

HandläggareLina Hansson
08-508 87 583**Till**Trafiknämnden
2026-03-12

Investeringsprogram för åtgärder i lokala åtgärdsprogram för vattenförekomster, 2026–2030. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning enligt tjänsteutlåtandet.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering enligt tjänsteutlåtandet. Den sammanlagda investeringsutgiften för åren 2026–2030 uppgår till 74 mnkr. Investeringar för 74 mnkr utförs inom dagvattenavtalet där SVOA utför arbeten som uppgår till 53 mnkr och trafikkontoret utför arbeten som uppgår till 21 mnkr.
3. Trafiknämnden anmäler beslutet till Stockholm Vatten och Avfall AB.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefUlrika Falk
Avdelningschef**Trafikkontoret**
StadsmiljöFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon
Växel 08-508 27 200
lina.hansson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholmHelena Lindström
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fick i Stockholms stads budget för 2024 i uppdrag att i samarbete med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) ta fram ett investeringsprogram för utredande och genomförande av åtgärder i de lokala åtgärdsprogrammen för vattenförekomster (LÅP) i enlighet med gällande dagvattenavtal.

Målet och syftet med programmet är att möjliggöra investeringar i anläggningar för rening av dagvatten genom att ge en samlad bild av investeringsbehov och skapa förutsättningar för planering, prioritering och samordning mellan trafikkontoret och SVOA. Investeringsprogrammet utgör en flerårig översiktlig plan för investeringar så att trafiknämnden bidrar till uppfyllandet av god ekologisk och kemisk status för stadens vattenförekomster.

Parterna föreslår investeringar om totalt 74 mnkr för åren 2026–2030 för investeringar i reningsregnbäddar, svackdiken och dagvattenmagasin. Investeringarna påverkar trafiknämndens driftkostnader i form av fakturering för SVOAs kapital- och driftkostnader enligt gällande dagvattenavtal. Kapitalkostnader börjar belasta driftbudget nästkommande år efter att en anläggning är aktiverad. Anläggningens avskrivningstid beräknas till 20 år och med stadens internränta, som för närvarande uppgår till 2,8 procent, beräknas det medföra ökade kapitalkostnader med 0,8 mnkr per år från och med 2027 som ökar successivt fram till 2031. Efter att samtliga anläggningar är aktiverade minskar driftkostnaderna succesivt med åren.

Programmet bygger på ett antagande att investeringsutgiften fördelas jämnt under programtiden. Förutsatt att trafiknämnden kompenseras för kommande kapital- och driftkostnader kan den planerade åtgärdstakten fullföljas. I förlängningen skulle detta innebära att trafiknämndens möjlighet att genomföra åtgärder i befintlig miljö, och på så vis bidra till att stadens vattenförekomster uppfyller EU:s mål om god vattenstatus.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Trafiknämnden fick i stadens budget för 2024 i uppdrag att i samarbete med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) ta fram ett investeringsprogram för utredande och genomförande av åtgärder i de lokala åtgärdsprogrammen (LÅP) för vattenförekomster (kustvatten, sjöar och vattendrag) i enlighet med gällande dagvattenavtal. Arbetet har förutsatt en omfattande samordning mellan trafikkontoret och SVOA gällande

dagvattenavtalets tillämpning, vilket medfört att arbetet har tagit längre tid än inledningsvis planerat.

Stadens LÅP har tagits fram av miljöförvaltningen och SVOA i samverkan med berörda nämnder och bolag. Det övergripande målet med programmen är att stadens vattenförekomster ska uppnå EU:s miljökvalitetsnormer om god ekologisk och kemisk vattenstatus, vilket finns implementerat i svensk lagstiftning. I åtgärdsprogrammen beskrivs påverkanskällor och förbättringsbehov för respektive vattenförekomst med hänsyn till miljökvalitetsnormerna, och det föreslås åtgärder som stadens förvaltningar och bolag kan genomföra för att normerna ska kunna nås. De lokala åtgärdsprogrammen är tänkta att användas som ett stöd i kommunernas egen planering, samt för att visa vilken miljökvalitet som behöver uppnås och vad som krävs för att nå dit.

Trafikkontoret ansvarar för genomförandet av flera åtgärder, som enskild part eller tillsammans med andra, mot bakgrund av kontorets väghållaransvar och rådighet över allmän platsmark. Trafikkontorets "egna" åtgärder i LÅP som berör investeringar handlar om att arbeta med genomsläppliga ytor för att minska avrinning från kontorets hårdgjorda ytor. Detta arbete ligger utanför gällande dagvattenavtal med SVOA och är därför inte med i föreliggande investeringsprogram. Kontoret bedömer att kostnader för trafikkontorets "egna" åtgärder, utöver de som omfattas av detta beslut, uppskattade till 16 mnkr under programtiden, inryms i kontorets budget. I annat fall kan det bli aktuellt att söka CM för delar av den investeringen.

De åtgärder som ska genomföras i samarbete med SVOA syftar till att minska recipientpåverkan via dagvatten från kontorets ytor, såsom vägar och torg. Föreslagna åtgärder är översiktligt utredda och behöver utredas vidare baserat på mer detaljerad kunskap om de lokala förutsättningarna. De kan ersättas av andra åtgärder som bedöms ha samma eller bättre effekt på recipienternas status, varför trafikkontoret har valt att också inkludera åtgärdsförslag för att rena dagvatten från högtrafikerade vägar i LÅP-arbetet och föreliggande investeringsprogram. Åtgärdsförslagen för trafikintensiva vägar (s.k. TIV-åtgärder) togs fram under 2024 i dialog med miljöförvaltningen.

