



Till  
Trafiknämnden 2006-05-16

### **Trafikkontorets drift- och underhållsverksamhet. Behovsanalys.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner denna behovsanalys av kontorets drift- och underhållsverksamhet .
2. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på utökat anslag och hemställer hos kommunstyrelsen om utökad driftbudget för 2006 med 50 mnkr
3. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på utökat anslag för kommande år och hemställer hos kommunstyrelsen om utökad driftbudget för 2007 med 150 mnkr och för 2008 med 300 mnkr.

Per Aronson

Barbro Collin      Göran Gahm      Eva Leijon

### **Sammanfattning**

I föreliggande ärende redovisar trafikkontoret arbetet med framtagning av en ny drift- och underhållsrapport för Trafikkontorets tre huvudsakliga ansvarsområden: teknik, trafik och stadsmiljö. Syftet med rapporten är att bedöma det framtida underhållsbehovet på ett tydligt och enhetligt sätt och skapa en gemensam plattform för det framtida arbetet med drift- och underhållsfrågor inom Trafikkontoret.

---

Bilaga 1: Sammanställning av Trafikkontorets D o U-verksamhet

Bilaga 2: MBL- protokoll

Bilaga 3: Uttalande från Handikapprådet

Med dagens anslag är utrymmet för planerat och förebyggande underhåll mycket begränsat. Verksamheten påverkas dels av minskat budgetutrymme, dels av marknadens prisnivåer. För 2006 innebär detta bl a att beläggningar på det högtrafikerade gatunätet prioriteras framför bostadsområden i framförallt ytterstaden och att akuta arbeten kan komma att öka.

Från kostnadssynpunkt vore det enklast om kontorets anläggningar var byggda för att klara sin tekniska funktion med minsta underhållskostnad. Men det skulle ge en stadsmiljö utan estetiska mervärden, minskad tillgänglighet mm, något som stadens medborgare inte accepterar. Konsten är att finna en balans mellan de tekniska kraven och de ”mjuka” faktorerna.

Det samlade underhållsbehovet har inte minskat under det senaste decenniet, tvärtom har underhållskulden sakta men säkert vuxit. Parallellt med denna utveckling har materialpriserna ökat samtidigt som budgetanslagen blivit lägre. Idag präglas kontorets verksamhet av större behov och minskade anslag, en utveckling som givetvis är ohållbar på sikt.

Konsekvenserna av eftersatt underhåll blir på sikt stora med accelererande kostnader och säkerhetsproblem för trafikanter. I första hand kommer oskyddade trafikanter som cyklister, fotgängare och äldre, funktionshindrade personer att drabbas.

Kontoret föreslår med hänsyn till detta att anslaget på fem års sikt höjs från dagens nivå till en nivå som motsvarar det behov som finns för de tre områdena teknik, trafik och stadsmiljö, det vill säga med 400 mnkr per år.

## Bakgrund

Trafikkontoret har under vintern 2006 genomfört en omfattande analys av kontorets drift- och underhållsverksamhet. Arbetet har resulterat i fyra delrapporter för vardera områdena Teknik, Trafik och Stadsmiljö samt Ekonomi. Dessa rapporter finns tillgängliga på nätet <http://www.insyn.stockholm.se/trafik> - sök på Trafikkontorets drift- och underhållsverksamhet. En sammanfattande rapport redovisas i detta utlåtande som bilaga 1. De tre rapporterna om teknik, trafik och stadsmiljö samt denna sammanfattningsrapport granskas också av två oberoende konsulter från Ramböll respektive CarlBro. Deras utvärderingar kommer att finnas tillgängliga till nämndsammanträdet.

I bilaga 2 redovisas MBL-protokoll från den fackliga förhandlingen av detta ärende. I bilaga 3 redovisas ett uttalande från Handikapprådet.

## **Analys och konsekvenser**

### **Ekonomisk nulägesbeskrivning**

Under senare år har anslagen för drift och underhåll minskat och besparingar inarbetats.

Trafikkontoret har heller inte erhållit någon priskompensation under perioden för att t ex entreprenadindex och energipriset ökat mer än konsumentprisindex sedan senare delen av 1990-talet.

Framför allt har det varit det planerade underhållet som fått stå tillbaka. Endast ca 15 % av budgeten för väghållning och trafikplanering återstår för planerat underhåll, att jämföras med behovet som beskrivs i drift- och underhållsrapportens olika delavsnitt. Stora delar av verksamheten är låst i ”fasta kostnader”, t ex så består nästan hälften av belysningens anslag av kostnader för energi.

Andelen reinvesteringar har sedan år 1999 ökat men de är ändå en mindre del av den totala investeringsbudgeten. Behovet av akuta reparationer liknande de vid Slussen samt den nu aktuella Norrbro kan befaras komma att öka i framtiden.

