

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023-2027 - Inriktningsbeslut

Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023 - Genomförandebeslut

Framställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Inriktning för reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023-2027 godkänns.
2. Trafiknämnden medges rätt att genomföra program för reinvestering av gatuytor med tillhörande anordningar 2023 till en investeringsutgift om 150,0 mnkr. Utgifterna ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget för 2023.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår ett inriktningsbeslut för ett reinvesteringsprogram för gatuytor på 750 mnkr under åren 2023-2027. Syftet är att genomföra förebyggande underhåll, exempelvis ny asfaltbeläggning, justera kantsten, byta ut plattor eller bygga upp vägkroppen på nytt. Anläggningar som ingår i programmet är cykelbana, gångbana, gata (inklusive cykelfält och busshållplatslägen), trafikleder, broar (ej konstruktion), industriområden, räcken, portaler och gatumöbler.

I enlighet med förslaget till inriktningsbeslut föreslår nämnden även ett genomförande av reinvesteringar för gatuytor med tillhörande anordningar om upp till 150 mnkr för år 2023.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret ser positivt på att trafiknämnden har en systematisk och långsiktig strategi för sitt reinvesteringsarbete och ser särskilt positivt på att reinvesteringsprogrammet har en tydlig inriktning mot att förbättra kvaliteten för

gående samt lyfter att 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.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Trafiknämnden har sedan många år arbetat med reinvesteringsprogram för stadens gatuytor, i syfte att förebygga brister och fel och upprätthålla en trafiksäker, tillgänglig, framkomlig och attraktiv stadsmiljö. Jag är glad över att detta arbete nu fortsätter genom förslaget till reinvesteringsprogram.

Den största delen av pengarna läggs på reinvestering av körbana, det vill säga där bussar, bilar och lastbilar kör. Detta beror dels på att körbana utgör den största andelen av stadens gatuytor, eftersom staden sedan 1950-talet planerats med stora ytor för motorfordonstrafiken, dels på att motorfordon sliter betydligt mer på gatuytorna än vad gående och cyklister gör och reinvesteringsbehoven på körbana är därmed stora. Stadens mål om 30 % minskad biltrafik till 2030 bidrar därför till att minska stadens kostnader för reinvestering av gatuytor, vilket är viktigt i en tid då inflationen kraftigt ökar stadens kostnader inom många verksamhetsområden.

Den rödgröna majoriteten prioriterar att göra det enklare och säkrare att gå och cykla. Oskyddade trafikanter, det vill säga gående och cyklister, är särskilt utsatta och riskerar att skada sig om gatumiljön har gropar eller ojämn beläggning. Förslaget innebär att större andel av pengarna läggs på åtgärder för gående jämfört med tidigare reinvesteringsprogram, vilket är mycket viktigt för att minska risken för fallolyckor för gående.

En annan viktig fråga är att minska växthusgasutsläpp och kemikalieanvändning från asfaltering. Därför är det mycket glädjande att reinvesteringsprogrammet höjer stadens ambitioner på detta område och att cirkulärt användande av asfalt ska öka.

Som framgår i förslaget kommer klimatförändringar spela en allt större roll för reinvesteringarna, eftersom kraftigare regn, intensivare värmeböljor och ihållande temperaturväxlingar kring noll grader vintertid utsätter gatuytor för större påfrestningar och skador. Detta visar på hur viktigt det är att vi genomför kraftfulla åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från trafiken, den största utsläppskällan i Stockholm, för att bromsa klimatförändringarna och minska behovet av mycket kostsam klimatanpassning. Det är att ta ansvar för Stockholm, både idag och i framtiden.

Bilagor

1. Nuvärdesberäkning inriktningsbeslut, dnr KS 2022/1448-1.2
2. Nuvärdesberäkning genomförandebeslut, dnr KS 2022/1448-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att avslå förvaltningens förslag till beslut med hänvisning till Liberalernas budgetreservation för 2023.
2. Att utöver det anföras.

Liberalerna ser positivt på att staden arbetar med en långsiktig och systematisk strategi för att rusta upp stadens gatuytor. Men till skillnad från den rödgröna majoriteten, anser vi att oskyddade trafikanter inte enbart är cyklister och gående – men även människor med en funktionsnedsättning.

