

**Handläggare**  
Susanne Pettersson  
08-508 26 268**Till**  
Trafiknämnden  
2019-12-12

## **Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2020-2023. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner för sin del genomförandebeslutet och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande av reinvesteringsåtgärder för gatuytor med tillhörande anordningar 2020-2023, och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 480 mnkr

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefFredrik Alfredsson  
T.f. Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafiknämnden är stadens väghållare av det kommunala vägnätet, som bland annat innefattar cirka 2 500 km körbana och 3 000 km cykel- och gångbana. För att skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion arbetar staden med reinvesteringar. Som reinvesteringar betraktas upprustning/utbyte av anläggningar som får oförändrad funktion, men förnyad livslängd. Upprustningarna innebär en kvalitetshöjning och motverkar samtidigt ökade driftskostnader.

I detta reinvesteringsprogram fokuserar kontoret på att förbättra trafiksäkerheten och kvaliteten för gång-, cykel- och kollektivtrafikanter enligt stadens framkomlighetsstrategi. Reinvesteringsprogrammet som redovisas i detta ärende omfattar en budget om 480 mnkr fördelat på fyra år, vilket ger 120 mnkr per år.

**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

Av dessa 120 mnkr avser 20 mnkr oförutsedda reinvesteringsåtgärder.

### **Bakgrund**

Trafiknämnden är stadens väghållare av det kommunala vägnätet, som bland annat innefattar cirka 2 500 km körbana och 3 000 km cykel- och gångbana.

För att skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion arbetar staden med reinvesteringar. 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. Ibland kan en anläggning få en annan teknisk lösning i samband med reinvestering. Den långsiktiga målsättningen med reinvesteringar är att motverka det successivt ökande akuta underhållsbehovet.

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 genom att satsa på reinvesteringar och öka deras andel av investeringsbudgeten.

Under åren 2012-2018 genomfördes ett reinvesteringsprogram för gatuytor och tillhörande anordningar till en total utgift om 495,4 mnkr.

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

Den 14 februari 2019 togs genomförandebeslut i trafiknämnden gällande arbetsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar för år 2019 till en beräknad investeringsutgift om 100 mnkr.

Genomförandebeslut för 2019 års arbetsprogram togs i kommunfullmäktige den 6 maj 2019.

### **Separata reinvesteringsprogram och beslut**

Förslaget till genomförandebeslut berör inte reinvestering i park, eftersom detta ingår inom stadsdelsförvaltningarnas ansvar. Vad

gäller de kommuncentrala parkerna (Berzelii Park, Kungsträdgården, Strömparterren, Norra Bantorget, Årstafältet och Järvafältet), som ingår i nämndens ansvar, tas ombyggnationer och reinvesteringsbehov upp som särskilda ärenden, och inryms inom trafiknämndens investeringsbudget.

Reinvesteringar som uppgår till betydligt större summor, såsom reinvesteringar av trafikleder och industriområden, tas upp som egna ärenden.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med stadsledningskontoret den 22 oktober 2019.

### **Mål och syfte**

#### **Styr- och strategidokument**

Stockholms är en stad i tillväxt, med kraftig befolkningsökning, ökad exploatering och förtätning i bebyggelse och övrig infrastruktur. Trafikkontoret ser en finansiering för att långsiktigt säkra underhåll av stadens anläggningar som en förutsättning för att realisera denna vision. De omfattande investeringar som nu genomförs för fler bostäder, utökad service och satsningar för bättre trafiklösningar förutsätter en reinvesteringsstrategi som svarar upp emot den tillväxt som sker.

Det eftersatta underhållet är omfattande, det framtida behovet av funktion och hållbarhet för stadens anläggningar blir än mer omfattande. Stadens framkomlighetsstrategi påtalar behovet av att styra om resande från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik och cykelplanen innebär en kraftfull utbyggnad av cykelbanenätet, samt stärkt drift- och underhåll av befintligt nät.

