

Utlåtande Rotel VII (Dnr KS 2018/720)

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2019-2023

Inriktningsbeslut

Hemställan från Trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktning för reinvesteringsprogram med tillhörande anordningar 2019-2023 till en beräknad investeringsutgift om 550 mnkr, i enlighet trafiknämndens förslag, godkänns.
2. Trafiknämnden får göra omprioriteringar enligt vad som framgår under Mina synpunkter.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

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.

När staden växer med närmare 50 personer per dag ställs stora krav på en hög bostadsbyggnadstakt. Stadens tillväxt innebär inte enbart att nya områden byggs, det betyder även att befintliga områden förändras. En allt tätare stad med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden innebär bland annat ökade förväntningar på väghållningen i dessa områden och en större trafikintensitet med fler medborgare per kvadratmeter.

Föreliggande förslag till inriktningsbeslut för ett åtgärdsprogram gällande reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar för 2019-2023 omfattar

550 mnkr. 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 inriktningsbeslut berör ej reinvestering i park, eftersom detta ryms inom stadsdelsnämndernas ansvar. Vad gäller de kommuncentrala parkerna (Berzelii Park, Kungsträdgården, Strömparterren, Norra Bantorget, Årstafältet och Järvafältet) tas ombyggnationer och reinvesteringar upp som särskilda ärenden, och prioriteras och finansieras via Trafiknämndens investeringsbudget.

Beredning

Ärendet har initierats av Trafiknämnden och remitterats till Stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämndens planer på att genomföra åtgärder för att förbättra standarden på gatuytorna och tillhörande anordningar i hela Stockholm är i linje med nämndens uppdrag och stadens övergripande strategier. Genomförandet av den föreslagna åtgärdsplanen kommer att innebära ökad säkerhet, att framkomligheten förbättras och tillgängligheten ökar samtidigt som en mer attraktiv stadsmiljö uppnås.

Mina synpunkter

Staden växer kraftigt och det betyder även att befintliga områden förändras. De omfattande investeringar som nu genomförs för fler bostäder, utökad service och satsningar för bättre trafiklösningar förutsätter en reinvesteringsstrategi som svarar upp emot den utveckling som sker.

Att Stockholm har ett väl fungerande transportsystem är en grundläggande förutsättning för staden och dess invånare. Det är trafiknämnden, i egenskap av väghållare, som är ansvarig för att tillse att kvaliteten på gatunätet och tillhörande anordningar upprätthålls. I budget för 2018 anges bland annat att trafiknämnden ska arbeta för att förbättra framkomligheten, öka säkerheten för oskyddade trafikanter och förbättra samordningen av trafikstörande arbeten med andra aktörer.

Totalt beräknas reinvesteringsprogrammet omfatta åtgärder om 550,0 mnkr under åren 2019-2023, med en preliminär fördelning med 110,0 mnkr per år

under perioden. Trafiknämnden har inom ramen för den samlade investeringsutgiften möjlighet att göra omprioriteringar mellan projekten i reinvesteringsprogrammet.

Staden har en underhållsskuld sedan mycket lång tid tillbaka. För att klara en god framkomlighet har de gator som är i så pass dåligt skick att de annars riskerar att behöva göras om från grunden prioriterats som reinvesteringsprojekt. De reserverade körfält som används av bussar och cyklister ska hållas i gott skick och har prioriterats i framtagandet av reinvesteringsprojekt. Bussgator och busshållplatser har prioriterats i samråd med bussbolagen. Gångbanor som behöver rustas upp har prioriterats när reinvesteringsprojekt tagits fram. Gångtrafikanterna får genom detta bättre förutsättningar.

Jag ser särskilt positivt på att vissa reinvesteringsinsatser, såsom torg och centumbildningar, träd och gatumöblering, i hög grad styrs mot de sju prioriterade stadsdelsnämndsområden i ytterstaden, där behoven av mer attraktiva och jämlika miljöer är stora.

