

Handläggare
Susanne Pettersson
08-508 262 68**Till**
Trafiknämnden
2018-03-08

Redovisning av genomförda reinvesterings- åtgärder. Svar på uppdrag från trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av genomförda reinvesteringsåtgärder.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefTed Ell
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafiknämnden efterfrågade i samband med sammanträdet 2016-04-14 en genomgång av pågående reinvesteringsprogram som visar på fördelningen av trafiknytta mellan gång, cykel, kollektivtrafik samt övrig motorfordonstrafik. Åtgärderna ska även specificeras för respektive stadsdel, samt utgöra underlag i jämställdhetsintegreringen av nämndens verksamhet. Kontoret bedömer att det primärt är programmet för reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar, samt reinvesteringar av cykelbanor som är relevanta att undersöka utifrån dessa parametrar.

Inom ramen för reinvesteringsprogrammet för gatuytor med tillhörande anordningar har åtgärder för 403,1 mnkr utförts under åren 2013-2017. Huvuddelen av projekten har utgjorts av beläggningsarbeten och av de ca 400 genomförda åtgärderna bedöms cirka 210 ha bidragit till trafiknytta för cykeltrafiken, 79 för gångtrafiken och 231 för motorfordonstrafiken, varav 114 för kollektivtrafiken.

Trafikkontoret
StadsmiljöFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 68
Växel 08-508 272 00
susanne.a.pettersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Inom ramen för arbetet med reinvesteringar i cykelbanor har åtgärder för 28,0 mnkr utförs under åren 2015-2017 och trafiknyttan bedöms huvudsakligen ha tillfallit cykeltrafiken.

Vidare efterfrågade nämnden en redogörelse för hur kontoret hanterar stadens kostnader för reinvesteringar i samband med att ledningsdragande bolag och motsvarande aktörer utför arbeten i stadens gator. När ledningsdragande bolag genomför ledningsdragningar i stadens mark är bolagen skyldiga att återställa den del av gatan som bolaget har grävt upp. Ifall staden samordnar sina reinvesteringsåtgärder med bolagens arbeten kan reinvesteringarna göras mer kostnadseffektivt och på ett sätt som innebär minskade trafikstörningar.

Bakgrund

Trafiknämnden efterfrågade i samband med sammanträdet 2016-04-14 en genomgång av pågående reinvesteringsprogram som visar på fördelningen av trafiknytta mellan gång, cykel, kollektivtrafik samt övrig motorfordonstrafik. Åtgärderna ska även specificeras för respektive stadsdel, samt utgöra underlag i jämställdhetsintegreringen av nämndens verksamhet.

Vidare efterfrågade nämnden en redogörelse för hur kontoret hanterar stadens kostnader för reinvesteringar i samband med att ledningsdragande bolag och motsvarande aktörer utför arbeten i stadens gator.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontorets avdelningar stadsmiljö, trafikplanering, administration och stab.

Genomgång av pågående reinvesteringar

Stadens arbete med reinvesteringar

Trafikkontoret har väghållaransvar för ca 2 500 km körbana och ca 3 000 km cykel- och gångbana. Stadsdelsförvaltningarna har väghållaransvar för knappt 100 km körbana och ca 1 000 km cykel- och gångbana. Vad väghållaransvaret innebär regleras i väglagen (1971:948) och om väghållningen inte sköts kan staden bli skadeståndsskyldig, vilket beskrivs i skadeståndslagen (1972:207).

Den 15 december 2010 antog kommunfullmäktige en drift- och underhållsstrategi för trafiknämndens väghållning. Syftet med strategin var att tydliggöra behovet av långsiktighet och systematik, för att säkra en stadig och driftekoniskt hållbar drift- och underhållsplanering för stadens miljöer och anläggningar.

Ett av huvudbudskapen i strategin är att skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion genom att satsa på reinvesteringar och öka deras andel av investeringsbudgeten. I strategin beräknades stadens eftersatta underhåll år 2010 uppgå till ca 1,7 mdkr. Som ett svar på strategin arbetade kontoret fram ett femårigt reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar för åren 2013-2018 och kontoret bedömer att det primärt är detta program, samt reinvesteringar av cykelbanor, som är relevanta att undersöka utifrån dessa parametrar.

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2013-2018

Genomförandebeslut för ett första reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar togs i kommunfullmäktige 2013-06-10 och i arbetet med detta program har omkring 400 reinvesteringsprojekt genomförts under åren 2013-2017.

