

Handläggare
Susanne Pettersson
08-508 26 268

Till
Trafiknämnden
2019-02-14

Redovisning och utvärdering av reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2013-2018

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning och utvärdering av reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2013-2018

Fredrik Alfredsson
T.f. Förvaltningschef

Ted Ell
Avdelningschef

Sammanfattning

Genomförandebeslut för ett första reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar togs i kommunfullmäktige 2013-06-10 och i arbetet med detta program har nästan 500 reinvesteringsprojekt genomförts under åren 2013-2018.

Huvuddelen av projekten har utgjorts av beläggningsåtgärder i innerstaden och ytterstaden. Därutöver har trädåtgärder och investeringar i gatumöbler, räcken och portaler genomförts.

Inom ramen för reinvesteringsprogrammet för gatuytor med tillhörande anordningar har åtgärder för 495,4 mnkr utförts under åren 2013-2018. Huvuddelen av projekten har utgjorts av beläggningsarbeten och av de ca 500 genomförda åtgärderna bedöms cirka 213 ha bidragit till trafiknytta för cykeltrafiken, 110 för gångtrafiken och 303 för motorfordonstrafiken, varav 131 för kollektivtrafiken.

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 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

Inom ramen för arbetet med reinvesteringar i cykelbanor har åtgärder för 37 mnkr utförs under åren 2015-2018 och trafiknyttan bedöms huvudsakligen ha tillfallit cykeltrafiken.

När ledningsdragande bolag genomför ledningsdragningar i stadens mark är bolagen skyldiga att återställa den del av gatan som bolaget har grävt upp. I fall staden samordnar sina reinvesteringsåtgärder med bolagens arbeten kan reinvesteringarna göras mer kostnadseffektivt och på ett sätt som innebär minskade trafikstörningar.

Bakgrund

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 driftekonomiskt 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.

I detta tjänsteutlåtande slutredovisas det pågående reinvesteringsprogrammet för åren 2013-2018, kontoret har försökt bedöma fördelningen av trafiknytta mellan gång, cykel, kollektivtrafik samt övrig motorfordonstrafik. Åtgärderna specificeras för respektive stadsdel.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomgång av 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 500 reinvesteringsprojekt genomförts under åren 2013-2018.

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

Det totala utfallet för åren 2013-2018 gällande reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar är totalt 463 mnkr, varav 216,2 mnkr lagts på åtgärder i ytterstaden och 211,6 mnkr lagts på åtgärder i innerstaden. Resterande 35,2 mnkr innefattar bl.a. åtgärder i flera delar av staden.

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 belaggningsen. 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 97,9 mnkr av reinvesteringar i träd, trädrenoveringar och återplanteringar.

Av det totala utfallet för reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar består 12,9 mnkr av reinvesteringar i räcken och 3 mnkr av reinvesteringar i portaler.

Analys av trafiknytta för olika trafikantgrupper

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 500 olika projekt som genomförts inom programmet bedöms 110 ha bidragit till trafiknytta för gångtrafikanter, framförallt genom åtgärder på gångbanor. Efter avdrag för åtgärder genomförda på gator med separerad cykelbana bedöms 213 åtgärder ha bidragit till trafiknytta för cyklister, främst genom beläggningsåtgärder på gator. 303 åtgärder har gjorts som bedöms ha bidragit till trafiknytta för motorfordonstrafik, varav 131 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	27 160
Enskede-Årsta-Vantör	34 528
Farsta	19 611
Hägersten-Liljeholmen	21 764
Hässelby-Vällingby	27 571
Kungsholmen	33 038
Norrmalm	43 245
Rinkeby-Kista	7 139
Skarpnäck	12 587
Skärholmen	8 541
Spånga-Tensta	15 651
Södermalm	49 146
Älvsjö	17 777
Östermalm	76 524*
Övrigt (t.ex. fler stadsdelar)	68 719
Totalt	463 000

*) 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, 2018-04-19. Utfall under perioden 2015-2018 är totalt 37 mnkr, varav 5,5 mnkr har lagts på åtgärder i innerstaden och 29 mnkr har lagts på åtgärder i ytterstaden. Resterande 2,5 mnkr innefattar bl.a. åtgärder i flera delar av staden.

Analys av trafiknyttan för olika trafikantgrupper

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	19 477
Kungsholmen	2 467
Norrmalm	245
Skarpnäck	1 385
Spånga-Tensta	5 123
Södermalm	1 359
Älvsjö	1 860
Östermalm	1 508
Övrigt (t.ex. flera stadsdelar)	3576
Totalt	37 000

Tabellen ovan avser reinvesteringar av cykelbanor

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 genomsnittet.

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.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av genomförda reinvesteringsåtgärder.

Bilagor

1. Redovisning och utvärdering av reinvesteringsprogram för gatuytor

Slut