

Innehållsförteckning:

Stockholm ska vara en attraktiv, trygg och växande stad för boende, företag och besök:	2
Kvalitet och valfrihet ska utvecklas och förbättras:	2
Stadens verksamheter ska vara kostnadseffektiva.....	2
Trafik- och gatuverksamheten.....	3
Infrastrukturen utvecklas	3
Framkomligheten prioriteras	3
Trimningsåtgärder	4
Världens mest tillgängliga huvudstad	4
Cykeltrafiken ökar.....	4
Trafiksäkerheten förbättras.....	4
Europas miljöhuvudstad	4
Bullerskyddsåtgärder.....	5
Miljövänliga ljuskällor	5
Drift och underhålls strategin	5
Stadens träd	6
Renhållningsverksamheten	6
Underhåll och drift	6
Investeringar.....	7
Parker och grönområden	7
Parkinvesteringar.....	8
Driftkostnadskonsekvenser av investeringar	8
Kapitalkostnader.....	8
Betydande projekt.....	8
<i>Nordsydaxeln</i>	8
<i>Trafikstyrsystem, MCS</i>	8
<i>Norra Länken</i>	8
<i>E18</i>	9
<i>Citybanan</i>	9
<i>Klarastrandsleden</i>	9
Projekt om minst 50 miljoner kronor	9
Ekonomiska bedömningar	9
Trafik- och gatuverksamheten.....	9
Parkeringsverksamheten.....	10
Upplåtelser	10
Slussen.....	10
Evenemang	11
Energikostnaderna ökar	11
Kapitalkostnader.....	11
Trafik- och gatuverksamheten, investeringsplan.....	11
Investeringsbudget.....	11
Ytterligare angelägna behov utöver ram	11
Renhållningsverksamheten, Avfall.....	12
Avfalls, driftbudget	12
Avfallsverksamheten, investeringsplan	12
Personal	13
Lokalförsörjningsplan	13
Utvecklingsmodellen.....	13

Stockholm ska vara en attraktiv, trygg och växande stad för boende, företag och besök:

- Fortsätta planeringen och färdigställandet av pågående stora projekt
- Säkerställa en god framkomlighet i regionen genom trimningsåtgärder samt underhåll
- Fortsatt satsningar i det offentliga rummet som rent och tryggt
- Skapa en trygg miljö genom att tillhandahålla en bra offentlig belysning
- Arbetet med att tillgängliggöra staden fortsätter
- Arbetet fortsätter med samordning av trafikstörande arbeten. Inriktningen under perioden är att utveckla en långsiktig och hållbar samordning av vägarbeten på det primära vägnätet
- Åtgärder genomförs för att förbättra trafiksäkerhet på utsatta platser. Inriktningen är framförallt att göra barns skolvägar säkrare och tryggare. Olika aktivitets- och informationsinsatser görs för att underlätta för barn att gå och cykla till skolan
- Tillgängligheten för avlämning av grovavfall och farligt avfall ökas
- Upphandlingsstrategier inom en mängd olika teknikområden som gator, belysning, snöröjning, renhållning, avfallshantering, parkeringsövervakning m.m. utvecklas i syfte att försöka underlätta och stimulera utökad konkurrens samt eventuellt hitta nya samarbetsformer.
- Samverka i opinionsbildande kampanjer för att minska dubbdäcksanvändning vilken är en av huvudorsakerna till höga halter av luftföroreningar med partiklar PM 10
- Staden agerar gentemot regeringen för att öka stadens rådighet när det gäller åtgärder för bättre luftkvalitet
- Utveckla system för att mäta färdmedelsfördelning för att få bättre kunskapsunderlag för planering av åtgärder
- Samverka med miljöförvaltningens miljöövervakningsenhet när det gäller åtgärder för bättre luftkvalitet
- Bullerskyddsåtgärder av olika slag genomförs i enlighet med stadens bullerskyddsprogram
- Minst 35 procent (18 000 ton) av matavfallet från restauranger, storkök och butiker ska återvinnas genom biologisk behandling senast 2012

Kvalitet och valfrihet ska utvecklas och förbättras:

- Aktivt arbeta för att den samlade informationen om framkomlighetsstörande aktiviteter, på bästa sätt kanaliseras till allmänheten
- Nya e-tjänster ska lanseras för att medborgare och företag själva kan söka och göra ändringar i sina dispenser för boende- och nyttoparkering samt tillstånd för rörelsehindre via nätet
- Påbörja en översyn av nyttjanderättsavtalen med de ledningsdragande bolagen samt markför-lägningsavtalen med de privata aktörerna. Detta görs i samarbete med exploateringskontoret och syftet är att instifta väl avvägda avgifter samt förtydliga kontraktsförhållanden
- Medarbetarenkäter genomförs årligen och åtgärdsplaner tas fram utifrån dessa. Kontoret fortsätter med att årligen åtgärda fem till sex identifierade områden
- För att säkra kompetens- och personalförsörjningen görs en strategisk satsning bl.a. genom TN-akademien, ett utvecklingsprogram i samarbete med förvaltningarna i tekniska nämndhuset som pågår under 2010-2011
- För taxa år 2010 planeras ett försök med behovshämtning för villafastigheter.

