

Handläggare: Göran Gahm  
Region Innerstad  
Ledningen  
Tel: 508 280 88  
goran.gahm@gfk.stockholm.se

2003-11-04

Dnr 96-600-502

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Drift- och underhållsplan för gatu- och fastighetskontorets väghållning**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets drift- och underhållsplan i enlighet med detta utlåtande
2. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att i samband med kommande budgetarbete beakta drift- och underhållsplanens intentioner

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Solveig Svedgård

#### **SAMMANFATTNING**

I detta tjänsteutlåtande redovisas en uppdatering av gatu- och fastighetskontorets drift- och underhållsplan för de delar av väghållningen som åvilar nämnden. Det kan konstateras att den utökning av budgetnivåerna, som aviserades i den förra planen från år 1996 inte har realiserats, tvärtom har anslagsnivån kontinuerligt minskat i reala termer, vilket innebär att det eftersatta underhållet nu uppgår till över 2,5 miljarder kronor. Detta har framför allt drabbat de tre största verksamhetsområdena brounderhåll, beläggningar och belysning där långsiktigt planerat underhåll radikalt minskats till förmån för akuta reparationer av uppkomna skador. För att inte försämra den uppkomna situationen och undvika fortsatt kapitalförstöring är det nödvändigt att utöka det årliga anslaget för drift och underhåll. Kontoret anser att en budgetförstärkning i storleksordningen 250 mnkr per år erfordras för att uppnå detta och för att inte övervältra betydande kostnader på kommande generationer.

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2003-11-25\Tjut\07.doc

#### **Bilaga 1 Sammanställning**

- 2 Drift och underhållsplan- Konstbyggnader
- 3 Drift och underhållsplan- Gator och vägar
- 4: Drift och underhållsplan- Belysning

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

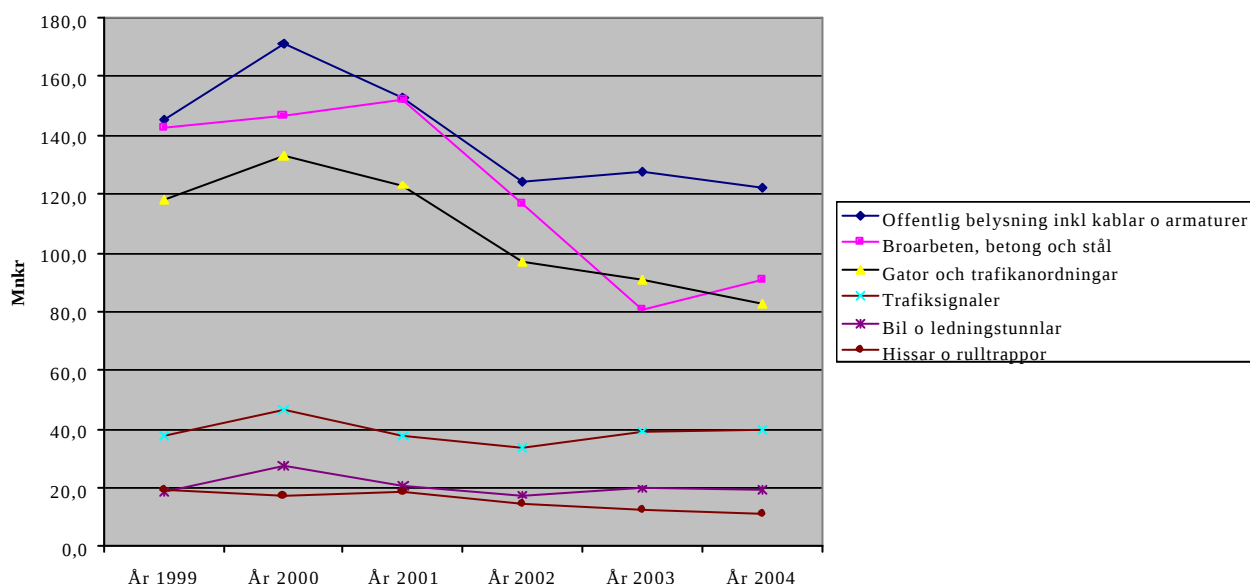
En mycket viktig del av gatu- och fastighetsnämndens ansvarsområde är att svara för långsiktig förvaltning av stadens infrastruktur i form av drift och underhåll av gator och vägar, så att kapitalförstöring undviks och att tillse att adekvata underhållsinsatser sätts in vid rätt tidpunkt.