Huvuddelen av programmets projekt har utgjorts av beläggningsåtgärder, men även reinvesteringar i träd, gatumöbler, räcken och portaler har genomförts.

Det totala utfallet för åren 2013-2017 gällande reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar är totalt 403,1 mnkr, varav 192,9 mnkr lagts på åtgärder i ytterstaden och 165,6 mnkr lagts på åtgärder i innerstaden. Resterande 44,6 mnkr innefattar bl.a. åtgärder i flera delar av staden. Som exempel visar bilderna nedan före och efter reinvestering i gatuytor på Kungsholms strand.



Innevarande program innehåller en detaljerad förteckning över vilka objekt som ska åtgärdas, men vissa avvikelser har gjorts från den under 2013 beslutade projektlistan. Detta beror på att skador har uppkommit som inte fanns när programmet togs fram år 2012-2013, och orsakerna har främst varit att vinterväder, med tjäle som går i och ur marken, och regn sliter på beläggningen. Detta gör akuta

åtgärder på objekt som från början inte ingick i programmet nödvändiga för att bibehålla framkomlighet och trafiksäkerhet. Andra objekt har tagits med i programmet efter påpekande från t.ex. bussbolag som har sett behov av reinvestering i gator som trafikeras av kollektivtrafik.

Av det totala utfallet för reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar består 40,3 mnkr av reinvesteringar i träd, trädrenoveringar och återplanteringar. Som exempel visar bilderna nedan före och efter växtbäddsrenovering på Rödbodstorget.



Av det totala utfallet för reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar består 11,3 mnkr av reinvesteringar i räcken och 2,1 mnkr av reinvesteringar i portaler. Som exempel visar bilderna nedan före och efter reinvestering i räcke på Flatenvägen, samt reinvestering i portal på sträckan Huddingevägen – Åbyvägen.



Analys

Att bedöma fördelningen av trafiknytta för programmets åtgärder för olika trafikslag är en komplicerad uppgift. Vissa av åtgärderna, t.ex. de som berör flaggstänger eller enbart träd, bedöms inte innebära någon trafiknytta för något trafikslag. Andra åtgärder, såsom reinvesteringsåtgärder på en hel gata inklusive gångbanor, som dessutom trafikeras av en busslinje, bedöms innebära trafiknytta för cyklister, gångtrafikanter, kollektivtrafikresenärer och övriga fordonstrafikanter.

Ett representativt reinvesteringsprojekt, där beläggningsåtgärder genomförs på en gata, kan alltid anses innebära trafiknytta för motorfordonstrafikanter och i de flesta fall även för cyklister. En del av dessa åtgärder kan dock ha genomförts på gator med separerad cykelbana och kontoret gör en schablonmässig bedömning att det rör sig om ca 10 % av åtgärderna, vilket har tagits hänsyn till i redogörelsen nedan. Ifall minst en av SL:s reguljära busslinjer trafikerar gatan bedöms även trafiknytta tillfalla kollektivtrafiken. För att trafiknytta ska anses tillfalla gångtrafikanter ska särskilda åtgärder på gångbanor ha genomförts. Det är dock svårt att på ett rättvisande sätt specificera hur stor del av utgiften för ett specifikt projekt som innebär nytta för ett specifikt trafikslag och därför även svårt att dra alltför långtgående slutsatser om fördelningen av trafiknytta för de olika trafikslagen.

Av de ca 400 olika projekt som genomförts inom programmet bedöms 79 ha bidragit till trafiknytta för gångtrafikanter, framförallt genom åtgärder på gångbanor. Efter avdrag för åtgärder genomförda på gator med separerad cykelbana bedöms 210 åtgärder ha bidragit till trafiknytta för cyklister, främst genom beläggningsåtgärder på gator. 231 åtgärder har gjorts som bedöms ha bidragit till trafiknytta för motorfordonstrafik, varav 114 av dessa även lett till trafiknytta för kollektivtrafiken.

Programmets åtgärder har bedrivits i hela staden och gatorna har valts utifrån behov och hur hårt de trafikeras. I regel har gatorna i äldre stadsdelar ett större reinvesteringsbehov, bl.a. till följd av gatornas ålder, men även för att stadsmiljön där är mer komplex och kostsam att utföra åtgärder i, och för att större trafikmängder belastar gatorna. Sammantaget innebär det större reinvesteringsbehov än i mer nybyggda stadsdelar med mindre trafikmängder. Den allt tätare staden med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden kommer dock på sikt att innebära ett ökat behov av reinvesteringar i fler delar av staden.