Stadens verksamheter ska vara kostnadseffektiva:

- En budget i balans
- Underlätta och stimulera utökad konkurrens samt hitta nya samarbetsformer
- En digitalt baserad driftportal för registrering, mätning och uppföljning av drift- och underhållsverksamheten ska tas fram
- Insamling av hushållsavfall från manuella system till maskinella system fortsätter.

Trafik- och gatuverksamheten

Stockholms stad går en intensiv period tillmötes som får stor betydelse för stadens utveckling. Vision 2030 beskriver hur Stockholm i den framväxande Stockholm – Mälarenregionen ska utvecklas till år 2030. I visionen tecknas en framtidsbild av en storstad i världsklass och Stockholm genomgår nu en expansion av historiska mått. Det ligger i stadens intresse att försöka skapa förståelse hos stockholmarna och näringslivet för de olägenheter som alla insatser kommer att innebära under byggskedet.

Flerårsprogrammet omfattar fortsatt planering och färdigställande av de pågående stora projekten. De stora infrastrukturprojekten, som syftar till att öka framkomligheten, tar en stor andel av kontorets totala investeringsbudget. Förändringar i tidplanerna har skett för att möjliggöra finansiering av byggnationerna.

Kontoret fortsätter att planera och utveckla trafiksystemet för att stödja Stockholms utveckling och tillväxt i enlighet med Vision 2030. Stockholm och regionen fortsätter att växa. Nya områden för företag, bostäder och evenemang ställer stora krav på ett fungerande trafiksystem.

Kontoret bidrar till hållbar livsmiljö genom att minska verksamhetens miljöpåverkan och verka för att stadsmiljön utvecklas på ett hållbart sätt. Stadens miljöprogram, kontorets miljöpolicy, miljöutredning och egenkontrollprogram ligger till grund för kontorets miljöarbete. Kontoret verkar för en hållbar livsmiljö genom att bland annat arbeta för en bättre luftkvalitet, påverka framkomlighet, bidra till en säkrare trafikmiljö, tillhandahålla en kostnadseffektiv och miljöriktig hantering av avfall, minimera giftiga ämnen som förorenar dagvattnet samt minska den egna verksamhetens miljöbelastning.

Med en stadsträdgårdsmästare så skapas förutsättningar för att samverka stadens stadsmiljöfrågor strategiskt med inriktning på att utveckla attraktiva miljöer i enlighet med vision 2030. Det finns befintliga miljöer och kvalitativa projekt som är väl värda att nyttja för att stärka varumärket kring Stockholm som huvudstad i världsklass. Att marknadsföra denna profilbild stämmer väl in med utmärkelsen "First European green capital" och den uppmärksamhet som Stockholm kommer att få internationellt.

Infrastrukturen utvecklas

Planeringen fortsätter för kommande infrastrukturinvesteringar där Förbifart Stockholm intar en särställning. Andra projekt i närtid är Tvärbana Norr Solnagrenen, Slussen samt Tvärbana Ost och Danvikslösen. Kontoret deltar i planerings- och utredningsarbete. Syftet är att säkerställa god funktion med utgångspunkt i stadens väghållaransvar. Betydande resurser läggs även för att säkerställa funktionella trafiklösningar med god framkomlighet och säkerhet under själva genomförandetiden, aktuella är Citybanan och renoveringen av Nord-Sydaxeln. Flertalet av projekten resulterar i infrastruktur där inte staden är anläggningsägare.

När de större infrastrukturprojekten genomförs innebär det ofta att staden måste göra följdinvesteringar. Detta gäller bl.a. Roslagstulls trafikplats när Norra Länken är färdigställd. Det gäller också det prioriterade projektet Spårväg City där kontoret föreslår att upprustning av gatumiljön görs samt där en Tvärbana norr där medel till en ny gång- och cykelbro föreslås för att kunna genomföras samordnat med SL:s projekt. Med nuvarande medelstilldelning rymmer inte dessa inom ram.

Framkomligheten prioriteras

Kontoret fortsätter arbetet med samordning av trafikstörande arbeten, med inriktning att utveckla ett långsiktigt och hållbart system för hantering av samordning av vägarbeten på det primära vägnätet.

Samordningen och informationen till allmänheten blir än mer viktigt under tider då riktigt stora vägarbeten pågår.

För att säkerställa en god framkomlighet i regionen planeras och genomförs ett antal åtgärder på stadens broar och andra konstbyggnader. Åtgärderna får ses som begränsade insatser i förhållande till det samlade underhållsbehovet. Under det senaste decenniet har den s.k. underhållsskulden sakta men säkert vuxit. En utveckling som förstärks av ökande material- energi och entreprenadpriser.

Arbetet med att tillgängliggöra staden fortsätter. Kontoret kommer att säkerställa att tillgänglighetsfrågorna kommer in i ett tidigt skede i kontorets beslutsprocess.

