



PM 2010:149 RII (Dnr 314-1132/2010)

Drift- och underhållsstrategi för trafik- och renhållningsnämndens väghållning

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Anmälan av ”Drift- och underhållsstrategi för trafik- och renhållningsnämndens väghållning” godkännes.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Trafik- och renhållningsnämnden har beslutat om en drift- och underhållsstrategi för väghållningen. Syftet med strategin är att tydliggöra behovet av långsiktighet och systematik för att säkra en stadig och driftekonomiskt hållbar drift- och underhållsplanering för stadens miljöer och anläggningar.

Under kommande år, med utblick mot Vision 2030, bedömer trafik- och renhållningsnämnden att god väghållning kommer att bli ännu viktigare än i dagsläget. Stockholms framtida tillväxt medför ändrade förutsättningar som förstärker behovet av ökade medel till väghållning, exempelvis ökad befolkning och trafik, allt äldre broar och andra anläggningar samt förtätning, överbyggnader och innerstadsliknande byggande i ytterstaden. Därtill bedömer nämnden att prisutvecklingen är ytterligare ett skäl till behov av ökade medel till väghållning.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår en drift- och underhållsstrategi enligt följande; värna och effektivisera kärnverksamheten inför utmaningar i Vision 2030, eftersträva driftekonomiskt byggande i staden och tydliggöra nyinvesteringarnas drift- och underhållseffekter samt skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion och satsa på reinvesteringar och öka deras andel av investeringsbudgeten.

Trafik- och renhållningsnämndens drift- och underhållsstrategi kan komma att innebära en betydande ökning av nämndens reinvesteringar framöver. Stadsledningskontoret anser att ökade reinvesteringar kan vara ett godtagbart sätt att kortsiktigt hantera ett eftersatt underhåll för vissa anläggningar, men anser att det långsiktigt inte bör vara en huvudinriktning utan endast ett alternativ i det fall det kan anses som det mest ekonomiskt fördelaktiga för staden. Parallellt med en drift- och underhållsplan måste också finnas en plan för reinvesteringar.

Beredning

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att trafik- och renhållningsnämndens initiativ till att ta fram en drift- och underhållsstrategi är positivt och är en nödvändighet för att klara en aktiv förvaltning av stadens anläggningar som i ett växande Stockholm blir allt fler och allt mer komplexa. Kontoret anser att samtliga nämnder som har anläggningstillgångar att förvalta måste ha en drift- och underhållsstrategi med nära koppling till det pågående arbetet med en investeringsstrategi för staden.

Mina synpunkter

En drift- och underhållsstrategi är en nödvändighet för att klara en aktiv förvaltning av stadens anläggningar. Samtidigt som Stockholm växer blir anläggningarna allt fler och allt mer komplexa. Det är därför viktigt att samtliga nämnder som har anläggningstillgångar att förvalta har en drift- och underhållsstrategi med nära koppling till det pågående arbetet med en investeringsstrategi för staden.

Detta är den första övergripande strategi för drift och underhåll som tagits fram av ansvarig förvaltning. Syftet med strategin är att säkra en stadig och driftekonomiskt hållbar drift- och underhållsplanering för stadens miljöer och anläggningar. Jag anser att det är mycket positivt och helt i linje med den borgerliga majoritetens syn på behovet av långsiktighet och systematik.

Det föreligger idag ett antal förutsättningar som förstärker behovet av drift- och underhållsinsatser samt reinvesteringar.

- Stockholm växer och allt fler söker sig till regionen. Denna positiva utveckling med en ökad befolkning medför krav på och behov av utbyggda trafiklösningar för samtliga trafikslag, inklusive kollektivtrafik och cykel, men även en ökad belastning och slitage på den befintliga infrastrukturen. Behovet av renhållning ökar också.
- Befintliga konstruktioner blir allt äldre och bland annat finns ett stort antal broar och andra anläggningar, många från 1960-talet, som nu fordrar mer omfattande åtgärder, såsom större ombyggnader.
- Den positiva utvecklingen med en mer sammanhållen stad och överbyggnader samt mer innerstadsliknande bebyggelse även i ytterstaden, ställer andra och högre krav på gatudrift och gatuunderhåll.
- Prisutvecklingen är åter, efter en kortare nedgång, på väg uppåt igen. Vaghållningens prisutveckling överstiger märkbart KPI.