Ökad befolkning, fler trafikrörelser och tätare bebyggelse innebär direkta och omfattande påfrestningar, och därmed kostnadsökningar, på stadens anläggningar. Detta har varit vägledande för behovsprioritering, för samordning med andra aktörer samt för åtgärdsprogrammets genomförande.

I detta reinvesteringsprogram fokuserar kontoret på att förbättra trafiksäkerheten och kvaliteten för gång-, cykel- och kollektivtrafikanter enligt stadens framkomlighetsstrategi samt motverka ökade kostnader för drift och akut underhåll.

### **Projekt mål**

Upprustning av stadens gatuytor och utbyte av anläggningar är nödvändigt för att säkerställa befintliga anläggningars funktion.

Upprustningarna innebär en kvalitetshöjning och motverkar samtidigt ökade driftskostnader.

### Omfattning och avgränsningar

Reinvesteringsprogrammet omfattar en budget om 580 mnkr, varav 480 mnkr redovisas i detta ärende.

Under 2019 har kontoret inventerat behovet av reinvesteringar runt om i staden. Behovet är stort och allt kan inte åtgärdas på en gång, varför kontoret har tagit fram prioriteringsgrunder som presenteras nedan. Utifrån dessa har kontoret prioriterat bland de möjliga åtgärderna för att få ut mesta möjliga nytta för investerade medel.

| Prioritering i rangordning                      | Beskrivning   |
|---|---|
| 1. Trafiksäkerhet                               | Kantsten, lutningar på gångbanor, potthål, sprickbildningar, kantstenssänkningar (tillgänglighet), spårbildningar |
| 2. Förbättrad kvalitet/Minskade driftskostnader | Potthål, spårbildningar, sprickbildningar, buller- och vibrationsområden, busshållplatser, gamla schakter         |
| 3. Framkomlighet kollektivtrafiken              | Spårbildningar, sprickbildningar, potthål, spår i gata (spårvagn/tvärbana)  |
| 4. Framkomlighet gångtrafik                     | Spårbildningar, tillgänglighet, lutningar på gångbanor, trasig beläggning, trädrötter, gångstråk, skola           |
| 5. Framkomlighet cykel i blandtrafik            | Spårbildningar, sprickbildningar, potthål,  |

Tabell 1, prioriteringsgrunder för reinvesteringar

| Område                            | Antal projekt | Utgift                |
|-----------------------------------|---------------|-----------------------|
| Spånga-Tensta, Hässelby-Vällingby | 30            | 44 362 500 kr         |
| Bromma, Rinkeby-Kista             | 21            | 50 000 000 kr         |
| Kungsholmen                       | 21            | 41 045 000 kr         |
| Norrmalm                          | 19            | 45 996 000 kr         |
| Västra Söderort                   | 17            | 57 100 000 kr         |
| Södermalm                         | 23            | 55 904 000 kr         |
| Östermalm                         | 29            | 50 125 000 kr         |
| Östra Söderort                    | 31            | 48 800 000 kr         |
| Ofördelat                         |               | 74 667 500 kr         |
| Räcken och portaler               |               | 12 000 000 kr         |
| <b>Totalt</b>                     | <b>191</b>    | <b>480 000 000 kr</b> |

Tabell 2, föreslagna projekt utifrån prioritering.

Samtliga planerade reinvesteringsprojekt finns listade i bilaga 1.

I inriktningsbeslut för reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar som beslutades i kommunfullmäktige den 11 juni 2018

ingick reinvesteringar av träd och små platser och torg. Dessa har nu lyfts ut från reinvesteringsprogram för gator med tillhörande anordningar och kommer att planeras och redovisas i ett separat program. På detta sätt renodlas reinvesteringsprogrammet för gator med tillhörande anordningar och reinvesteringar av träd och små platser och torg synliggörs i kontorets budget på ett tydligare sätt. I kontorets investeringsbudget inryms programmet för små platser och torg med 14 mnkr år 2020 och 30 mnkr fr o m år 2021, samt programmet för träd med 25 mnkr per år, varav 10 mnkr avsätts till återplantering.