Trimningsåtgärder

Trimningsåtgärderna planeras i samarbete mellan Vägverket, SL och Trafikkontoret och finansieras genom att delar av trängselskatteintäkterna återförs. Medel tilldelas ett år i taget via regleringsbrev till Vägverket. Syftet är att förbättra regionens trafiknät med åtgärder som kan genomföras relativt snabbt och som förbättrar trafiksystemets funktionalitet i avvaktan på de stora pågående infrastruktursatsningarna.

Världens mest tillgängliga huvudstad

Arbetet med att tillgängliggöra staden fortsätter. Kontoret kommer att säkerställa att tillgänglighetsfrågorna kommer in i ett tidigt skede i kontorets beslutsprocess.

Cykeltrafiken ökar

Cykling är en viktig del av stadens infrastruktur. Cykeltrafiken har ökat kraftigt under de senaste tio åren, och trenden är fortsatt växande. För att kunna ta hand om trafikökningen är behovet av cykelinvesteringar under kommande treårsperioden ökande.

Trafiksäkerheten förbättras

Trafiksäkerhetsprogrammet färdigställs under 2009 och kommer att ligga till grund för kontorets trafiksäkerhetsarbete under de kommande åren. Åtgärder genomförs för att förbättra trafiksäkerhet på utsatta platser. Inriktningen är framförallt att göra barns skolvägar säkrare och tryggare. Olika aktivitets- och informationsinsatser görs för att underlätta för barn att gå och cykla till skolan. Detta kombineras med fysiska förändringar för att få en säkrare miljö. Konfliktpunkter mellan trafikslag identifieras och åtgärdas.

Europas miljöhuvudstad

Stockholm har utnämnts till Europas miljöhuvudstad 2010. Bedömning har gjorts utifrån bl.a. lokala transporter, grönområden, luftkvalitet, buller, avfall, hållbart utnyttjande av mark, biologisk mångfald och miljöstyrning.

Det finns goda möjligheter att minska trafikens negativa miljöpåverkan utan att människors framkomlighet åsidosätts. Frågor om buller och luftkvalitet är högt prioriterade och betydande insatser kommer att krävas under treårsperioden. I enlighet med stadens översiktsplan ska staden byggas tätt. Nya bostäder och verksamhet ska planeras i goda kollektivtrafiklägen. Kontoret ska stödja planering som underlättar resor med kollektivtrafik, cykel och gång genom smarta och effektiva lösningar. Kontoret deltar också i arbetet med att följa upp miljömålen i Stockholmsöverenskommelsen.

Bullerskyddsåtgärder

Trafikbuller är en vanlig störningskälla. Bullerskyddsåtgärder av olika slag genomförs i enlighet med stadens bullerskyddsprogram. Underhållsbehovet är ca 10 mnkr per år varav kontoret föreslår inrymma 8 mnkr per år.

Miljövänliga ljuskällor

Vid planeringen för 2010-2012 har konstaterats ett behov av en betydande ökning på en satsning för att skapa bättre offentlig belysning i enlighet med dagens normer och krav.

EU direktiv för miljövänligt design och produktion, s.k. eko-design, med ett antal delområden där det lagstiftas om prestanda på ingående komponenter. Ett delområde gäller armaturer och lampor för gatubelysning. Från 2015 kommer det vara förbjudet att sälja kvicksilverlampor inom EU. Detta innebär att byte till miljövänligare ljuskällor krävs. Det är dock inte möjligt att bara att byta till en annan sorts lampa, alla urladdningslampor kräver speciella drivdon vilket i praktiken innebär att hela armaturen som lampan sitter i måste bytas ut. I det ordinarie utbytesprogrammet ersätts ca 1500 kvicksilverlampor per år och 2-300 armaturer per år. I Stockholm är det 60 000 lampor kvar att byta efter pågående planerade åtgärder för energibesparande armaturbyten. Utgiften beräknas till 200 mnkr. Denna utgift ryms inte inom befintlig investeringsram.

Arbetet med att genomföra energibesparande armaturbyten i gatubelysningen fortsätter i enlighet med KF:s beslut 2008-02-11 och beräknas vara färdigt 2011. Fullt genomslag av energibesparingen kan uppnås under 2012 med nuvarande tidplan. Förbrukningen av energi minskar under kommande år från 64 gwh 2008 till beräknade 63 gwh 2012. Att minskningen blir så begränsad beror på en större utökning av antalet ljuspunkter än vad som tidigare beräknats. Framst beror detta på de många exploateringsområden och andra större projekt som färdigställs under planeringsperioden.

Drift och underhålls strategin

Kontoret arbetar med att färdigställa drift- och underhållstrategi under 2009. Den ska ligga till grund för verksamhetsplaneringen för de närmaste fyra åren. En årlig lägesrapport kommer dessutom att föreläggas nämnden där det ska ingå en redovisning av genomförda och inte genomförda underhållsåtgärder.

