

# Beläggningssplan 2020-2024

Miljö och teknik



SVEDALA KOMMUN

# Innehåll

Beläggningsplan för Svedala kommun.....	3
Klassificering och restlevnadstid.....	4
Funktionsklass – Kartbild över Svedala.....	5
Funktionsklass – Kartbild över Bara.....	6
Funktionsklass – Kartbild över Klågerup.....	7
Funktionsklass – Kartbild över Holmeja.....	8
Gång- och Cykelvägar.....	9
Teknisk del.....	10
Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Svedala.....	13
Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Bara.....	14
Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Klågerup.....	15
Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Holmeja.....	16
Resultat av gatuinventering.....	17
Samarbete och samförläggning.....	18
Konsekvensanalys.....	19
Ekonomisk del.....	20

# Beläggningsplan för Svedala kommun

På uppdrag av Svedala kommuns tekniska nämnd – har gatuenheten 2018 tagit fram en beläggningsplan för kommunens huvudorter. Denna beläggningsplan ligger till grund för en översiktlig inventering av asfaltsbelagda gator och cykelvägar.

I denna beläggningsplan redovisas en beskrivning av hur det asfaltsbelagda gatunätet är kategoriserat utifrån trafikmängd, tung trafik samt gator trafikerade av kollektivtrafik. Vidare presenteras upplägg för prioritering utifrån ovan kategorisering samt asfaltsbeläggningarnas aktuella tillstånd, miljöaspekter och utifrån gatunätsnivå ur ett ortsutvecklingsperspektiv.






Den översiktliga inventeringen som gjorts av Svedala kommuns gatuenhet ligger till grund för hur statusen på det befintliga gatunätet ser ut i dagsläget. Detta har gett grund för att, nu och i framtiden, kunna uppskatta respektive beläggningsars restlevnadstid.

Restlevnadstiden redovisas i denna plan i kombination med gatans kategorisering, och är här ett mått på hur länge en asfaltsbeläggning håller innan det är tid för en ny åtgärd. Då restlevnadstiden viktas mot respektive gatas trafikbelastning är detta främst en uppskattning då gatunätens skadebild kan förändras allt eftersom kommunens huvudorter utvecklas.

# Klassificering och restlevnadstid

## Klassning

Svedala kommuns gator i huvudorterna Svedala, Bara och Klågerup har kategoriserats utifrån trafikbelastning och funktion enligt klasserna nedan:

- Klass 1 – Huvudgata/Matargata 
- Klass 2 – Lokalgata/Villagata 
- Klass 3 – Gång- och cykelväg 
- Klass 4 – Cirkulationsplats 
- Klass 5 – Industrigata 

Respektive kategoriserad gatutyp får även en tillägnad färg för att senare tydligt kunna visa vilken klass gatunäten har enligt kartor som kommer redovisas. Gatunätets klassning har gjorts utifrån lokala förhållanden med avseende på befintliga trafikbelastningar, miljö, erfarenheter mm.