Underhållsåtgärder behöver genomföras med vissa mellanrum för att trygga anläggningens funktion under dess planerade livslängd. De flesta av gatuanläggningarna har en avskrivningstid på 30 år. Efter ca 30-40 år behövs mer omfattande renoveringsåtgärder eller total ombyggnad i syfte att utöka livslängden. Sådana åtgärder som uppgraderar anläggningen, ger förlängd livslängd och/eller innebär andra tekniska lösningar, men ger oförändrad funktion, brukar kallas reinvesteringar. Reinvesteringar minskar befintliga underhållsskulde, men reducerar inte behovet av årliga underhållsinsatser.

Staden kommer att behöva avsätta en betydligt större andel av investeringsbudgeten på reinvesteringssåtgärder. Det kommer framöver att bli allt viktigare att bevara det mycket stora kapitalvärdet hos befintliga anläggningar samt därigenom även trygga deras funktion.

Jag anser att det är viktigt att bättre belysa drift- och underhållskonsekvenserna vid stadens beslut om investeringsprojekt. En sådan dialog förs idag mellan ansvariga nämnder. För att skapa ett, för beslutsfattarna mer tydligt och transparent system

behövs en modell, där olika avvägningar och beslut avseende investeringar viktas även utifrån ett drift- och underhållsperspektiv. Syftet med modellen är att, i beslutsunderlag inför investeringar, kunna beskriva hur olika avvägningar påverkar den långsiktiga drift- och underhållsekonomin. Det kan t.ex. vara så att det är lönsamt med en dyrare investeringsåtgärd om denna på ett väsentligt sätt sänker drifts- och underhållskostnaderna.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Anmälan av ”Drift- och underhållsstrategi för trafik- och renhållningsnämndens väghållning” godkännes.

Stockholm den 19 november 2010

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Rapport om underhållsinsatser 2009
3. Prisutveckling enligt viktiga väghållningsindex

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Underhållet har allvarligt eftersatts under en följd av år. Detta beror på underlåtenhet att avsätta tillräckliga ekonomiska medel för att underhålla den infrastruktur som Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för. Att enbart satsa på investeringar och strunta i behovet av underhåll av befintlig infrastruktur leder inte till ett långsiktigt hållbart samhälle. Strategin visar tydligt på den allt allvarligare bristen på underhållsmedel. Drift- och underhåll av gång- och cykelbanor är försummat och det behövs en stor satsning på detta.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* och *Emilia Hagberg* (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Trafik- och renhållningsnämnden har beslutat om en drift- och underhållsstrategi för väghållningen. Syftet med strategin är att tydliggöra behovet av långsiktighet och systematik för att säkra en stadig och driftekonomiskt hållbar drift- och underhållsplanering för stadens miljöer och anläggningar.

Under kommande år, med utblick mot Vision 2030, bedömer trafik- och renhållningsnämnden att god väghållning kommer att bli ännu viktigare än i dagsläget. Stockholms framtida tillväxt medför ändrade förutsättningar som förstärker behovet av ökade medel till väghållning, exempelvis ökad befolkning och trafik, allt äldre broar och andra anläggningar samt förtätning, överbyggnader och innerstadsliknande byggande i ytterstaden. Därtill bedömer nämnden att prisutvecklingen är ytterligare ett skäl till behov av ökade medel till väghållning.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår en drift- och underhållsstrategi enligt följande; värna och effektivisera kärnverksamheten inför utmaningar i Vision 2030, eftersträva driftekonomiskt byggande i staden och tydliggöra nyinvesteringarnas drift- och underhållseffekter samt skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion och satsa på reinvesteringar och öka deras andel av investeringsbudgeten.