Om Stockholm ska fortsätta vara en attraktiv och fungerande stad krävs också att drift och underhållsfrågorna lyfts fram i ett perspektiv av vision 2030. Det handlar om att möta upp de kostnads- och kvalitetsökningar som stadens utvecklingsplan och varje enskilt investeringsprojekt kräver. Det handlar också om att redan i planarbetet ha ett framtidsinriktat perspektiv, så att beslut om utformningen av stadsmiljön fattas utifrån ett långsiktigt perspektiv om drift och underhåll av gatu- och vägnätet samt underhåll av den offentliga belysningen och städningen av staden.

Trots ett fortlöpande arbete med effektiviseringar och alternativa finansieringar saknas i dag resurser för det planerade underhållet utöver de mest akuta åtgärderna på det högtrafikerade vägnätet. Budgetramen för drift i form av vinterväghållning och barmarksrenhållning och ett framtida underhåll av nya stadsmiljöer och anläggningar tar inte höjd för de ökade krav som Vision 2030 innebär.

Utifrån behov och förutsättningar styrs resurserna till så kallade fokusområden, där nära samverkan med näringsliv och samordning med stadsdelsförvaltningarnas verksamheter syftar till att åstadkomma synbara förbättringar på såväl kort som lång sikt. Särskilt prioriterat är att inom ramen för stadens Järvalyft och Söderortsvision lägga fram en flerårig plan för en tryggare och snyggare stadsmiljö med genomförandestart under 2009.

Stadens träd

Stadens träd utgör en viktig struktur i stadsmiljön och präglar Stockholms framtoning. För att återställa en grundstandard för gatuträden krävs insatser för att återuppta en normal grundläggande driftnivå. Det som till största del har utförts de senaste åren är formbeskrningar och akuta åtgärder. Behovet av beskrningar kommer därför att ligga högre än för normaldrift de närmaste åren. Större akuta insatser behövs även för borttagning av trädgaller av betong som vuxit in i trädens stammar. Behovet av återplantering för döda och skadade träd är stort kommande år. I samband med återplantering krävs dessutom investeringar i form av nya växtbäddar (skelettjord och luftbrunnar) innan träden kan återplanteras.

Renhållningsverksamheten

Tillgängligheten för avlämning av grovavfall och farligt avfall ökas bl.a. genom nyetablering av en återvinningscentral i Sättra/Bredäng som planeras öppna under 2010. Kontoret har också en målsättning av att hitta en etablering i norra Järva som kan driftsättas under 2012. Antalet insamlingspunkter för framförallt mindre elavfall och ljuskällor kommer att utökas under planperioden.

I delar av Stockholms innerstad är hämtförhållandena idag dåliga ur både arbetsmiljö-, effektivitets-, framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns därför ett behov av att både Trafikkontoret och andra aktörer i staden i samband med ombyggnader och förändringar alltid beaktar möjligheten att förbättra avfallshanteringen genom att t.ex. lägga rör för sopsugssystem. Detta för att på sikt begränsa insamlingspunkterna till ett fåtal platser i de mest belastade områdena i innerstaden. Kontoret avser även att utreda vilka krav som kan ställas på inrättande av grovsoprum i fastigheter vid nybyggnation.

För taxa år 2010 planeras ett försök med behovshämtning för villafastigheter inom ett område i staden. Försöket inriktas mot att fastighetsägaren kontaktar kontoret när de inte har behov av hämtning av avfall. Avbeställningen kan ske via avfalls hemsida alternativt att kund ringer kundservice för avbeställning.

Planer finns också på att i ett försöksområde, som en tilläggstjänst, erbjuda grindhämtning av förpackningar. Om en ekonomiskt hållbar lösning kan uppnås och intresse finns från kunderna, kan denna tjänst komma att ingå i 2011 års taxa.

Kontoret kommer att välja ut ett avgränsat geografiskt område och genomföra ett testprojekt, ”ordning och reda”. Projektet ska införa ett strukturerat insamlande och registrerande av data och kunskap genom bl.a. att mäta in soprummens placering, märkning/registrering av nycklar och koder, rättning av adresser, taggning av soprum samt vidareutveckling av vägning och registrering av avfallet i samband med hämtning.

Projektet för rivning och sanering i Lövsta (miljömiljardsprojekt) avser sluttäckning av en gammal avfallsdeponi, rivning av byggnader, sanering av marken samt justering av strandkanten mot Mälaren. Beräknat avslut för projektet beräknas till 2009, men pga. förseningar i tillståndsprocessen behöver vissa delar slutföras under 2010, förutsatt att beviljade miljömiljardsmedel kan överföras.

Underhåll och drift

Staden har idag ett drift- och skötselavtal med Förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) om återvinningsstationerna. Kontoret har som mål att tillsammans med FTI öka antalet insamlingspunkter.

Under planperioden fortsätter övergången för insamling av hushållsavfall från manuella system till maskinella system. Vid jämförelse av kostnad för insamling är systemalternativen likvärdiga men taxemässigt medför det maskinella systemet lägre intäkter.