Liberalerna anser att stadsrummet är till för alla och tillgängligheten ska främjas genom en trafikplanering som utgår från principen om universell utformning. Oavsett om man drar barnvagn, går med rollator eller sitter i rullstol ska man enkelt och tryggt kunna förflytta sig i staden. Stadens utveckling av det offentliga rummet ska integrera tillgänglighetsperspektivet i sin verksamhet och alltid arbeta utifrån stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Därför satsar Liberalerna i sin budg 120 mnkr extra under perioden 2023 – 2026 för att öka investeringsvolymen inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Liberalerna menar att staden och i synnerhet trafiknämnden alltid ska utgå från tillgänglighetsperspektivet när en fysisk förändring sker i det offentliga rummet.

Dessutom stärker vi drift och underhåll för tillgänglighetsåtgärder med sex miljoner kronor under 2023, t.ex. i syfte att stärka snöröjning av gångbanor.

Liberalerna ser positivt på att staden arbetar med en långsiktig och systematisk strategi för att rusta upp stadens gatuytor. Men till skillnad från den rödgröna majoriteten, anser vi att oskyddade trafikanter inte enbart är cyklister och gående – men även människor med en funktionsnedsättning.

Liberalerna anser att stadsrummet är till för alla och tillgängligheten ska främjas genom en trafikplanering som utgår från principen om universell utformning. Oavsett om man drar barnvagn, går med rollator eller sitter i rullstol ska man enkelt och tryggt kunna förflytta sig i staden. Stadens utveckling av det offentliga rummet ska integrera tillgänglighetsperspektivet i sin verksamhet och alltid arbeta utifrån stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Därför satsar Liberalerna i sin budg 120 mnkr extra under perioden 2023 – 2026 för att öka investeringsvolymen inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Liberalerna menar att staden och i synnerhet trafiknämnden alltid ska utgå från tillgänglighetsperspektivet när en fysisk förändring sker i det offentliga rummet.

Dessutom stärker vi drift och underhåll för tillgänglighetsåtgärder med sex miljoner kronor under 2023, t.ex. i syfte att stärka snöröjning av gångbanor.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 22 februari 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Avslå förvaltningens förslag till beslut med hänvisning till Sverigedemokraternas budgetreservation för 2023.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna ser positivt på att mer medel tilldelas reinvesteringar i gångbanor. Under den senaste mandatperioden har cykelbanor fått en oproportionerligt stor del av befintliga medel för reinvestering. Vägbanorna för bilar och annan tung trafik är strukturellt eftersatt vilket riskerar leda till försämrad framkomlighet och högre olycksrisk.

Sverigedemokraterna har i sitt förslag till kommunbudget 2023 föreslagit att medel ska fördelas från cykelmiljarden till förmån för andra färdstätt som gång-, bil- och kollektivtrafik. Med anledning av detta föreslår vi att förslaget avslås och omarbetas i enlighet med vårt förslag till budget 2023.

Reservation av Jan Jönsson (L) med hänvisning till Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Stockholms infrastruktur utgör blodomloppet i landets ekonomiska motor. Näringslivet, samhällskritiska verksamheter och stockholmarna är beroende av att komma fram i trafiken. Mycket av stadens infrastruktur kom till under 60- och 70-talens intensiva utbyggnad och den börjar bli åldrad och i vissa delar eftersatt. Mot bakgrund av detta beklagar vi att vänsterpartierna gör nya rekordsatsningar på gång och cykel medan befintlig infrastruktur tillåts bli politiskt och ekonomiskt eftersatt. I Kristdemokraternas förslag till budget avsatte vi därför en halv miljard på underhåll och reinvestering i befintlig infrastruktur fördelat på fyra år för att beta av den underhållsskuld som nu tillåts växa.

Akuta åtgärder som lagning av potthål och sprickbildningar är dyrare än att arbeta förebyggande med underhåll och renovering av befintlig infrastruktur. Trots det väljer vänsterpartierna att avsätta 2 miljarder kronor i anti bil-investeringar och endast en bråkdel till underhåll av gatuytor. Det är en anmärkningsvärd prioritering. Utöver de 150 mnkr som föreslås i ärendet går Kristdemokraterna fram med en utökning av underhåll och reinvestering i vägnätet med 125 mnkr per år, totalt 275 mnkr år 2023. Gatuytorernas funktion att transportera människor och gods behöver säkerställas och trafiksäkerheten öka, inte skjutas på framtiden för framtidens stockholmare att betala.