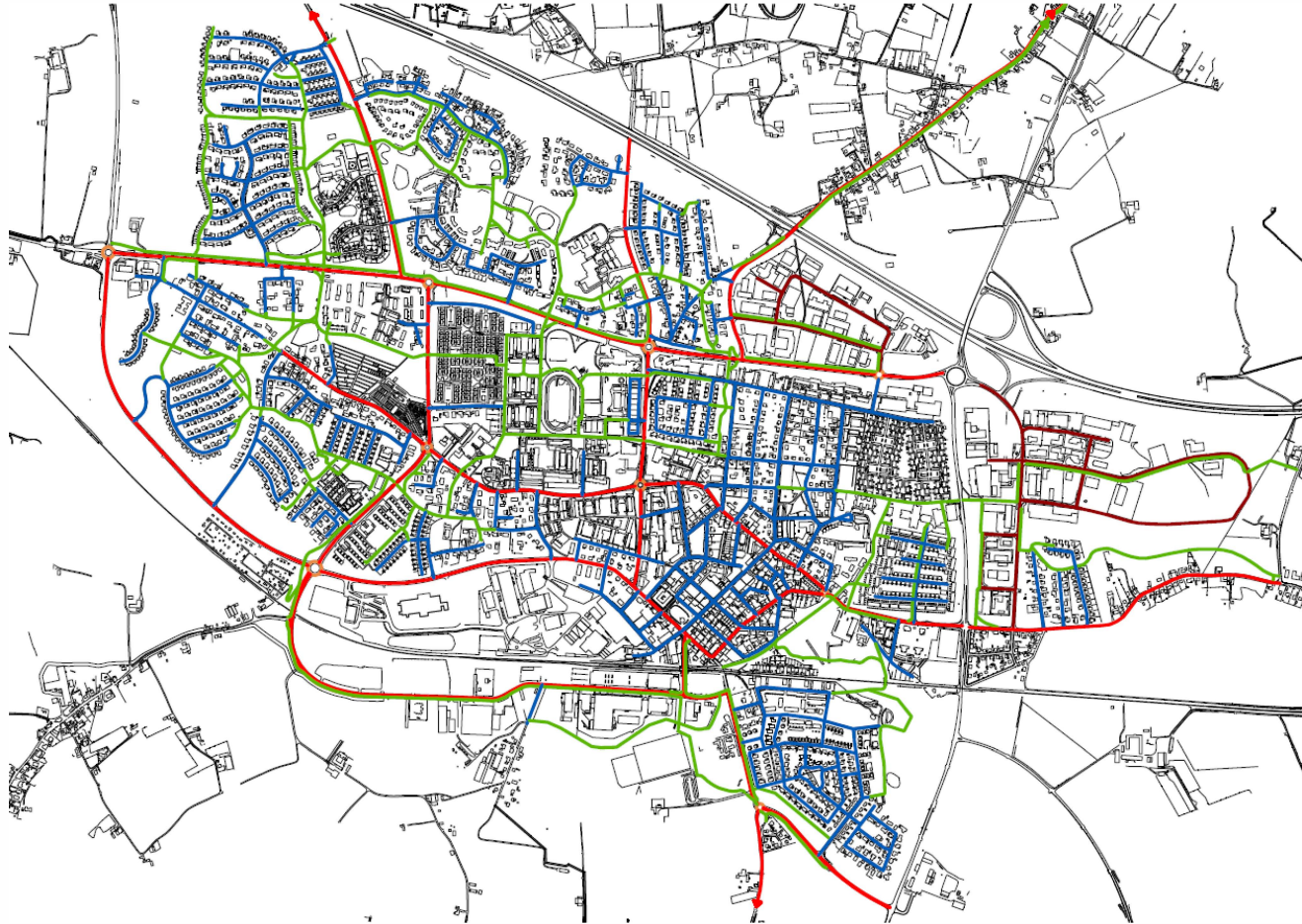
## Restlevnadstid

Den uppskattade restlevnadstiden ger ett bra underlag för att över tid avgöra vilka asfaltsbeläggningar som håller länge och inte. På detta vis kan gatorna rangordnas och på så vis få en god åtgärdsprioritering för när i tid en viss beläggning bör åtgärdas.

- Klass 1 – 15 år
- Klass 2 – 25 år
- Klass 3 – 25 år
- Klass 4 – 15 år
- Klass 5 – 20 år

Längs de olika gatorna i orternas gatunät, främst huvudgatorna och lokalgatorna, finns en mängd busshållplatser som bör ha en egen klassning. På dessa ytor sker specifika slitage och skador då dessa ytor avses för uppställning av kollektivtrafik. Asfaltsbelagda busshållplatser uppskattas ha en restlevnadstid på maximalt 10 år. Däremot är inte busshållplatserna inom kommunen klassade då de totalt sett utgör en liten del av det totala asfalterade gatunätet - i orterna.