Trafik- och renhållningsnämndens drift- och underhållsstrategi kan komma att innebära en betydande ökning av nämndens reinvesteringsbehov framöver. Stadsledningskontoret anser att ökade reinvesteringar kan vara ett godtagbart sätt att kortsiktigt hantera ett eftersatt underhåll för vissa anläggningar, men anser att det långsiktigt inte bör vara en huvudinriktning utan endast ett alternativ i det fall det kan anses som det mest ekonomiskt fördelaktiga för staden. Parallellt med en drift- och underhållsplan måste också finnas en plan för reinvesteringsbehovet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2010 att

- 1 Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
- 2 Kontoret får i uppdrag att, i samråd med stadsledningskontoret och berörda förvaltningar, ta fram ett förslag till modell, där olika avvägningar och beslut avseende investeringar viktas även utifrån ett drift- och underhållsperspektiv.
- 3 Därutöver anförs följande:

För första gången har en övergripande strategi för drift och underhåll tagits fram av ansvarig förvaltning. Syftet med strategin är säkra en stadig och driftekonomiskt hållbar drift- och underhållsplanering för stadens miljöer och anläggningar. Nämnden anser att det är mycket positivt och helt i linje med den borgerliga majoritetens syn på behovet av långsiktighet och systematik.

Trots att den borgerliga majoriteten har satsat betydande medel på att betala av på den underhållsskuld som den tidigare majoritetens underlåtenhet att prioritera underhållsåtgärder förorsakade, föreligger idag ett antal ändrade förutsättningar som

förstärker behovet av drift- och underhållsinsatser samt reinvesteringar.

- Stockholm växer och allt fler söker sig till regionen. Denna positiva utveckling med en ökad befolkning medför krav på och behov av utbyggda trafiklösningar för samtliga trafikslag, inklusive kollektivtrafiken, men även en ökad belastning och slitage på den befintliga infrastrukturen. Behovet av renhållning ökar också.
- Befintliga konstruktioner blir allt äldre och bland annat finns ett stort antal broar och andra anläggningar, många från 1960-talet, som nu fordrar mer omfattande åtgärder, såsom större ombyggnader.
- Den positiva utvecklingen med en mer sammanhållen stad och överbyggnader samt mer innerstadsliknande bebyggelse även i ytterstaden, ställer andra och högre krav på gatudrift och gatuunderhåll.
- Prisutvecklingen är åter, efter en kortare nedgång, på väg uppåt igen. Väg-hållningens prisutveckling överstiger märkbart KPI.

Underhållsåtgärder behöver genomföras med vissa mellanrum för att trygga anläggningens funktion under dess planerade livslängd. De flesta av gatanläggningarna har en avskrivningstid på 30 år. Efter ca 30-40 år behövs mer omfattande renoveringsåtgärder eller total ombyggnad, i syfte att utöka livslängden. Sådana åtgärder som uppgraderar anläggningen, ger förlängd livslängd och/eller innebär andra tekniska lösningar, men ger oförändrad funktion, brukar kallas reinvesteringar. Reinvesteringar minskar befintliga underhållsskulder men reducerar inte behovet av årliga underhållsinsatser.

Staden kommer behöva avsätta en betydligt större andel av investeringsbudgeten på reinvesteringssåtgärder. Det kommer framöver att bli allt viktigare att bevara det mycket stora kapitalvärdet hos befintliga anläggningar samt därigenom även trygga deras funktion. Inom nämndens egen investeringsram kan uppemot hälften av utrymmet behöva avsättas för reinvesteringssåtgärder.

Nämnden anser, i likhet med kontoret, att det är viktigt att bättre belysa drift- och underhållskonsekvenserna vid stadens beslut om investeringsprojekt. En sådan dialog förs idag mellan ansvariga förvaltningar. För att skapa ett, för beslutsfattarna mer tydligt och transparant system, önskar nämnden att kontoret, i samråd med stadsledningskontoret och berörda förvaltningar, tar fram ett förslag till modell, där olika avvägningar och beslut avseende investeringar viktas även utifrån ett drift- och underhållsperspektiv. Syftet är att, i beslutsunderlag inför investeringar, på ett likartat sätt kunna beskriva hur olika avvägningar påverkar den långsiktiga drift- och underhållsekonomin. Det kan t.ex. vara så att det är lönsamt med en dyrare investeringssåtgärd om denna på ett väsentligt sätt sänker drifts- och underhållskostnaderna.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Mats Lindqvist (MP) och Kajsa Stenfelt (V) till förmån för kontorets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist (MP), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 mars 2010 har i huvudsak följande

lydelse.