Målet enligt avfallsplanen är att minst 35 procent (18 000 ton) av matavfallet från restauranger, storkök och butiker ska återvinnas genom biologisk behandling senast 2012. En förutsättning för ökad insamling är stärkta insatser och en fortsatt subventionerad taxa.

En eventuell begränsning i definitionen av begreppet hushållsavfall skulle ge minskade avfallsmängder och därmed effekter på både driftbudget och taxesättning.

Genomförd plockanalys av hushållsavfall visar att 35 % av vikten härrör från förpackningar och tidningar. Kontoret kommer att fortsätta med informationsinsatser för att förmå medborgarna till en ökad sortering och tillsammans med FTI arbeta för att utveckla insamlingssystemet. Producenterna har, enl. nytt samarbetsavtal framtaget av SKL och FTI, ansvar om att ordna system som omhändertar 100 % av materialet och för att möjliggöra detta krävs nya lösningar för att öka den fastighetsnära insamlingen. Ett sätt kan vara att samla in vissa fraktioner blandat, för eftersortering. På så vis förbättras möjligheterna för fastighetsägare med trånga utrymmen att anordna förpackningsinsamling. Kontoret har för avsikt att föreslå FTI ett försök att prova denna insamlingsmetod på lämpliga ställen. Även insamling i materialströmmar kan vara intressant att prova framförallt vid återvinningscentralerna.

Brukarundersökningen avseende avfallshanteringen, som gjordes hösten 2008, visar på att stockholmarna fortfarande är missnöjda med hur återvinningsstationerna sköts. Avtalet med FTI går ut 2009-12-31 och nya förhandlingar ska påbörjas där en ökad servicegrad och lokala anpassningar i behållarutföranden är viktiga delar.

Investeringar

Tilldelade medel år 2010 och 2011 räcker inte till redan beslutade projekt. Enbart de stora infrastrukturprojekten tar ca 60 % av budgetutrymmet. Stadsledningskontoret har uppmärksammat stadens stora behov av strategisk och gemensam planering samt stadsövergripande prioritering av investeringsplanen. Investeringsplanen har därför ett nytt utseende (se bilaga 3) där planeringsprojekten prioriteras inbördes.

Parker och grönområden

Med en stadsträdgårdsmästare så skapas förutsättningar för att samverka stadens stadsmiljöfrågor strategiskt med inriktning på att utveckla attraktiva miljöer i enlighet med vision 2030. Det finns befintliga miljöer och kvalitativa projekt som är väl värda att nyttja för att stärka varumärket kring Stockholm som huvudstad i världsklass. Att marknadsföra denna profilbild stämmer väl in med utmärkelsen "First European green capital" och den uppmärksamhet som Stockholm kommer att få internationellt.

När kontoret skapar nya miljöer eller utvecklar befintliga ska det göras i samtiden för att möta framtiden. Ökad fokusering på skötsel och verka för samsyn i staden när gäller standardnivåer får att uppnå målet en trygg och snygg stad.

Parkinvesteringar

Kontoret planerar och leder genomförandet av stadens parkinvesteringar.

Driftkostnadskonsekvenser av investeringar

Kontoret följer fortlöpande prisutvecklingen på marknaden och har noterat stora förändringar i de index som speglar och styr kostnader och utgifter för köpta tjänster, som omfattar den allra största delen av kontorets verksamhet. Mycket talar för att en viss konjunkturuppgång kan börja märkas fr.o.m. år 2010.

Kontoret bedömer att index för betong och stål i broarbeten (investeringar och gatuunderhåll), för transporter (avser främst gatudrift) och för el (gäller mest belysning) kan komma att öka med ca 5 % år 2010 och 7-8 % åren 2011-2012. För asfaltarbeten bedömer kontoret att index kan komma att ligga kring 4 % år 2010 och ca 5 %. För avfallsverksamheten beräknas den till 2, 2,5 och 3 %.

Om kommande budgetramar liksom hittills inte ger kompensation för prisutvecklingen innebär det att kontoret måste rymma in betydande kostnader och utgifter. Detta kommer i så fall att medföra sänkt standard i drift- och underhållsverksamheten samt att vissa investeringar får förskjutas i tiden.

Kapitalkostnader

Finns beskrivet under ekonomiska bedömningar.

Betydande projekt

Nordsydaxeln

Renoveringen och färdigställandet är i verksamhetsplanen för 2009 senarelagd till 2011 och skall då genomföras i en sammanhållen etapp. I tidigare planer var arbetena fördelade på två etapper för genomförande åren 2009 och 2010. Den ändrade tidplanen för genomförandet syftar till att minska totala kostnaden för arbetena samt att framkomlighetstörningen ska begränsas.

I planeringen för renoveringen av det södergående tunnelröret kommer kontoret att återigen utreda alternativa utföranden för att försöka klara den totala beslutade utgiftsramen för projektet.

