

Handläggare
Susanne Pettersson
08-508 26 268**Till**
Trafiknämnden
2019-02-14

Arbetsprogram år 2019 för reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av arbetsprogram 2019 för reinvesteringar av gatuytor med tillhörande anordningar till en investeringsutgift om 100 mnkr
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut
3. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

Fredrik Alfredsson
Tf. FörvaltningschefTed Ell
Avdelningschef**Trafikkontoret**
StadsmiljöFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 268
Växel 08-508 27 200
susanne.a.pettersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Sammanfattning

I föreliggande förslag till genomförandebeslut redogör kontoret för ett arbetsprogram gällande reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar för år 2019.

Som reinvesteringar betraktas upprustning/utbyte av anläggningar som får oförändrad funktion, men förnyad livslängd. Detta kan till exempel vara

utbyte av beläggning såsom asfalt, betongplattor eller utbyte av kantsten, trappor, skräpkorgar, räcken, återplantering av träd och renovering av växtbäddar. Cykelvägar och gångbanor ingår oftast som en integrerad del i upprustning av gångbanor längs trafikleder, huvudgator och lokalgator.

Detta genomförandebeslut berör ej reinvestering i park, eftersom detta ryms inom stadsdelsförvaltningarnas ansvar. Vad gäller de kommuncentrala parkerna (Berzelii Park, Kungsträdgården, Strömparterren, Norra Bantorget, Årstafältet och Järvafältet) tas ombyggnationer och reinvesteringar upp som särskilda ärenden och ingår således inte i detta ärende.

Arbetsprogram för år 2019 redovisas i tabell 1 nedan och en nuvärdesberäkning i bilaga 1. Arbetsprogrammet beräknas omfatta åtgärder om 100 mnkr under år 2019, volymen styrs av utrymmet i nämndens investeringsbudget.

Bakgrund

Trafiknämnden är stadens väghållare av det kommunala vägnätet, som bland annat innefattar 2477 km körbana och 3008 km cykel- och gångbana med tillhörande gatumöbler, skyltar och räcken. Nämnden ansvarar också för stadens torgytor och ca 40 000 gatuträd.

Den 15 december 2010 antog kommunfullmäktige en drift- och underhållsstrategi för trafiknämndens väghållning. 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.

Ett av huvudbudskapen i drift- och underhållsstrategin är att skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion genom att satsa på reinvesteringar och öka deras andel av investeringsbudgeten.

Ett första reinvesteringsprogram för gator med tillhörande anordningar tog fram som svar på strategin och beslut för genomförande av detta program togs i Kommunfullmäktige under våren 2013.

Den 11 juni 2018 togs inriktningsbeslut i kommunfullmäktige gällande reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar för åren 2019-2023 till en beräknad investeringskostnad om 550 mnkr.

I detta tjänsteutlåtande presenteras 2019 års arbetsprogram som är en del i genomförandet av reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar för åren 2019-2023. Redovisning till trafikinämnden av arbetsprogrammets utfall kommer ske när bokslut för år 2019 är klart.

Ärendets beredning

Ärendet är berett inom trafikkontoret och samråd har skett med Stadsledningskontoret.

Ärendet

När staden växer med närmare 50 personer per dag ställs stora krav på en hög bostadsbyggnadstakt. Trafikkontoret spelar en central roll i detta arbete genom att bidra med ett infrastrukturperspektiv, dels för att skapa ett transportsnålt och därmed hållbart samhälle och dels för att möjliggöra ett effektivt underhåll både under byggnationsskedet och för att ta om hand anläggningarna i framtiden.

Stadens tillväxt innebär inte enbart att nya områden byggs utan den innebär även att befintliga områden förändras. En allt tätare stad med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden och en större trafikintensitet med fler medborgare per kvadratmeter innebär ökade förväntningar på väghållningen i dessa områden.

Trots att staden växer snabbt både genom nybyggnad och förtätning är den största delen av staden redan byggd och samtidigt som nya behov behöver tillgodoses är det viktigt att också ta om hand den infrastruktur som redan finns.

Stadens drift- och underhållsstrategi bevarar stadens befintliga anläggningar och deras funktion genom att reinvesteringar görs i rätt tid. Som reinvesteringar betraktas upprustning/utbyte av anläggningar som får oförändrad funktion, men förnyad livslängd. Detta kan till exempel vara utbyte av beläggning så som asfalt, betongplattor eller utbyte av kantsten, trappor, skräpkorgar, räcken, återplantering av träd och renovering av växtbäddar. Ibland kan en anläggning få en annan teknisk lösning i samband med reinvestering.

