

2014-03-21

Handläggare
Ingrid Widegren
08-508 261 44**Till**
Trafik- och renhållningsnämnden
2014-04-08

Underlag för budget 2015 med inriktning för 2016 och 2017 för trafik- och renhållningsnämnden

Förslag till beslut

1. Förvaltningens förslag till underlag för budget 2015 med inriktning för 2016 och 2017 godkänns och överlämnas till kommunstyrelsen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefInga-Lill Hultin
AvdelningschefBarbro Edlund
Enhetschef

Sammanfattning

Stadens Vision 2030 beskriver hur det ska vara att bo i, arbeta i och besöka Stockholm år 2030. Hur staden ska växa beskrivs i Översiktsplanen/ Promenadstaden. Målsättningen är en attraktiv stad där bebyggelsen ska förtätas så att fler än idag kan bo och arbeta på samma yta. År 2012 beslutade kommunfullmäktige om Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, som ger styrande principer för planeringen av Stockholms vägar och gator för att staden ska kunna förverkliga Vision 2030. En del i detta är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, d.v.s. kollektivtrafik, gång och cykel samt godsfordon med hög beläggning. I mars 2013 godkände kommunfullmäktige en ny cykelplan för Stockholm.

Den utökade takten i bostadsbyggandet gör att kontorets arbete förändras. Kontoret tar över ansvaret för trafikfrågorna från exploateringskontoret i program för bl.a. stadsutvecklingsområden. Programmen väntas också bli fler och mer komplexa.

Det är många olika intressen som ska tillgodoses för att det ska bli en sammantaget bra utformning av det offentliga rummet i en växande stad. Avvägningar kommer att behöva göras i respektive projekt utifrån de förutsättningar som råder lokalt på platsen, t ex gällande kapacitet och säkerhet för olika trafikslag, angöringsbehov, gestaltning och behov av vistelseytor för uteserveringar, torghandel, evenemang etc.

Under 2015 och 2016 kommer en ny avfallsplan för perioden 2017-2020 att tas fram. Ambitionen är att avfallsplanen ska tas fram som ett tematiskt tillägg till översiktsplanen.

För att nå det nationella målet om 50 procent insamlat matavfall till utgången av 2018 behöver arbetet intensifieras ytterligare. Under planperioden kommer kontoret att fortsätta arbeta med informationsinsatser och taxestyruing, samt undersöka möjligheter för utveckling av maskinella system för insamling av matavfall. Därtill planeras en optisk sorteringsanläggning med driftstart vid halvårsskiftet 2017.

Det är av yttersta vikt att staden under planperioden långsiktigt säkerställer mark för befintliga och nya återvinningscentraler för att säkra medborgarnas möjligheter att lämna sitt grovavfall och farliga avfall i den växande staden.

Våra kunder, Stockholmarna, företagen och besökarna ställer allt högre krav och förväntningar på både kvalitet och service. Kontorets verksamhet väcker särskilt mycket engagemang eftersom det kontoret gör har en direkt inverkan på deras vardag. Kontoret är ett viktigt ansikte utåt för Stockholms stad, därför måste kontoret bli mer tillgängligt, ge ökad insyn och ha en hög servicenivå oavsett om kontakt med kunderna sker via telefon, mejl eller vid personliga möten. Det innebär också att kontoret är aktivt, blir bättre på att lyssna och ger snabb återkoppling. Kontoret fortsätter arbetet med bemötande- och servicefrågor för att få en kultur där dialogen med våra kunder ses som något positivt. Stödsystemet synpunktsportalen fortsätter att utvecklas, och kontoret förbättrar rutinerna för att snabbt kunna bearbeta de felanmälningar och svar som kommer in. Digitala kanaler för felanmälan och synpunkter, som webbtjänsten och appen Tyck-till, utvecklas ytterligare.

Bakgrund

Enligt kommunallagen ska kommunens budget innehålla en plan för ekonomin för en period av tre år, där 2015 utgör periodens första år. Inför stadens centrala budgetberedning ska nämnderna

därför lämna ett underlag för planering för år 2015 med inriktning för 2016 och 2017. Planeringen ska utgå från Stockholms stads Vision 2030. Underlaget ska rymmas inom de planeringsnivåer som kommunfullmäktige beslutade om i samband med att budgeten för år 2014 fastställdes.

Kontoret redovisar under respektive inriktningsmål en övergripande och sammanfattande analys av verksamhetens utveckling de kommande åren. Underlaget i övrigt beskriver trender, utvecklingstendenser och strukturella frågor samt effekterna och eventuella behov av åtgärder utifrån detta.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av administrativa avdelningen i samarbete med övriga avdelningar. Ärendet har behandlats i förvaltningsgruppen den 19 mars 2014.

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål

1.1 Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök.

Trafik- och gatuverksamhet

- Stadens mål för ökat bostadsbyggande ställer ökade krav på kontoret. Samarbetet mellan berörda förvaltningar behöver intensifieras och tydliggöras.
- Framkomlighetsstrategin ska utvecklas för att omfatta en större del av det offentliga rummet, inklusive hur inner- och ytterstaden kan knytas samman.
- Arbetet fortsätter med att förbättra framkomligheten genom att delta i stora samverkansprojekt, som bl.a. tunnelbaneutbyggnaden, och driva egna större infrastrukturprojekt.
- Arbetet med huvudtidplanen, d.v.s. samordningen av de trafikstörande arbetena, med Trafikverket, Trafikförvaltningen och grannkommunerna, ska formaliseras under perioden.
- Gemensamt med övriga förvaltningar och ledningsdragande bolag samordna och prioritera kontorets projekt och tidplaner med en detaljerad projektlista för perioden.
- En samordnad trafikstyrning av de nordsydliga förbindelserna byggs för att öka säkerheten, förbättra framkomligheten och minska trafikens miljöpåverkan.

- Kontoret tar över ansvaret för trafikfrågor i program för bl.a. stadsutvecklingsområden.
- Kontoret kommer att ta fram en trafikplan för city.
- Trafik Stockholm ska utvecklas för att effektivare förbättra stockholmarnas vardagliga framkomlighet.
- Strategin för bättre leveranstrafik ska genomföras.
- Parkeringsplanen som är en del av framkomlighetsstrategin är genomförd till stor del. De åtgärder som kvarstår kommer att genomföras under perioden.
- Antalet investeringsprojekt ökar som en följd av cykelmiljarden, men även reinvesterings- och trafiksäkerhetsprogrammen ökar.
- En gemensam trafikmodell införs i regionen, vilket innebär att trängsel i större områden kan analyseras.
- Kontoret kommer att ta fram ett uppdaterat och utvecklat, parkprogram "Park Stockholm".
- Trafiksäkerhetsarbetet fortsätter och ska fokusera på hastighetsefterlevnad, säkra huvudgator och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden.
- Arbetet fortsätter med tillgänglighetsfrågor utifrån intentionerna i "Program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2011-2016".
- Stadens attraktivitet ska stärkas genom att skapa förutsättningar för att genomföra evenemang på ett smidigt sätt.
- Tryggheten vid passage genom gång- och cykeltunnlar ska öka genom bättre belysning.
- Miljö kvalitetsnormerna för luft i Miljöbalken ska klaras.
- Säkerställa att permanenta platser finns för snöbortforslingen i en tätare stad.

Renhållningsverksamhet

- Nämnden beslutade i februari enligt kommunfullmäktiges förslag till budget 2014 att bolagisera stadens avfallsverksamhet från och med den 1 juli 2014.
- En ny avfallsplan för perioden 2017-2020 kommer att tas fram.
- För att nå det nationella målet om 50 procent insamlat matavfall till utgången av 2018 behöver arbetet intensifieras ytterligare.

- Staden behöver säkerställa mark för nya och befintliga återvinningscentraler.
- Kontoret har tagit fram en ny typ av miljöstation som är säkrare och mer tillgänglig både för de som lämnar och för de som hämtar det farliga avfallet. Under planperioden beräknas minst tre miljöstationer per år att placeras ut.
- ÅVC Trädgård kommer sannolikt att få annan lokalisering i det fall att det beslutas att ytan behövs till förbehandlings- eller sorteringsanläggning.

1.2 Kvalitet och valfrihet ska utvecklas och förbättras.

- Kontoret är ett viktigt ansikte utåt för Stockholms stad, därför måste kontoret bli mer tillgängligt, ge ökad insyn och ha en hög servicenivå oavsett om mötet med kunderna sker via telefon, mejl eller vid personliga möten.

1.3 Stadens verksamheter ska vara kostnadseffektiva.

- Utveckla och förbättra rutiner för kalkylering och erfarenhetsåterföring. Genom förbättrad styrning av projekt höjs prognossäkerheten. Kunskapen hos kontorets projektledare om budgetprocessen ska öka.
- Bättre framförhållning ska eftersträvas vid projektering och upphandling.
- Genomföra reinvesteringsåtgärder för att upprätthålla funktionen i befintlig infrastruktur.
- Tillsammans med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen delta i arbetet med att genomföra stadens bostadspotential.

2 Nämndens verksamhetsområde

Den växande staden ställer höga krav på planering av infrastrukturen för att få ett väl fungerande trafiksystem som säkerställer en hög framkomlighet och trafiksäkerhet, attraktiva stadsmiljöer, effektiv avfallshantering samt begränsad miljöpåverkan.

Näringsliv och stockholmare behöver pålitliga transporter.