Ett omfattande utvecklingsarbete har pågått under 2008 och 2009 för att ta fram en väl underbyggd drift- och underhållsplan. Under arbetets gång har fokus delvis ändrats och resultatet av arbetet redovisas nu på ett mer principiellt och övergripande sätt än i tidigare års drift- och underhållsplaner. I detta ärende presenteras en drift- och underhållsstrategi, som framläggs parallellt med kontorets förslag till flerårsprogram för åren 2011-2013. Syftet med strategin är att tydliggöra behovet av långsiktighet och systematik för att säkra en stadig och driftekonomisk hållbar drift- och underhållsplanering för stadens miljöer och anläggningar.

Nuläge

Den systematiska genomgången av väghållningens olika verksamheter visar att påtalade behov i tidigare drift- och underhållsplaner är realistiska och baserade på fakta. Vissa förvaltningssystem behöver dock förbättras, framförallt inom gatuunderhållet.

De senaste åren har medlen på driftbudgeten för väghållning legat i storleksordningen 700-800 mnkr. Årligen tillkommer ansvar för ett stort antal nya ytor och underhållsobjekt i den ständigt växande staden. Enligt kontorets uppfattning kommer behoven att vara betydligt större än de medel som tilldelats.

Den främsta anledningen till denna situation är att det under en lång följd av år inte tagits någon hänsyn till prisutvecklingen vid tilldelning av budgetmedel. Konsekvenserna av differensen mellan behov och tillgång på medel kan konstateras i form av successivt sänkt standard. Akuta insatser har därmed också ökat betydligt. De besparingsåtgärder som vidtagits har skett efter en genomtänkt prioritering (se vidare nedan).

Behov fram emot 2030

Under kommande år, med utblick mot Vision 2030, bedöms god väghållning bli ännu viktigare än i dagsläget. Det gäller att vidmakthålla hög funktionalitet och framkomlighet i vägnätet och det offentliga rummet. Stockholms framtida tillväxt medför ändrade förutsättningar som förstärker behovet av ökade medel till väghållning. Med ökat fokus på Stockholm som besöks- och evenemangsstad blir det dessutom än viktigare att stadens väghållning fungerar väl. Utvecklingen väntas medföra ändrade förutsättningar som förstärker behovet av ökade medel till väghållning, exempelvis:

- ökad befolkning och trafik, som medför ökad nedskräpning och slitage
- allt äldre broar och andra anläggningar, många från 1960-talet, som nu fordrar mer omfattande åtgärder, såsom större ombyggnader
- förtätning, överbyggnader, innerstadslänkande byggande i ytterstaden, som försvårar och fördyrar gatudrift och gatuunderhåll
- prisutvecklingen, som nu är på väg uppåt igen, där väghållningen har en mycket högre prisutveckling än KPI.

I samband med framtagande av stadens översiktsplan har kontoret påtalat nödvändigheten av att balansera nya åtaganden mot angelägna behov i befintliga anläggningar. Vid utformning av nya och förnyade områden gäller att välja material och gatuutformning som inte försvårar och fördyrar kommande drift och underhåll. Kontoret anser att drift- och underhållskonsekvenserna måste belysas bättre vid beslut om stadens investeringsprojekt, exempelvis vid intunnling och överbyggnad.

Underhåll och/eller reinvesteringar

Underhållsåtgärder behöver genomföras med vissa mellanrum för att trygga anläggningens funktion under dess planerade livslängd. De flesta av gatuanläggningarna har en avskrivningstid på ca 30 år. Efter ca 30-40 år behövs mer omfattande renoveringsåtgärder eller en total ombyggnad, i syfte att utöka livslängden. Sådana åtgärder som uppgraderar anläggningen, ger förlängd livslängd och/eller innebär andra tekniska lösningar men ger oförändrad funktion brukar kallas reinvesteringar.

Detta synsätt stämmer väl med de av nämnden 2007 beslutade definitionerna för ekonomiska begrepp samt har kommunicerats med revisionskontoret. På revisorernas begäran har även i år framtagits en sammanställning av föregående års underhållsinsatser (se bilaga 2)

som framöver ska utgöra en bilaga till verksamhetsberättelsen.