Övergripande fördelning av medel

Arbetsprogrammet innehåller ca 70 stycken projekt till en sammanlagd budget på 100 mnkr. Projektet är uppdelat i delprojekt utefter främst geografiskt område. I dessa ingår poster åtgärder för

huvudgator, lokalgator, bostadsgator inklusive gångbanor, trädåtgärder, platser och torg. Med trädåtgärder menas återplantering och renovering av växtbäddar, vilket i sin tur innebär att allt fler träd i staden får skelettjordar med biokol och stenkross. Detta ökar förmågan att fördröja dagvatten och minskar på så sätt belastningen på stadens ledningsnät för dagvatten. Inom den geografiska indelningen finns 15 miljoner kronor för återplantering och renovering av växtbäddar inrymt.

Utöver den geografiska indelningen finns ett antal poster för reinvesteringar på vissa typer av anläggningar över hela staden. Det handlar om räcken, skyltar samt gatumöbler, papperskorgar, trappor och busshållplatser.

Verksgrävningar avser sådana arbeten där kontoret kan passa på att gå med och göra åtgärder när någon annan aktör ska göra åtgärder i eller under gatan.

Reinvesteringar behöver i vissa fall genomföras tidigare än planerat, och kontoret uppskattar att cirka 5 procent av reinvesteringssumman består av sådana arbeten och har avsatt en särskild post för detta.

Fördelningen av reinvesteringsmedlen framgår av nedanstående tabell. Kontorets förslag i detalj framgår av bilaga 2.

Tabell 1, fördelning områden, anläggningar

Södermalm	12 800 000
Norrmalm	8 300 000
Östermalm	10 600 000
Kungsholmen	9 700 000
Östra Söderort	11 300 000
Västra Söderort	13 500 000
Västerort	20 031 000
Trappor	1 000 000
Portaler och räcken	3 000 000
Busshållplatser	1 600 000
Gatumöbler	1 200 000
Planteringskärl	200 000
Verksgrävningar	2 000 000
Oförutsett 5%	4 761 550
Summa	99 992 550

I områden ovan ingår återplanteringar och renovering av växtbäddar

Prioriteringsgrunder

Trafikkontorets ekonomi ska vara långsiktigt hållbar. En budget i balans och långsiktigt hållbara finanser är förutsättningar för att Stockholms trafik- och utemiljö ska fungera både nu och i framtiden. Grundläggande principer för trafikkontorets ekonomiska förvaltning är att nyttan av skattebetalarnas pengar ska maximeras och att medlen ska värnas genom rättvisande redovisning och god internkontroll. Det totala investeringsutrymmet i staden är begränsat och varje genomförd investering leder till framtida kostnader för avskrivningar som belastar driftbudgeten, d.v.s. utrymmet för att driva verksamhet i staden.

Reinvesteringarna är nödvändiga för att trygga anläggningarnas bestånd och funktion, vilket är en viktig förutsättning för att klara framkomligheten i staden.

Utöver att göra reinvesteringar i rätt tid så att anläggningarnas funktion bibehålls är de övergripande prioriteringsgrunderna för arbetsprogrammet trafiksäkerhet, framkomlighet och samordning.

Detta innebär att gator som är i så pass dåligt skick att de annars riskerar att behöva göras om från grunden har en hög prioritet bland reinvesteringsprojekten.

En annan prioriteringsgrund är bussgator. Bussar är ett kapacitetsstarkt färdmedel och därmed en grund för prioritering av framkomlighetsskäl. Bussgator slits snabbt på grund av hög belastning och trafikintensitet. När reinvesteringar görs i bussgator åtgärdas hela gatans bredd vilket minskar antalet skarvar i gatorna därmed minskar risken för nya skador som kan uppstå på grund av att vatten sipprar ner och fryser etc.

Ytterligare ett kapacitetsstarkt färdmedel som prioriteras är gångtrafikanter. När prioriteringen av reinvesteringsåtgärder har gjorts har hänsyn tagits till gångbanorna som löper längs med gatornas skick. Behovet av reinvesteringar i gångbanor är stort i hela staden. I flera fall åtgärdas gångbanan tillsammans med körbanan och i några fall åtgärdas endast gångbanan. Samordning i samband med andra arbeten som planeras utföras i anslutning till gångbana t ex el, belysning och växtbäddar för träd kan i vissa fall utgöra skäl till en samlad åtgärd för hela ytan. Detta görs när samordningsvinsterna bedöms som stora och kostnadseffektiva.

