

Behovsanalys för verksamhetsområde 12 - Miljö- och trafik

Styrprocessen 2017

2016-03-21



tyresö kommun



Innehållsförteckning

1	Behovsanalys för verksamhetsområde X.....	3
1.1	Slutsatser - Samlad bedömning av verksamhetsområdets kommande femårsbehov.....	3
2	Beskrivning av verksamhetsområdet	3
3	Omvärldsanalys	4
3.1	Sammanfattning.....	4
3.2	Konsekvensanalys	5
4	Omvärldsförändring.....	7
5	Befolkningsutveckling och prognoser	7
6	Behov inom respektive verksamhet inom verksamhetsområdet	7
7	Förändringsbehov.....	8
8	Bilagor	8
8.1	Bilaga 1. Investeringsäskanden med kalkyler	8
8.2	Bilaga 2. Beslut om taxor och avgifter	9

1 Behovsanalys för verksamhetsområde 12 – Miljö och trafik

1.1 Slutsatser - Samlad bedömning av verksamhetsområdets kommande femårsbehov

- Teknikutvecklingen kommer att skapa många möjligheter inom trafikområdet både vad det gäller fordon, trafiksäkerhet, kommunikation och infrastruktur.
- Automatiseringen av fordon väntas ta fart på allvar inom de närmsta åren.
- Automatiseringen kommer sannolikt att göra trafiken säkrare och effektivare.
- Trafikarbetet kommer att öka.
- Kraven och förväntningarna på kommunedata som samlas i databaser kommer att öka.
- Förväntningarna på snabba handläggningstider av trafikärenden och snabbt avhjälpna fel kommer att öka.
- Miljö- och trafikavdelningen (väghållning och park + Miljö och trafik) har i särklass mest synpunkter och felanmälningar i kommunen.
- Behovet av teknisk utrustning, tekniskt kunnande och personella resurser kommer att öka inom hela miljö- och trafiks verksamhetsområde.

För att möta morgondagens behov behöver verksamheten hålla sig uppdaterad vad det gäller teknikutvecklingen genom fortbildning och tekniktillvändhet. Det ökade tempot och förväntningarna på korrekt och snabb information från invånare, besökare, företag och myndigheter medför behov av större personella resurser.

2 Beskrivning av verksamhetsområdet

Verksamhet och syfte

Miljö- och trafikenhetens verksamheter syftar till att vårda, utveckla och bevara den oexploaterade och den exploaterade miljön och verka för en långsiktig ekologisk hållbar utveckling. Enheten verkar också för en bra trafikplanering, en god trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper och en ökad tillgänglighet på gator och i parker för alla medborgare.

Verksamhetens inriktning

Tyresö ska ligga i framkant i omställningen till ett hållbart Sverige. Genom att planera på ett hållbart sätt med god miljö i fokus når vi långt. Att förtäta

kommunens centrala delar är ett exempel på byggande som är bra ur miljöperspektiv. Bygandet i Tyresö ska samtidigt anpassas till den omgivande miljön och naturen. På detta sätt kan vi motverka onödig sprängning och avverkning. Att vi tillsammans med övriga kommuner på Södertörn satsar på att minska transporter och miljöbelastning genom att samordna varutransporter och ha en infrastruktur för förnyelsebara drivmedel är viktigt och ger stora effekter. Detta gäller också renhållning och andra transporter, vilket framgår av tydliga krav i våra upphandlingar.

I dag är Tyresö en av Sveriges mest naturskyddade kommuner med Tyresta Nationalpark och sex naturreservat. Beslut har tagits om ett sjunde – Klövberget. Vi vill även göra naturreservat av Telegrafberget och området runt Barnsjön kommande år. För oss är det viktigt med en välutbyggd och välfungerande kollektivtrafik. Vi jobbar för ännu tätare och snabbare busstrafik från alla delar av Tyresö – Brevik, Strand, Centrum/Bollmora, Krusboda och Trollbäcken – till Gullmarsplan och centrala Stockholm.

När etapp 7 Solberga är utbyggd kommer det att gå busstrafik till Raksta. I den stamnässtrategi för länet som antagits av landstinget kopplas busstrafik från norr och söder samman, så att linjer från Tyresö fortsätter vidare från Gullmarsplan till centrala Stockholm, Universitetet och Täby/Vaxholm hela trafikdygnet alla dagar. Även ny och snabbare stombusstrafik från Tyresö längs Örbyleden mot viktiga mål som Huddinge Sjukhus, Södertörns Högskola och Flemingsberg bör kunna komma på plats inom de närmaste åren. I kommunens diskussioner med trafikförvaltningen är det samtidigt prioriterat att fortsätta att skapa tätare och snabbare tvärförbindelser mot Haninge, Nacka och Huddinge. Även förbättrad kollektivtrafikmatning till tunnelbanan i till exempel Skarpnäck som komplement till Gullmarsplan är önskvärt, liksom matning till pendeltågsnätet i till exempel Älvsjö eller Årstaberget, vilket sammantaget medverkar till att avlasta Nynäsvägen. Vi har även tagit initiativ till att se över och förbättra tvärförbindelserna inom kommunen. Ett viktigt steg här är att möjliggöra busstrafik till Skålsåtra.