Fungerande godstransporter är en förutsättning för en levande stad. Översiktsplanen och Framkomlighetsstrategin som utgår

från Vision 2030 beskriver hur stadens gator, vägar och offentliga

rum behöver planeras och utvecklas för att bidra till den attraktiva staden. Två kärnfrågor i Framkomlighetsstrategin är hur kollektivtrafik ska prioriteras i gatan och hur reglering av parkering kan bidra till bättre framkomlighet samtidigt som gång- och cykeltrafiken har hög prioritet.

Kontoret har ett tydligt uppdrag att bygga ut infrastrukturen för cykel och Cykelplanen är vägledande för detta arbete. Åtgärder ska fortsätta genomföras för att skapa en väl fungerande infrastruktur för cykel genom ett utbyggt pendlingsnät, framkomlighetsåtgärder, cykelparkeringar och vägvisning för cyklisterna.

Staden växer och ökad befolkning ställer krav på ökade investeringar. Stadens höga ambition för bostadsbyggande ställer ökade krav på ett utvecklat samarbete mellan berörda förvaltningar och bolag inom staden.

Stadens transportinfrastruktur har anlagts under lång tid och behovet av reinvesteringar är stort. Samarbetet mellan de olika aktörerna är avgörande för att regionen ska kunna fortsätta utvecklas. Framkomlighetsstrategin ligger till grund för arbetet med den så kallade huvudtidplanen, där målsättningen är att samordna arbetet med stora infrastruktur- och reinvesteringsprojekt för att minimera störningar i trafiken.

De finansiella resurserna är begränsade samtidigt som investeringsfrågorna blir mer komplexa, vilket medför att måluppfyllelse och effektivitet, inte minst i stora investeringsprojekt, blir allt viktigare.

Kontoret bidrar till en hållbar livsmiljö genom att minska verksamhetens miljöpåverkan och verka för att stadsmiljön utvecklas på ett hållbart sätt. I *bilaga 04* finns en sammanställning över kontorets miljöåtgärder under perioden.

Trafik- och gatuverksamhet

Bostadsbyggandet

Den utökade takten i bostadsbyggandet till 140 000 lägenheter gör att kontorets arbete förändras. Kontoret tar över ansvaret för trafikfrågorna från exploateringskontoret i program för bl.a. stadsutvecklingsområden. Programmen väntas också bli fler och mer komplexa, och antalet detaljplaner och bygglov blir fler. Detta innebär ett ökat behov av att se över riktlinjer och policys så att handläggarna kan arbeta mer effektivt och agera likartat i olika områden. Samtidigt ökar behovet av trafikstrukturutredningar, där det t.ex. kan studeras hur ett tänkt exploateringsområde kommer att påverka det omgivande vägnätet, men också behovet av resurser för att medverka i hanteringen av större volym av stadsplaner och bygglov. Projekten ställer krav på kontorets externa kommunikation eftersom det ofta rör platser med hög trafikintensitet.

Utanför innerstaden väntas det ökade bostadsbyggandet leda till ett ökat resande, särskilt med kollektivtrafik och bil. Det är sannolikt att konkurrensen om parkeringsplatser skärps i innerstaden eftersom vissa parkeringsytor tas i anspråk för rörlig trafik. I ytterstaden kan konkurrensen om parkeringsplatserna öka eftersom befolkning, och eventuellt även bilinnehavet, ökar. Detta kan komma att leda till avgiftsbeläggning på fler platser än i dag.

Trafikbuller är ett problem för många boende. Arbeta pågår därför inom staden med olika bullerskyddsåtgärder. En del görs i direkt samverkan med fastighetsägare, s.k. fönsteråtgärder. Andra görs i samråd med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret för bostadsutvecklingsområden samt med SISAB för utsatta förskolor. Ett viktigt verktyg för arbetet är den bullerkartläggning som miljöförvaltningen svarar för.

Framkomlighetsstrategin och översiktsplanen

Framkomlighetsstrategin och översiktsplanen bildar en god grund för att kunna kombinera kraftig tillväxt i befolkning och ekonomi med en fungerande trafiksituation. Därmed bör Stockholm kunna behålla en tätplats bland de städer i världen som har bäst fungerande trafiksystem. Det är många olika intressen som ska tillgodoses för att det ska bli en sammantaget bra utformning av det offentliga rummet i en växande stad. Avvägningar kommer att behöva göras i respektive projekt utifrån de förutsättningar som råder lokalt på platsen, t.ex. gällande kapacitet och säkerhet för olika trafikslag, angöringsbehov, gestaltning och behov av vistelseytor för uteserveringar, torghandel, evenemang etc.

Under perioden genomförs en strategi för framkomliga och attraktiva offentliga rum. Den behandlar funktion och innehåll i alla offentliga rum, och en fråga är hur inner- och ytterstaden kan knytas samman bättre än i dag. Arbetet kommer också att pågå enligt den gångplan som väntas bli klar under 2014.

Under 2014 utvärderas pilotförsöket för stombusslinje 4. Därefter kommer kontoret att gemensamt med Trafikförvaltningen ta ställning till införandet av permanenta åtgärder på linje 4 och övriga stombussar i innerstaden.

Kontoret har i samarbete med Trafikförvaltningen, i enlighet med Framkomlighetsstrategin, inlämnat ett förslag till lagändring som möjliggör parkeringsövervakning med kamera i buss. Förslaget ska preciseras ytterligare under 2014 och besked i frågan väntas under treårsperioden. Målet är att minska de hinder som uppstår på utsatta platser längst linjenätet p.g.a. felparkerade bilar.

Vision för City

Vision för City antogs av kommunfullmäktige 2012 och är en vision för ett levande city. Visionen innehåller punkter som rör

samarbete kring skilda frågor som trafik, sammanhängande platser, samordning av intressenter kring platser med mera. Som en del i arbetet kommer kontoret att ta fram en trafikplan för city. Vidare bedrivs löpande arbete inom cityvisionen som rör trafikfrågor.

City i samverkan

City i samverkan är en ideell icke vinstdrivande medlemsförening där Stockholms Stad, fastighetsägare, handeln, SL, Polisen samt enskilda företag och organisationer är medlemmar. City i samverkan arbetar för en vacker, trygg, attraktiv och händelserik citykärna öppen för alla. De initierar och genomför samverkansprojekt för utveckling av platser och funktioner tillsammans med näringslivet, staden, privata och offentliga aktörer, t.ex. rörande julbelysning, extra städinsatser och kvalitetshöjande insatser på Sergels Torg. De prioriterar ett helt, rent, tryggt och attraktivt gaturum, och driver projekt som ökar attraktionen av stadsrummet utifrån en väl definierad roll. Detta arbete fortsätter utvecklas under perioden.

Parkeringsplanen

Åtgärder i enlighet med parkeringsplanen för ytterstaden kommer att genomföras under perioden. Här kan det bli aktuellt att se över parkeringsförbud, parkeringstider, avgifter och boendeparkering.

Huvudtidplanen

Arbetet med den s.k. huvudtidplanen, se *bilaga 06*, d.v.s. samordningen av de trafikstörande arbetena med Trafikverket, Trafikförvaltningen och grannkommunerna ska formaliseras under perioden. Det innebär förutom en tidsmässig samordning av projekten att samverkan kommer att ske kring kompletterande åtgärder som trafikstyrning, utökad kollektivtrafikering, beteendepåverkan och trimningsåtgärder. Formerna för samordningen läggs fast efter en utvärdering av arbetet i projektet Resval Sydost.

Analys av trängsel vid infrastrukturinvesteringar

Det pågår ett arbete med att välja en gemensam trafikmodell i regionen för att göra s.k. mesoprognoser, vilket innebär att trängsel i större områden kan analyseras bättre. Anpassningar och utveckling av modellen kommer att behövas, liksom arbetet med kalibrerade trafiknät och basprognoser. Detta måste ske gemensamt mellan flera parter, där kontoret är en. Under perioden kommer också ett påbörjat utvecklingsarbete kring korttidsprognoser att fortsätta.

Trafik Stockholm

För att möta kommande utmaningar i trafiken i Stor-Stockholm utvecklas Trafik Stockholm från och med år 2013 genom ett nytt 10-årigt genomförandeavtal. Trafik Stockholm har en viktig roll att sammanställa och förmedla information om trafikläget,

hantera olycksituationer och evenemang. Det krävs då rätt underlag för att kunna fatta rätt beslut, och under den kommande treårsperioden kommer ett prognosverktyg att införskaffas genom en innovationsupphandling.

Under perioden 27 januari-14 februari 2014 pågick ett försök, vardagssamverkan del 3, där operatörer på ledningscentraler för väg (Trafik Stockholm), järnväg och kollektivtrafik (MTR, Stockholms tåg, Keolis samt SLs Trygghetscentral och driftledningscentral) deltog. Målet med projektet var att utveckla samverkan mellan ledningscentraler i det dagliga arbetet. Det omfattade bland annat att hantera störningar i trafiken mer effektivt och att skapa bättre möjligheter för resenärer att göra aktiva val i sitt resande genom snabb och samstämmig trafikinformation. Under kommande treårsperiod kan flera förbättringsförslag, utifrån de tre genomförda försöken inom vardagssamverkan, komma att genomföras i form av utökade försök, utbildningsinsatser, nya arbetsrutiner m.m.