I reinvesteringsprogrammet satsas dessutom 15 miljoner kronor per år på återplantering och renovering av växtbäddar. Detta innebär att allt fler träd i staden får skelettjordar med biokol och stenkross. Detta ökar förmågan att fördröja dagvatten och minskar belastningen på stadens ledningsnät för dagvatten.

Bilagor

1. Reinvesteringsprogram 2019-2023
2. Investeringskalkyl

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

När staden rustar upp eller byter ut befintliga anläggningar måste framkomligheten säkerställas och helhetsansvaret för detta bör vara tydligt. Inte minst är det angeläget för att kollektivtrafik och räddningstjänst ska komma fram.

Framkomligheten i Stockholm har nu tyvärr blivit ett akut problem till följd av dåligt samordnade underhålls- och vägarbeten som lett till avstängningar och begränsningar för alla trafikslag i gaturummet. Vi har vid ett flertal tillfällen lyft att underhålls- och vägarbeten måste samordnas för att säkerställa att framkomligheten är

så god som möjligt. Vi har tidigare föreslagit att staden bör anställa en framkomlighetschef som ansvarar för samordningen och vi hoppas att det framöver ska finnas fullgod information om anläggningsarbetens omfattning och tidsplan, tillgänglighet och framkomlighet och att det säkerställs att dessa genomförs skyndsamt och med minimal trafikpåverkan.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktning för reinvesteringsprogram med tillhörande anordningar 2019-2023 till en beräknad investeringsutgift om 550 mnkr, i enlighet trafiknämndens förslag, godkänns.
2. Trafiknämnden får göra omprioriteringar enligt vad som framgår under Mina synpunkter.

Stockholm den 30 maj 2018

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

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.

När staden växer med närmare 50 personer per dag ställs stora krav på en hög bostadsbyggnadstakt. Stadens tillväxt innebär inte enbart att nya områden byggs, det betyder även att befintliga områden förändras. En allt tätare stad med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden innebär bland annat ökade förväntningar på väghållningen i dessa områden och en större trafikintensitet med fler medborgare per kvadratmeter.

Föreliggande förslag till inriktningsbeslut för ett åtgärdsprogram gällande reinvesteringar i gatuytor med tillhörande anordningar för 2019-2023 omfattar 550 mnkr. 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 inriktningsbeslut berör ej reinvestering i park, eftersom detta ryms inom stadsdelsnämndernas ansvar. Vad gäller de kommuncentrala parkerna (Berzelii Park, Kungsträdgården, Strömparterren, Norra Bantorget, Årstafältet och Järvafältet) tas ombyggnationer och reinvesteringar upp som särskilda ärenden, och prioriteras och finansieras via Trafiknämndens investeringsbudget.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 mars 2018 följande.

1. Trafiknämnden godkänner inriktningsbeslut för reinvesteringsprogram 2019-2023 omfattande investeringsutgifter om 550 mnkr.
2. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 februari 2018 har i huvudsak följande lydelse.

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..

Vissa reinvesteringsinsatser så som exempelvis torg och centrum-bildningar, träd och gatumöblering styrs mot de i staden sju prioriterade stadsdelarna, områden där behoven av mer attraktiva och jämlika miljöer i ytterstaden är stora. Trafikkontoret samarbetar med stadsdelsförvaltningarna för att tillgodose behoven i de lokala utvecklingsplanerna och objekt kan vid behov komma att bytas ut i reinvesteringsprogrammet under året.

Utöver utgifter för åtgärderna tillkommer cirka 10 procent i administration och bygglledning.

Förslaget till inriktningsbeslut berör ej 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.

Struktur för åtgärdsprogram

Behovet av planerade underhållsåtgärder ser olika ut i olika delar av staden, beroende på anläggningarnas art, ålder och framförallt vilket slitage de utsätts för. Detta talar för en strukturering och prioritering av åtgärderna. Underhållsåtgärder för olika slags anläggningar på samma plats och/eller längs samma stråk har samordnats.