Som kontoret skriver finns ett starkt samband mellan ojämna gatuytor och försämrad trafiksäkerhet. Samma sak gäller olycksrisken på gång- och cykelbanor där goda resultat uppnåtts efter reinvesteringssatsningar. Vi välkomnar därför kontorets förslag om att särskilt fokusera på reinvestering av gångbanor för att minska risken för fallolyckor; den vanligaste olyckstypen i trafikmiljön. Vi välkomnar även att just fotgängare och gång fått större prioritering i Trafikkontorets arbete vilket är en viktig del i arbetet med en stad med god tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning.

Ärendet

Trafiknämnden har tagit fram ett förslag till inriktning för Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar för åren 2023-2027 samt förslag till genomförande av Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023.

Reinvesteringsprogrammet syftar till att genomföra förebyggande underhåll, det vill säga att med planerade åtgärder undvika framtida akuta skador och störningar. Det kan till exempel handla om att lägga ny asfaltbeläggning, justera kantsten, byta ut plattor och bygga upp väggkroppen på nytt. Anläggningar som ingår i programmet är: cykelbana, gångbana, gata (inklusive cykelfält och busshållplatslägen), trafikleder, broar (ej konstruktion), industriområden, räcken, portaler och gatumöbler.

Trafiknämnden föreslår att programmet ges en total investeringsram om 750 mnkr, motsvarande 150 mnkr per år. I enlighet med förslaget till inriktningsbeslut föreslår nämnden ett genomförande av reinvesteringar för gatuytor med tillhörande anordningar om upp till 150 mnkr för 2023.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till inriktning och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till inriktning för reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023-2027 och att trafiknämnden medges rätt att fortsätta planeringen för ett kommande genomförandebeslut. Programmets totala utgift beräknas till 750 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande för reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023 och att trafiknämnden medges rätt att genomföra reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023 till en investeringsutgift om 150 mnkr.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Särskilt uttalande av Mikael Valier (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 september 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret förvaltar det kommunala vägnätet på gatumark i Stockholms stad. I ansvaret ingår bland annat att upprätthålla funktionen på gatorna för en trafiksäker och framkomlig stadsmiljö. Med hjälp av reinvesteringar i beläggning och tillhörande anordningar kan kontoret arbeta förebyggande och därmed minska annars återkommande brister och fel. Som reinvesteringar betraktas upprustning/utbyte av anläggningar som får oförändrad funktion, men förnyad livslängd. Detta kan till exempel vara utbyte av asfalt, betongplattor, kantsten, trappor, skräpkorgar och

räcken. Ibland kan en anläggning få en annan teknisk lösning i samband med reinvesteringen. Den långsiktiga målsättningen med reinvesteringar är att motverka det successivt ökande akuta underhållsbehovet. Som anläggning avses i detta beslut gatuvägnätet med där tillhörande anordningar som exempelvis gatumöbler och räcken.

I mars 2018 antog kommunfullmäktige inriktningsbeslut (Dnr T2017-02873) för trafikkontorets reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar för perioden 2019-2023. Genomförandet har forcerats till följd av utrymme i kontorets investeringsbudget. Nuvarande inriktningsbeslut har därför inte tillräckligt med medel för 2023 och kommer att avslutas till förmån för detta inriktningsbeslut.

Befintlig situation

Gatuvägnätet i Stockholm är en komplex anläggning att förvalta. Utmaningen ligger i dess storlek med 15 miljoner kvm gatumark vävt i ett stort vägnät. Anläggningen befinner sig dessutom i offentlig miljö med yttre påverkan på anläggningen från exempelvis ledningsdragande bolag, upplåtelse, snöröjning, väder och tyngre trafik. Staden ska vara trafiksäker och det finns ett starkt samband mellan gators ytojämnhet och försämrad trafiksäkerhet. Ett ojämnt underlag innebär sämre kontakt mellan yta och däck vilket resulterar i ett försämrat grepp. Effekten på trafiksäkerheten blir som mest allvarlig i kombination med halt väglag. Ojämheter i ytan vid exempelvis spårbildning försämrar dessutom vinterväghållningen eftersom snöplogar inte kommer åt i spåret. Utöver trafiksäkerhetsaspekterna leder en ojämn yta till ökat buller, vibrationer, förslitningar på fordon och sämre avrinning.