Att reinvesteringsprogram för gatuytor nu har renodlats innebär bl.a. att kontoret planerar för åtgärder på flera gator än vad som angivits i inriktingsbeslutet upp till en planeringsnivå om 120 mnkr. Eftersom reinvesteringsprogrammet kommer att genomföras under flera år kan den årliga volymen variera.

Under 2018 ökade kostnaderna för akuta underhållet och till följd av detta tog nämnden den 23 maj 2019 beslut om reinvesteringsåtgärder för kollektivresenärer och gångtrafikanter om 25 mnkr. I ärendet redovisades att behovet av reinvestering på stadens gatuytor är större än vad som inrymts i det beslutade reinvesteringsprogrammet för 2019. För att undvika extra ärenden till nämnden, och med erfarenhet av de senaste årens milda vintrar med stora temperatursvängningar som orsakar hårt slitage på gatornas beläggning, avsätts 20 mnkr för de åtgärder på gator som inte kan förutses nu.

Förslaget till genomförandebeslut berör inte heller reinvestering i park, eftersom detta ingår inom stadsdelsförvaltningarnas ansvar. Vad gäller de kommuncentrala parkerna (Berzelii Park, Kungsträdgården, Strömparterren, Norra Bantorget, Årstafältet och Järvafältet) som ingår i nämndens ansvar, tas ombyggnationer och reinvesteringsbehov upp som särskilda ärenden, och inryms inom trafiknämndens investeringsbudget.

### **Projektorganisation**

Reinvesteringsprogrammet kommer att bedrivas som ett investeringsprojekt över 50 mnkr enligt projekthandboken som följer kontorets projekthanteringsstrategi. SSIP kommer att användas som verktyg i projektet.

En projektorganisation kommer att tillsättas i samband med verksamhetsplaneringsarbetet inför 2020.

Beställare är avdelningschef på trafikkontorets stadsmiljöavdelning. En styrgrupp och en huvudprojektledare kommer att tillsättas. Områdesansvariga gatuingenjörer på stadsmiljöavdelningen kommer utses som delprojektledare.

### **Konsekvenser**

#### **Trygghet och trafiksäkerhet**

Hur stadens gator underhålls har betydelse både för hur trygg och hur trafiksäker staden upplevs. Upplevelsen av trygghet kan öka på platser som är både hela och rena, så också upplevelsen av att det finns någon som bryr sig om och tar hand om den gemensamma stadsmiljön.

I stort sett alla reinvesteringsåtgärder som kontoret utför inom detta reinvesteringsprogram ökar trafiksäkerheten för alla eller någon av de prioriterade trafikantgrupperna. Trafiksäkerheten har varit den högst prioriterade faktorn när programmet tagits fram.



*Figur 1. Potthål och sprickbildningar*

#### **Förbättrad kvalitet/Minskade driftskostnader**

Enstaka lagningar, så som exempelvis lagningar av potthål och sprickbildningar, eller enstaka justeringar av lösa gångbaneplattor belastar kontorets driftsbudget medan reinvesteringar belastar

kontorets investeringsbudget. Detta gäller för alla ytor, vare sig det handlar om gångbana, cykelbana eller körbana.

Att anläggningarnas funktion säkerställs och trafiksäkerheten ökar leder också till en förbättrad vinterdrift. Hela och plana ytor, där det är enkelt för vinterväghållningsmaskiner att komma åt och där det är mindre risk för ansamlingar av vatten som sedan fryser till is och blir hala, ger förutsättningar för en bättre vinterdrift.

Genom att prioritera reinvesteringsåtgärder på gator där det är extra många potthål och sprickbildningar eller där extra svåra spårbildningar finns kan trafikkontoret minska driftskostnader för tillfälliga lagningar och åtgärder och samtidigt höja kvaliteten på gatorna.

