

<b>Projektnamn</b>	<i>Trafikhinder i Järva</i>
<b>Geografisk plats för investering</b>	<i>Borgarfjordsgatan 14, 164 40 Kista, Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning</i> <i>Eventuell kartbild.</i>
<b>Projektets mål och syfte</b>	<p>Inom Järva förekommer en omfattande problematik med otillåten fordonstrafik samt olovligt parkerade fordon på gångstråk och torgytor i parker och naturområden. Den otillåtna trafiken har lett till att invånare upplever en stor otrygghet. Detta har framkommit i stadens trygghetsmätning från 2017. Förekomsten av fordon och parkerade fordon längs parkvägarna försvårar framkomligheten för blåljusverksamhet. Majoriteten av vägbommarna låstes tidigare med en brandkårsnyckel som gemene man enkelt kan skaffa i närmaste järnaffär. Detta medförde att bommarna stod öppna en stor del av tiden. Flera bommar och lås utsattes även för återkommande skadegörelse i stadsdelsområdena vilket resulterar i höga driftkostnader samt låg verkningsgrad på trafikhindren. Den begränsade verkningsgraden på bommarna i området förekom till störst del på grund av att det inte fanns ett funktionellt, säkert och behörighetskontrollerat låsningssystem.</p> <p>Ett digitalt låssystem ansågs kunna ge effekt på den upplevda tryggheten hos invånarna och bidra till sänkta driftkostnader för stadsdelsförvaltningarna. Därför togs initiativ att gemensamt ansöka om trygghetsmedel. Projektet kom att kallas Trafikhinder i Järva. Förvaltningarna såg också ett behov av att inventera och komplettera befintliga hinder i området. För att kunna göra effektiva avstängningar som inte försvårar för räddningstjänsten var det även nödvändigt att övergripande</p>

## Slutredovisning

<p><b>Beskrivning av slutresultat utifrån investeringens mål, syfte och platsens behov av trygghetsskapande åtgärd</b></p>	<p>Efter att alla bommar har monterats upp och försetts med digitala lås har flera besök och inspektioner gjorts i stadsdelsområden och på Järvafältet. Vid dessa tillfällen har en stor minskning av olovlig trafik noterats. Förekomsten av bilar ute på Järvafältet är nästan helt borta. I Rinkeby och Tensta har muntliga uppgifter inkommit om att det har blivit en stor skillnad gällande olovlig trafik på gång- och cykelvägar samt att tryggheten ökat på en del ställen, det syns även i trygghetsmätningen från 2020.</p>
<p><b>Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande</b></p>	<p>En svårighet i projektet har varit att få aktörer som har behov av passage i stadsdelsområdena att se det övergripande syftet då minskad genomfartsmöjlighet påverkat vissa intressenters uppdrag. Denna utmaning gäller både interna och externa aktörer. Projektet har genomfört informationsinsatser för att bemöta detta men bedömer inte att det avhjälpit problemet. Vid en eventuell framtida uppskalning av arbetet är det projektets rekommendation att staden från central nivå förtydligar vikten av ett säkert låssystem i bommar och behörighetsstyrning utifrån en trygghetssynpunkt.</p> <p>I Rinkeby- Kista stadsdel har sabotagen på lås och bommar begränsats till att hela bommen i några fall skruvats bort och lagts på sidan. Någon bom har även saboterats genom påkörning. Vid ett tillfälle har ett hänglås klippts sönder. I de flesta av dessa fall har förövaren hört av sig och velat ersätta skadan eller har återställt bommen.</p> <p>Vid ett flertal bommar har smitvägar uppstått, då man har kört på sidan om bommen på gräsytor och lägre buskage för att kunna passera. Dessa har åtgärdats löpande vartefter det har upptäckts. Detta är något som projektet har tagit med i beräkningarna och varit beredda på att det skulle komma att ske.</p> <p>I Spånga-Tensta stadsdel har en större grad av sabotage på både lås och bommar kommit som följd av att ytterområden gradvis stängts igen. För att bemöta detta har projektets låsleverantör varit behjälplig med förstärknings- och förbättringsåtgärder, detta för att de bättre ska kunna skydda och stå emot olika angrepp, påtryckningar och förhoppningsvis även påkörningar. Dialog har förts med trafikhindarsleverantörer men de har inte kunnat lösa en mer motståndskraftig bom.</p> <p>Även om låssystemet med bommar är flexibelt har projektet under resans gång stött på lägen där det blivit svårt eller alltför omfattande att stänga av områden för biltrafik. I en del fall är det många aktörer, som kan vara svåra att identifiera i förtid som har behov av access. Det finns även aktörer med oklara behörighet så</p>