3 Omvärldsanalys

3.1 Sammanfattning

Teknikutvecklingen har lett till enorma förändringar de senaste årtiondena; datorer, internet, mobiltelefoner, industrirobotar och mycket mer.

Datorkapaciteten ökar nu i en sådan takt att datorer och robotar i framtiden kommer att utföra allt mer komplexa uppgifter i ett samhälle som kommer att vara ständigt uppkopplat. Teknikutveckling är ett område som bedöms som ett viktigt område för kommunen att följa och skapa beredskap inför.

De förändringar som kommer till följd av teknikutvecklingen ställer stora krav på ett förändringsarbete inom alla kommunens verksamheter de kommande tio åren. År 2025 ser vi framförallt framför oss att:

- de flesta av informationstjänster, ansökningar och beslut kan utföras när som helst på dygnet och via automatiserade funktioner.
- nästan alla insatser och tjänster kommer att kunna utföras på distans
- i stort sett all elektronisk teknik kommer att vara trådlös, inbyggd eller bärbar och röststyrd
- virtual reality och augmented reality kommer att användas som verktyg inom alla verksamheter
- big data hjälper till att fatta beslut
- allting kommer att vara uppkopplat och automatiseringen kommer att ta över en stor del av det arbete som idag utförs av personal.
- våra medborgare kommer att möta en förändrad arbetsmarknad och som arbetsgivare kommer vi att efterfråga en annan kompetens.

3.2 Konsekvensanalys

Teknikutvecklingen kommer med all sannolikhet att skapa många nya möjligheter för verksamhetsområde 12 – Miljö och trafik men också öka förväntningarna och kraven från invånare, besökare, företag och myndigheter.

Automatiseringen av fordon väntas ta fart på allvar inom de närmsta åren. Bilar med autopilot rullar på försök runt om i världen och kommer inom en snar framtid även att vara verklighet på våra vägar. I begreppet ligger även system som läser av väglinjer, trafikskyltar, vägarbeten och annan trafikreglering etcetera. Automatiserade fordon och IT-utvecklingen förväntas öka effektiviteten och öka trafiksäkerheten men kommer också kräva exakta trafikregleringar, precis realtidsinformation, snabb och korrekt data från kommunerna och snabbt avhjälpna fel för att systemen ska fungera effektivt. Redan idag finns nationella vägdatabaser och trafikföreskriftsdatabaser som bygger på uppgifter från kommunernas trafikverksamheter från vilka exempelvis GPS-navigationsprogram och försäkringsbolag hämtar en del av sina uppgifter. Navigationsprogrammen har dock en hel del brister idag som troligen beror på felaktigt eller uteblivna inmatade uppgifter i databaserna. Trafikverkets nationella vägdatabas NVDB förväntar sig mer och korrekt information från kommunerna om hastighetsbegränsningar, andra trafikregleringar, vägklassning och vägbeläggningar mm. På NVDB:s hemsida kan man läsa följande: *"...digitaliseringen sprider sig i vårt samhälle, trafikområdet är inget undantag, och det är angeläget att digitala data och skylt överensstämmer.*

Redan idag använder många parter (medborgare, näringsliv, offentliga organisationer) sig av digital information om vägarna. Ett allt större intresse gäller information om trafikregler. Den breda användningen ställer krav på att data är av bra kvalitet. Vi ser att efterfrågan kommer att öka ännu mer under 2016 då man bland annat inom försäkringsbranschen kommer att använda hastighetsdata för att premiera de kunder som håller hastighetsgränsen på vägarna.” Utbildningar är på gång och sedan väntar gedigna insatser från kommunerna.

Idag handlägger miljö- och trafikverksamheten några hundratal schakttillstånd (tillstånd att gräva i kommunens mark), ett femtiotal trafikanordningsplaner, ett par hundra långtidsuppställda fordon och fordonsvrak (skrotbilar), ett femtiotal markupplåtelse och ett trettiotal dispenser för tunga transporter årligen. Handläggningen effektiviseras efterhand som nya system blir tillgängliga, men ökningen av ärenden och förväntad snabb handläggningstid går ännu fortare.

Miljö- och trafik ansvarar vidare för trafiksäkerhetsarbetet och parkeringsövervakningen i kommunen och håller de lokala trafikföreskrifterna (LTF) uppdaterade samt skriver vid behov nya. Transportarbetet kommer att öka i storstadsregionerna och förväntningarna på bra infrastruktur och transportsystem med det. Verksamheten investerar cirka 8-10 miljoner kronor i vägnätet årligen. De nya teknikerna, den allt snabbare kommunikationen tillsammans med de ökade förväntningarna kommer att kräva snabbare handläggning, snabbare svar, och snabbare åtgärder.