# Funktionsklass – Kartbild över Svedala



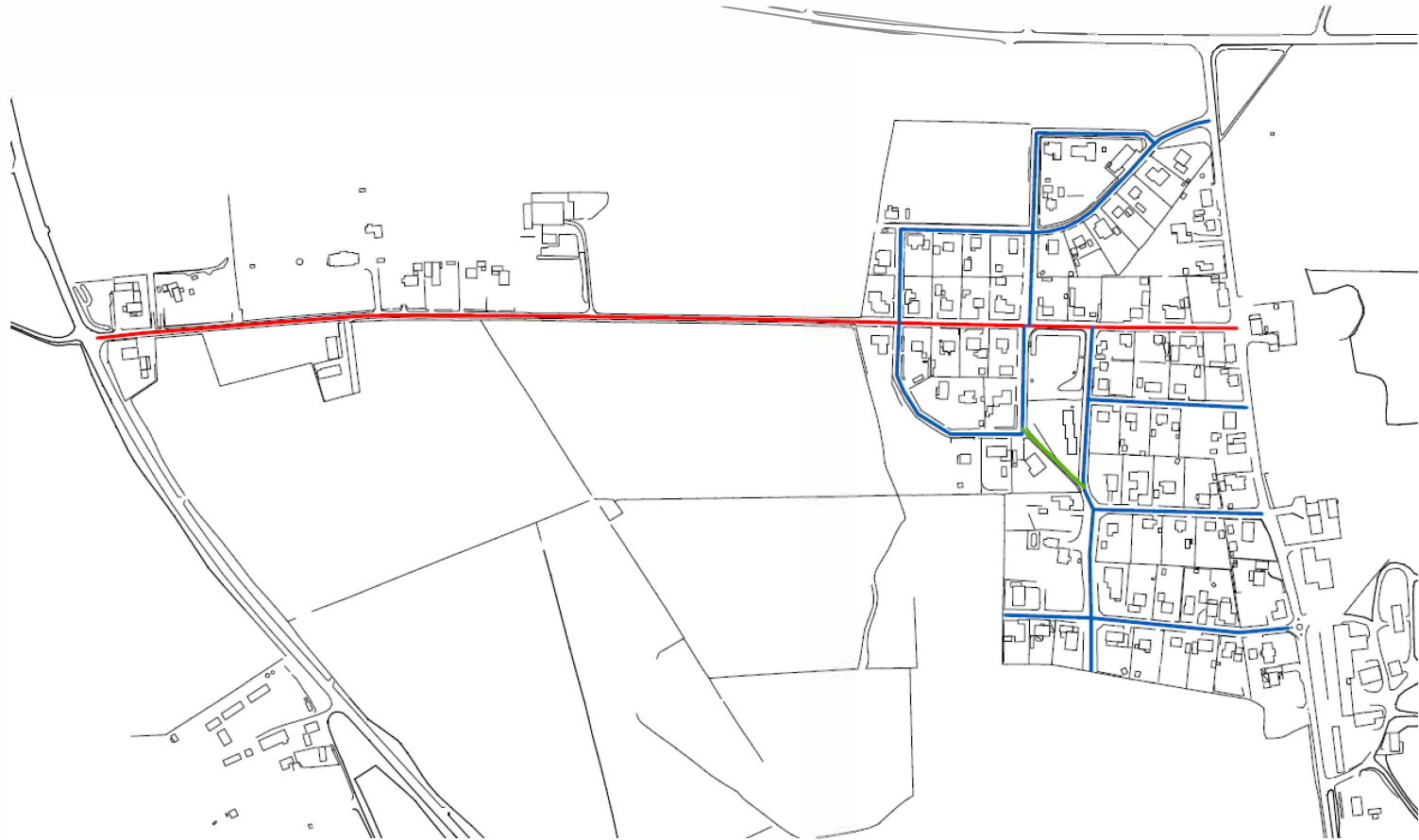
# Funktionsklass – Kartbild över Bara



# Funktionsklass – Kartbild över Klågerup



# Funktionsklass – Kartbild över Holmeja





# Gång- och cykelvägar

Inom Miljö och Teknik i Svedala kommun är det av stor vikt att kunna erbjuda de tre huvudorternas invånare mycket god standard på samtliga gång- och cykelvägar. Det sker ett kontinuerligt arbete med att utöka och skapa ett sammanhängande nät av cykelvägar. Detta sker ur ett mångsidigt perspektiv för att på ett fördelaktigt sätt skapa ett hållbart transportsätt och då i så stor utsträckning som möjligt, utnyttja befintliga hårdtytor som en del av orternas naturliga förtätning. Det är framförallt viktigt att kunna erbjuda säkra skolvägar; därför måste gång- och cykelvägar prioriteras.