En samverkan med andra aktörer i staden och ledningsdragande bolag behöver bli ännu bättre för att säkerställa framkomlighet och kostnadseffektivitet. Kontoret har

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 finns i vissa fall skäl till avvikelser från samordning – om någon enstaka anläggning behöver bytas ut och det är orimligt att invänta en större samordnad upprustning på platsen.

Cykelvägar och gångbanor ingår oftast som integrerad del i upprustning av gångbanor längs trafikleder, huvudgator och lokalgator. En särskild analys har skett av gröna ytor på gatumark som visar hur gatuträd m.m. bör underhållas/bytas ut med vissa intervall. För vissa träd i innerstaden bör åtgärder ske inom 1-2 år. Sådana åtgärder ska dock i första hand samordnas med övriga gatuarbeten.

Kategorier

Inventeringsarbetet som utförts inom Stockholms stad visar på ett reinvesteringsbehov inom följande elva kategorier:

- Trafikleder - leder med en trafikmängd som har över 30 000 fordon/dygn.
- Huvudgator med tillhörande gångbanor - väg med trafikmängd över 15 000 fordon/dygn eller ingår i stomnät för busstrafik.
- Lokalgator med tillhörande gångbanor - över 40 år eller med sättningar i undergrund, t.ex. på grund av dåliga markförhållanden.
- Cykelvägar - sträckor med stort slitage.
- Torg/centrumbildningar - över 50 år eller med sättningar i undergrund, t.ex. av trädrötter
- Busshållplatser – busshållplatser med störst behov av reinvestering
- Skyltar, räcken, flaggstänger - över 10 år gamla eller i utsatta lägen.
- Övriga trafikanordningar - över 30 år gamla eller som inte är trafiksäkra, eller inte är rostskyddade.
- Gatumöbler - över 10 år gamla eller som är dyra att underhålla.
- Skräpkorgar som är över 10 år gamla eller behöver bytas mot större kärl (över 50 liter) eller mot kärl med ny teknik för effektivisering av verksamheten.
- Träd – växtbäddsrenovering alt. återplantering av träd.

Tidplan

Åtgärdsprogram kommer att presenteras för trafikinämnden inför varje år och redovisning till trafikinämnden av åtgärdsprogrammen kommer ske årligen när boksluten är klara.

Geografisk indelning

En förteckning över planerade åtgärder för huvudgator, lokalgator, bostadsgator inklusive gång- och cykelbanor, trädåtgärder, platser och torg samt trafikleder inom åtgärdsprogrammet har upprättats per geografiskt ansvarsområde (stadsdel), se bilaga 1. En redovisning av reinvesteringar gällande räcken och skyltar samt gatumöbler, papperskorgar, trappor och busshållplatser har förtecknats separat i bilaga 1.

Prioriteringsgrund

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

Programmet har främst fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet samt samordning och hänsyn till de av staden sju prioriterade stadsdelarna. En särskild

analys har skett av gröna ytor på gatumark som visar hur gatuträd m.m. bör underhållas/bytas ut med vissa intervall. För vissa träd i innerstaden bör åtgärder ske inom 1-2 år. Sådana åtgärder ska dock i första hand samordnas med övriga gatuarbeten.

Förutsättningar kan förändras om t ex ledningsdragande bolag förändrar sin planering, akuta skador som riskerar att tredjeman drabbas, samordningsvinster med andra projekt som inte är kända för tillfället. Det kan komma att göras omprioriteringar mellan projekten under åren jämfört med det som står i bilaga 1. Eventuella avvikelser kommer att redovisas i årsredovisningen för arbets-programmen.

Arbetsprogrammet är anpassat utifrån trafikkontorets budget och beräknas omfatta 550 mnkr.