Reinvesteringar minskar befintliga underhållsskulder men reducerar inte behovet av årliga underhållsinsatser. Kontoret bedömer det nödvändigt att genomföra reinvesteringar i storleksordningen 300-500 mnkr/år framgent. Utöver de mycket stora ombyggnadsprojekten Norrbro och Nordsydaxeln har avsatta medel för reinvesteringar hittills haft mycket begränsad omfattning (25-75 mnkr/år).

Staden kommer behöva avsätta en betydligt större andel av investeringsbudgeten på reinvesteringstätigheter. Det kommer framöver att bli allt viktigare att bevara det mycket stora kapitalvärdet hos de befintliga anläggningarna samt därigenom även trygga deras funktion. Detta synsätt behöver återspeglas i stadens kommande investeringsstrategi. Inom nämndens egen investeringsram kan uppemot hälften av utrymmet behöva avsättas för reinvesteringstätigheter.

Ekonomiska förutsättningar

Prisutvecklingen har mycket stor betydelse för kontorets verksamhet, såväl på driftbudgeten som på investeringsbudgeten. Det har skett stora svängningar i prisutvecklingen de senaste två åren – från kraftiga prisökningar i början av 2008 till kraftiga prissänkningar i slutet av 2008 och nästan hela 2009. Nu finns klara tecken på en konjunkturåterhämtning och nya prisökningar.

För de indexgrupper (transporter, asfaltarbeten, broarbeten stål resp. betong samt elenergi) som har störst betydelse för väghållningen beräknas en ökning med 3-5 % under 2010 och ännu större prisökningar för följande år. De senaste 17 åren har prisutvecklingen för dessa indexgrupper i snitt uppgått till 4-8 % per år (se bilaga 3). För att illustrera hur värdet av tilldelade budgetramar urholkas genom inflationen kan nämnas att en utebliven priskompensation (för trafikkontoret med ca 7 % per år) skulle på fem år innebära en reduktion av väghållningens driftbudget med ca 250 mnkr, dvs ca 35 % av budgeten.

Prioriteringar och effekter

Så stora begränsningar i budgetförutsättningarna kan inte klaras utan radikala standardbegränsningar. Dessa måste genomföras enligt en konsekvent prioriteringsordning. Den handlingslinje kontoret arbetar efter är att i första hand prioritera säkerheten, där högsta prioritet ges till åtgärder som eliminerar risker för allvarliga personsador. Största riskerna finns på det högttrafikerade vägnätet och där bilar och oskyddade trafikanter blandas.

Därefter prioriteras funktion och ekonomi, där begränsningarna ska vara så små och kortvariga som möjligt. Åtgärder som innebär kommande kostnadsfördyringar ska undvikas.

Effekterna riskerar att bli stora konsekvenser för framkomlighet och trafiksäkerhet samt för målen om rent, vackert, tryggt och tillgängligt.

Strategi

Då drift- och underhållsperspektivet måste ges ökad tyngd i stadens fysiska och ekonomiska planering har trafikkontoret tagit initiativ för en sådan förändring i kontakt med stadsledningskontoret och andra berörda förvaltningar. Kontoret avser för egen del driva utvecklingsarbete kring driftkonsekvenser av investeringar samt återkomma till nämnden med förslag till effektiviseringar och program för nödvändiga reinvesteringarprojekt.

Kontoret föreslår en drift- och underhållsstrategi enligt följande:

- Värna och effektivisera kärnverksamheten inför utmaningar i Vision 2030
- Eftersträva driftekonomiskt byggande i staden och tydliggör nyinvesteringarnas drift- och underhållseffekter
- Skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion – satsa på reinvesteringar och öka deras andel av investeringsbudgeten.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner den av kontoret framtagna drift- och underhållsstrategin samt överlämnar ärendet till kommunstyrelsen som underlag för stadens strategiska överväganden kring investeringar och deras drift- och underhållskonsekvenser.