Genom att göra reinvesteringar i gångbanor där gamla schakter har gått och där sättningar har bildats kan kontoret höja kvaliteten på gångbanorna och samtidigt minska driftskostnaderna för de tillfälliga åtgärderna som bland annat består i att rätta till lösa och ojämna gångbaneplattor.



*Figur 2. Lösa gångbaneplattor*

Busshållplatserna i staden är utsatta för ett hårt slitage i och med bussarnas start- och stannanderörelser. Dessa ytor beläggs därför ofta med ett hårdare material, cementstabiliserande betong, vid reinvestering. Detta ökar livslängden på anläggningen och minskar de tillfälliga åtgärderna och därmed driftskostnaderna.



### Framkomlighet och trafiksäkerhet för kollektivtrafiken

Kollektivtrafikresenärer kan drabbas hårt om en gata har för många eller stora potthål eller sprickbildningar eftersom busstrafiken kan ställas in på grund av dessa. Trafikkontoret samarbetar med bussbolagen i dessa frågor och prioriterar lagningar på gator som trafikeras av kollektivtrafik. Spårbildningar i bussgator skapar en försämrad upplevelse och framkomlighet för kollektivtrafikresenärer, därför prioriterar kontoret åtgärder på dessa gator.



*Figur 3. Potthål och gamla lagningar*

Kontoret har en god kommunikation med bussbolagen och genomför akuta åtgärder när dessa uppstår, exempelvis efter en vinter med svår tjäle eller isbildningar som skadar beläggningen. Detta är ett exempel på hur den budget för akuta åtgärder om 20 mnkr per år som är avsatt i reinvesteringsprogrammet kommer användas.

Reinvesteringar behöver göras på gator där trafiken skapar höga buller- och vibrationsnivåer. Höga bullernivåer är skadliga för hälsan och det finns riktlinjer som ska följas enligt plan- och bygglagen (PBL). Miljöförvaltningen har tagit fram stadens riktlinjer som kontoret följer. Höga vibrationer kan vara skadliga för fastigheter. För att minska buller och vibrationer kan exempelvis stenen i asfalten minskas i storlek.,.



### Framkomlighet och trafiksäkerhet för gångtrafikanter

Om gångbanelplattor eller kantstenar utmed gångbanor saknas eller är trasiga är risken för att snubbla eller skada sig genom vrickningar, stukningar eller i värsta fall benbrott större än om gångbanelplattorna eller kantstenen är hel och sitter på sin rätta plats. Samma sak gäller för trädrötter som har letat sig upp genom asfalten eller orsakat skador och veck på asfalten.



*Figur 4. Ojämn gångbana*



*Figur 5. Trasiga gångbaneplattor*

Felaktiga lutningar på gångbanor kan leda till att vattensamlingar uppstår och på vintern riskerar dessa vattensamlingar att frysa med en ökad risk för halkskador för gångtrafikanter som följd. Felaktiga lutningar i form av för kraftiga lutningar kan å andra sidan leda till att exempelvis personer med funktionsnedsättning och äldre människor med rullator har svårt att ta sig fram på gångbanorna.

Trafikkontoret har under många år arbetat för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för människor med funktionsnedsättningar i och med att sänka kantstenen vid övergångsställen. I alla reinvesteringsprojekt som genomförs, där så är möjligt, sänker kontoret kantstenen och genomför de tillgänglighetsåtgärder som kontoret har tagit fram som standard. I varje enskilt projekt ses tillgängligheten över och ett aktivt beslut fattas utifrån platsens förutsättningar och projektets totala budget. Genom reinvesteringarna ökar därmed tillgängligheten successivt över hela staden.



*Figur 6. Tillfällig tillgänglighetsåtgärd samt potthål*

Potthål och sprickbildningar i asfalten är en trafiksäkerhetsrisk för flertalet trafikanter, där framför allt oskyddade trafikanter så som cyklister och gångtrafikanter har en högre utsatthet än bilister.