En viktig del i att bygga ut och utveckla orternas nät av gång- och cykelvägar sker genom att fortlöpande ta fram gång- och cykelvägsplaner som baseras på inventeringar, erfarenheter och behov som uppstår. På detta vis underlättas arbetet med att avgöra var och vilka sträckor som ska prioriteras för ombyggnad alternativt nybyggnad.



# Teknisk del

## Skador och underhåll

Tidigare beskriven restlevnadstid är ett mycket användbart sätt för att uppskatta hur lång tid en beläggning kan anses vara av godkänd standard. Detta är innan nya åtgärder krävs för att återställa kvaliteten på slitlagret. Däremot är restlevnadstiden för en asfaltsbeläggning en stor uppskattning då en asfalterad gata ofta utsätts för punktvisa åtgärder som leder till lokal försämring av vägkonstruktionen. Åtgärder på grund av skador eller generellt underhåll kan bero på många saker. Ingrepp i gata för arbete med VA, tele, fiber, el eller skador uppkomna med anledning av klimat är några exempel på åtgärder som genom schakt och inverkan på överbyggnaden påverkar belägningens hållfasthet.

Denna typ av insatser skapar ofta problem i asfaltsbeläggningar i form av exempelvis pothål, sättningar samt spår- och sprickbildningar. Spårbildning är ett vanligt problem och en skada som uppstår i asfaltsbeläggningar som utsätts för tung trafik. Tung trafik, såsom bussar och lastbilar, orsakar exempelvis större slitage på slitlager med asfalt på grund av bland annat fordonens tyngd, annorlunda vridaxlar som genererar slitande vridmoment. På grund av insatser i asfalterade gator enligt ovan nämnda anledningar skapas stora problem i dessa asfaltsbeläggningar då skador och andra problem i överbyggnaden är svåra att åtgärda punktvist utan måste förbättras genom helhetsgrepp på ytorna. Detta påverkar och förkortar många asfalterade gators restlevnadstid avsevärt.



# Teknisk del

## Trafikflöden och resvanor

Hur mycket och hur fort en asfaltsbeläggning slits och skador uppstår, beror givetvis på antalet fordon som använder gatorna varje dag. Mängden fordon, såväl lättare som tunga, ger en stor indikation på hur länge en viss specifik beläggning och överbyggnad håller innan dess restlevnadstid har uppnåtts och övergripande åtgärder behövs. I tabellen ges exempel på några huvudgators och lokalgators årsdygnstrafik (antal fordon per dag) för att visa på mängden trafik dessa utsätts för:

Årsdygnstrafik (ÅDT); mätningar gjorda 2018-09		
Ort	Sträcka	Antal fordon
<b>Svedala</b>		
Hyltarpsvägen	Vid Bolist	6000
Roslättsvägen	Söder om Violgatan	4000
Ågatan	Vid Ica	4500
Malmövägen	Vid kyrkan	1 500
<b>Bara</b>		
Möllebergavägen	Norr om Banvägen	800
Värbyvägen	Söder om Centrumgatan	4000
<b>Klågerup</b>		
Stenminnesvägen	Söder om Lars Fyhrs väg	1 500

# Teknisk del

## Inventering genom standard

Utöver en asfaltsbeläggnings restlevnadstid, som tidigare beskrivits som ett verktyg för att uppskatta hållbarheten, kan asfalterade gators delas in i olika standarder. Detta är ett sätt att inventera alla gator och förklara det generella skicket. På detta vis fås en bild av alla gators skick i dagsläget.

Standarderna för att beskriva en gatas skick kan ske genom numrering med följande beskrivning (färgklicken representerar standarderna 1-4 och visas i kartor som följer):

1. Nyskick – skicket är mycket gott och mer eller mindre inga skador finns
2. Gott skick – skicket är bra fast med mindre skador i beläggningen såsom sprickor och små lagningar
3. Acceptabelt skick – skicket är godkänt och brukbart fast med många och större skador samt lagningar
4. Undermåligt skick - skicket är mycket dåligt och underhållet är eftersatt. Delar av beläggningen kan innebära trafikfara och mycket stenlossning förekommer



## Standard på kommunens gator

Den generella standarden på gatunätet är mycket god. Det är däremot viktigt att ha planer och prioriteringsordning gällande hur den årliga budgeten ska användas på ett bra sätt för att både kunna upprätthålla den goda standarden och samtidigt kunna utveckla, bygga om samt bygga till vägar och gång- och cykelbanor. Det är viktigt att ha en årlig budget som gör det möjligt att uträtta detta.