Staden ska ha en god beredskap och en hög ambitionsnivå gällande lagning av potthål, sprickor och justering av ojämna ytor och andra liknande hastigt uppkomna brister i stadsmiljön. Men dessa typer av åtgärder är enbart tillfälliga åtgärder och uppkomsten av den typen av fel är ett tecken på framtida försämringar av anläggningens standard. Vilket för med sig ytterligare problem då vatten vid potthålet tränger in i underbyggnaden och därmed genererar mer omfattande och kostsammare åtgärder, exempelvis lagning av slukhål. Vid reinvesteringar åtgärdas flertalet hål och andra brister i gatan samtidigt som vattnet korrekt leds bort.

Det är dyrare att åtgärda gator i akut behov av underhåll än att arbeta förebyggande. Om åtgärder inte görs i tid riskeras strukturen på vägkroppen att förstöras till sådan grad att det krävs en större rekonstruktion/ombyggnad för att få en fullgod gata. Därför är det viktigt att i förebyggande syfte byta beläggning på hela gator eftersom det råder bot på befintliga skador, motverkar nya skador och kan justera för en annars bristande vattenavrinning.

Anläggningarnas olika komponenter har varierande beräknad livslängd, allt från 3 till 60 år, beroende på anläggningens och platsens art och påfrestningar från exempelvis trafik, väder, förekomst av vibrationer och andra schaktarbeten. I vissa fall kan exempelvis stora delar av gatan hålla i 20 år medan enstaka begränsade delar av samma gata har en livslängd på fem år, t ex vid korsningar på högtrafikerade gator. På sikt kommer livslängden påverkas ytterligare då områden exploateras och omkringliggande gator utsätts för ny typ av trafik och laster. Lägg därtill att vissa

gator inte har byggts om i sin helhet sedan de anlades. Vägkroppen kan alltså vara dimensionerad för dåtidens laster.

Klimatförändringar

Klimatförändringar kommer att spela en allt större roll i framtida planeringar. Temperaturhöjning kommer att innebära mer extremväder i form av bland annat kraftigare regn och förändrade förhållanden mellan sommar och vinter. Effekten av kraftigare regnoväder sätter fokus på en fungerande dränering, dvs. gatan ska leda vattnet rätt och exempelvis dagvattenbrunnar måste vara välfungerande. Dåligt fungerande dräneringssystem kommer inte att kunna hålla borta vattnet från vägkroppen, vilket senare bidrar till minskad bärighet och en snabbare nedbrytning.

Temperaturskillnaderna gör att tjälperioden blir längre och mer oregelbunden. Fler tjällossningar kommer att inträffa och riskerna för sprickor och permanent deformation kommer att öka. Varmare somrar leder till ökad spårbildning på vägarna. Förändringar i årstiderna skapar utöver ett ökat slitage på gatorna även problem vid val av metod för åtgärdande. Optimal asfaltsort för vinterförhållande motsvarar inte optimal asfaltsort för varmare förhållanden.

Åtgärdsförslag

Avvägningar

Behovet av underhåll är stort och kräver prioriteringar av de mest angelägna åtgärderna. Med tanke på det slitage som många av stadens mest trafikerade vägar utsätts för innebär det att kontoret behöver prioritera de gatorna framför mindre prioriterade områden/gator. Dessa områden/gator återfinns oftast i villakvarter eller mindre trafikerade bostadsområden.

Gatorna åldras naturligtvis även i de områdena även fast de inte slits av trafik i samma utsträckning. I åldringsprocessen blir bitumen (bindemedlet i asfalten) mindre flexibelt, dvs. det torkar ut. Det tappar då sin förmåga att följa undergrundens rörelser. Dessutom avtar bitumens förmåga att hålla kvar stenmaterialet och med tiden utvecklas hål och sprickor. Beläggningen förlorar därmed sin funktion som ett skyddande lager och nedbrytningen av vägkroppen påskyndas. Det finns olika sätt att motverka effekterna av asfaltens åldring som innebär att man tillför ett tunt lager med nytt material på ytan och på så sätt ”föryngrar” ytbeläggningen genom att den förseglas. Detta är en relativt billig metod, kräver kortare avstängning och hela områden av gator kan åtgärdas på en och samma gång.

Likväl som kontoret söker kostnadseffektiva åtgärder kommer även dyrare åtgärder att behövas. Markförhållande och dess uppbyggnad genererar i vissa områden/gator exempelvis vibrationer men även ett återkommande behov av reinvesteringar. Kontoret kommer i framtiden att behöva åtgärda dessa gator genom markförstärkningar.