Trafikstyrsystem, MCS

Genomförandebeslut för en första etapp fattades 2005-02-15 av GFN. Delprojektet kan inte genomföras i sin helhet förrän söderledstunneln är färdigrenoverad. I gällande beslut upptagen utgift för genomförandet finns inte tillräckligt med medel för att bygga ut trafikstyrsystemet i sin helhet. Kontoret planerar därför att återkomma med ett förslag till reviderat genomförandebeslut under 2010. Förberedande arbeten genomförs i samband med övriga renoveringar på nordsydaxeln. Projektet planeras för genomförande under åren 2010-2011.

Norra Länken

Återstående stora arbeten som är kvar att handla upp är betongtunnel och väg vid Frescati, samt berg- och betongtunnlar Bellevue samt installationsentreprenaderna. Enligt Vägverkets tidplan kommer Norra länken att öppnas för trafik under slutet av 2015.

Trafik- och renhållningsnämnden godkände reviderat genomförandebeslut för Norra Länken, ny trafikplats vid Hjorthagen 2009-01-20 och överlämnade ärendet för beslut till kommunfullmäktige. Vägverket upphandlar och tecknar kontrakt med entreprenör för genomförande under 2009. Arbetena beräknas vara klara 2014. Ny detaljplan för Trafikplats Hjorthagen fastställdes 2007-12-11 av kommunfullmäktige. Planen vann laga kraft 2009-02-05.

E18

Vägverket ska bygga om E 18 i en ny sträckning. I samband med detta anläggs två överdäckningar vid Tensta och Rinkeby som ska finansieras av Stockholms stad. Genomförandeavtal mellan staden och Vägverket godkändes av kommunfullmäktige den 12 februari 2007. Enligt avtalet ska staden förskotta medel för att möjliggöra planering inför planerad byggstart 2009.

Ursprungligen avsågs stadens medfinansiering i sin helhet ske med centralt avsatta medel för infrastrukturåtgärder. I Tensta omfattar överdäckningen även en lokalgata, för vilken staden kommer att vara väghållare, och den är därför att betrakta som en kommunal investering.

Citybanan

Kontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret deltar i arbetet med Citybanan. Kostnaden för kontorets deltagande ingår i genomförandeavtalet mellan exploateringsnämnden och Banverket och faktureras via exploateringskontoret. Kontoret utför även arbeten direkt åt Banverket.

Klarastrandsleden

Mindre förstärkningsarbeten planeras för genomförande under 2009-2010. Efter analys som skett under 2008 har konstaterats att inga omfattande åtgärder för brobanaplattornas bärigheter fram till 2018 kommer att behöva genomföras. Noterade sprickbildningar, övriga betongskador och fogar bör dock hållas under uppsikt genom årliga besiktningar. Uppkommer skada på fogar måste dessa omedelbart repareras för att inte orsaka skada på påldäcken.

Projekt om minst 50 miljoner kronor

Redovisas i bilaga 3A sida 19-26

Ekonomiska bedömningar

Budget i balans är en huvudförutsättning för kontorets verksamhet. Även i pågående övergång till lågkonjunktur befarar kontoret att prisutvecklingen för viktiga produkter och tjänster kommer att vara betydande. Detta innebär en tydlig prioritering i budgeten till kärnuppgifterna.

Efter en period där resurser koncentrerats till nämndens större infrastrukturprojekt växer behovet av mindre investeringar i stadens gatunät för att upprätthålla funktion och säkerhet.

Trafik- och gatuverksamheten

Efter en period där resurser koncentrerats till nämndens större infrastrukturprojekt växer behovet av mindre investeringar i stadens gatunät för att upprätthålla funktion och säkerhet.

Nedan följer driftbudgeten i sammanfattning, samt behov i driftbudgeten utöver plan.

Mnkr	KF-			
	budget 2009	Plan 2010	Plan 2011	Plan 2012
Drift och underhåll				
Kostnader	1069,7	1116,5	1126,3	1163,2
Intäkter	-767,4	-767,6	-767,8	-767,9
NETTO Drift och underhåll	302,3	348,9	358,5	395,3
Kapitalkostnader				
Avskrivningar	177,7	200,4	225,3	254,1
Internräntor	194,5	207,7	231,0	258,6
NETTO totalt	674,5	757,0	814,8	908,0

Behov drift- och underhålls- medel utöver planen	2010	2011	2012	Summa netto
Ökade kostnader för Vatten- o avloppstaxan	17,5			17,5
Ökade kostnader för driftbidrag för Södra Länken, indexuppräkning	0,1		0,3	0,4
Ökade kostnader för Slussen	3,5			3,5
Ökade kostnader för energi enligt avtal	0,4	0,5	0,4	1,3
Ökade kostnader för Vägassistans, indexuppräkning	0,3	0,3	0,3	0,9
Ökade kostnader samt minskade intäkter för Djurgårdsavtalet index		0,1/0,1	0,2/-0,2	0,2
Ökade drift och underhållskostnader för nya områden			13,0	13,0
TOTALT	21,8	1,0	14,0	36,8

Parkeringsverksamheten

Parkeringsverksamhetens intäkter för åren 2010-12 är budgeterade till 589,4 mnkr. Ökningen av antalet parkeringsvakter samt höjningen av parkerings- och felparkeringsavgifterna kommer att påverka intäkterna positivt och kontoret bedömer att budgeten för intäkterna under åren 2010-2012 kommer att nås.