Attraktiva gatumiljöer, parker och gröna offentliga rum

En viktig faktor som påverkar det upplevda intrycket av staden och dess offentliga rum är en fortsatt utveckling av verksamheter med koppling till en ren och vacker stad där stadens funktioner och kvalitéer säkerställs. Ren och vacker är en viktig del i att skapa trygga och attraktiva miljöer i det offentliga rummet för stockholmarna och stadens besökare. För att öka tryggheten är belysning särskilt viktigt. Gatubelysningen ska ge en god trafiksäkerhet och allmän trygghet med goda estetiska och miljömässiga aspekter, samt erbjuda allmänheten så god belysning som möjligt.

Översiktsplanen, och det tematiska tillägget ”Den gröna promenadstaden” lyfter på en övergripande nivå fram de gröna och blå kvalitéerna. Kontoret har i uppdrag att ta fram ett uppdaterat och utvecklat, mer konkret parkprogram, ”Park Stockholm” som komplement till dessa, för att förtydliga och konkretisera hur staden ska arbeta och samverka för att uppfylla de formulerade målen. Framkomlighetsstrategin, som ger styrande principer för planeringen av Stockholms vägar och gator med fokus på de gåendes behov och villkor, har också sin utgångspunkt i Översiktsplanen.

En annan målsättning med kontorets planer och strategier är att skapa ett sammanhållet nät av attraktiva gatumiljöer, parker och gröna offentliga rum. Parknätet i den centrala staden ska länkas samman med större naturområden och gröna kilar i ytterstaden. Vid nyexploatering där park- och naturmark tas i anspråk är det av betydelse att behålla och utveckla grönsamband och grönstruktur, inte minst för att skapa en stad som är attraktiv för gående och cyklister.

Cykelplanen

Genomförandet av cykelplanen kommer att ställa stora krav på kontoret eftersom en stor del av den s.k. cykelmiljarden genomförs under perioden.

Strategi för bättre leveranstrafik

Inom strategin föreslås bl.a. genomförande av ett samlingsprojekt, ett off peak-projekt, fler lastplatser för tunga fordon och ett teknikprojekt med lastplatssensorer. Ett externt och ett internt godsnätverk ska bildas.

Trafiksäkerhetsarbetet

Trafiksäkerhetsarbetet ska fokusera på hastighetsefterlevnad, säkra huvudgator och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Några aktuella projekt för kommande år är framtagande och genomförande av hastighetsplaner, ökad kunskap kring samspelet mellan gående och cyklister samt arbetet med skolornas trafiksäkerhet. Åtgärder kommer årligen att konkretiseras i en särskild åtgärdsplan. Under perioden kommer de fysiska åtgärderna att fokuseras på att nå en trafikmiljö som stämmer med de nya hastighetsgränser som blir följderna av hastighetsplanerna.

Enkelt avhjälpna hinder

Kontoret fortsätter arbetet med att förebygga att nya tillgänglighetsbrister uppkommer samt att åtgärda redan befintliga. Under perioden kommer investeringsmedel att avsättas framför allt för att åtgärda enkelt avhjälpna hinder samt sittplatser och kantstenshöjningar vid busshållplatser. Den största delen går till ombyggnader av övergångsställen och busshållplatser. Åtgärderna beskrivs i årliga program för tillgänglighetsarbeten.

Insiktsutbildningar kommer att hållas för medarbetare och entreprenörer, och nya utvecklingsprojekt kommer att starta.

Snöbortforsling

Det är svårt att hitta platser att lägga upp snö som behöver köras bort från stadens gator och gång- och cykelbanor. Det finns ett stort behov av permanenta platser som kan användas för detta ändamål. Platserna ska användas till snöupplag på vintern och sandupplag på sommaren, och plats behövs också för upplag för trädgårdsavfall på sommaren och för maskinuppställning. I vissa fall kan dessa samordnas. Kontoret tittar även på nya tekniska lösningar för att ta hand om snön på ett mer effektivt sätt än att lägga den på hög. För dessa tekniska lösningar krävs yta och investeringar. När staden växer, förtätas bebyggelsen och det tillkommer fler gator att snöröja och städa. När ytterstadens bebyggelse allt mer liknar innerstadsmiljö behöver mer snö köras bort för att säkra framkomligheten i hela staden. En konsekvens av detta är ökade driftkostnader under snörika vintrar.

PM10

Länsstyrelsen i Stockholms län har, i samverkan med kommuner i länet, Trafikverket, Trafikförvaltningen och Kommunförbundet Stockholms Län, tagit fram ett åtgärdsprogram för PM10 och NO2 (partiklar och kväveoxider). Syftet med åtgärdsprogrammet är att klara de miljökvalitetsnormer som finns för luft i Miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer att åtgärderna inte kommer att vara tillräckliga för att klara normerna. Staden och länsstyrelsen har därför tillskrivit regeringen för att få till stånd någon form av dubbdäcksavgift eller skatt.

Stora utbyggnadsområden

För stora utbyggnadsområden som Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden ska kontoret ha en mycket tät medverkan i planeringsarbetet för att säkerställa att områdena även fungerar i framtiden.

Digital utveckling

Staden fattade i april 2013 ett beslut om digital förnyelse, Stockholms stads IT-program 2013-2018. Detta program är styrande för kontorets digitala utveckling under åren 2015-2017. Se vidare *bilaga 05*.

Renhållningsverksamheten

Nämnden beslutade i februari efter uppdrag i budget 2014 att bolagisera stadens avfallsverksamhet från och med den 1 juli 2014.

Ny avfallsplan

Under perioden 2015 till 2016 kommer en ny avfallsplan för perioden 2017-2020 att tas fram. Ambitionen är att avfallsplanen ska tas fram som ett tematiskt tillägg till översiktsplanen.

Optisk sorteringsanläggning

I den matavfallsutredning som antogs i kommunfullmäktige i oktober 2013 konstaterades att en optisk sorteringsanläggning skulle påverka mängden insamlat matavfall i Stockholm positivt. I en sorteringsanläggning kan soppåsar identifieras med hjälp av olika tekniker. Efter utsortering av påsar med matavfall transporteras de till en förbehandlingsanläggning och därefter till en rötningsanläggning. Stockholm Vatten AB är i nuläget ansvarig för dessa typer av anläggningar. I samarbete med Stockholm Vatten utreds förutsättningarna för att uppföra en sorterings- och förbehandlingsanläggning inom Högdalens industriområde. Projektering påbörjas under 2014, och anläggningen är beräknad att tas i drift vid halvårsskiftet 2017.

Ökad insamling av matavfall

Insamlingen av matavfall har ökat kraftigt under 2013, men för att nå det nationella målet om 50 procent d.v.s. 48 000 ton till utgången av 2018, behöver arbetet intensifieras ytterligare.

Under planperioden kommer kontoret att fortsätta arbeta med informationsinsatser och taxestyruing, samt undersöka möjligheter för utveckling av maskinella system för insamling av matavfall.

I tabellen framgår prognostiserad utveckling av antal kunder med matavfallsinsamling (antal):

	Totalt antal	2014	Andel	2015	Andel	2016	Andel	2017	Andel
Villor	32 000	9 000	28%	12 000	38%	14 000	44%	16 000	50%
Flerfamiljshus	18 300	1 036	6%	1 236	7%	1 386	8%	1 536	8%
Restauranger	2 750	980	36%	1 082	39%	1 186	43%	1 290	47%
Fallfrukt ÅVC	5	5	100%	5	100%	5	100%	5	100%

I tabellen framgår prognostiserad utveckling av mängd insamlat matavfall (ton):

	2014	2015	Ökning	2016	Ökning	2017	Ökning
Villor	1 636	2 048	25%	2 535	24%	2 925	15%
Flerfamiljshus	1 264	1 528	21%	1 763	15%	1 966	12%
Restauranger	9 560	10 482	10%	11 559	10%	12 635	9%
Fallfrukt ÅVC	175	200	14%	225	13%	250	11%
Opt. Sortering	132	200	52%	350	75%	10 006	2759%
Totalt antal ton	12 767	14 458	13%	16 432	14%	27 782	69%

Till halvårsskiftet 2017 planeras den optiska sorteringsanläggningen i Högdalens industriområde att tas i bruk. Därmed beräknas den totala insamlade mängden att öka kraftigt och målet 48 000 ton förutses nås enligt plan år 2018.

För att komma åt de stora mängderna matavfall från boende i innerstaden behöver ny teknik tas fram för att kunna använda sig av systemet med optisk sortering även i fastigheter med säckhämtning. Arbete med detta påbörjas under 2014 och kommer att pågå under planperioden.

Statliga avfallsutredningen

Under 2012 presenterades en statlig utredning om ansvarsfördelningen för hushållsavfall. Beslut är ännu inte fattat i frågan men förväntas tas vid halvåret 2014. Om förslaget går igenom får det stora konsekvenser för hur insamling av förpackningsmaterial ska organiseras framöver.

Miljöprofilsområden

I Norra Djurgårdsstaden kommer kontoret att fortsätta leda fokusgrupp Kretslopp samt medverka i andra arbetsgrupper kring planering och utveckling av avfallshanteringen i området. Olika former av teknikutveckling av system, t.ex. individuell mätning i sopsugen, pågår under planperioden. När det gäller matavfalls-

insamling kommer olika utvecklingsprojekt att drivas i samarbete med andra aktörer, bl.a. kring insamling med kvarn till tank.

Kontoret bistår staden avseende kretsloppsfrågor vid planering och utveckling av miljöprofilområden. Under planperioden fokuseras primärt på Norra Djurgårdsstaden och Kista.