Bristande underhåll, som dålig beläggning, gropar, trasiga räcken eller möbler stärker känslan av en otrygg miljö. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval och vistelser utifrån upplevelser av otrygghet. Inom programmet har kontoret möjlighet att med flera olika åtgärder upprätthålla intrycket av en stad

som är väl omhändertagen. Tillsammans med andra verksamheter på kontoret som exempelvis belysning kan kontoret samordna åtgärder som tillsammans bidrar till en ökad känsla av trygghet.

Förslag till inriktning

Reinvesteringsprogrammet syftar till att genomföra förebyggande underhåll, dvs. med planerade åtgärder undvika framtida akuta skador och störningar. Det kan till exempel handla om att lägga en ny asfaltbeläggning, justera kantsten, byta ut plattor och bygga upp vägkroppen på nytt.

Anläggningar som ingår i detta beslut:

Beläggningsarbeten

- Cykelbana (beläggning och vägkropp)
- Gångbana (beläggning och vägkropp) inklusive trappor
- Körbana
 - Gata (beläggning och vägkropp) inklusive cykelfält och busshållplatslägen
 - Trafikleder (beläggning och vägkropp)
 - Broar (beläggning, ej konstruktion)
 - Industriområden (beläggning och vägkropp)

Övriga arbeten

- Räcken
- Portaler
- Gatumöbler (exempelvis soffor och sopkorgar)

Anläggningar som ej ingår i detta beslut men som med fördel kan samordnas mellan programmen/projekt:

- Träd och växtbäddar
- Torgytor
- Gatugröna ytor
- Kommuncentrala parker

Grunderna för prioritering utgår från anläggningens förmåga att upprätthålla sin funktion. Trafiksäkerheten påverkas mest på vältrafikerade gator och prioritering sker utifrån kontorets indelning av typgator:

1. A-gata, primära infarts- och genomfartsleder
2. B-gata, sekundära matargator
3. C-gator, resterande gator

En typisk A-gata är stadens trafikleder men även andra vältrafikerade gator som exempelvis Långholmsgatan, vilken innehåller samtliga trafikslag. Detta innebär att en gångbana klassad som A-gata prioriteras över körbana klassad som en B-gata. Utöver denna indelning sker prioritering efter, av kontoret utpekade, prioriterade gång- och cykelstråk.

Kontoret behöver fortsatt utveckla arbetssätten kring underhållsplanering och vidareutveckla system och datainhämtning som stödjer dessa. Framförallt avser det att på ett kostnadseffektivt sätt kunna inventera gatornas skick löpande. Detta för att kunna jämföra tillståndet över hela staden och prioritera åtgärder där det bäst behövs. Men det utgör även ett underlag för analys av kommande åtgärder eller de åtgärder som utförts. Detta är ett pågående utvecklingsarbete.

Förslag till genomförande

Planering av projekt att genomföra under 2023 är under framtagande. Kontoret föreslår en fördelning av åtgärdsområdena i enlighet med vad som framgår i ekonomidelen nedan.

Vidare föreslår kontoret att det under 2023 skrivs ett gemensamt genomförandebeslut för perioden 2024-2027 inom ramen för detta inriktningsbeslut. Kontoret ska utifrån den långsiktiga underhållsplaneringen prioritera åtgärder inom ramen för detta beslut. Därtill behöver senaste statusinventeringar och andra informationskällor som felanmälningar från allmänheten och potentiella samordningsvinster med andra projekt vägas in.

Tidplan

Tidplan för programmet är 2023-2027 där kontoret avser att slutredovisa programmet efter att det har löpt ut. Planering för genomförande år 2023 pågår och kommer vara färdigt till genomförandebeslut har fattats.

Ekonomi

Inriktning 2023-2027

Programmet har totalt en beräknad investeringsutgift om 750 mnkr. För närvarande har kontoret inrymt 110 mnkr per år. Den inrymda nivån är baserad på en prioritering som gjorts utifrån kontorets befintliga investeringsram och uppdrag. Om budgetramarna så tillåter är det möjligt att öka denna nivå till i genomsnitt 150 mnkr per år.