En annan grund för prioritering är samordning, det vill säga om tillfälle uppstår för en kostnadseffektiv samordning av arbeten med exempelvis exploateringskontoret, trafikförvaltningen, stadsdelsförvaltningar och interna investeringsarbeten. Nyttan av samordningen med andra aktörer i gaturummet består främst i minskade kostnader för reinvesteringar när fler aktörer utför sina åtgärder samlat. En reinvestering kan därmed göras betydligt billigare än annars skulle varit fallet. Trafikkontorets källa till kunskap om detta är det gemensamma planeringsverktyget GSP där planerade arbeten i stadens mark ska läggas in.

Åtgärder på träd och grönska bestäms dels av behov och dels om samordningsvinster med andra åtgärder finns. Till stöd för behovsbedömningen har en särskild analys gjorts av gröna ytor på gatumark. Denna anger med vilka intervall gatuträden behöver underhållas eller bytas ut och de grönytor som är mest angelägna att åtgärdas kommer att prioriteras. Sådana åtgärder ska dock i första hand samordnas med övriga gatuarbeten.

Möjliga omprioriteringar

Den planering som görs i arbetsprogrammet behöver vara preliminär eftersom saker kan inträffa som gör att en omprioritering kan vara motiverad.

Dels kan det handla om akuta skador av olika typ. För denna typ har kontoret redan reserverat en post av arbetsprogrammets medel. Men detta är en uppskattning och ibland kan det behövas åtgärder utöver detta. Detta beror främst på:

- Slitage efter vintersäsonger med stora temperaturskillnader.
- Exploateringar där de existerande vägarna får bära laster som gatan inte är byggd för.
- Trafikomläggningar som sker till följd av alla de infrastruktursatsningar som görs i staden där trafiken leds om till gator som inte är dimensionerade för denna belastning.
- Trafikföringen disponeras om, exempelvis busstrafik som får ny sträckning.

En annan grund för omprioritering är att andra aktörer planerar åtgärder som gör att samordningsvinster som kontoret inte känt till blir aktuella. Detta kan bero på att behov av åtgärder uppstår akut eller att informationen inte lagts in i GSP. En mindre post om 2 miljoner kronor har reserverats för detta ändamål, sk verksgrävningar. Det är dock en försiktig uppskattning och kontorets erfarenhet är att det ofta uppstår fler tillfällen till samordning än så.

Det kan slutligen handla om att reinvesteringsåtgärder planerats utifrån behov tillsammans med samordningsvinst med exempelvis ett ledningsdragande bolag och där denne ändrar sina planer vilket gör att den planerade kostnadseffektiva åtgärden uteblir. Kontoret får i dessa fall göra en bedömning om det ändå utifrån angivna prioriteringsgrunder är angeläget att åtgärda eller om det är bättre att avvakta tills en samordning kan ske.

Avgränsningar

Detta genomförandebeslut berör ej reinvestering i park, eftersom detta ryms inom stadsdelsförvaltningarnas ansvar. Vad gäller de kommuncentrala parkerna (Berzelii Park, Kungsträdgården, Strömparterren, Norra Bantorget, Årstafältet och Järvafältet) tas ombyggnationer och reinvesteringar upp som särskilda ärenden, och ingår således inte i detta ärende.

Under de senaste åren har många cykelbanor i staden rustats upp genom stadens tydliga satsning i budget. Inriktningen för det kvarstående reinvesteringsbehovet är tänkt att tas upp i ett särskilt program för cykel inom ramen för den fortsatta satsning som görs i budget genom cykelmiljarden. Ärendet kommer till nämnden under 2019.

Reinvesteringsåtgärder kommer göras på bussgator inom Slussenprojektet och inom projektet för tunnelbanans utbyggnad. Dessa åtgärder ligger utanför detta reinvesteringsprogram.

Reinvesteringar av trafikleder som förbättrar framkomligheten och trafiksäkerheten ligger också utanför årets arbetsprogram och görs inom ramen för ett eget ärende. Detta kommer till nämnden för beslut under våren 2019. Trädåtgärder längs trafikleder innefattas emellertid i detta ärende.

Riskhantering

Arbeten kan tidvis medföra bullerstörningar. Genom skyddsåtgärder och god information går det att motverka upplevda problem i omgivningen. Kontorets ambition är att den totala miljön ska vara förbättrad när arbetena blivit slutförda.