Återvinningscentraler (ÅVCer) och farligt avfall

I slutet av planperioden planeras en stor reinvestering i ÅVC Lövsta. Den nya återvinningscentralen kommer att samplaneras med Fortums planerade nya kraftvärmeverk. Utvecklingen drivs i samarbete med exploateringskontoret och Fortum, och reinvesteringen styrs därför av Fortums planer.

Utvidgning och utveckling av ÅVC Bromma föreslås ske 2017 med anledning av att det tas fram ett nytt områdesprogram för området där ÅVC Bromma ligger. Insyns- och bullerdämpande åtgärder behövs för att återvinningscentralen ska kunna finnas kvar när bebyggelsen kommer närmare. Anläggningen föreslås då även att öka i yta för att bättre kunna ta emot återbruksmaterial och trädgårdsavfall.

För samtliga befintliga återvinningscentraler är markanvändningsavtalen osäkra. Ett ökat samarbete med fastighetsägare, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret blir därmed viktigt för att säkerställa möjligheten för medborgarna att lämna sitt grovavfall och farliga avfall. Det är även av yttersta vikt att staden under planperioden långsiktigt säkerställer mark för befintliga och nya återvinningscentraler.

Under 2015 kommer åtgärder avseende minskat buller på återvinningscentralerna, som påbörjades under 2013, att fortsätta att utvecklas och driftsättas i större skala.

Antalet avlämningsplatser för farligt avfall kommer att fortsätta öka. Fokus kommer att läggas på de områden som har störst behov och i samarbete med bostadsbolag.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

En växande stad

Stadsbyggnadskontoret bedriver fler program- och planarbeten än tidigare, vilket påverkar kontoret som behöver skapa förutsättningar för att kunna delta i det arbetet. Den växande staden medför ökade kostnader för bland annat nya områden att underhålla samt ökat slitage på befintliga anläggningar. En växande stad innebär också att fler människor vänder sig till staden, vilket ökar mängden ärenden att hantera. En effektiviserad handläggning och bra stödsystem kan till viss del möta denna ökade efterfrågan, men behovet av rådgivning, inspek-

tioner, kontroller och handläggning kommer likväl att öka. En tätare stad innebär också nya utmaningar i kontorets grunduppdrag – att säkerställa att staden är framkomlig, trygg och attraktiv tjugofyra timmar om dygnet, året runt. Ökad konkurrens om marken kräver nya lösningar för renhållning, snöröjning och avfallshantering och ställer nya krav på kontorets anläggningar för dessa verksamheter.

Prisutveckling

Kontoret följer fortlöpande utvecklingen på marknaden med fokus på de *index* som har störst betydelse för verksamheten. Prognosen bygger på den genomsnittliga indexförändringen under de senaste 15 åren. Reservation görs för kortsiktiga variationer och för att trenden kan komma att förändras beroende på händelser i omvärlden.

Sedan 1998 har prisutvecklingen för trafikkontorets verksamheter i genomsnitt ökat med 3,9 procent per år vilket kan jämföras med KPI (konsumentprisindex) som under samma period har ökat med i genomsnitt 1,3 procent per år. De kostnadsområden som har ökat mest är asfaltarbeten, broarbeten och elektricitet med genomsnittliga prisökningar mellan 4 procent och 5 procent per år.

Kontoret upphandlar en del personalintensiva verksamheter där avtalens prisindex årligen justeras med en kombination av AKI (arbetskostnadsindex) och KPI. Detta gör att kostnader för kontorets verksamheter över tid ökar snabbare än exempelvis intäkterna som ofta regleras utifrån KPI. Ett tydligt exempel på detta är kostnaden för parkeringsövervakningen som mellan 2013 och 2014 justerades upp med 2,7 procent, trots att KPI under 2013 minskade med 0,2 procent. Se även *bilaga 02*.

Energipriser

Den svenska elmarknaden väntas under kommande år präglas av ett elproduktionsöverskott. Anledningen till att denna situation uppstått är primärt det så kallade elcertifikatsystemet, ett subventionssystem för förnyelsebar kraftproduktion som har drivit på en kraftig utbyggnad av bio- och vindkraft de senaste åren. Denna utbyggnad väntas fortsätta under kommande år. Samtidigt väntas inte Sveriges elkonsumention öka mer än marginellt under kommande år, till följd av en svag utveckling för svensk pappers- och massaindustri samt energieffektiviseringar. Det innebär att Sverige bygger upp ett elproduktionsöverskott, som måste exporteras till grannländer.

Samtidigt står flertalet av Sveriges grannländer inför en liknande situation med elproduktionsöverskott, där bland annat Norge bygger mycket ny vind- och vattenkraft, Finland bygger en ny kärnkraftsreaktor och Tyskland bygger stora volymer vind- och solkraft. Sammantaget innebär detta att elpriserna är, och väntas

fortsätta vara, under stor press i merparten av Europa, Sverige inkluderat, under kommande år.

På terminsmarknaden handlas el med leverans i Stockholm för ungefär 30 öre/kWh, avseende årskontrakten för 2015-2017. Sveriges elproduktion är mycket beroende av vattenkraft, och det är troligt att priserna kommer att variera kraftigt under perioden till stor del beroende på tillgången till vatten i vattenkraftsproducenternas vattenmagasin. Priset 30 öre/kWh ska ses som ett väntat pris förutsatt normala väderförhållanden. År med mycket regn kan pressa ned priserna mot 20 öre/kWh och torra år kan innebära priser uppåt 40 öre/kWh. Den andra stora osäkerhetsfaktorn är priset på utsläppsrätter, som har mycket stor inverkan på elpriserna runtom i Europa. Priset på utsläppsrätter beror till största delen av politiska beslut i EU. Dagens utsläppspris är 7 EUR/ton, en rimlig bedömning är att 10 EUR/ton högre CO2-pris skulle innebära cirka 6 EUR/MWh högre elpris i Sverige.

Metoder ska utvecklas för att belysa drift- och underhållskonsekvenser i beslut om investeringsprojekt

Målsättningen är att på ett tydligare sätt beskriva hur olika avvägningar i beslutsunderlag inför investeringar påverkar den långsiktiga drift- och underhållsekonomin. Exempelvis kan det vara lönsamt med en dyrare investeringsåtgärd om denna på ett väsentligt sätt sänker drift- och underhållskostnaderna.

Vinterväghållning

I *bilaga 07* redovisar kontoret statistik från SMHI (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut) som ger en bild av hur snömängderna varierar från 1960-talet fram till idag. Utifrån statistiken har kostnaden för tre olika typvintrar; mild, normal och extra snörik, tagits fram.

Parkeringsanmärkningar

Parkeringsövervakning syftar till att förbättra framkomligheten genom att fler fordon är rättparkerade. Under 2013 förbättrades rättparkeringsandelen från 74,8 procent till 78,2 procent samtidigt som parkeringsövervakningen stärktes. Totalt betalades cirka 397 000 anmärkningar under 2013 vilket utgjorde en betalningsgrad på cirka 85 procent. Under 2014 kommer parkeringsövervakningen att stärkas ytterligare, och antalet betalade anmärkningar måste öka till 540 000, om intäktskravet om 359 mnkr ska uppnås. Det förutsätter att betalningsgraden uppgår till 85 procent och den genomsnittliga intäkten per anmärkning är 665 kr.

Förhoppningen är att den ökade parkeringsövervakningen kommer att medföra ett ändrat beteende bland bilister, och rättparkeringsprocenten bör därför öka de närmaste åren. Över tid kan detta även få genomslag i färre utfärdade anmärkningar och därmed minskade intäkter.

Trafikanordningsplaner

Sedan 2009 har antalet behandlade trafikanordningsplaner ökat med 77,7 procent, från 2 392 ärenden under 2009 till 4 250 ärenden under 2013. Kontoret uppskattar ökningen av behandlade trafikanordningsplaner till 5 procent per år, de närmaste tre åren med den infrastrukturutbyggnad som sker i staden.

Upplåtelseintäkter

Upplåtelseintäkterna är direkt beroende av konjunkturläget. För närvarande ligger inköpsindex (PMI) på 56,3 (januari 2014) vilket indikerar ekonomisk uppgång och ökad ekonomisk aktivitet. Främst produktionen och ordergången har visat på ökad nivå under 2013 och ligger klart över gränsen för tillväxt. Om konjunkturuppgången håller i sig bedömer kontoret att upplåtelseintäkterna kommer att kunna behållas på nuvarande nivå de närmaste åren.

Bolagisering av renhållningsverksamheten

Bolagiseringen av renhållningsverksamheten kommer att medföra vissa omstruktureringskostnader även för trafik- och gatuverksamheten. Effekterna kommer att redovisas i samband med uppföljning under 2014.

