

Timrå kommun

# Underhållsplan för 2016-2022

Datum december 2014  
Uppdragsnummer 1320011054

Lars Persson  
Uppdragsledare

Ramböll RST, del av  
Ramböll Sverige AB  
Skeppsgatan 5  
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00

[www.rambollrst.se](http://www.rambollrst.se)

organisationsnr 556133-0506

|   |          |
|---|----------|
| Innehållsförteckning                    | Sid      |
| <b>1. Utförda arbeten</b>               | <b>3</b> |
| <b>2. Behov av beläggningsunderhåll</b> | <b>3</b> |
| <b>3. Åtgärder</b>                      | <b>3</b> |
| <b>4. Plan</b>                          | <b>4</b> |
| <b>5. Budgetbehov</b>                   | <b>4</b> |
| <b>6. Slutsatser</b>                    | <b>5</b> |
| <b>7. Bilagor</b>                       | <b>6</b> |

## 1. Utförda arbeten

På uppdrag av Timrå Kommun har Ramböll RST under november/december fått i uppdrag att ta fram en underhållsplan för både GC samt vägar/gator. Underlaget kommer att vara den underhållsutredning som gjordes av Ramböll RST under 2013 samt till viss del okulärbesiktningar nov/dec 2014.

Tanken är att utifrån ett extra anslag beskriva hur det ska gå till att komma ikapp med det eftersläpande underhållsbehovet samt vilka prioriteringar som behöver göras.

## 2. Behovet av beläggningsunderhåll

Det Rambölls rapport redovisade 2013 var att det eftersläpande underhållet inför 2014 låg på 23,5 Mkr för gator samt 2,44 Mkr för gång-cykelvägar. Det framgick även tydligt från rapporten att dagens tillgängliga budget ökar på underhållsskulden med ca 600 Kkr för gator per år och GC med 40 Kkr per år. Det skulle innebära att inför 2016 ligger det beräknade eftersläpande underhållet på ca 24,7 Mkr för gator och ca 2,52 Mkr för GC vägar. Jag har dock lagt fokus på gatuvägnätet då det föreligger störst budgetbehov där.

## 3. Åtgärder

De åtgärder som krävs när det gått över gränsen för vad som går att åtgärda med enbart ny beläggning är mestadels avvattningslösningar. Vissa områden har stora problem med både material och avvattning. Rena bärighetsproblem har också iakttagits.

En annan åtgärd som fungerar vid kraftiga problem är isolering eller utskiftning. Detta är dock åtgärder som är ca 4 gånger dyrare än enbart en beläggningsåtgärd. Fördelen med att ta till dessa åtgärder att livslängden blir 20 år på den åtgärdade konstruktionen istället för 2-4 år vid enbart ny beläggning. För att använda de tilldelade medlen optimalt krävs att åtgärderna fördelas så att fler objekt klarar gränsen där fördyrade åtgärder krävs. Detta kräver dock att en stor del av de sämsta objekten får vänta med åtgärder då dessa ej blir dyrare att åtgärda i framtiden. Den största delen av åtgärder bör alltså ligga på de objekt som riskerar att hamna under gränsen för normalt underhåll.

Se Bild 7 på nästa sida

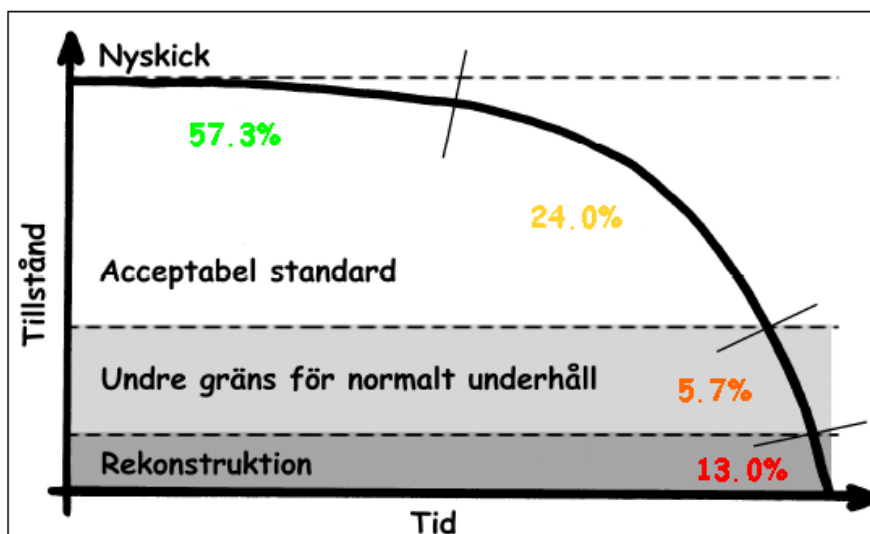


Bild 7. Indelning av gatunätet i fyra skeden, utifrån aktuell skadebild och beräknad restlevnadstid, fördelade längs en beläggnings generella livskurva (Timrå kommun 2013)