Trots detta måste prioriteringar ske för att på ett systematiskt sätt underhålla skicket på samtliga kommunala gator inklusive gång- och cykelvägar utifrån beläggningarnas restlevnadstid samt standard. Denna prioritering utifrån ovan nämnda kriterier är viktig att arbeta utifrån samtidigt som plötsliga förändringar kan ske i gators standard på grund av exempelvis vägarbete men kan också vara en följd av vinterns duster som kan förstöra asfaltbeläggningar.

Beläggningar med standard 2 upplevs ha behov av att göras om inom 10-15 år beroende.

Beläggningar med standard 3 bör förbättras inom 5år.

Standard 4 är beläggningar som är i akut behov av att läggas om och ska göras det så fort tillgängliga medel finns.

# Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Svedala



# Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Bara



# Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Klågerup



# Inventering enligt standardnumrering – Kartbild över Holmeja





# Resultat av gatuinventering

Resultatet av inventering av gatunätet, vägar inklusive gång- och cykelvägar, i huvudorterna visar procentuellt en standard, enligt numrering förklarad tidigare, enligt följande:

- Standard 1           20%
- Standard 2           52%
- Standard 3           24%
- Standard 4           4%

Procentuellt visar inventeringen på ett gatunät med god standard. Gator med standard 1 och 2 är övervägande större vilket är önskvärt. Andelen vägar med standard 3 uppgår däremot till strax över en femtedel av det totala gatunätet. Detta är en siffra som bör önskas vara lägre för att inte riskera att andelen vägar med standard 4 gradvis ökar.



# Samarbete och samförläggning

Det är av stor vikt att samarbete i så stor utsträckning som möjligt kan ske mellan Svedala kommun och samtliga intressenter som påverkar mycket av skicket på alla kommunala gator. Vanligaste intressenterna är ledningsägare som på olika sätt gör ingrepp i kommunala gator för exempelvis utbyggnad av befintliga ledningsnät alternativt lagning av dessa. Det är av stor vikt och kan påverka det kommunala vägnätets standard på ett positivt sätt om större samordning sker vid planerade gatuingrepp genom samordningsförfrågningar, vetskap om utbyggnadsplaner samt möjligheten att vara tidig med förfrågningar och begäran om information genom Ledningskollen.

Samordningsmöten där Svedala kommun och alla ledningsägare kan mötas för att delge information och framtida planer skulle kunna bidra till stora fördelar för det kommunala gatunätets restlevnadstid och standard.



# Konsekvensanalys

## Prioriteringar, behov och konsekvenser

Vare sig hur man väljer att prioritera och vilket behov som finns; varierar dessa mer eller mindre mycket på grund av en mängd olika faktorer som nämnts tidigare i planen. Generellt slitage, ledningsarbete och frostsador är bara några exempel på detta. Däremot finns det en vetskap om särskilda faktorer som konstant måste finnas i åtanke. Nedan följer exempel på behov som finns och hur dessa prioriteras får konsekvenser på olika sätt:

- Busshållplatser är i stort behov av att ses över med jämna mellanrum då det är asfaltsytor som slits mycket och snabbt på grund av bussarnas tyngd samt start och inbromsning.
- Ibland kan slitna gator släppas till standard 4 med vetskap om att det finns planerade ledningsjobb. Dessa gator kan göras om efter ledningsarbetet är klart.

## Skicket på Svedala kommuns gator

### Svedala

Inom Svedala tätort finns ett stort antal nyanlagda cykelvägar med standard 1. Detta visar mycket positivt på att ett funktionellt nät för gång- och cykeltrafik utvecklas. Fortsatt utveckling av och anläggning av kopplingar kommer fortsätta framöver. Enstaka trottoarer i vissa bostadsområden visar tecken på lägre standard och behöver ses över i framtida planering.