3.1 Drift

Trafik- och gatuverksamheten

Mnkr	KF- budget 2014	KF-plan 2015	Förslag 2015	KF-plan 2016	Förslag 2016	Förslag 2017
Drift och underhåll						
Kostnader	1 370,3	1 328,7	1 363,4	1 334,6	1 377,2	1 396,1
Intäkter	-1 041,9	-1 055,6	-1 055,6	-1 055,6	-1 055,6	-1 061,0
<i>NETTO Drift och underhåll</i>	<i>328,4</i>	<i>273,1</i>	<i>307,8</i>	<i>279,0</i>	<i>321,6</i>	<i>335,1</i>
Kapitalkostnader						
Avskrivningar	302,1	340,4	340,4	394,1	394,1	451,1
Internräntor	146,7	167,4	169,4	199,4	184,8	219,4
NETTO totalt	777,2	780,9	817,6	872,5	900,5	1 005,6

Tillkommande förändringar jämfört med budget:

Nya områden 25,1 mnkr år 2015, 8,6 mnkr år 2016 och 8,0 mnkr år 2017

Då investeringstakten i nya områden och anläggningar förväntas vara hög de kommande åren överförs driftansvaret för alltfler objekt till kontoret. Objekt som successivt tas över för drift är bl.a. delar av Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden Stora Sköndal,

Annedal och Beckomberga. Även i samband med öppnande av Norra Länken och E 18 tillkommer driftkostnader.

I takt med att nya exploateringsområden färdigställs krävs också nya signalanläggningar. År 2015 krävs åtta anläggningar som främst ligger vid Arenavägen Söderstaden, Hagastaden och Lindhagensgatan.

Partikelåtgärder PM10 ökad kostnad 6,0 mnkr år 2015, 5,0 mnkr år 2016 och 5,0 mnkr år 2017

Kontoret arbetar idag med dammbindning genom att använda CMA och avser starta ett försök med vakuumsugande sopmaskiner för gångbana och körbana så att åtgärder kan genomföras i hela gaturummet. Målsättningen är att hitta optimala driftåtgärder för att klara luftkvalitetsnormen, nya metoder utvärderas i samarbete med VTI för att säkerställa resultaten vetenskapligt.

Trafik Stockholm, utökat område för Vägassistans ökad kostnad 2,0 mnkr år 2015

Öppnande av Norra Länken innebär en utökad verksamhet för Trafik Stockholm. Bland annat utökas antalet VägAssistensbilar som arbetar för att få bort störningar i trafiken snabbt och effektivt.

Utöka antalet sommarungdomar till en ökad kostnad om 2,0 mnkr
För att behålla och öka antalet sommarungdomar från 200 till 300 ökar kostnaden från nuvarande 3,0 mnkr till 5,0 mnkr.

Avskrivningar och räntor

Trafikkontoret har påbörjat ett arbete med att gå igenom sitt anläggningsregister. Då anläggningsregistret är stort och många verksamhetsförändringar inom staden har skett som fått sin påverkan på trafikkontoret, syftar genomlysningen till att verifiera anläggningarnas värde. Detta arbete sker i samtid med den av rådet för kommunal redovisning nyligen utkomna ändringen av rekommendation för materiella anläggnings-tillgångar. Rekommendationens förändring innebär ett direkt uttryckt krav på en uppdelning av anläggningar i komponenter. Genomgången sker i samverkan med stadsledningskontoret. Trafikkontoret återkommer med redovisning av eventuell framtida påverkan på avskrivningar.

Cykelåtgärder

Under perioden kommer fortsatta cykelinfrastrukturåtgärder att genomföras. I samband med utökningen av antalet parkeringsplatser för cyklar finns behov av en inventering gällande hanteringen av felparkerade cyklar och skrotcyklar. Det kan behövas en ny funktion likt den hantering som finns gällande fordon. Arbetet syftar till att säkerställa tillgång till cykelparkerings-

platser med hänsyn till det ökade antalet cyklister och att fler använder cykeln hela året.

I *bilaga 01A* redovisas en specifikation av kontorets förslag till förändringar av driftkostnaderna för trafik- och gatuverksamheten.

Renhållningsverksamheten

Mnkr	KF-budget 2014	KF-plan 2015	Förslag 2015	KF-plan 2016	Förslag 2016	Förslag 2017
Drift och underhåll						
Kostnader	478,7	496,5	497,8	526,4	513,4	572,7
Intäkter	-485,7	-508,1	-502,7	-540,2	-520,8	-585,6
<i>NETTO Drift och underhåll</i>	-7,0	-11,6	-4,9	-13,8	-7,4	-12,9
Kapitalkostnader						
Avskrivningar	10,2	11,2	9,5	14,3	10,3	11,5
Internräntor	3,1	3,7	2,9	4,8	3,1	3,4
NETTO totalt	6,3	3,3	7,5	5,3	6,0	2,0

Förändringar 2015 jämfört med verksamhetsplan 2014

I februari 2014 beslutade trafik- och renhållningsnämnden att avfallsavdelningen ska bli ett dotterbolag under Stockholm Vatten AB fr.o.m. den 1 juli 2014. Detta kan komma att få ekonomiska konsekvenser under planperioden. Utredning pågår kring vad dessa effekter blir. Sannolikt kommer det att påverka fördelningen mellan drift- och kapitalkostnader, och medföra vissa omstruktureringskostnader.

De främsta anledningarna till kostnadsökningarna 2015 i jämförelse med verksamhetsplanen 2014 är indexuppräknings, ökad matavfallsinsamling, och konsultkostnader för den optiska sorteringsanläggningen i Högdalens industriområde.

I enlighet med tidigare beslut i nämnd och kommunfullmäktige, prognostiserar kontoret ett nettounderskott på 7,5 mnkr för 2015, på grund av kostnader för utveckling av det nya verksamhetssystemet om 3,5 mnkr och konsultkostnader för den optiska sorteringsanläggningen om 4,0 mnkr. Underskottet finansieras genom uttag från renhållningsfonden.

Övriga intäkter, främst i form av materialförsäljning från återvinningscentralerna, beräknas under planperioden uppgå till 24,2 mnkr för 2015, 24,7 mnkr för 2016 och 25,2 mnkr för 2017. Omslutningsförändringar kommer att anmälas i samband med respektive års verksamhetsplan.

Förändringar jämfört med KF-plan 2015

I jämförelse med KF-plan för 2015 ligger driftkostnaderna marginellt högre. Däremot beräknas kapitalkostnaderna bli lägre och uttaget ur fonden föreslås bli högre enligt ovan beslut, varför behovet av taxeuttag blir lägre än tidigare beräknat.

Inriktning 2016 - 2017

Kostnadsökningen mellan 2015 och 2016 beror även dessa år primärt på indexuppräknningar, ökad matavfallsinsamling och konsultkostnader för den optiska sorteringsanläggningen. År 2017 stiger kostnaderna markant med anledning av driftstart för den optiska sorteringsanläggningen.

I enlighet med tidigare beslut i nämnd och KF prognostiserar kontoret ett nettounderskott om 6,0 mnkr för 2016 för ytterligare konsultinsatser avseende optisk sortering. År 2017 föreslås ett nettounderskott om 2,0 mnkr för informationsinsatser för den optiska sorteringen. Underskottet föreslås finansieras genom uttag från renhållningsfonden.

Förändringar jämfört med KF-plan 2016

I jämförelse med KF-budget 2016 ligger driftkostnaderna lägre p.g.a. nytt förbränningsavtal och billigare nya avtal för manuell insamling av hushållsavfall. Däremot beräknas kostnaderna för matavfallet bli dyrare. Nettot är dock ändå lägre än tidigare beräknat. Med lägre kostnader blir även behovet av ökat taxeintag lägre än tidigare beräknat.

Taxeförändringar under perioden

	2014	2015	2016	2017
Taxeintäkter	- 488,9	- 502,7	- 520,8	- 585,6
Ökning i taxeintäkterna mot föregående år	8,7 %	2,8 %	3,6 %	12,4 %

Taxeförändringarna gäller under förutsättning av att inga förändringar i ansvarområden med anledning av den statliga avfallsutredningen sker.

I ovanstående sammanställning av taxeökningar ingår endast marginella intäkter om 4,0 mnkr för ett eventuellt inpasserings-system. Om inpasseringssystemet räknas med full effekt kan taxeökningarna reduceras.

I *bilaga 01B* redovisas en specifikation av kontorets förslag till förändringar av driftkostnaderna för renhållningsverksamheten.

3.2 Investeringar

Trafik- och gatuverksamhet

Typ av investering	VP				
<i>Investeringar mnkr</i>	2014	2015	2016	2017	2018
Projekt mot kapitalförstöring	228,2	224,0	285,9	340,1	415,9
Trafik- och gatuåtgärder	291,3	288,0	264,5	267,3	196,0
Park, torg och centrum	18,9	13,2	16,0	19,4	
Stora infrastrukturprojekt	138,7	381,0	274,1	102,1	100,0
Teknikinvesteringar	46,3	28,4	26,8	24,6	41,6
Övrigt i offentlig miljö	49,6	29,4	22,7	26,5	26,5
Summa nettoinvesteringar	773,0	964,0	890,0	780,0	780,0

Utanför ram	2015	2016	2017	2018
Prio 1 - de 10 högst prioriterade	31,0	109,0	495,0	477,0
Prio 2 - övriga	5,0	52,0	251,0	324,0
Summa utanför ram	36,0	161,0	746,0	801,0

Den långsiktigt hållbara planeringsnivån för trafik- och gatuverksamheten uppgår till cirka 700,0 mnkr årligen i kommunfullmäktiges budget. Vissa år kan nivån förändras beroende på kommunfullmäktiges planering för större projekt. Under åren 2015-2018 är nämndens budget för trafik- och gatuverksamheten utökad med anledning av renovering av tätskiktet vid Sergels torg och en ny gångbro till Årsta Holmar.

I *bilaga 03A:1* redovisas en specifikation av kontorets förslag till budget för investeringar under perioden.