Driftbudgetens anslag går dels till mer eller mindre fasta kostnader som energi, bundna avtal samt gemensamma kostnader av myndighetskaraktär, dels till underhåll. Underhållet består dels av löpande underhåll som har karaktären av att åtgärda redan uppkomna brister av mer akut karaktär, dels planerat underhållet som återställer nedslitna anläggningar enligt underhållsplaner.

Av driftbudgeten används ca 60 % till de mest omfattande områdena gator, broar och belysning och 10 % till övriga drift områden (hissar, rulltrappor, trafiksignaler, tunnlar m.m.). Resterande 30 % används till mer bundna områden som fasta avtal, upplåtelser samt trafikplanering.

Av följande diagram framgår att anslagen för de olika huvudområdena - omräknat i fast prisnivå – kontinuerligt minskar.

Korrigerad budget, fast prisnivå 1999-2004



Denna urholkning av underhållsanslagen, framför allt inom de tunga ansvarsområdena belysning, broar och gator medför på sikt en ohållbar situation. Detta samtidigt som fasta kostnader i form av exempelvis energi och skatter ökar.

År 1996 presenterade kontoret en drift- och underhållsplan för konstbyggnader, gator och belysning för nämnden. Då uppskattades det eftersatta underhållet till ca 1 miljard kronor och redovisades ett utökat

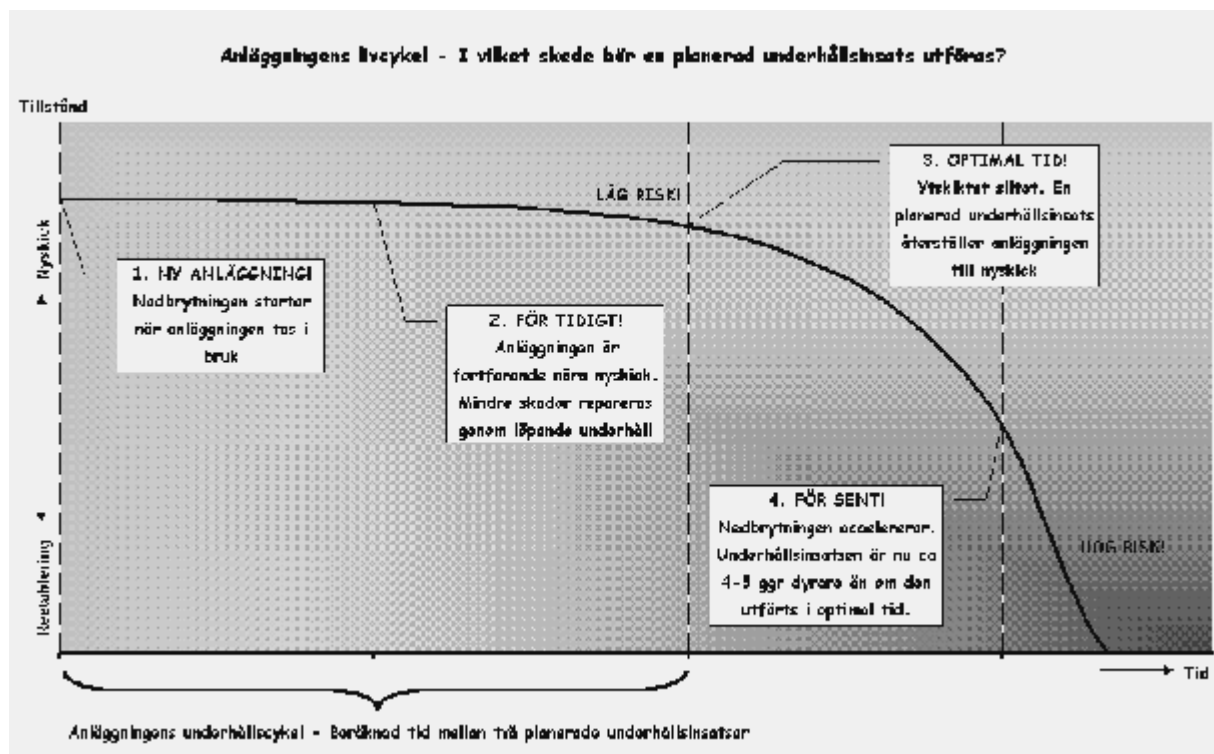
medelsbehov om 100 mnkr/ år fram till år 2010. Detta har inte realiserats under de gångna åren varför situationen ytterligare har försämrats. Mot bakgrund av ovanstående anser kontoret att det nu är angeläget att presentera en uppdatering och breddning av planen. Den nu föreliggande drift- och underhållsplanen omfattar följande områden:

Broar och viadukter (konstbyggnader)  
 Gator och vägar  
 Offentlig belysning  
 Bil- och ledningstunnlar och gatuvärme  
 Trafiksignaler  
 Hissar och rulltrappor

Det kan påpekas att väghållningsansvaret i form av vinterväghållning, barmarksrenhållning samt parkskötsel och -underhåll är uppdelat på de 18 stadsdelsnämnderna.

### Rätt underhållsnivå

Att sätta in åtgärder i tid för att förhindra att en skada uppkommer eller när skadeutvecklingen är liten blir billigare än att ingripa först när skadan är fullt utvecklad. Idealt vore därför att avsätta en så stor del som möjligt av underhållsbudgeten till planerat underhåll.



Anläggningens livscykel är indelad i olika faser (1-4) för att illustrera hur kostnaden varierar beroende på i vilket skede den planerade underhållsinsatsen utförs. Det är dyrare att underhålla såväl för tidigt som för sent. En för hög underhållsnivå där samtliga anläggningar hålls i nyskick innebär minimalt risktagande till en orimligt hög kostnad (2). Optimal underhållsnivå på lång sikt innebär små risker, god standard och bra

# S

framförhållning (3). Ju senare insatsen utförs desto större är risken för oförutsägbara merkostnader på grund av akuta skador (4).

Det är således viktigt att välja rätt åtgärd och sätta in den vid rätt tidpunkt. Om man dröjer för länge med att underhålla en anläggning riskerar man en nedbrytning av konstruktionen, som kan medföra att underhållskostnaderna ökar till en 4 – 5 ggr dyrare åtgärd än om den utförs i optimal tid. Med alltför begränsade resurser tvingas kontoret att prioritera löpande driftåtgärder och akutinsatser i stället för långsiktigt optimalt planerat förebyggande underhåll.

## **Specifierad drift- och underhållsplan**

I bilaga 1 redovisas en sammanställning och sammanfattning av de nu aktuella drift- och underhållsplanerna. De fullständiga planerna för de tre tyngsta verksamhetsområdena Broar, Gator och Belysning redovisas i bilagorna 2, 3 och 4.

**Kontorets förslag/synpunkter**

Som framgår av ovanstående redovisning har urholkningen av kontorets drift- och underhållsbudget under senare år inneburit att de årliga insatserna i allt högre omfattning måste koncentreras på akuta reparationer av redan uppkomna skador. Samtidigt har antalet anläggningar ökat och huvuddelen av beståndet åldrats och nu kommit in i en mer kostnadskrävande underhållscykel. Den optimala prioriteringen är att satsa på förebyggande åtgärder, som sätts in innan större skador hunnit utvecklas. Kontoret är medvetet om att kommunens tillgängliga ekonomiska resurser är begränsade och att det finns många andra angelägna verksamhetsområden. Det ackumulerade eftersatta underhållet beräknas uppgå till 2,5 miljarder kronor och kontoret bedömer att det inte är realistiskt att kunna minska detta under de närmaste åren. Dock är det nödvändigt att genom ett utökat planerat underhåll undvika fortsatt kapitalförstöring och framtida omfattande skadeutveckling med härav följande stora ombyggnads-kostnader.

Med anledning härav föreslår kontoret att nämnden verkar för att storleken av gatu- och fastighetsnämndens driftbudget för väghållning årligen ökas med ca 250 miljoner kronor. Härigenom kan Stockholms infrastruktur inom väghållningsområdet upprätthållas till en acceptabel standard utan att orimliga kostnader övervältras på kommande generationer.

**SLUT**