Trafikkontoret föreslår dessutom att nämnden uppdrar åt kontoret att i samverkan med

andra förvaltningar ta fram riktlinjer för ett driftekoniskt byggande i staden.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 augusti 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att välskötta miljöer och god standard på stadens anläggningar är ett krav för att nå stadens mål i Vision 2030 om en attraktiv, säker och tillgänglig stad. För detta krävs en långsiktig planering av drift- och underhåll av stadens anläggningar. En långsiktig planering är nödvändig för att rätt åtgärder ska sättas in i rätt tid för att den tekniska och ekonomiska livslängden ska bli så optimal som möjligt, dvs. i enlighet med de formulerade målen för anläggningen. Om underhållet skjuts på framtiden ökar risken för kapitalförstöring och behovet av akuta åtgärder. Att sätta in åtgärder i tid för att hindra att en skada uppkommer, eller när skadeutvecklingen är liten, blir billigare än att ingripa först när skadan är fullt utvecklad. Ett eftersatt underhåll leder också på sikt till ett ökat behov av reinvesteringar då anläggningar förslits mycket snabbare än beräknat om ett optimalt planerat underhåll inte kan genomföras. Stadsledningskontoret kan konstatera att trafik- och renhållningsnämnden under senare år lagt en allt större del på löpande (akut) underhåll inom områden som t.ex. gator, belysning, trafikplaneringar etc. Detta har skett på bekostnad av det planerade underhållet. I vissa fall hade de akuta åtgärderna kunnat undvikas om det planerade underhållet i ett tidigare skede fått högre prioritet.

Stadsledningskontoret anser att trafik- och renhållningsnämndens initiativ till att ta fram en drift- och underhållsstrategi är positivt och är en nödvändighet för att klara en aktiv förvaltning av stadens anläggningar som i ett växande Stockholm blir allt fler och allt mer komplexa. Kontoret anser att samtliga nämnder som har anläggningstillgångar att förvalta måste ha en drift- och underhållsstrategi, vilket förutom trafik- och renhållningsnämnden även gäller t.ex. fastighetsnämnden och idrottsnämnden. Stadsledningskontoret vill också framhålla att det är angeläget att nämndernas strategier har nära koppling till det pågående arbetet med en investeringsstrategi för staden. Genom att på ett genomtänkt sätt prioritera investeringar utifrån måluppfyllelse och effektivitet kan mer resurser långsiktigt frigöras för det nödvändiga planerade underhållet och reinvesteringar. Denna prioritering måste göras både på en kommunövergripande nivå och på nämndnivå där frigjorda resurser fördelas om till de verksamheter i staden som har störst behov av dessa.

Stadsledningskontoret anser vidare att det är nödvändigt att en strategi för drift- och underhåll tydligt utgår från ett behov och att det framgår av strategin hur målet med förvaltning av stadens anläggningar ska kunna nås. Kontoret anser att trafik- och renhållningsnämndens drift- och underhållsstrategi brister i detta hänseende.

Stadsledningskontoret anser dock att trafik- och renhållningsnämndens drift- och underhållsstrategi är ett steg på vägen men att den behöver kompletteras med en mer detaljerad, konkret och långsiktig drift- och underhållsplan där behovet av de ekonomiska prioriteringarna tydligt framgår. Planen ska tydligt visa vilka drift- och underhållsåtgärder samt reinvesteringar som nämnden avser att genomföra. I en drift- och underhållsplan är det viktigt att nödvändiga insatser för drift- och underhåll styrs av ett långsiktigt behov. Detta ställer krav på en definierad målstandard för anläggningarna som underlag för att ta fram konkreta åtgärdsnivåer. En långsiktig drift- och underhållsplan tydliggör också risker för ökade åtgärdsbehov framöver och möjliggör en strategisk planering för att t.ex. minska riskerna för en framtida ”puckel” som kan vara svår att hantera budgetmässigt för nämnden och staden. En

långsiktig underhållsplan måste hela tiden uppdateras i takt med att nya investeringsbeslut fattas. Stadsledningskontoret vill framhålla vikten av uppföljning av en drift- och underhållsplan och det måste tydligt framgå vad som faktiskt har verkställts och genomförts. En drift- och underhållsplan bör åtminstone i vissa delar uppdateras årligen i samband med nämndens verksamhetsplan.