Kontoret redovisar även en prioriterad lista över planeringsprojekt utanför ram, se specifikation i *bilaga 03A:2*. De högst prioriterade projekten har i förslaget delvis inrymts inom ram, men kontorets bedömning i nuläget är att en förutsättning för att projekten ska kunna genomföras under perioden är att budgetnivån utökas.

Nämndens investeringsplan för 2015 uppgår till 964,0 mnkr netto, inklusive utökad budget för Sergels torg och Årsta holmar. Av den totala budgeten utgörs sammanlagt cirka 80 procent av reinvesteringar, stora infrastrukturprojekt och cykelåtgärder, varav reinvesteringarna utgör cirka 23 procent, stora infrastrukturprojekten cirka 40 procent och cykelåtgärder cirka 16 procent.

I *bilaga 03A:3* redovisas beslutsläget för samtliga större projekt över 50 mnkr.

Projekt mot kapitalförstöring

I den beslutade drift- och underhållsstrategin för kontorets väghållning beskrevs det omfattande behovet av underhålls-åtgärder och reinvesteringar, och de utmaningar som stadens framtida tillväxt innebär. För att skydda funktionen i den befintliga infrastrukturen krävs fortsatta satsningar på reinvesteringar, vilket innebär att reinvesteringarnas andel av investeringsbudgeten beräknas öka under perioden.

I tabellen nedan framgår föreslagen omfattning under åren 2015-2020 för beslutade långsiktiga reinvesteringprogram för olika anläggningstyper, samt reinvesteringprogrammets andel av den långsiktigt hållbara budgetnivån enligt kommunfullmäktiges budget. Den planerade andelen ökar från cirka 30 procent 2015 till cirka 50 procent 2018.

Reinvesteringsprogram - beslutade nivåer	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Trafiksignaler, reinvesteringar 2011-2015	32,0	35,0	8,0			
Reinvestering gator, träd och tillhörande anordningar	110,8	110,0	108,2	108,5		
Belysning, reinvesteringar	32,0	48,0	55,0	55,0	55,0	74,0
Energibesparande armaturbyten etapp 2	21,0	17,2				
Reinvestering mindre broobjekt 2014-2018	17,6	59,5	76,9	176,4		
Summa reinvesteringprogram	213,4	269,7	248,1	339,9	55,0	74,0
<i>Andel av långsiktig budgetnivå</i>	<i>31 %</i>	<i>39 %</i>	<i>36 %</i>	<i>50 %</i>	<i>8 %</i>	<i>11 %</i>
KF-budget - långsiktig budgetnivå	690,0	690,0	690,0	680,0	680,0	680,0

I tabellen ovan ingår endast beslutade nivåer. Behovet av fortsatta reinvesteringar på motsvarande nivåer kommer att kvarstå för de olika anläggningstyperna även senare under perioden. Beslut om kommande etapper från år 2017 och framåt kommer att tas upp för beslut under budgetperioden.

Större reinvesteringprojekt, utöver reinvesteringprogrammen, som planeras under perioden är förstärkning av Kungsgatan och ny bro vid Västberga allé. Projekten har inte helt kunnat inrymmas inom ram och delar av kostnaden ingår därför som prioriterade projekt utanför ram, se särskilt avsnitt nedan. Inom cykelplanen kommer beläggningsåtgärder på befintliga cykelvägar att genomföras under perioden.

Trafik- och gatuåtgärder

Under perioden beräknas ett stort antal projekt inom cykelplanen genomföras. Störst omfattning har utbyggnad av pendlingsstråken, men även övriga cykelåtgärder planeras när det gäller framkomlighet, trygghet och säkerhet samt parkering, vägvisning och pumpar. En ny bro till Årsta Holmar planeras, liksom en gångtunnel under Odengatan i samband med att Citybanan byggs och en ny gångbro från Strandvägen till Djurgården. I övrigt

planeras anpassning av ytvägnätet i samband med öppnandet av Norra Länken, årliga bullerskyddsåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder vid huvudgator och vid skolor, trafikantförbättrande åtgärder samt tillgänglighetsåtgärder.

I *bilaga 03A:4* redovisas en sammanfattning av planerade cykelåtgärder under perioden.

Park, torg och centrum

Kontoret ansvarar för kommuncentrala parker och under perioden planeras ett flertal mindre åtgärder genomföras. En utredning om Kungsträdgårdens framtid pågår. Planeringskostnader för projektet har inrymts inom ram, men medel för genomförande av projektet redovisas som prioriterat projekt utanför ram. Se särskilt avsnitt nedan.

Stora infrastrukturprojekt

Större infrastrukturprojekt som planeras under perioden är fortsatta arbeten med tätskiktet vid Sergels torg, fortsatt arbete vid Norra Länken, trafikstyrningssystem i Söderledstunneln samt ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik.

Teknikinvesteringar

Under perioden planeras fortsatt utveckling av kontorets IT-system och bl.a. byte av biljettautomater och trafiksignaler.

Övrigt i offentlig miljö

Större projekt som planeras under perioden är fortsatt energibesparande armaturbyte enligt tidigare beslutad plan, och fortsatta åtgärder för trygghetsbelysning.

Prioriterade projekt utanför ram

Nedan kommenteras de högst prioriterade projekten som inte helt har kunnat inrymmas inom ram, se *bilaga 03A:2*.

För *Sergels torg* och dess närhet finns planer på omfattande förändringar, t.ex. utbyggnad av spårväg och upprustning/inglasning av Sergelarkaden. För att kunna genomföra förändringarna krävs att de bro- och däckkonstruktioner, som till stor del byggdes på 1960- och 70-talet renoveras. De tätskikt som skyddar konstruktionerna har idag uppnått sin tekniska livslängd. Renovering och eventuella förstärkningsåtgärder för Spårväg city ingår i projektet. Oavsett Spårväg citys byggande och övriga planer i området måste tätskikten bytas.

Klarabergsgatan är ett av Stockholms viktigaste gångstråk. I och med att Stockholm växer ses nu gatan över. Trafikkontoret har tagit fram en skiss på hur gatan kan förnyas, bli trevligare och funktionsmässigt bättre. Ombyggnationen samordnas med Sergels torgs tätskiktsrenovering.

Medel för projektet har inrymts åren 2014-2016 enligt den utökade budgetramen. För 2017-2018 har 100,0 mnkr per år

tillförts budgeten, medan resterande beräknad kostnad ligger utanför budget med 375,0 mnkr per år. Projektet uppgår brutto till totalt 1 650,0 mnkr.

Strax norr om Älvsjö resecenter passerar *Västberga allé* över järnvägen på en tvåfilig vägbro med en 1,5 meter bred gång- och cykelbana utefter södra brosidan. Brons huvudbalkar är kraftigt uppspruckna till följd av överbelastning, och en ny bro fordras på grund av begränsad bärighet. Västberga allé tillhör också det vägnät genom staden som utnyttjas för tung trafik, något som i dag starkt begränsas på grund av brons dåliga tillstånd.

Kontoret avser att planera för att bron rivs och ersätts av en ny bågbro i samma läge. Byggstart beräknas ske mot slutet av 2015, och genomförandet beräknas ta cirka ett år. Tidpunkter har valts i samråd med Trafikverket vilket innebär att stora samordningsvinster kan göras då järnvägstrafiken under delar av denna tidsperiod är reducerad på grund av arbeten för Citybanan. En förbättrad cykelförbindelse genomförs samtidigt. Projektet kommer även att omfatta reovering av bro på Västberga allé över Åbyvägen.

Utredning och projektering kommer att färdigställas under våren 2014. Inriktningsbeslut kommer att redovisas i nämnden under april.

Utredningsbeslut om 12,0 mnkr togs i nämnden i maj 2013. För åren 2016-2018 har sammanlagt 68,0 mnkr kunnat inrymmas inom ram, resterande medel ligger utanför budget med 20,0 mnkr 2015 och 32,0 mnkr 2016. Kostnaden för projektet beräknas till totalt cirka 120-140 mnkr.

På *Kungsgatan* på sträckan Sveavägen-Birger Jarlsgatan behöver ett antal olika åtgärder genomföras. Förstärkning av konstruktion i gata, ombyggnad av slingfält för markvärme och åtgärder för cykel, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet. I projektet ingår även att se över trafiksäkerheten i korsningen Sveavägen/Kungsgatan. Korsningen har en komplicerad trafikmiljö som medför att människor gör misstag med olyckor som följd.

Kontoret har sedan 2008 planerat åtgärder avseende nytt tätskikt och förstärkning av bärande betongvalv över konstruktion från tidigare delen av 1910-talet. Konstruktionen utsätts idag för stora trafiklaster från bl.a. stombussarna. Materialprovning och beräkningar visar att belastningarna idag överskrider det som formellt tillåts. Risk finns för nedsättning av bärigheten, vilket inte kan accepteras på grund av busstrafiken.

Ett inriktningsbeslut kommer att redovisas i nämnden, där omfattningen av åtgärderna och samordning med övriga projekt, Spårväg city och reoveringen av Sergel torgs tätskikt, beskrivs. I

konstruktionen har även Stockholm Vatten en ledning som delvis måste bytas. Planerad tid för byggnation är 2017-2019.

För åren 2017-2018 har 33,0 mnkr kunnat inrymmas, resterande medel ligger utanför budget med 37,0 mnkr 2018 och 40,0 mnkr 2019. Projektets totala kostnad är beräknad till cirka 110-120 mnkr.