#### 4. Budgetbehov

För att kunna komma ikapp och på sikt kunna få ett GC/Gatuvägnät i god standard behövs.

Ett ökat anslag på ca 3,5 Mkr under 7 år från 2016-2022 för att komma ikapp och hålla gatunätet i Timrå kommun i acceptabelt skick.

För GC vägarna behövs ett ökat anslag med ca 0,37 Mkr under 7 år för att klara av de brister som idag inte kan åtgärdas med den tillgängliga budgeten.

Förutom dagens beläggningsunderhållsbudget behövs alltså ett extra anslag för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet under de närmaste sju åren på:

|                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| Gatunät extra anslag under sju år | 3,5 Mkr/år  |
| GC extra anslag under sju år      | 0,37 Mkr/år |
| Totalt extra anslag under sju år  | 3,87 Mkr/år |

#### 5. Plan

För att använda det ökade anslaget på effektivast sätt d.v.s. få ut mesta möjligaste underhållsåtgärder på vägen till minsta kostnad används den inventering som gjordes 2013.

Inventeringen visade på att för Timrå kommun låg huvudparten av det eftersläpande underhållet på lokalgator med eftersatta ytor på ca

70500 m<sup>2</sup> vilka till vissa delar åtgärdats redan idag, men totalt bör ha ökat då anslagen varit oförändrade.

De kartor som togs fram 2013 där de inventerade sträckorna är markerade med röd, gul, orange, ljusgrön och grön kan användas som en ypperlig fördelningsgrund av de utökade anslagen.

Tanke är att utifrån områden fokusera på att inte låta objekten falla från kategorin "normalt underhåll" till "eftersatt" där det kan komma att behövas dyrare rekonstruktionsåtgärder.

Min tanke är att fokusera extra i två år på de områden som idag uppvisar största mängderna av eftersatt underhåll.

Bilaga 2 Sörberge har ett väldigt varierat vägnät från väldigt trånga belagda gator till riktiga storstadsgator. De smalaste dåliga vägarna skulle tjäna en hel del på att breddas där det är möjligt. Idag kör man ofta på sidan i vissa områden vilket innebär att belägningen knäcks/viker ner.

Bilaga 5 Vävland-Laggarberg visar på stor del eftersatt underhåll. Problemen i området beror på dels avvattningsproblem men även till stor del på tjälfarligt material i vägkonstruktionen samt för tunna konstruktioner. Här kommer att krävas dyrare åtgärder för att komma till rätta med dagens problem. Med ett extra anslag och fokus på området under två år så kan det bli bra.

Områdena i Bilagorna 1,3 och 4 bör gå att komma ikapp med det eftersläpande underhållet genom de ökade anslagen under ett extra fokus i ett år per område.

## 6. Slutsatser

Genom att fokusera på de gula, orange samt röda i områdeskartorna som ligger som bilagor samt ett ökat anslag bör Timrå kommun komma ikapp med dagens eftersläpande underhåll 2022. Det vore lämpligt att göra två budgetar, en för det löpande samt akuta underhållet och en för det långsiktiga underhållet (extra anslagen).

Förslag på fortsättning på detta arbete bör vara att ta fram 3-4 normaltypsektioner som löser de identifierade problemen och kan användas vid beställning av entreprenören.

För att kunna leverera en detaljerad objektspecifik åtgärdsplan behövs ett betydligt mer omfattande fältarbete samt utökad provtagning.

Ett första steg kan genomföras från utförd inventering och bilder för att bestämma omfattning av bärighets/tjälrelaterade problem.

## 7. Bilagor

- 1 Karta Stavreviken-Bergeforsen
- 2 Karta Sörberge
- 3 Karta Söråker
- 4 Karta Timrå
- 5 Karta Vävland-Laggarberg