Ekonomi

Totalt beräknas reinvesteringsprogrammet omfatta åtgärder om 550,0 mnkr under åren 2019-2023, med en preliminär fördelning med 110,0 mnkr per år under perioden. Den årliga volymen kommer att styras av utrymmet i nämndens årliga investeringsbudget.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2020. Kapitalkostnaden, som beräknas till cirka 6,3 mnkr 2019, ökar därefter till 31,5 mnkr 2024, och minskar sedan med gjorda avskrivningar. Kostnaden som är preliminärt beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid på 20 år och en intern ränta om 0,8 procent, får beaktas i nämndens budget från och med år 2020.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 453,6 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

Trafik och miljö

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 fler gatuträd få bättre växtförutsättningar och ökning av gång- och cykeltrafik stimuleras genom förbättrade gång- och cykelbanor.

Risk och osäkerhet

Samordningen med framför allt de ledningsdragande bolagen, 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.

Trafikkontoret synpunkter

Ett reinvesteringsprogram för att säkra Vision 2040

Stockholms stads Vision 2040 beskriver 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. I takt med att Vision 2040

realiseras förändras också förutsättningarna för drift och underhåll i staden. Stadens framkomlighetsstrategi påtalar behovet av att styra om resande från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik och cykelplanen innebär en kraftfull utbyggnad av cykelbananätet, 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. I föreliggande genomförande-beslut har därför Vision 2040 varit vägledande för behovs-prioritering, för samordning med andra aktörer samt för åtgärdsprogrammets genomförande.

Sedan det första reinvesteringsprogrammet togs fram har sex år gått och mycket har hänt sedan dess, både internt inom kontoret och i staden som helhet. Kontoret har tagit detta med sig inför arbetet med reinvesteringsprogram för åren 2019-2023.

Framkomlighetsstrategi

Sedan föregående reinvesteringsprogram togs fram har staden beslutat om en framkomlighetsstrategi som främst fokuserar på fyra områden. Här nedan beskrivs hur kontoret resonerat kring framkomlighetsstrategin när reinvesteringsprogrammet för 2019-2023 har tagits fram.

Reinvesteringar med nytta för busstrafik och cyklister: De reserverade körfält som används av bussar och cyklister ska hållas i gott skick och har prioriterats i framtagandet av reinvesterings-projekt.

Trafiken ska bli mer pålitlig. För att klara en god framkomlighet har de gator som är i så pass dåligt skick att de annars riskerar att behöva göras om från grunden prioriterats som reinvesterings-projekt.

Kollektivtrafiken ska komma fram lättare på sina reserverade körfält. Bussgator och busshållplatser har prioriterats i reinvesteringsprogrammet, detta har gjorts i samråd med bussbolagen.

Störande gatuarbeten ska i ännu större utsträckning planeras så att du kan undvika onödiga förseningar. En samordning av alla gatuarbeten har skett via systemet GSP när reinvesteringsprojekt prioriterats.

Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar. Gångbanor som behöver rustas upp har prioriterats när reinvesteringsprojekt tagits fram.

Kontoret ska minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på storstadslivet och hålla gatorna i gott skick för att förbättra för busstrafiken, gående och cyklister.

Framkomlighetsstrategin är förlängd till 2021.

Miljö

I reinvesteringsprogrammet för 2019-2023 satsar trafikkontoret 15 miljoner kronor per år på återplantering och renovering av växtbäddar. Detta 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.

Traditionellt har material från ändliga resurser använts för tillverkning av jord, torv från torvmossor sand från grusåsar och lera. När jorden i växtbäddarna byts ut mot biokol och stenkross minskar belastningen på miljön genom att halterna av koldioxid sänks och enbart återvunnet material används.

Tillgänglighet

Alla människor ska kunna ta sig fram i staden och i det nya reinvesteringsprogrammet har hänsyn tagits till funktionsvarierades förutsättningar.

Exempelvis ska även färdtjänsten och taxi kunna räkna med en pålitlig trafik och kunna räkna ut ungefär hur lång tid resan tar. Därför har kontoret prioriterat reinvesteringar på de gator som är i så pass dåligt skick att de riskerar att annars behöva göras om från grunden, vilket innebär ett både tidsmässigt och framkomlighetsmässigt betydligt mer omfattande arbete. Gatuarbeten har av denna anledning också samordnats med andra aktörer så som exempelvis de ledningsdragande bolagen via systemet GSP, just för att undvika extra störningar i trafiken.