### **Stadens anläggningar och deras nytta**

Trafikkontoret förvaltar gator, broar, parker och naturområden för stadens verksamheter. Bland annat ska 150 mil gator, närmare 1000 brokonstruktioner och tunnlar, ca 550 trafiksignaler och mer än 1 miljon skyltar underhållas. Till detta kommer belysning, parkeringsautomater, parker, och cirka 20 000 träd.

Alla områden från tekniska konstruktioner till träd, om än de är stora eller små ur kostnadssynpunkt, har en viktig och betydande funktion för stadens invånare, besökare, näringsliv, infrastruktur och stadsmiljö. De olika områdena samspelar kring den totala kvalitetsnivå som av stockholmarna ska upplevas som ekonomiskt försvarbar och nödvändig.

Broar, gator och andra tekniska konstruktioner som tunnlar och trappor är en förutsättning och nödvändighet för att stadens infrastruktur ska fungera.

Många tekniska konstruktioner är även ofta viktiga landmärken som berikar Stockholms skönhet och stadsbild.

Belysningen är nödvändig och viktig för trafiksäkerheten men även för den allmänna tryggheten och säkerheten.

Trafiksignaler och skyltar är av strategisk betydelse för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö. Fungerande parkeringsautomater är en förutsättning för en fungerande trafik och genererar dessutom intäkter för staden.

Parker och träd ingår i Stockholms grönområden som är viktiga för människors hälsa och välbefinnande och de gröna kilarna utgör stommen i stadens ekosystem. Träden bidrar bl a till bättre luftkvalitet, mindre buller och chans till skugga. Torg och parker är viktiga mötesplaster för invånare och besökare.

### **Medborgarnas krav och förväntningar**

Framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet, trygghet, grönska och skönhet är värden som medborgarna i allt högre grad förväntar sig och värdesätter i det offentliga rummet. Medborgarna har krav på att trafiken ska fungera utan störningar samtidigt som ”mjuka” faktorer som t ex estetik får en allt starkare ställning. Klottersanering och snabba åtgärder efter skadegörelser är viktigt för stadsbilden.

Stadens trafikrum är idag samtidigt ett livsrum för medborgarna. Det offentliga rummet utnyttjas allt mer av dess invånare och besökare och människor tillbringar idag en större del av sin tid utanför hemmet än tidigare. Parker och torg används som vardagsrum och antalet uteserveringar har under de senaste åren ökat markant.

Det är rimligt att anta att en bättre miljö och luftkvalitet och ökad säkerhet tillför stockholmarna upplevelser, välbefinnande och bättre hälsa som motiverar merkostnader för investering, underhåll och drift.

### **Återanskaffningsvärde och underhållskuld**

Stadens medborgare har under många år investerat i anläggningar som i nuläget motsvarar inte mindre än ca 69 miljarder kronor i återanskaffningsvärde. Den stora delen ligger på stadens tekniska konstruktioner, ca 62 miljarder kronor.

Den totala ”underhållsskulden” beräknas i nuläget uppgå till ca 3,5 miljarder kronor där de tekniska anläggningarna står för merparten. Beläggningsverksamheten har under flera år haft anslag som varit betydligt

lägre än behovet vilket gett en ökad underhållsskuld som idag uppgår till över två miljarder kronor.

### Drift- och underhållsbehov

Stadens tekniska konstruktioner har ett bedömt drift- och underhållsbehov på drygt 720 mnkr/år. Anslaget för 2006 ligger på ca 335 mnkr vilket innebär ca hälften av behovet. För gatuunderhållet utgör anslagen idag mindre än en fjärdedel jämfört med bedömt behov.

Den rena driftskostnaden för trafikanordningarna är ca 85 mnkr/år. För att behålla dagens funktion är behovet för underhåll och utbyte ca 50 mnkr/år. För närvarande täcks de rena driftskostnaderna med dagens anslag medan underhåll och utbyte görs endast till ca 50 % av behovet.

För kommuncentrala parker behöver anslagen öka med 1,6 mnkr/år till 4,4 mnkr/år och för gatuträd med 5,5 mnkr/år till totalt 7,7 mnkr/år.

För att kunna behålla den standard vi har idag och se till att underhållsskulden inte ökar behövs ökade anslag inom alla tre områdena teknik, trafik och stadsmiljö. Det bedömda behov som föreligger presenteras i nedanstående tabell:

Område	Bedömt årligt behov (mnkr/år)	Nuvarande anslag (mnkr/år)	Brist (mnkr/år)
Teknik	720	335	385
Trafik	135	105	30
Stadsmiljö	12	5	7
<i>Totalt ca</i>	<i>870</i>	<i>450</i>	<i>420</i>

### Konsekvenser av uteblivet underhåll

På grund av den ökade eftersläpningen av underhållet av Stockholm Stads trafikrum, riskerar kommunen att hamna i en av alla oönskad situation. Med kraftigt accelererande kostnader och säkerhetsproblem för trafikanter, kommer oskyddade trafikanter att drabbas i första hand.