Stadsdelsområde	Bokförda utgifter (tkr)
Bromma	24 171
Enskede-Årsta-Vantör	29 872
Farsta	18 739
Hägersten-Liljeholmen	20 265
Hässelby-Vällingby	27 215
Kungsholmen	24 236
Norrmalm	35 491
Rinkeby-Kista	7 142
Skarpnäck	12 542
Skärholmen	6 420
Spånga-Tensta	14 038
Södermalm	39 239
Älvsjö	17 116
Östermalm	58 829*
Övrigt (t.ex. fler stadsdelar)	67 824
Totalt	403 139

*) varav 24 538 tkr trädåtgärder

Reinvesteringar i cykelbanor

Särskilda medel för reinvestering av cykelbanor har tillförts nämndens budget under åren 2015-2018. Beslut för genomförande av reinvesteringar i cykelbanor fattades av trafiknämnden 2015-02-19, 2016-03-10 och 2017-02-02. Utfall under perioden 2015-2017 är totalt 28,0 mnkr, varav 4,3 mnkr har lagts på åtgärder i innerstaden och 21,5 mnkr har lagts på åtgärder i ytterstaden. Resterande 2,2 mnkr innefattar bl.a. åtgärder i flera delar av staden. Som exempel visar bilderna nedan före och efter reinvestering i cykelinfrastrukturen på Avestagatan.



Analys

Trafiknyttan för åtgärderna inom ramen för reinvesteringar av cykelbanor bedöms huvudsakligen ha tillfallit cykeltrafiken. I de fall reinvesteringen omfattat en gemensam gång- och cykelbana har reinvesteringen dessutom inneburit trafiknytta för gångtrafikanter.

Åtgärderna är spridda över stora delar av staden och fördelning framgår i tabellen nedan. En särskilt stor del av utgifterna har omfattat åtgärder i Bromma, vilket beror på att reinvesteringsprojekten där har inneburit åtgärder längs långa sträckor. Vidare har det handlat om omfattande arbeten som till viss del både inneburit kantstensomläggning och ett totalt utbyte av överbyggnad. Detta kan jämföras med andra projekt där det räckt med att endast fräsa bort det översta lagret och ersätta detta med ett nytt. Behoven och arbetsinsatsen har således sett olika ut i de enskilda reinvesteringsprojekten vilket genererat olika utgiftsnivåer. Att vissa stadsdelar inte är representerade i tabellen nedan beror på att reinvesteringsbehovet i andra stadsdelar bedömts som högre.

Stadsdelsområde	Bokförda utgifter (tkr)
Bromma	13 185
Kungsholmen	1 639
Norrmalm	245
Skarpnäck	1 385
Spånga-Tensta	5 123
Södermalm	945
Älvsjö	1 850
Östermalm	1 508
Övrigt (t.ex. flera stadsdelar)	2 107
Totalt	27 987

Inom cykelmiljarden, en satsning att investera en miljard kronor i utbyggd cykelinfrastruktur mellan åren 2012 och 2018, genomförs omfattande åtgärder för att bygga ny infrastruktur för cykeltrafik i hela staden. Som exempel kan nämnas cykelåtgärder på Ågesta Broväg i Farsta, ny gång- och cykelbana på Växthusvägen i Hässelby och en dubbelriktad cykelbana längs delar av Skärholmsvägen i Skärholmen. Det har dock inte ingått i detta uppdrag att vidare bedöma fördelningen av dessa investeringar.

Jämställdhetsanalys

Som ett led i kontorets arbete med jämställdhetsintegrering är det viktigt att regelmässigt analysera de prioriteringar och den resursfördelning som görs utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. I dagsläget utgör män 59 % både i biltrafiken och i cykeltrafiken, medan kvinnor utgör 58 % i kollektivtrafiken. Det finns dock betydande variationer inom dessa grupper, t.ex. är ensamstående mammor den grupp som gör allra flest resor med bil. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnitten.

Jämställdhet i transportsystemet handlar inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter. Genom reinvesteringsåtgärder upprätthåller kontoret en god standard på stadens gång-, cykel- och körbanor, vilket både ökar tryggheten och upplevelsen av trygghet. Bristande underhåll, såsom dålig beläggning, gropar eller trasiga räcken, stärker känslan av en otrygg miljö, och studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Reinvesteringar i stadens cykelinfrastruktur samt i gatuytor med tillhörande anordningar kan därför ses som positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men utgör också exempel på god planering som gynnar alla individer och grupper i samhället.