### Bara

I Bara finns stor potential för utveckling av goda gång- och cykelstråk. I övrigt uppvisar gång- och cykelvägar samt många trottoarer en standard 3 som inte bör gå över icke godkänd standard 4. Detta gäller även enstaka vägar samt infarter inom orten.

### Klågerup

Klågerup har ett behov av utveckling och större fokus på gång- och cykelvägar samt sammanhängande stråk.

### Holmeja

Holmeja har i nuläget inget större behov av några större åtgärder. Ortsutveckling på landsbygden bör däremot alltid finnas i åtanke då det är viktigt att kommunen visar på landsbygdens betydelse.

# Ekonomisk del

Vare sig det handlar om att underhålla skador eller göra en insats för upprustning, är asfaltsbeläggningar en kostnad som måste beaktas för att uppnå kvalitativa anläggningar. Alla asfalterade gator inom kommunen, oavsett klass eller standard, är i kontinuerligt behov av underhåll. Storleken på medel som krävs för olika typer av insatser kan skiljas markant från varandra beroende på vad för typ av åtgärd som prioriteras att utföras.

Kostnad för olika åtgärdsalternativ kan ställas mot varandra för att även här kunna prioritera och avgöra vilken typ av insats som bör göras. Åtgärd kan avgränsas till att lösa de uppstådda skadorna alternativt en helhetslösning som då ofta kräver större avsatta medel. Val av åtgärd påverkar däremot kostnaderna i stort och kan exempelvis ses genom ett varierande kvadratmeterpris.

I tabellen nedan presenteras 2018 års kvadratmeterpriser för olika typer av asfaltsbeläggningar:

<b>Åtgärds kostnader – pris/m<sup>2</sup> 2018</b>	
Normal underhållsbeläggning (ABT11)	120kr/m <sup>2</sup>
Underhållsbeläggning för gator med standard 4 (ABT11+AG med justering)	200kr/m <sup>2</sup>
Gång- och cykelväg, 2-3m bred (ABT8)	160kr/m <sup>2</sup>
Återlagning efter schakt eller annan skada (ABT11)	499kr/m <sup>2</sup>

Priserna ovan indexregleras varje år. Källa för priser är Peabs uppmättningsprotokoll för 2018.

# Ekonomisk del

## Budgetbehov

Svedala kommuns gatunät har behov av ett konstant samt kontinuerligt budgetbehov. Storleken på avsatta medel för alla typer av åtgärder och underhåll måste därför vara baserat på tidigare nämnda faktorer såsom exempelvis ortsutveckling, restlevnadstid, trafikflöden samt både planerade och oplanerade åtgärder som i sin tur genererar olika kostnader beroende på val av åtgärd.

Vidare har även behovet av prioriteringar och långsiktig planering med fokus på samordning med övriga intressenter nämnts. Däremot kan prioriteringar ändras och påverkas av andra faktorer, såsom exempelvis vinterns åverkan på asfaltbeläggningar, vilket gör att både prioriteringsordning samt budget måste vara flexibel för att kunna vidta nödvändiga åtgärder när de uppstår.

## Förslag på budgetupplägg

Den årliga budgeten för asfaltarbeten önskas höjas till följd av resultat som redovisats i denna beläggningsplan samt på grund av en stor indexreglering som gjordes 2017. Denna reglering har gjort att priserna på beläggningsarbeten blir mer kostsamma och för att kunna upprätthålla goda standarder på det kommunala gatunätet krävs en höjning eller att färre beläggningsjobb måste ske. Årlig budget föreslås vara 1,5 mkr med start 2020. Utöver denna reglering föreslås en större budget om 3,0 mkr under en 3-årsperiod för att kunna åtgärda längre vägsträckor som är i stort behov av åtgärd. Följande budgetupplägg för de kommande åren föreslås därför:

År 1: 3,0 mkr 2020

År 2: 3,0 mkr 2021

År 3: 3,0 mkr 2022

År 4: 1,5 mkr 2023

År 5: 1,5 mkr 2024

År 6 och framåt: 1,5 mkr 2025-