Samordning

Det innevarande reinvesteringsprogrammet för åren 2013 - 2018 är helt objektsbestämt, vilket har visat sig försvåra kontorets möjlighet till samordning och anpassning till stadens föränderlighet och utbyggnad. Trafikkontoret har erfarenhet att den planering som görs i arbetsprogrammen behöver vara preliminär eftersom en omprioritering kan behöva göras 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 samordnar arbeten. Det möjliggör skattefinansierade reinvesteringar som uppgår till belopp som inte varit möjliga utan denna samordning.

Trots denna samordning så vet kontoret erfarenhetsmässigt att det kommer uppkomma mer oplanerade insatser från de ledningsdragande bolagen i gatumiljö som leder till ett behov av att även för dessa vidta samordningsåtgärder. Dock i begränsad omfattning.

Reinvesteringar behöver i vissa fall genomföras tidigare än planerat, och kontoret uppskattar att cirka 5 procent av reinvesteringssumman består av liknande arbeten. 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 infrastruktursatsningar 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.

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.

Beredning

Ärendet har initierats av Trafiknämnden och remitterats till Stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Att Stockholm har ett väl fungerande transportsystem är en grundläggande förutsättning för staden och dess invånare. Det är trafiknämnden, i egenskap av väghållare, som är ansvarig för att tillse att kvaliteten på gatunätet och tillhörande anordningar upprätthålls. Det framgår av stadens investeringsstrategi att underhållsplaner och reinvesteringprogram för stadens anläggningar ska finnas för att säkerställa funktionen och bevara värdet. I stadens drift- och underhållsstrategi för väghållning, som beslutades av kommunfullmäktige i december 2010, anges att målet reinvesteringarnas andel av investeringsbudgeten ska öka.

I budget för 2018 anges bland annat att trafiknämnden ska arbeta för att förbättra framkomligheten, öka säkerheten för oskyddade trafikanter och förbättra samordningen av trafikstörande arbeten med andra aktörer.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämndens planer på att genomföra åtgärder för att förbättra standarden på gatuytorna och tillhörande anordningar i hela Stockholm är i linje med nämndens uppdrag och stadens övergripande strategier. Genomförandet av den föreslagna åtgärdsplanen kommer att innebära ökad säkerhet, att framkomligheten förbättras och tillgängligheten ökar samtidigt som en mer attraktiv stadsmiljö uppnås. Det är angeläget att komma ikapp med det eftersatta underhållet. Med ett systematiskt underhåll säkerställs en långsiktigt hållbar ekonomi. Stadsledningskontoret ser positivt på att trafiknämnden har en systematisk och långsiktig strategi för sitt reinvesteringarbete.

Stadsledningskontoret ser särskilt positivt på att vissa reinvesteringssatser, såsom torg och centrumbildningar, träd och gatmöblering, i hög grad styrs mot de sju

prioriterade stadsdelsnämndsområden i ytterstaden, där behoven av mer attraktiva och jämlika miljöer är stora.

Stadsledningskontoret vill poängtera att det för att nämnden ska tillgodogöra sig de ekonomiska fördelar som reinvesteringarna ger upphov till, i form av minskade akuta underhållsinsatser, är viktigt att nämnden är inriktad på att hitta de lösningar som är mest lönsamma för staden ur ett livscykelperspektiv. Vid renovering av anläggningar bör materialval, teknisk utformning och metoder väljas som ger en så effektiv anläggning som möjligt utifrån ett underhållsperspektiv för att säkerställa driftsäkra anläggningar.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att godkänna inriktningen för reinvesteringsprogrammet för gatuytor med tillhörande anordningar 2019-2023 till en beräknad utgift om 550 mnkr, enligt trafiknämndens beslut.