Arbeten kan tidvis medföra framkomlighetsstörningar. Exempelvis ska fler gatutråd få bättre växtförutsättningar och ökning av gång- och cykeltrafik ska stimuleras genom förbättrade gång- och cykelbanor. Framkomligheten på gång- och cykelbanor kan bli begränsad under arbetets gång. Framkomlighetsstörningar kan också förekomma på bussgator och körbanor under arbetets gång.

Genom samplanering av kontorets och andras gatuarbeten kan det bli färre och mer kortvariga störningar i framkomligheten.

Projektorganisation

Arbetsprogrammets styrning och uppföljning sker på stadsmiljöavdelningen och avdelningschefen fördelar budgeten i enlighet med förslaget i detta ärende till de tre enheterna för Innerstad, Ytterstad och Park- och stadsmiljö. Enheternas tre enhetschefer beslutar om hur budgeten ska fördelas för respektive stadsdel eller område inom respektive enhets ansvarsområde utifrån den preliminära plan som presenteras i bilaga 2. Avdelningens gatuingenjörer och trädexperter fungerar som beställare och beställer utförande av redan upphandlade årsentreprenörer.

Planering och samordning sker under vinter och vår för att arbeten ska kunna starta under sensvåren när beslut om genomförande har fattats. Planering av utförande samt godkännande av arbete och fakturaunderlag görs av respektive beställare. Under året hålls månatliga ekonomiska uppföljningsmöten mellan enhetschefer och beställare.

Arbetsprogrammet ingår och behandlas i kontorets hela investeringsplanering och hanteras i kontorets planeringsmöten och investeringsråd.

Ekonomi

Arbetsprogrammet beräknas omfatta åtgärder om 100 mnkr under år 2019. Medlen har inrymts inom nämndens investeringsplan för 2019.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 6,0 mnkr från och med år 2020. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,0 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 100 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

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 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.

Trafikkontorets synpunkter

Kontorets huvudsakliga bidrag till att uppfylla kommunfullmäktiges mål är att ansvara för att de offentliga rummen är trygga och attraktiva med effektiva transportlösningar och god framkomlighet i den allt tätare staden.

När staden växer behöver nya investeringar göras, samtidigt som det finns ett stort reinvesteringsbehov i den befintliga infrastrukturen. Det begränsade utrymmet för investeringar kräver därför noggranna avvägningar om vilka projekt som ger störst samhällsnytta och vad som är rätt kvalitet i varje enskilt projekt.

Kontoret kan konstateras att behovet att åtgärda körbanor, bussgator och gångbanor på många håll är akut. Ytterstaden och innerstaden har prioriterats utifrån samma grunder. Det är behovet av reinvestering som har fått styra prioriteringen. Ändå ser fördelningen någorlunda likvärdig ut för de olika områdena. Det beror på att kontoret bedömer att behovet av reinvesteringar i gatuytor och tillhörande anordningar i staden generellt är betydligt högre än det utrymme som finns inom ramen för nu aktuellt reinvesteringsprogram. Därför kan det ändå motiveras med en någorlunda jämn fördelning.

Prioriteringarna i arbetsprogrammet görs i flera steg för att antalet projekt ska rymmas inom både budget och kapacitet hos beställare och entreprenörer. Urval görs utifrån områdesansvarigas bedömningar av beläggningarnas skick via okulärbesiktning, utifrån antal klagomål som kommit kontoret tillhanda från medborgare och efter återkommande skador som reparerats akut.

I ärendet angivna prioriteringsgrunder är till stöd för kontorets arbete i att välja ut anläggningar för reinvesteringsåtgärder. Avvägningen blir dock ofta komplex eftersom de olika prioriteringsgrunderna inte alltid sammanfaller. Många av de reinvesteringar som är aktuella för 2019 års arbetsprogram har samordnats med andras arbeten. När ett ledningsdragande bolag ska vidta åtgärder innebär detta ofta att åtgärder i körbanan krävs för att komma åt ledningarna. Handlar det då om en gata med reinvesteringsbehov är det som angetts ovan otroligt kostnadseffektivt att samordna arbetet. Samtidigt är det inte alltid så att det går bussar just på en sådan gata varför det kan tyckas märkligt att den då prioriteras. Sammantaget handlar det om att få de befintliga medlen att räcka till så mycket som möjligt.

Trafikkontorets förslag

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av arbetsprogram 2019 för reinvesteringar av gatuytor med tillhörande anordningar till en investeringsutgift om 100 mnkr
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut
3. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

Slut

Bilagor

1. Nuvärdesberäkning
2. Preliminära förslag till åtgärder