Stadsledningskontoret anser att en långsiktig planering och analys av stadens drift- och underhållsbehov också är angeläget för att kunna fatta välgrundade investeringsbeslut i nuläget. Många av stadens investeringsprojekt är projekt som sträcker sig över flera år. Stadsledningskontoret anser att analys av drift- och underhållskonsekvenser i samband med investeringsbeslut måste förbättras för att tydliggöra den långsiktiga avvägningen och påverkan på stadens ekonomi och därvid beakta teknisk utformning och materialval för att finna den mest effektiva utformningen avseende underhåll av anläggningen. Huvudinriktningen vid ny- och reinvesteringar måste vara att fokusera på långsiktigt låga drift- och underhållskostnader. För staden är det angeläget att prioritera investeringar utifrån ett livscykelkostnadsperspektiv. Högre investeringskostnader kan ibland motiveras av hög kvalitet och låga drift- och underhållskostnader på sikt. Detta är av särskild vikt när en nämnds investering kommer att påverka en eller flera andra nämnders kommande driftbudgeter. I detta fall är det angeläget att den/de nämnder som investeringen kommer att medföra framtida drift- och underhållskonsekvenser för är med i beslutsprocessen för investeringen. Stadsledningskontoret vill också framhålla att det är angeläget att uppdatera drift- och underhållsanalyser efter att ett genomförandebeslut fattats i takt med att mer detaljerad information om projektet blir känt.

Stadsledningskontoret kan konstatera att trafik- och renhållningsnämndens drift- och underhållsstrategi kan komma att innebära en betydande ökning av nämndens reinvesteringsbehov framöver. Nämnden bedömer att det nuvarande investeringsutrymmet på sikt kan komma att behöva ianspråk tas till uppemot hälften av reinvesteringar. Stadsledningskontoret vill framhålla vikten av att ett planerat ökat behov av reinvesteringar verkligen är noga avvägt för att spegla det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativet för staden och får inte medföra att ett eftersatt underhåll förskjuts ytterligare på framtiden. Stadsledningskontoret anser att ökade reinvesteringar kan vara ett godtagbart sätt att kortsiktigt hantera ett eftersatt underhåll för vissa anläggningar men anser att det långsiktigt inte bör vara en huvudinriktning utan endast ett alternativ i det fall det kan anses som det mest ekonomiskt fördelaktiga för staden. Parallellt med en drift- och underhållsplan måste också finnas en plan för reinvesteringsbehovet.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att anmälan av Drift- och underhållsstrategi för trafik- och renhållningsnämndens väghållning godkännes.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Mats Lindqvist (MP) enligt följande

Under flera mandatperioder i följd så har underhållet allvarligt eftersatts. Detta beror på en fortlöpande underlåtenhet att ställa tillräckliga ekonomiska medel till förfogande för att underhålla all den infrastruktur som Trafik och renhållningsnämnden ansvarar för. Det är oftast ”roligare” att satsa på nya projekt med olika investeringar. Men att enbart satsa på investeringar och strunta i behovet av underhåll av de infrastrukturer som redan finns, är inte en politik som leder till ett långsiktigt hållbart samhälle. Detta är ett mycket bra underlag, som tydligt visar på den allt allvarligare bristen på underhållsmedel.

RAPPORT OM UNDERHÅLLSINSATSER 2009

Gatuunderhåll (inkl. trafikordningar)

Underhållsåtgärderna gäller framförallt ny asfaltbeläggning på körbanor och/eller gångbanor samt i vissa fall omläggning av kantsten. Arbetena har under året utförts på många ställen i staden. Bland större arbeten kan nämnas:

Utförts 2009:

Innerstaden	N:a Bantorget och Olof Palmes gata Mäster Samuelsgatan (Slöjdgatan-Drottninggatan) Kammakargatan (Drottninggatan-Upplandsgatan)* Västmannagatan (N:a Bantorget-Wallingatan)* Luntmakargatan (Kungstensgatan-Odengatan) Hälsingegatan (Odengatan-Karlbergsvägen) Atterbomsvägen Strindbergsgatan (Erik Dahlbergsgatan-Skeppargatan) Valhallavägen (Drottning Kristinas Väg-Drottning Sofias väg) Hornstulls Strand 1-5 Strömbron Högbergsgatan (Repslagargatan-Östgötagatan)
Söderort	Hägerstensvägen (Storsvängen-Mälarhöjdens T-banestation) Södertäljevägen, (Årstaängsvägen-Liljeholmsbron) Enskedevägen (Herrhagsvägen-Postiljonsvägen) Finn Malmgrens Väg (Ulricehamnsvägen-Finn Malmgrens Plan) Flygledargatan (Stora Sköndals väg-Flygfältsgatan) (i Skarpnäck)
Västerort	Bällstavägen (Sävevägen-Klockarstigen)(Tornv.grd-Bergamotv.) Kistavägen (Isafjordsgatan-Kistarondellen) Skattegårdsvägen (Packstensv.-Ullvidev., Björnmossev.-Skattegårdsv 396) Lövköjsgränd 2-16 (vid Åkermyntan i Hässelby)