	<p>som färdtjänst eller leveranser till förvaltningarnas egna verksamheter. Det kan också vara områden som stadsdelsförvaltningen inte har rådighet över som t.ex. torg</p> <p>En del av ovan nämnda fall kräver mer omfattande åtgärder för att kunna hantera den olovliga trafiken. Som exempel kan nämnas installation av höj- och sänkbara pollare eller ombyggnad av gatumiljön. Projektet har även utrett möjligheter för hur färdtjänst ska kunna sköta sina uppdrag trots att trafik hinder låses. Här krävs ytterligare utredningsåtgärder.</p> <p>I samband med att upphandlingen genomfördes saknade projektgruppen tillgång till rätt upphandlingskompetens för att kunna genomföra en upphandling av avtal där flera förvaltningar och bolag har möjlighet att beställa. I dagsläget kan därför endast Rinkeby- Kista stadsdelsförvaltning avropa från avtalet då medgivande från andra nämnder, organisationer och förvaltningar inte har tagits in innan upphandlingen ägde rum, ett undantag har gjorts för att Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning.</p> <p>Projektet initierades som ett samverkansprojekt mellan flera berörda organisationer, men utan en formellt uppbyggd projektorganisation med tydligt uttalade ansvarsroller. Detta fick till följd att en styrgrupp bildades först senare under projektet, vilket i sig fick som följd att det inledningsvis varit svårt att leda projektet på ett effektivt sätt. Under projektets gång har flera nyckelpersoner i projektet slutat och nya har tillkommit. Projektet har även bytt projektledare vid flera tillfällen.</p> <p>Lärdomen framåt blir att tidigt tillsätta en styrgrupp som kan skapa en fullständig projektorganisation med tillräckliga resurser för att genomföra ett effektivt projekt.</p> <p>Projektet har genomförts under pandemin vilket fått till följd att projektets tidsplan fått skjutas upp vid några tillfällen. Detta beroende på folkhälsomyndighetens reserestriktioner.</p>
<b>Beskrivning av ekonomiskt utfall och eventuell avvikelse mot kalkylerade utgifter</b>	<p><b>Rinkeby-Kistas redovisning av kostnader/projekt del</b></p> <p>Bominventering <span style="float: right;">213 760 kronor</span></p>

	Upphandling av låssystem	27 968 kronor
	Brandvägsinventering*	558 559 kronor
	Informationsmaterial	4 664 kronor
	Nya bommar och komplettering av hinder, inkörningsskydd samt reparationer	1 992 392 kronor
	Låssystem, förstärkning av lås, bomutveckling	1 469 354 kronor
	<b>Summa</b>	<b>4 196 697 kronor</b>
	<i>Avvikelse.</i> <i>Kvar i budget är: 658 509,24 kr</i>	
	<i>*Kostnaderna för inventeringen delats förutom mellan stadsdelarna Rinkeby-Kista och Spånga-Tensta, samt med organisationen Fastighetsägare i Järva.</i>	

<b>Bilder före</b>	<i>Infoga <b>om</b> bilder finns från plats innan trygghetsinvestering.</i>
<b>Bilder efter</b>	<i>Infoga bilder från plats efter trygghetsinvestering.</i>