Om det inte är möjligt att inrymma hela den föreslagna nivån om 150 mnkr per år kan programmets genomförandeperiod komma att förlängas. En mer detaljerad fördelning av programmets utgifter kommer att presenteras i kommande genomförandebeslut. En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Nuvärdet är det beräknade värdet av en investerings framtida kassaflöde, diskonterat med hänsyn till stadens kalkylräntesats. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 649,4 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

Reinvesteringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2024. Kapitalkostnaden, som beräknas till cirka 8,2 mnkr år 2024, ökar därefter till 38,9 mnkr år 2028, och minskar sedan med gjorda avskrivningar. Kapitalkostnaden är beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid på 20 år och en intern ränta om 0,5 procent.

Genomförande 2023

Under 2023 föreslås att reinvesteringar upp till 150 mnkr kan genomföras, förutsatt att utrymme finns inom nämndens investeringsplan. För närvarande har 110 mnkr kunnat inrymmas inom investeringsplanen för 2023, men kontoret gör bedömningen att det finns goda förutsättningar att även inrymma resterande del av beloppet när nämndens investeringsram för 2023 är fastställd och tidplanen för övriga investeringsprojekt är mer kända.

Programmets utgifter under 2023 kommer preliminärt att fördelas enligt tabellen nedan. Fördelningen kan komma att justeras efter behov.

Åtgärdsområde	Utgift 2023 (mnkr)
Beläggningsarbeten	
Cykelbana	10
Gångbana	40
Körbana	90
Summa	140
Övriga arbeten	10
Totalt	150

Kommentar

Planering av projekt att genomföra under 2023 är under framtagande. Den föreslagna fördelningen ovan bygger på övergripande identifierade reinvesteringsbehov inom respektive åtgärdsområde.

Då det varit möjligt att forcera befintliga reinvesteringsprogram är reinvesteringsvolymerna för 2022 och föregående år högre än den föreslagna volymen i detta ärende.

Jämfört med reinvesteringsvolymerna i befintligt program föreslår kontoret att en större andel tilldelas för åtgärder på gångbanor. Detta eftersom kontoret ser ett stort behov av att åtgärda ett flertal eftersatta gångytor som bland annat bidrar till ökad risk för fallolyckor. Kontorets bedömning är att de senaste årens satsningar på reinvestering av cykelbanor fått resultat och att området därför inte kräver lika stora insatser som under föregående år. Föreslagen nivå för cykelbanor syftar till att åtgärda skador som uppstår löpande. Reinvestering av cykelfält, dvs. cykellösning i körbana, utförs som del i beläggningsåtgärder i körbana. Område körbana har under senaste åren haft en relativt hög reinvesteringsnivå, samtidigt är stadens körbaneytor en mycket stor anläggning som utsätts för mycket slitage, vilket föranleder löpande reinvesteringsåtgärder.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 142,9 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2. Reinvesteringsprogrammets åtgärder under 2023 beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 8,2 mnkr per år från och med år 2024. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Driftkostnader

Nämndens driftbudget för gatuunderhåll är beroende av att kontinuerliga reinvesteringar genomförs inom investeringsbudgeten.

Det föreslagna programmet bidrar därmed till en lägre belastning på driftbudgeten. Temporära och i vissa fall akuta åtgärder, för exempelvis lagning av potthål, kan genom programmet delvis ersättas av ett mer långsiktigt och systematiskt underhåll.

Risk/Osäkerhet

Förutom att skador i gatuytor genererar merkostnader så kan de leda till stora störningar i trafiken och risk för skada för tredje man. Reinvesteringsprogrammet syftar till att hålla en jämn årlig volym av underhåll. I de fall föreslagna reinvesteringar inte genomförs riskeras driftbudgeten att belastas i form av akut felavhjälpning. Åtgärderna inom detta program syftar således till att hålla driftkostnaderna på en lägre nivå.

Det finns flera risker och osäkerheter när det gäller utförande av reinvesteringsprogrammet. Den mest överhängande osäkerheten är om det går att inrymma tillräckligt med medel i nämndens långsiktiga investeringsbudget för att möta reinvesteringsbehovet. Därtill är ökade utgifter för material, konsulttjänster och utförande av entreprenader avgörande för hur kostsamma åtgärderna blir och därmed hur mycket som årligen går att inrymmas.