* slutförs 2010

Något planerat underhåll utförs inte för trafikordningar, endast akuta insatser för att åtgärda de största bristerna såsom nedkörda skyltar.

Broar, tunnlar och kajer

En allt större andel under 2009 jämfört med tidigare år har varit åtgärder för att bygga bort så kallade driftnmärkningar (löpande underhåll). Driftnmärkningar är normalt mindre skador som kan ge upphov till skada på tredje man eller ett accelererande skadeförlopp på konstruktionen. Dessa skador är ofta en konsekvens av ett bristande planerat underhåll.

Under året har prioriterats objekt där nedbrytningen av skyddskonstruktionen för brobanepattan gått så långt att ett uppskjutande av åtgärd menligt kommer att påverka den framtida kostnaden för åtgärd samt framkomligheten. Om nedbrytningen får

fäste i brobanepatta fordras normalt omfattande utbyte av konstruktionsbetong samt armering.

Det största underhållsobjektet som utförts med driftbudgetmedel under 2009 är fortsatta säkerhetsåtgärder på Slussen för 11,5 mnkr. Fortsatt arbete har skett med byte av skyddsbetong och tätskikt på Lidingöbron för 6,3 mnkr (= stadens andel, resten bärs av Lidingö kommun). Bland andra större objekt kan nämnas förstärkningsåtgärder av kajer för 5,0 mnkr.

Offentlig belysning

I takt med att många belysningsanläggningar från 50- och 60-talet nu kommit in i en underhållsfas ökar behovet av utbyte av förslitna anläggningsdelar, åtgärdande av felaktiga kabelskarvar, rostskyddsmålning samt utbyte av rötskadade trästolpar. Dessutom behövs fortlöpande utbyte av kablar samt klottersanering. Belysningsanläggningarna är sammankopplade i ett stort elnät där erforderliga åtgärder delvis är av underhållskaraktär, delvis utgörs av reinvesteringar.

Underhållsåtgärderna under 2009 för totalt 72,2 mnkr omfattar bl.a. felavhjälpning, lampbyten, elektrisk driftledning och kontroller, klotterbekämpning och förebyggande underhåll. Tillgängliga medel räcker för att åtgärda de mest påtagliga bristerna. Resterande behov finns inom alla ovan nämnda åtgärdsgrupper.

Trafiksignaler

Något planerat underhåll utförs inte för trafiksignaler. Nuvarande budget täcker endast kostnad för drift och akuta underhållsinsatser samt årlig elbesiktning. När utbyte sker innebär detta oftast ny teknisk utrustning, för vilken medel tas upp på investeringsbudgeten.

För trafiksignalerna handlar det genomförda underhållet framförallt om utbyte av lysdiodlampor samt byte av signalkablar. Lysdioderna har en teoretisk livslängd på 7-10 år och utbyte borde ske med ca 2600 per år men idag byts bara ca 1000 per år. Utbyte av signalkablar sker ungefär vart 80:e år men leverantörerna garanterar bara en livslängd på ca 25 år. Om utbyte av styrutrustningar (reinvestering) inte sker i tid orsakar detta ökade underhållskostnader för trafiksignalerna.

Drift och underhåll av andra anläggningar

Drift och underhåll av hissar, rulltrappor, markvärme och fontäner, följer upprättade skötsel- och serviceprogram. De underhållsåtgärder som genomförts är föranledda av besiktningsanmärkningarna. Ofta är dessa orsakade av drifttekniska brister och brister i anläggningarnas säkerhetsskydd, vilka kan medföra skada på tredje person. För andra typer av anläggningar, t.ex. bullerskärmar, utförs inget underhåll eftersom detta inte prioriterats och kunnat inrymmas i budgetramen.