Målet att Stockholm 2010 ska vara den mest tillgängliga huvudstaden riskerar att inte kunna uppfyllas om det inte finns tillräckliga resurser för underhåll av stadens anläggningar.

Till en början påverkas inte konstruktionerna nämnvärt av uteblivet eller senarelagt underhåll men på sikt blir konsekvenserna stora. Detta gäller i princip alla anläggningar inom teknik, trafik och stadsmiljö. Exempel på konsekvenser som kan uppstå på sikt är:

- För de tekniska konstruktionerna ökar kostnaderna tiofaldigt vid uteblivna satsningar under 15-20 år.
- Bärighetsproblem uppstår på broar och gator vilket innebär att trafikbegränsningar måste göras, något som i sin tur påverkar transport av varor, tjänster och människor. I en del fall riskerar konstruktionerna att bli i så dåligt skick att trafiken måste stängas av helt.
- Hål i beläggningar ger skadade fordon som följd, nedstänkta trafikanter eller i värsta fall skadade medborgare.
- Slitna beläggningar försvårar och försämrar såväl snöröjning som barmarksrenhållning.
- Rost på stålbroar innebär inte bara att konstruktionens tekniska status äventyras utan även att Stockholms ansikte utåt förfaller med kraftiga rostangrepp.
- Trafiksäkerheten och framkomligheten påverkas negativt och den estetiska miljön försämras.
- Trafiksituationen blir försämrad utan fungerande trafikordningar.
- Stadsmiljön ger ett nedskräpat och förfallet intryck som ger otrygghet och ökar risken för skadegörelse och klotter.

Uteblivet eller senarelagt underhåll gör att behovet av reinvesteringar ökar eftersom om det har gått för lång tid är konstruktionerna i så dåligt skick att underhåll inte längre går att utföra utan enda lösningen är en total renovering. Slussen är ett sådant exempel på detta.

### **Underhållsstrategi**

En väl underhållen infrastruktur har stor betydelse för stockholmarna, näringslivet och besöksnäringen. Ett långsiktigt och välplanerat underhållsarbete är en förutsättning för att staden på sikt inte ska förstöra det egna kapitalet från tidigare investeringar.

Alla konstruktioner och installationer har en någorlunda väl förutsägbar livslängd som kan bli kortare eller längre beroende av vilken underhållsstrategi som väljs. Kortfattat kan man säga att det finns två huvudalternativ.

Det första alternativet innebär anslag i nivå med behov vilket ger ett långsiktigt och kontinuerligt underhållsarbete. Underhållsskulden kommer att bromsas för att på sikt elimineras helt.

Alternativ två innebär anslag i nivå med senaste år, dvs de täcker inte bedömda behov. Anslagen kommer inte att räcka till mer än nödvändigt underhåll och akuta åtgärder och att underhållsskulden ökar för varje år.

För att minimera underhållskostnaderna är det viktigt att välja rätt åtgärd och sätta in den vid rätt tidpunkt. Om man exempelvis dröjer för länge med att underhålla en gata är risken att underhållskostnaderna blir 4-5 ggr högre än om åtgärden utförts i optimal tid.

En långsiktig jämn anslagsnivå är att föredra som också möter upp det bedömda underhållsbehovet. Att under ett pågående budgetår ändra budgetutrymmet för planerat underhåll kan medföra att mindre kostnadseffektiva lösningar väljs för olika åtgärder. En kortsiktig planering försvårar även samordning av trafik, gatuarbeten, kollektivtrafik och allmänna evenemang i gaturummet, och då troligtvis till en högre kostnad.

### **Trafikkontorets förslag**

Att försvara ett anslagsbehov utifrån ovan beskrivna förhållanden i enlighet med denna drift- och underhållsplan på ca 870 mnkr/år är inte svårt att göra. Samtidigt inser naturligtvis förvaltningsledningen att det ut budgetsynpunkt inte är realistiskt att dubblera underhållsanslagen på bara några år.

Kontoret föreslår med hänsyn till detta att anslaget på fem års sikt höjs från dagens nivå till en nivå som motsvarar det behov som finns för de tre områdena teknik, trafik och stadsmiljö, det vill säga med ca 400 mnkr per år. Vid denna anslagsnivå kommer den framtida underhållsskulden att hållas konstant för att på sikt minska.

Ett första steg att komma dit är ett tilläggsanslag på 50 mnkr för 2006 och ett utökat anslag på 150 mnkr för 2007 och ytterligare 150 mnkr för år 2008.

**SLUT**