Kungsträdgården är en av stadens viktigaste mötesplatser. Antalet besökare ökar och evenemangsverksamheten växer, samtidigt som parken är en viktig länk i ”den gröna promenadstaden”. Ett utredningsarbete har startat för Kungsträdgårdens långsiktiga utveckling, och ett utredningsbeslut kommer att föreläggas nämnden i april. Kostnader för programarbete om 2,0 mnkr per år har inrymts inom ram för åren 2014-2016, medan preliminära kostnader om 150,0 mnkr för utveckling och upprustning av parken ligger utanför budget.

Utredningen får visa om förändringarna även kommer att medföra driftkostnadskonsekvenser.

Renhållningsverksamhet

Typ av investering	VP 2014	2015	2016	2017
<i>Investeringar mnkr</i>				
Beslutade projekt				
Kärl	1,5	1,5	1,5	1,5
Åtgärder ÅVC	7,0	7,0	7,0	7,0
Nya miljöstationer	1,5	1,5	1,5	1,5
Reinvestering Lövsta		3,0		5,0
Summa beslutade projekt	10,0	13,0	10,0	15,0
KF-plan	20,0	43,0	10,0	10,0

Planerade projekt	VP 2014	2015	2016	2017
Optisk sorteringsanläggning			85,0	169,5
Reinvestering Bromma ÅVC				20,0
Reinvestering Sättra ÅVC		3,0		
Summa planerade projekt		3,0	85,0	189,5
Summa totala investeringsutgifter	10,0	16,0	95,0	204,5

Den långsiktiga planeringsnivån för renhållningsverksamhetens investeringar uppgår i kommunfullmäktiges budget till 10,0 mnkr. Nya anläggningar eller större reinvesteringar måste planeras in utöver denna planeringsnivå.

I kommunfullmäktiges budget avsattes 10,0 mnkr för reinvestering i ÅVC Lövsta under 2014 och 33,0 mnkr år 2015, totalt 43,0 mnkr. På grund av osäkerhet i Fortums planering av förbränningsanläggningen, som påverkar den geografiska

placeringen av återvinningscentralen, föreslås projektet senareläggas. Kontoret föreslår att 3,0 mnkr används under 2015 för behövlig upprustning av miljöstationen på ÅVC Lövsta. Därefter beräknas 5,0 mnkr 2017 för att påbörja reinvesteringen av Lövsta ÅVC, och resterande medel föreslås belasta 2018.

Under 2015 kan det finnas möjlighet att få tillgång till en tomt i anslutning till ÅVC Sätra där ett återbrukscentrum kan utvecklas. Totalkostnaden för detta beräknas till 5,0 mnkr, varav 2,0 mnkr ryms inom redan beviljade medel. Ytterligare 3,0 mnkr begärs därmed för 2015.

En optisk sorteringsanläggning för främst matavfall planeras att byggas i anslutning till en ny förbehandlingsanläggning under 2016-2017. Driftsättning beräknas till halvårsskiftet 2017, och investeringsutgiften beräknas till cirka 160,0 mnkr respektive 75,0 mnkr. Etableringen av anläggningarna kan medföra en flytt av nuvarande ÅVC Trädgård i Högdalen, vilket medför en ökad kostnad om cirka 10,0 mnkr. Därtill kommer investering i käril om 11,0 mnkr.

Utvidgning och utveckling av ÅVC Bromma föreslås ske 2017 med anledning av att ett nytt områdesprogram tas fram för området där ÅVC Bromma ligger. Insyns- och bullerdämpande åtgärder behövs för att återvinningscentralen ska kunna finnas kvar när bebyggelsen kommer närmare. Anläggningen föreslås då även öka i yta för att bättre kunna ta emot återbruksmaterial och trädgårdsavfall. Totala investeringsutgiften beräknas till 20,0 mnkr som begärs för 2017.

3.2.1 Prioriteringsgrunder

I samband med budget 2012 fattade kommunfullmäktige beslut om ett enhetligt arbetssätt för hela kommunkoncernen för att ta fram en investeringsstrategi, i första hand för projekt över 50,0 mnkr.

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering av projekten, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämning görs vad gäller projektens måluppfyllelse, beslutsläge samt genomförbarhet. Projekt där nämnden har fattat genomförandebeslut har högst prioritet, liksom projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter. Projekt där nämnden fattat utredningsbeslut eller inriktningsbeslut kan delvis redovisas utanför ram om tidplanen är osäker. För att ha bra framförhållning redovisas även projekt som har identifierats som prioriterade men inte har kunnat inrymmas inom ram, se *bilaga 03A:2*.

3.2.2 Konsekvensanalys och risker

Stora renoveringar krävs oftast när en anläggning är 45-50 år. År 2010 bedömdes att 38 procent av kontorets anläggningar var äldre än 50 år, och år 2030 kommer andelen att ha ökat till cirka 85 procent. Äldre broar och andra anläggningar, många anlagda på 1960-talet, kommer att fordra allt mer omfattande åtgärder och även större ombyggnader. Stadens åldrande infrastruktur kommer att kräva stora insatser i form av effektiv planering och stora reinvesteringar.

Genom reinvesteringar kan anläggningarna få en förlängd livslängd, men behovet av årliga underhållsinsatser elimineras inte.

3.2.3 Måluppfyllelse

Nämndens investeringar uppfyller framför allt följande mål:

1.5 Framkomligheten i regionen är hög

1.7 Stockholm upplevs som en trygg, säker och ren stad

Inom nämndens kompetensområde bidrar kontoret även till kommunfullmäktiges mål 1.4 ”Det byggs många bostäder i Stockholm”, samt målet 1.3 ”Stockholms livsmiljö är hållbar”.

3.3 Betydande projekt som inte är investeringar

Slussen

Allt eftersom bygget av nya Slussen kommer igång kommer kontorets driftkostnader för Slussen temporärt att fhas ut i väntan på att nya konstruktioner ska tas i drift. Trafikkontoret försöker att balansera säkerhet och framkomlighet mot stora och kostsamma reparationer för de delar som måste vara i drift under byggnadstiden.

Enligt en försiktig bedömning som gjorts tillsammans med projekt Nya Slussen kommer kontorets kostnader för drift och underhåll att utvecklas enligt nedan för perioden 2014 till 2018:

	<i>mnr</i>
2014	8,0
2015	8,0
2016	4,0
2017	4,0
2018	2,0

En förutsättning är att den nuvarande tidplanen kan hållas. När de nya anläggningarna står färdiga kommer nya drift- och underhållskostnader att belasta kontoret.

4 Övriga redovisningar

Personalutveckling

Kontoret arbetar vidare med utbildnings- och kompetensstrategin för att höja kompetensen och klara kommande uppdrag.

En kartläggning av förvaltningens kompetens och kommande behov tas fram och sammanställs varje år. Förvaltningen ser en fördel i om staden kunde ha ett gemensamt system för inventering och analys av medarbetarnas kompetens.

Kontoret deltar i stadens ledarutvecklingsprogram. Medarbetare som har intresse och förutsättningar att bli bra chefer fångas bl.a. upp genom vikariat, kompetensutveckling och personlig utveckling. Kontoret deltar även i stadens traineeprogram för unga akademiker tillsammans med stadens övriga förvaltningar för att attrahera nya kompetenta medarbetare.

Samarbetsprojekt över förvaltningsgränser inom de tekniska förvaltningarna genomförs för att kompetensutveckla chefer och medarbetare. Ett samarbetsprojekt inom personalområdet är att delta i arbetsmarknadsdagar på KTH samt fånga upp potentiella ingenjörer via Tekniskprånget.

Av kontorets 370 medarbetare kommer under perioden 2014-2017 57 anställda att uppnå 65 års ålder, varav 5 i chefsbefattning och 15 ingenjörer.

Kontoret bör de närmaste fem åren lägga fokus på att rekrytera och attrahera erfarna projektledare, ingenjörer och handläggare som i rollen projektledare kan göra avvägningar som stödjer hela stadens intressen.

Pensionsavgång vid 65 år

Yrkeskategori	2014	2015	2016	2017
Chef/arbetsledare	1	1	2	1
Administratör	1	2	3	0
Ekonom/controller	0	0	0	0
IT	0	1	0	0
Handläggare	4	10	2	0
Ingenjör	5	4	2	4
Yrkesarbetare	0	0	3	1
Övrigt	1	0	2	7
Totalt	12	18	14	13

Upphandlingar

Anläggningsverksamheten

- Under perioden kommer upphandlingar bl.a. att göras inom drift och underhåll, anläggning och konsultramavtal, t.ex. drift och underhåll av rörliga broar, dammar och fontäner, löpande gatuunderhåll och elleveranser till belysning.
- Kontorets nuvarande ramavtal med tekniska konsulter börjar löpa ut fr.o.m. 2015 och måste därefter upphandlas på nytt.