Mot bakgrund av detta arbetar kontoret aktivt med att hantera dessa risker och hålla nere programmets utgifter. I åtgärderna ingår bland annat att samordna gatuarbeten med andra aktörer i staden för att om möjligt dela på utgifter och för inte samma gata ska grävas upp flera år i rad. Det begränsade budgetutrymmet ställer också krav att kontoret genomför väl avvägda prioriteringar inom den investeringsram som finns att tillgå.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Det framgår av stadens investeringsstrategi, bilaga 3 i kommunfullmäktiges budget, att underhållsplaner och reinvesteringsprogram för stadens anläggningar ska finnas för att säkerställa funktionen och bevara värdet. 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 kommunfullmäktiges budget för 2023 anges bland annat att det ska vara lätt att transportera sig hållbart i hela Stockholm och att en väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att ge människor i hela staden goda möjligheter och förutsättningar. Vidare framgår att trafiknämnden ska prioritera framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken.

Framkomlighetsstrategin, fastställd av kommunfullmäktige den 13 juni 2022 (dnr KS 2021/1699), är stadens övergripande styrdokument vad gäller trafikplaneringen. I strategin framhålls att pålitligheten i transportsystemets funktion som avgörande för att uppnå en god framkomlighet. För att upprätthålla pålitligheten krävs underhåll i form av reinvesteringar.

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. Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens föreslagna inriktning för programmet för reinvestering av gatuytor och tillhörande anordningar ger ett helhetsperspektiv på nämndens behov de kommande åren och möjliggör en långsiktig investeringsplanering.

Med ett systematiskt underhåll säkerställs en långsiktigt hållbar ekonomi. Nämnden bedöms ha goda möjligheter att tillgodogöra sig de ekonomiska fördelar som reinvesteringarna ger upphov till, bland annat i form av minskade akuta underhållsinsatser. Genomförandet av det föreslagna programmet bedöms innebära att framkomligheten förbättras.

Stadsledningskontoret ser positivt på att trafiknämnden har en systematisk och långsiktig strategi för sitt reinvesteringsarbete. Stadsledningskontoret ser särskilt positivt på att programmet har en tydlig inriktning mot att förbättra kvaliteten för gående.

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.

I enlighet med stadens projektstyrningsmodell för större investeringsprojekt ska genomförandebeslut föregås av ett planeringsskede som avslutas med att fatta

inriktningsbeslut. Stadsledningskontoret anser att förfarandet med ett samtidigt inriktningsbeslut för hela perioden och genomförandebeslut för det första året utgör en mindre avvikelse från modellen, som är acceptabelt ur styrningssynpunkt.

I trafiknämndens verksamhetsplan för 2023 framgår att hela den planerade utgiften för reinvesteringsprogrammet (150 mnkr) inryms i årets investeringsplan. Nämnden tydliggör att utgifterna för delområdena cykel- och gångbanor (10 mnkr respektive 40 mnkr) kommer att redovisas inom nämndens satsning om 2 miljarder kronor på förbättrad framkomlighet för kapacitetsstarka transportmedel (cykel-, gång- och kollektivtrafik) som ska genomföras under perioden 2023-2026.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner inriktning för Reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023-2027 samt medger trafiknämnden rätt att genomföra reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar 2023 till en utgift om 150,0 mnkr. Utgifterna för 2023 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande av Mikael Valier (KD)

Stadens infrastruktur åldras och en underhållsskuld byggs kontinuerligt upp för det befintliga gatu- och vägnätet. Akuta åtgärder som lagning av potthål och sprickbildningar är dyrare än att arbeta förebyggande med underhåll och renovering av befintlig infrastruktur. Trots det väljer vänsterpartierna att avsätta 2 miljarder kronor i anti bilinvesteringar och endast en bråkdel till underhåll av gatuytor. Det är en anmärkningsvärd prioritering.

Utöver de 150 mnkr som föreslås i ärendet går KD fram med en utökning av underhåll och reinvestering i vägnätet med 125 mnkr per år, totalt 275 mnkr år 2023. Gatuytornas funktion att transportera människor och gods behöver säkerställas och trafiksäkerheten öka, inte skjutas på framtiden för våra barn att betala.

Som kontoret skriver finns ett starkt samband mellan ojämna gatuytor och försämrad trafiksäkerhet. Samma sak gäller olycksrisken på gång- och cykelbanor där goda resultat uppnåtts efter reinvesteringssatsningar. Vi välkomnar därför kontorets förslag om att särskilt fokusera på reinvestering av gångbanor för att minska risken för fallolyckor; den vanligaste olyckstypen i trafikmiljön.