Spårbildningar i gator blir en särskild trafiksäkerhetsrisk för gångtrafikanter när de ska passera vid övergångsställen, för cyklister och för andra oskyddade trafikanter.

**Framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel i blandtrafik**  
Med cykel i blandtrafik menas sträckor som cyklister trafikerar men där det saknas cykelbana eller cykelfält.

Många av stadens mindre gator trafikeras av cyklister som är på väg från sin bostad till kollektivtrafik, skola eller arbete. Genom att genomföra reinvesteringar på dessa gator, så som exempelvis åtgärdande av spårbildningar, sprickbildningar och potthål ökar både trafiksäkerheten och framkomligheten för stadens cyklister.





*Figur 7. Spårbildningar*



*Figur 8. Potthål, sprickbildning och spårbildning*

### Räcken och portaler

I detta reinvesteringsprogram ingår även att byta ut trasiga räcken och portaler. Till detta kommer avsättas 3 mnkr per år.

### Skräpkorgar och gatumöbler

I reinvesteringsprogrammet ingår också att byta ut skräpkorgar och gatumöbler till en summa om 1,2 mnkr per år.

### Anpassningar och justeringar

Reinvesteringar behöver i vissa fall genomföras tidigare än planerat och arbeten av oförutsedd karaktär kan uppstå. Dessa arbeten gäller främst:

1. Slitage efter vintersäsonger med stora temperaturskillnader.
2. Exploateringar där de existerande vägarna får bära laster som gatan inte är byggd för.
3. De trafikomläggningar som sker till följd av alla de infrastrukturopsatningar som görs i staden där trafiken leds om till gator som inte är kända i förväg och som inte är dimensionerade för denna belastning.
4. Trafikföringen disponeras om, exempelvis busstrafik som får ny sträckning.

Dessa typer av reinvesteringsåtgärder har en särskild avsatt budget om 20 mnkr per år inom reinvesteringsprogrammet.

### Tidplan

Efter beslut i nämnden kommer detta ärende lämnas över till kommunfullmäktige att besluta om under första kvartalet 2020.

För arbetenas genomförande kommer befintliga årsentreprenörer användas och upphandlingen för dessa är redan klar.

I tjänsteutlåtande för inriktningsbeslut som beslutades i kommunfullmäktige 2018-06-11 beskrevs hur åtgärdsprogram och åiterrapportering ska ske till nämnd och kommunfullmäktige årligen. Efter samråd med stadsledningskontoret föreslår kontoret att de kvarstående åren (2020-2023) redovisas samlat.

Redovisningsärenden till trafiknämnden kommer ske årligen när de årliga arbetsprogrammen är klara. Detta beräknas ske under första kvartalet årligen efter genomförande.

Det föreslagna reinvesteringsprogrammet planeras vara avslutad år 2023 oavsett om de planerade medlen har förbrukats eller inte under den angivna perioden. För att säkerställa en oavbruten hög reinvesteringsnivå kommer planering för ett nytt reinvesteringsprogram att påbörjas i god tid för att kunna genomföras fr.o.m. år 2024.

## **Risakanalys**

Reinvesteringsarbeten planeras så att begränsningarna i framkomligheten blir så små som möjligt. Genom samplanering av kontorets och andras arbeten kan det bli färre och mer kortvariga störningar.

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. Exempelvis ska en ökning av gång- och cykeltrafik stimuleras genom förbättrade gång- och cykelbanor.

Samordning med övriga arbeten i stadens gator, så som exempelvis de ledningsdragande bolagens arbeten, medför stor risk för att reinvesteringarna inte blir så samordnade som skulle behövas och/eller att de blir fördröjda jämfört med vad som vore önskvärt. Kontoret har höjt ambitionen att styra till planerade tidssamordnade arbeten. Trafikkontoret har utifrån detta samordningsbehov tagit fram ett systemstöd, Gatuarbete samordnad projektplanering (GSP), för att förenkla och förbättra samordningen av de arbeten som sker i staden.