Trafikplanering

- Trafikprojektering
- Projektledare projektering
- Trafikanalys

Stadsmiljö

- Plantering av gatuträd
- Trädvårdsarbeten
- Blomsterprogram, Söderort
- Parksskötsel, Årstafältet
- Parksskötsel, Järvafältet
- Markarbeten och löpande underhåll Inner och Ytterstaden
- Beläggningsarbeten, Inner och Ytterstaden
- Vägmarkeringar, Inner och Ytterstaden
- Klottersanering, Innerstaden, Västerort och Söderort
- Julgranar

Tillståndsverksamheten

Flera av tillståndverksamhetens stora entreprenader startade år 2013/2014. Dessa löper på avtalsperioder om minst 3 år. Under perioden kommer, om inte förlängningsoptionen av avtalen utlöses, följande entreprenader att bli föremål för upphandling:

- Parkeringsövervakning i område Väst, Syd och Öst.
- Flyttning av fordon, förvaring, utlämning och skrotning av fordon.
- Service av parkeringsautomater och om inte mynthantering är avskaffad även tömning och räkning av mynt från automaterna.

Renhållningsverksamheten

- Drift och transport av återvinningscentraler.
- Behandling av avfall från återvinningscentraler.
- Insamling och behandling av farligt avfall.
- Mobil miljöstation.
- Upphandling manuell insamling hushållsavfall.

- Transport av storbehållare.
- Tömning av bottentömmande behållare.
- Insamling matavfall.
- Insamling pumpbart matavfall.
- Insamling latrin.
- Tjänstekoncession insamling av grovavfall och slam.
- Optisk sorteringsanläggning, entreprenad.
- Förbehandlingsanläggning, entreprenad.
- Optisk sorteringsanläggning, drift.
- Förbehandlingsanläggning, drift.

5 Lokalförsörjningsplan

5.1 Inledning

Kontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset, samt lager och en del egen ägda byggnader vid återvinningscentralerna. Kontoret har även ett avtal med fastighetskontoret om Klamparhallen som används för motionsaktiviteter för Tekniska nämndhusets anställda. Kontoret hyr vidare ett flertal lokaler för bl.a. teknikutrymmen och lokaler som används av Stockholmsvärdarna.

5.2 Behov/efterfrågan samt bedömning av faktorer som förändrar behovet av lokaler

Kommunfullmäktige fattade i juni 2013 inriktningsbeslut om att påbörja projektering och planering av ett nytt kontorshus, Tekniska nämndhuset Söderstaden, på den tomt där fotbollsarenan Söderstadion finns idag. Enligt tidsplanen ska trafikkontoret tillsammans med övriga tekniska förvaltningar kunna flytta 2018/2019. Tillgången till arkivutrymmen är ett område som har identifierats som kritiskt. Styrgruppen för projekt Tekniska nämndhuset Söderstaden har därför beslutat att utreda och kartlägga följande prioriterade behov och åtgärder inom arkivverksamheten:

- Ärendemängder och flöden
- Principer för gallring, identifiera forskningens och lagstadgade behov/krav
- Vad som kan skannas av befintligt material
- Möjligheterna att arkivera ytterligare material hos stadsarkivet
- Övergång till digital ärendehantering

Syftet är att kunna minska behovet av arkivyta i Tekniska nämndhuset Söderstaden utan att äventyra den framtida tillgängligheten till arkiven för anställda, medborgare och

forskare. Arbetet kommer att utföras av de tekniska förvaltningarna tillsammans med stadsarkivet.

Nämnda kartläggning och utredning kommer att kräva utökade resurser för berörda förvaltningar.

Antalet anställda på trafikkontoret kommer att minska med 37 personer på grund av att renhållningsverksamheten ska bolagiseras och överföras till Stockholm Vatten AB. Avfallsavdelningen kommer från och med 1 juli 2014 att flytta till andra lokaler i samband med bolagiseringen.

5.3 Kapacitet

I Tekniska nämndhuset har trafikkontoret 328 arbetsplatser. Totalt är 370 personer anställda på kontoret. Inom Trafik Stockholm, Stadsmiljö, arbetar 21 personer som för närvarande sitter i lokaler i Kristineberg. Personalen kommer att flytta till den nya samverkanscentralen senast 2016. På Styckjunkargatan arbetar 21 medarbetare från enheten driftteknik, Anläggning. Denna verksamhet kommer inte att påverkas av flytten till Söderstaden.

Lokalytan i Tekniska nämndhuset uppgår till 6 876 kvm, varav 935 kvm utgörs av arkivlokaler. Kontoret hanterar och förvarar trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar samt delar av fastighetskontorets handlingsbestånd. I arkivet förvaras även handlingar som tillhör förvaltningar och bolag som har upphört men som fortfarande används i de nuvarande förvaltningarnas verksamhet, bl.a. gatukontoret, fastighetskontoret, gatu- och fastighetskontoret, samt AB Strada och AB Gekonsult.

Kontoret disponerar 40 garageplatser för tjänstebilar i Tekniska nämndhuset. Från och med 2015-01-01 är 12 platser uppsagda, vilket resulterar i en besparing på 0,3 mnkr. Lokalytan för Klamparhallen är 680 kvm.

5.4 Förändringar i lokalbeståndet

Avfallsavdelningen kommer att flytta från Tekniska nämndhuset till Stockholm Vatten AB:s lokaler i samband med bolagisering av renhållningsverksamheten per den 1 juli 2014.

Under 2015 är det aktuellt med en tillfällig flytt av Trafik Stockholm. Detta i avvaktan på att fastigheten Park1 färdigställs, där en samverkanscentral ska inrymmas och där Trafik Stockholm slutligen ska placeras. Ett skäl till flytten är att det är angeläget för staden att säkerställa markanvisning för en ny kontorsfastighet på den nuvarande tomten i Kristineberg. Huvuddelen av kostnaderna för flytten förutsätts bekostas av byggherren som får markanvisningen, men därutöver tillkommer kostnader om cirka 1,0 mnkr för nödvändiga anpassningar av teknisk utrustning.

5.5 Kostnadsutveckling

Den totala kostnaden för kontorets lokaler uppgår till cirka 19,9 mnkr. Hyreskostnaden för trafikkontorets lokaler i Tekniska nämndhuset uppgår till totalt 15,3 mnkr, varav 1,0 mnkr avser arkivlokaler.

Efter reduceringen av antalet garageplatser 2015-01-01 kommer kontoret att disponera 28 platser för tjänstebilar, till en kostnad om cirka 0,6 mnkr.

Kostnaden för Klamparhallen uppgår till cirka 0,9 mnkr inklusive städning. Trafikkontorets andel av kostnaden är cirka 0,3 mnkr. Kontoret debiterar de övriga förvaltningarna i Tekniska nämndhuset baserat på antal anställda.

För lokalerna på Kristinebergs Slottsväg 10, där Trafik Stockholm för närvarande inryms, uppgår kostnaden till 2,9 mnkr.

Kostnaden för Styckjunkargatan 6 B uppgår till cirka 0,5 mnkr. Kostnaden avser el, värme och städning.

Kostnaderna för lokalerna i Tekniska nämndhuset kommer att öka något genom årliga indexuppräknings under perioden. Index regleras enligt avtal. Övriga lokalers hyror indexregleras på samma sätt.

5.6 Effektiviseringsmöjligheter

Avfallsavdelningen kommer att flytta från Tekniska nämndhuset till Stockholm Vatten AB:s lokaler i samband med bolagisering av renhållningsverksamheten per 1 juli 2014.

Avfallsavdelningens kontrakt på terrassen på cirka 375 kvm kostar idag 0,9 mnkr per år. Kostnaden för lokalvård om 0,1 mnkr tillkommer.

Utöver terrassen i hus 1, plan 1, hyr avfallsavdelningen personalrum och kök i hus 1, plan -2, två kontorsrum i hus 1, plan 1, ett större kontorsrum i hus 3, plan 1, och kapprum i hus 1, plan 1, till en kostnad om 0,5 mnkr per år. Kostnaden för lokalvård tillkommer med cirka 0,1 mnkr per år. Avfallsavdelningens totala lokalkostnader om 1,6 mnkr per år kommer preliminärt att belasta kontorets övriga avdelningar.

En utsedd lokalgrupp undersöker hur kontoret på bästa möjliga sätt kan utnyttja de tomma lokalerna efter avfallsavdelningens flytt för att effektivisera lokal användningen. Möjligheterna till uppsägning ses över för lokaler i hus 3, plan -1, samt hus 1, plan -2. I övrigt bedöms effektivitetsmöjligheterna i nuvarande lokaler i Tekniska nämndhuset som små på grund av många ”döda” och ineffektiva ytor.

Flytten till nya lokaler i Söderstaden innebär en stor effektiviseringsmöjlighet med en ökad yteffektivitet. Effektiviseringen uppnås framförallt genom en bättre planlösning, där ineffektiva ytor kan minimeras.

6 Bilagor

- Bilaga 01A Underlag till budget, Trafik- och gatuverksamhet 2015-2017
- Bilaga 01B Underlag till budget, Renhållningsverksamhet 2015-2017
- Bilaga 02 Prisutveckling
- Bilaga 03A:1 Investeringsplan, Trafik- och gatuverksamhet 2015-2017
- Bilaga 03A:2 Prioriterade projekt utanför ram, Trafik- och gatuverksamhet 2015-2017
- Bilaga 03A:3 Beslutsläge stora investeringsprojekt, Trafik- och gatuverksamhet 2015-2017
- Bilaga 03A:4 Cykelåtgärder 2015-2017
- Bilaga 03A:5 Prioriteringsverktyg SPIS 2015-2017
- Bilaga 04 Miljöåtgärder under perioden 2015-2017
- Bilaga 05 Digital utveckling 2015-2017
- Bilaga 06 Gemensamt huvudtidplan för trafikstörande arbeten
- Bilaga 07 Vinterunderhåll – analys av kostnader och nederbörd