Skatteverket har i ett s.k. ställningstagande meddelat att moms ska utgå på intäkter från p-avgifter. Staden delar inte denna uppfattning, då avgifterna endast tas ut för trafikens ordnande. Om moms ändå skulle komma att tas ut på avgifterna kommer momsen att inkluderas i avgiften. Staden kan komma att bli skyldig moms retroaktivt. Det årliga intäktsbortfallet på parkeringsavgifterna uppskattas till ca 75 mnkr i rådande intäktsläge.

Kostnaden för entreprenaden för parkeringsövervakningen kommer att öka med 6,5 mnkr under 2010 jämfört med 2009. Kostnadsökningen är förenad med det ökade antalet parkeringsvakter i tjänst, enligt avtalat kontrakt.

Upplåtelse

Skulle nuvarande lågkonjunktur sträcka sig över åren 2010-2012 bedömer kontoret att upplåtelseintäkterna kommer att sjunka markant mot tidigare uppnådda nivåer. Stimulansåtgärder som påverkar byggsektorn kan dock mildra den utvecklingen. Om lågkonjunkturen leder till att fler väljer att avsluta pågående byggarbeten kan det innebära att kostnaden för återbetalningar ökar.

Slussen

Arbetet med att säkra Slussens konstruktioner kommer att fortgå under planperioden. De åtgärder som planeras är nödvändiga för att säkerställa att nuvarande trafikförhållande kan upprätthållas till byggstart av nya Slussen samt att risk inte uppkommer för person och egendom. De årliga inspektionerna som tidigare genomförts har ersatts med löpande inspektioner av utvalda konstruktionsdelar och material. Vid dessa inspektioner görs även statistiska bedömningar och beräkningar.

Evenemang

Under 2010 kommer kontoret att vara delaktig i planering och genomförandet av en rad större evenemang i Stockholm.

Energikostnaderna ökar

Energikostnaderna ökar med ca 5 % per år, vilket motsvarar ca 3 mnkr. Kostnadsökningen beräknas dock minska med ca 1,3 mnkr per år genom effekten av energibesparande armaturbyten.

Kapitalkostnader

Kostnaden för räntor och avskrivningar är beräknade på investeringar enligt kontorets förslag ingående i prioritering 1. Beslutat kommunfullmäktige om annan nivå kommer budgeten för räntor och avskrivningar att räknas om.

Trafik- och gatuverksamheten, investeringsplan

Investeringar per projektgrupp	Investeringar				
	Mnkr	2010	2011	2012	
Projekt mot kapitalförstöring		54,3	60,1	56,1	
Trafik- och gatuåtgärder		213,6	256,2	356,1	
Park, torg och centrum		47,5	31,8	23,0	
Stora infrastrukturprojekt		375,3	464,4	183,9	
Teknikinvesteringar		26,8	28,9	29,6	
Övrigt i offentlig miljö		45,1	31,2	23,1	
Nettoinvesteringsutgift		762,5	872,6	671,8	Bilaga 3:A:2
Ram enligt budget 2009-2011		625,0	810,0		
Diff. jämfört med budget 2009-11		137,5	62,6		
Utanför ram, kontorets prioritering 1		70,0	89,0	70,0	Bilaga 3A 15-16
Utanför ram, kontorets prioritering 2		37,4	66,5	58,0	Bilaga 3A 16-17
Utanför ram, kontorets prioritering 3		4,6	9,6	34,6	Bilaga 3A 17-18

Investeringsbudget

De stora infrastrukturprojekten tar ca 60 % av budgetutrymmet år 2010, varav E18 och Norra Länken där kontoret står för investeringsandel enligt stadens avtal med vägverket ensamt upptar 53 %. Stadsledningskontoret har uppmärksammat stadens stora behov av strategisk och gemensam planering samt stadsövergripande prioritering av investeringsplanen. Investeringsplanen har därför ett nytt utseende där nya planeringsprojekt prioriteras inbördes.

I bilaga 3A2 finns det absolut nödvändigaste projekten förtecknade där större delen redan är beslutade, år 2010 saknas 137 mnkr och år 2011 saknas 63 mnkr.

Ytterligare angelägna behov utöver ram

I bilaga 3A 15-18 finns ytterligare nya planeringsprojekt utöver ram prioriterade enligt kontorets förslag. Behovet per år för de mest angelägna är 70 mnkr år 2010, 89 mnkr år 2011 och 70 mnkr år 2012. Prioritering är gjord enligt följande:

Kontorets prioritet 1: projekt som är en följd av annan parts avtal, alternativt högt prioriterat då det föreligger skaderisk, ger energispareffekt eller lagkrav t.ex. utbyte av kvicksilverlampor i offentliga belysningen.