## **IT-systemstöd**

I Budget 2020 har kontoret fått i uppdrag att i samband med beslut om investering och reinvesteringar skapa attraktiva vistelsemiljöer och analysera drift- och underhållskonsekvenserna samt upprätta och följa noggranna drift- och underhållsplaner för anläggningarna för att säkerställa en optimal förväntad livslängd.

Trafikkontoret saknar idag ett komplett anläggningsregister för gatuanläggningar. Kontoret arbetar med att utveckla ett sådant anläggningsregister "Gata". Med ett komplett anläggningsregister kan en mer systematisk planering för gators upprustning göras och beräkningar kan på sikt göras med automatik på när upprustningarna förväntas behöva genomföras baserat bland annat på när gatan byggdes/rustades senast och den årliga dygnstrafiken.

För att säkerställa uppgifterna om reinvesteringarnas utförande registrerar kontoret dokumentationen från varje reinvesteringensåtgärd i stadens ärendehanteringssystem Public 360.

## **Ekonomi**

Som beskrivits ovan godkände kommunfullmäktige i maj 2018 inriktningsbeslut för reinvesteringensprogram för gatuytor och

tillhörande anordningar till en beräknad investeringsutgift om 550 mnkr. Enligt inriktningsbeslutet skulle åtgärdsprogram presenteras inför varje år. Efter samråd med stadsledningskontoret föreslår kontoret att de kvarstående åren (2020-2023) redovisas samlat.

Den preliminära årliga volymen föreslås uppgå till 120 mnkr, vilket innebär att totala utgiften för programmet beräknas till 580 mnkr, varav 480 mnkr redovisas i detta ärende. I den föreslagna volymen på 120 mnkr per år ingår 20 mnkr för åtgärder av oförutsedd karaktär som kan uppstå bl.a. till följd av vintersäsonger med stora temperaturskillnader. Preliminärt har dessa åtgärder inte inrymts inom budgeten, men trafikkontoret har för avsikt att genomföra dem om behovet uppstår och utrymme finns i budget respektive år.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2021. Kapitalkostnaden, som beräknas till cirka 6,6 mnkr år 2021, ökar därefter till 26,1 mnkr år 2025, och minskar sedan med gjorda avskrivningar. Kapitalkostnaden är beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid på 20 år och en intern ränta om 0,5 procent.

| Kapitalkostnad (i mnkr) | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Avskrivningar           | 6,0  | 12,0 | 18,0 | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 24,0 | 24,0 |
| Internränta             | 0,6  | 1,2  | 1,7  | 2,2  | 2,1  | 2,0  | 1,9  | 1,7  | 1,6  |
| Summa kapitalkostnad    | 6,6  | 13,2 | 19,7 | 26,2 | 26,1 | 26,0 | 25,9 | 25,7 | 25,6 |

*Figur 9. Fördelning av kapitalkostnader över tid*

På grund av växande befolkning, förtätningar av staden, ökad trafikvolym och en allt åldrande infrastruktur ökar behov av förstärkta driftinsatser och akuta underhållsåtgärder i staden. Det föreslagna investeringsprogrammet syftar bl.a. till att motverka de ökade drift- och underhållskostnader. Enligt den förnyade inventeringen som har gjorts under 2019 kommer reinvesteringsbehovet enligt kontorets bedömning att vara fortsatt stort även efter det att det föreslagna reinvesteringsprogrammet har genomförts kommande år.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 425,5 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

### **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.

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 gångbanor och gator trafikerade av bussar, vilket både ökar tryggheten och upplevelsen av trygghet. Bristande underhåll, såsom dålig beläggning och gropar eller lösa plattor eller ojämnheter i beläggning på gångbanor påverkar medborgares trygghet och därmed val av resväg. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Reinvesteringar i föreslagna program 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 för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande av reinvesteringsåtgärder för gatuytor med tillhörande anordningar 2020-2023, och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 480 mkr.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Reinvesteringsprogram för åren 2020-2023
2. Nuvärdesberäkning