Utveckling av arbetet med reinvesteringar

Stadens eftersatta underhåll är stort och när staden växer, och områden skiftar karaktär, medför det att reinvesteringsbehovet på sikt blir allt större. Vision 2040 beskriver en stad i tillväxt, med kraftig befolkningsökning, ökad exploatering och förtätning i bebyggelse och övrig infrastruktur. I takt med att visionen realiseras förändras också förutsättningarna för drift och underhåll i staden. Framkomlighetsstrategin påtalar behovet av att styra om resande från biltrafik till gång-, cykel- och kollektivtrafik och cykelplanen innebär en kraftig utbyggnad av cykelbanenätet, samt stärkt drift och underhåll av befintligt nät.

Kontoret ser säkrad finansiering av ett långsiktigt hållbart underhåll av stadens anläggningar som en förutsättning för att realisera visionen. Arbetet förutsätter en reinvesteringsstrategi som svarar upp mot den tillväxt som sker och ett förslag till nytt reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar för perioden 2019-2023 presenteras för trafiknämnden under våren.

Reinvesteringsprogrammet för 2013-2018 är helt objektsbestämt, vilket har visat sig i vissa fall försvåra möjligheterna till

samordning och anpassning till stadens föränderlighet och utbyggnad. Kontoret har därför dragit slutsatsen att en summa ospecificerade årliga medel skulle underlätta samordningen av arbeten med såväl kontorets övriga investeringar som med t.ex. exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningar och landstingets trafikförvaltning. Denna slutsats återspeglas i förslaget till nytt reinvesteringsprogram.

Vidare förutsätter det framtida arbetet en fortsatt utveckling av arbetssätt, rutiner, prognostisering och uppföljning för att ytterligare förbättra projekthanteringen. Under innevarande programperiod har löpande förbättringar genomförts, t.ex. genomför varje projektledare regelbundna uppföljningar med berörd enhetschef för att prognosticera utfall och vid behov omfördela medel mellan projekten. Som ett resultat har utfallet följt prognoserna med mycket liten felmarginal under det senaste året. Arbetet med att utveckla dessa rutiner behöver fortsätta, för att säkerställa en hög prognossäkerhet och effektivt utnyttjande av stadens avsatta reinvesteringsmedel.

Samordning med ledningsdragande bolag

När ledningsdragande bolag genomför ledningsdragningar i stadens mark är bolagen skyldiga att återställa den del av gatan som bolaget har grävt upp. Ifall staden samordnar sina reinvesteringsåtgärder med bolagens arbeten kan reinvesteringarna göras mer kostnadseffektivt och på ett sätt som innebär minskade trafikstörningar. Detta möjliggör att stadens reinvesteringsmedel räcker till fler reinvesteringsåtgärder, samtidigt som framkomligheten upprätthålls när planerade arbeten på en gata samordnas.

Utfallet för åtgärder inom reinvesteringsprogrammet där samordning med ledningsdragande bolag har vidtagits är totalt 16,6 mnkr under åren 2013-2017, varav 8,1 mnkr för åtgärder i ytterstaden och 8,5 mnkr för åtgärder i innerstaden. Som exempel visar bilderna nedan före och efter reinvestering med samordning med ledningsdragande bolag på Solhemsvägen, samt på Valhallavägen.



Utveckling av samordning med ledningsdragande bolag

Samordningen med andra aktörer i staden och ledningsdragande bolag behöver utvecklas ytterligare för att fortsätta säkra framkomligheten och genomföra kostnadseffektiva reinvesteringar. Kontoret har därför höjt ambitionen att styra till planerade tidssamordnade arbeten. Trafikkontoret har utifrån detta samordningsbehov tagit fram ett nytt systemstöd, Gatuarbete samordnad projektplanering (GSP), för att förenkla och förbättra samordningen av de arbeten som sker i staden. Det kan dock finnas skäl till avvikelser från denna samordning, t.ex. om någon enstaka anläggning behöver bytas ut och det är orimligt att invänta en större samordnad upprustning på platsen. När det gäller avtalsfrågor är kontoret i en utvecklingsprocess för att klargöra hur rutinen ska se ut i framtiden.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av genomförda reinvesteringsåtgärder.

Slut