Kontorets prioritet 2: främst reinvesteringar

Kontorets prioritet 3: främst prioriterade stadsmiljöåtgärder

Renhållningsverksamheten, Avfall

Avfalls, driftbudget

Mnkr	KF-	KF-plan	Förslag	KF-plan	Förslag	Förslag
	budget					
	2009					
Drift och underhåll						
Kostnader	441,4	465,7	477,6	481,6	494,5	512,1
Intäkter	-454,2	-481,9	-493,3	-501,7	-513,5	-531,1
NETTO Drift och underhåll	-12,8	-16,2	-15,7	-20,1	-19,0	-19,0
Kapitalkostnader						
Avskrivningar	9,5	10,3	10,3	11,6	11,6	11,6
Internräntor	4,7	5,4	5,4	7,4	7,4	7,4
NETTO totalt	1,4	-0,5	0,0	-1,1	0,0	0,0

Budgetförslagen är beräknade utifrån ett antagande om ökad mängd grovavfall under perioden, efter att ha legat stilla under 2009, samt indexregleringar för både insamling och behandling av hushållsavfall, grovavfall och farligt avfall. För 2010 beräknas därutöver en ökning om 15,7 mnkr med anledning av driftsättandet av en ny anläggning (Sätra/Bredäng). För 2011 föreslås ökade kostnader för biologisk behandling samt för ett eventuellt inpasseringssystem. Mängden avfall som går till biologisk behandling beräknas öka även 2012. Kontoret har budgeterat 8 mnkr för en ny återvinningscentral med driftstart sommaren 2012. Om mark inte kan frigöras till denna sjunde återvinningscentral under perioden föreslås alternativt en modernisering av Lövsta återvinningscentral. Detta skulle medföra en mindre driftkostnadsökning under 2012.

Som grund för beräkningarna utöver indexreglering finns även ett antagande om mängdökningar återupptas under perioden efter att ha legat stilla under 2009.

Avfallsverksamheten, investeringsplan

	2010	2011	2012	Utgift totalt
KF-plan	40,0	5,0		
Kärl	0,5	0,5	0,5	1,5
Inpasseringssystem ÅVC	1,7	0,5	0,0	2,2
Åtgärder ÅVC	5,0	5,0	5,0	15,0
Ny ÅVC/ Reinvestering Lövsta	2,0	3,0	42,0	47,0
Nya miljöstationer/Samlingssskåp	0,5	0,5	0,5	1,5
IT-investeringar	0,5	0,5	0,5	1,5
Summa beräknade utgifter	10,2	10,0	48,5	68,7

Under perioden planeras främst två stora investeringar, etablering av ÅVC på Strömsättravägen (Sätra/Bredäng) samt ytterligare en ÅVC företrädesvis i norra delen av Järvafältet, alternativt reinvestering i Lövsta ÅVC. Det finns en stor osäkerhet kring nyetableringar beroende på när och hur mark kan frigöras till nya anläggningar och de ofta tidsmässigt långa tillståndprocesserna. I jämförelse med tidigare flerårsbudget har en förskjutning i tiden skett. Utöver detta planeras investering i inpasseringssystem för ÅVC samt investering i miljöstationer, både för nyetablering och ersättning av äldre befintliga.

Tillståndsprocesser för befintliga anläggningar kan komma att medföra utökade krav på driften som kräver investeringar. Under perioden fram till 2019 kommer med största sannolikhet förtätad bebyggelse i närheten av anläggningarna på bl.a. Årstafältet och vid Lövsta medföra att investeringar kommer att behöva göras i anläggningarna för att kunna ligga kvar. Detta kan vara t.ex. insynsskydd, trafiklösningar, bullerdämpning samt rening av dagvatten.

I samband med utökningen av matavfallsinsamlingen kommer investeringar i kärl att fortlöpa.

Personal

Ett led i att minska sjukfrånvaron och främja hälsoarbetet under kommande åren kommer att vara riktade insatser både från företagshälsovård också andra aktörer.

Kontoret har totalt 448 tillsvidareanställningar varav 36 avser renhållningsverksamheten. Under planperioden kan ett 50-tal av kontorets medarbetare gå i pension. Cirka två tredjedelar av dessa avgångar berör medarbetare inom de tekniska yrkena. Dagens konjunkturnedgång och kommande omstruktureringar gör det svårt att bedöma hur rekryteringsläget blir kommande år.

Kontoret fortsätter att informera om möjligheter till avknoppning av verksamhet, samt bistå intresserade att få hjälp och stöd i processen.

Lokalförsörjningsplan

Lokalförsörjningsplanen redovisas i bilaga 6.

Utvecklingsmodellen

Stadens gemensamma modell för verksamhetsutveckling, där IT ingår, redovisas kontorets IT i bilaga 7.

Bilagor

1. Nämndens underlag till budget
2. Väsentliga förändringar av driftbudgeten jämfört med KF:s plan
3. Investeringsplan
4. Stora projekt
5. Nettoinvesteringar i ett tioårsperspektiv
6. Lokalförsörjningsplan
7. Utvecklingsmodell och Agressoförsystem
8. MBL – protokoll