Tillsammans med verksamhetsområde ”11 – Vaghållning och park” får verksamheten också ett par tusen synpunkter och felanmälningar årligen via Artwise, e.post, sociala medier och telefon, det är i särklass flest i kommunen. Cirka 20 % besvaras av kommunens servicecenter men den absoluta merparten handläggs idag av två-tre personer.

Inom verksamhetsområdet ligger också driften av Alby naturreservat, Alby friluftsgård och friluftsområde och övriga naturreservat. Naturreservaten är populära besöksplatser för rekreation, friluftsliv och naturupplevelser. Statusen på skidspår, skridskospår, faciliteter etc efterfrågas oftare och oftare. Likaså kommer många synpunkter och förslag in till verksamheten.

Behovet av teknisk utrustning, tekniskt kunnande och personella resurser kommer att öka inom hela miljö- och trafiks verksamhetsområde.

4 Omvärldsförändring

Den ökande inflyttningen till Storstockholm och Tyresö kommer att öka kraven på effektiva trafiksystem. Den nationella vägdatan NVDB förväntar sig mer och korrekt information från kommunerna om hastighetsbegränsningar, andra trafikregleringar, vägarbeten och vägtyper mm. Ökade nederbörds mängder väntas som följd av klimatförändringar vilket kommer påverka de flesta verksamheter i varierande grad.

5 Befolkningsutveckling och prognoser

6 Behov inom respektive verksamhet inom verksamhetsområdet

Kompetensen behöver höjas inom trafikverksamheten genom fortbildning. De personella resurserna behöver också förstärkas. Krav från Trafikverkets nationella databas NVDB om inrapportering av trafikregleringsdata väntas redan 2016. I dagsläget klarar verksamheten inte svarstider för synpunkter, felanmälningar, e-post, sociala medier, telefonsamtal etcetera som tar en mycket stor del av arbetstiden i anspråk på bekostnad av tex förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Olyckstalen (antal olyckor och personskador) har ökat något sedan 2014.

Verksamhetsmått	2013	2014	2015
Antal trafikolyckor ¹	96	90	104
Antal personskador ²	-	93	110
Antal skrotbilsärenden	192	157	191
Skrotade fordon	39	27	59
Inkomna synpunkter	Ingen uppgift.	618 (Artvise)	1 151

¹, ² Inrapporterade (sjukhus och polis) trafikolyckor med personskada och antalet personskador enligt STRADA (Transportstyrelsen)

och felanmälningar i Artvise		855 (DEDU)	
		1 473 (tot)	

7 Förändringsbehov

Ingen egentlig förändring behöver göras av verksamheten under de närmsta åren utifrån vad som kan bedömmas nu. Kompetensen behöver däremot höjas genom fortbildning. De personella resurserna behöver också förstärkas med minst en tjänst. Miljö- och trafikverksamheten får det svårt att klara förändringarna inom befintliga ramar. I dagsläget är det endast tre tjänster som arbetar inom hela verksamhetsområdet, en miljöstrateg, en trafikplanerare och en trafikingenjör vilket inte täcker verksamhetsområdena. 600 tkr för ytterligare en trafiktjänst behövs 2017.

8 Bilagor

8.1 Bilaga 1. Investeringsäskanden med kalkyler

Miljö- och trafikavdelningen förfogar 2016 över ett samlingsanslag på 13 mkr och 4 mkr för att genomföra åtgärder enligt den antagna cykelplanen. Av samlingsanslaget investeras cirka 9 mkr i maskiner och fordon med relativt korta avskrivningstider 5-10 år och de resterande anslagen inklusive cykelplanen i infrastruktur med längre avskrivningstider. Sammantaget medför det årligen ökade kapitaltjänstkostnader på cirka $900 + 450 + 121 + 121 = \underline{1\,592 \text{ tkr}}$ från 2016. För 2017 ser det i stort sett likadant ut med 9 mkr i samlingsanslag och 4 mkr för cykelplanen som ger ökade kapitaltjänstkostnader på cirka $900 + 450 + 121 = 1471 \text{ tkr}$. **De totala ökningarna blir alltså dryg 3 mkr + internränta. Sedan kommer ökade driftkostnader.**

Utöver de egna anslagen som miljö- och trafikavdelningen förfogar över driver stadsbyggnad ett antal större investeringsprojekt som färdigställs under 2016-2017. Samtliga investeringsprojekt som stadsbyggnadskontoret driver tas så småningom över av miljö- och trafikavdelningen i verksamhetsområde 11 Vaghållning och park. **En kompensation för högre kapitaltjänstkostnader och högre driftskostnader måste följa med investeringar som färdigställs 2016-2017.**

8.2 Bilaga 2. Beslut om taxor och avgifter

Gällande taxor och avgifter för schakttillstånd, Trafikanordningsplaner, markupplåtelser, skrotbilar och felparkering är inte reviderad sedan beslut om kommunplan 16 juni 2015.