA-planer ger ett incitament för att påskynda arbetena varför trafik- och renhållningsnämndens förslag till avgift bör fastställas.

Trafik- och renhållningsnämnden har i förslaget valt att tolka handläggningen av TA-planen som en frivillig uppgift. Det finns då en möjlighet att ta ut en avgift om det är påkallat med hänsyn till verksamhetens art och det finns då heller inget krav att verksamheten ska begränsas av stadens kostnader.

Stadsledningskontorets juridiska avdelning har sett över den lagliga grunden för uttag och avgifter kring hantering av TA-planen. Sammanfattningsvis konstateras att hantering av TA-planer med anledning av trafikomläggning får anses ske inom ramen för det kommunala väghållaransvaret och bör ses som en obligatorisk uppgift. Det finns därmed, enligt stadsledningskontorets juridiska avdelning, möjlighet att ta ut avgifter även om uppgiften skulle anses vara obligatorisk.

Stadsledningskontoret anser att förslaget är i linje med vad kommunfullmäktige beslutat i budget för 2008, att höja avgifterna för att korta gatuarbetenas längd. Stadsledningskontoret föreslår därmed att kommunfullmäktige godkänner förslaget om avgifter för TA-planer och att avgiften fastställs enligt trafik- och renhållningsnämndens förslag samt ger trafik- och renhållningsnämnden befogenhet att besluta om sådana ändringar i avgiften som betingas av indexregleringar.

Den beräknade intäktsökningen från TA-planerna uppskattas till cirka 24 mnkr, vilket enligt ärendet motsvarar tillståndsgivningens kostnader. Stadsledningskontoret förutsätter att den uppskattade kostnaden avser kostnader för att administrera handläggning av TA-planer, och inte andra kostnader för som

t ex tillverkning, uppsättning, underhåll och nedtagning av vägskyltar m.m. Då detta är en total intäktsökning för staden för kostnader som redan finns, anser stadsledningskontoret att detta ska beaktas i budgeten då trafik- och renhållningsnämndens intäktsram fastställs.

Stadsledningskontoret poängterar vikten av att vidta ytterligare åtgärder för att öka incitamentet till samordning och effektivisering av arbetena i vägnätet samt åtgärder för att uppnå bättre kostnadstäckning för det ökade underhållsbehov som ledningsgrävningar innebär.

GATAN: VÄGNÄTET OCH LEDNINGSNÄTET



OMRÅDESIDELNING



PRIMÄRA VÄGNÄTET



PRIMÄRA VÄGNÄTET, INNERSTADEN