Ansvarsfördelning för genomförande av dagvattenåtgärder i LÅP som trafikkontoret och SVOA ska genomföra gemensamt har tagits fram mot bakgrund av det dagvattenavtal som tecknats mellan parterna. Avtalet innebär i korthet att SVOA ansvarar för ägande, drift och underhåll av trafiknämndens dagvattenanläggningar, medan trafiknämnden ersätter SVOA för de kostnader som uppstår.

Mål och syfte

Syftet med framtaget investeringsprogram är att skapa en långsiktig plan för investeringar som genomförs i samverkan med SVOA inom ramarna för gällande dagvattenavtal. Programmet syftar till att säkerställa att trafikkontoret i egenskap av väghållare bidrar till uppfyllandet av lagkrav på god ekologisk och kemisk status hos stadens vattenförekomster.

Målet med programmet är att ge en samlad bild av kommande investeringsbehov och att skapa förutsättningar för planering, prioritering och samordning mellan trafikkontoret och SVOA. För att lyckas med genomförandet krävs ett fortsatt nära samarbete mellan trafikkontoret och SVOA.

Koppling till stadens mål och styrdokument

Investeringsprogrammet bidrar till kommunfullmäktiges inriktningsmål för 2026: Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning. Målet innebär att Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar och att staden erbjuder en god livskvalitet för alla stockholmare, vilket inkluderar rent vatten. Vidare ska staden verka för att asfalterade eller andra hårdgjorda ytor minimeras, samt att dagvattendammar, diken och våtmarker planeras in och träd planteras för att stärka stadens motståndskraft mot skyfall och värmeböljor.

Investeringsprogrammet bidrar också till uppfyllandet av följande mål i stadens miljöprogram:

- 3.2 Förbättrad vattenkvalitet och stärkta livsmiljöer
- 4.1 En stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat
- 6.1 Minskad användning och spridning av skadliga ämnen.

Därutöver bidrar programmet till målet om god vattenstatus 2027 enligt Stockholm stads handlingsplan för god vattenstatus (utl 2015:22, dnr 304–253/2014), samt är i linje med stadens dagvattenstrategi och handlingsplan för klimatanpassning.

Befintlig situation

Investeringsprogrammet omfattar platsspecifika åtgärdsförslag för dagvattenrening från LÅP och för TIV såsom exempelvis svackdiken, reningsregnbäddar och dagvattenmagasin. Åtgärder för dagvattenrening är i fokus eftersom dagvatten idag leds orenat till recipient från en relativt stor del av trafikkontorets vägar, vilket påverkar stadens sjöar och vattendrag negativt.

Till och med år 2025 har trafikkontoret och SVOA arbetat med tre stycken LÅP-åtgärder varav två har resulterat i byggda

anläggningar. De åtgärder som föreslås i stadens LÅP presenteras med schablonmässiga investeringskostnader. Trafikkontoret konstaterar dock att de faktiska kostnaderna vid genomförande är högre än dessa uppskattningar, vilket bedöms bero på att platsens förutsättningar inte varit tillräckligt utredda.

Därtill pågår fördjupade utredningar av de framtagna åtgärdsförslagen för rening av dagvatten från högtrafikerade vägar. Detta arbete bedrivs hos både trafikkontoret och SVOA och har hittills lett till en investering, i form av ett svackdike vid Magelungsvägen som byggdes år 2025. Ytterligare anläggningar planeras byggas under 2026 och 2027, bland annat för rening av dagvatten från delar av Nynäsvägen.

De två genomförda åtgärderna beskrivs i ärendet Genomförande av åtgärder i lokala åtgärdsprogram 2025 (dnr T2024-03727) som trafikinämnden fattade beslut om i februari 2025.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 23 oktober 2025.

Samråd sker löpande med miljöförvaltningen avseende trafikkontorets prioritering av åtgärder inom de lokala åtgärdsprogrammen för vattenförekomster.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

En övergripande målsättning med åtgärdsgenomförandet är att investera i åtgärder som har god effekt på föroreningstillförsel till stadens recipienter, där genomförandet är kostnadseffektivt, och att följa upp och utvärdera de åtgärder som är nya för organisationerna.

Val och utformning av dagvattenanläggningar anpassas utifrån platsspecifika förutsättningar och recipientens behov. Exempel på anläggningar är svackdiken och reningsregnbäddar.

Trafikkontoret och SVOA arbetar med att ta fram en standardiserad lösning för en så kallad reningsregnbädd, som både renar dagvatten och möjliggör att vatten görs tillgängligt för bevattning av träd.

Valet av dagvattenanläggningar att fokusera på är i linje med stadens dagvattenstrategi, som bland annat innebär att dagvatten i första hand ska hanteras genom lokala dagvattenlösningar, så kallade LOD-lösningar, och att dagvattenhanteringen i staden bör

utgå från att skapa och nyttja grönytor där så är möjligt. I de fall ovan nämnda lösningar inte är genomförbara, exempelvis på grund av platsbrist, kan avsättnings- och perkolationsmagasin (underjordiska magasin för fördröjning och rening av dagvatten) utgöra alternativ.

För att få till ett kostnadseffektivt arbete med åtgärder krävs att kontoret och SVOA samverkar både internt och med andra förvaltningar i utrednings- och genomförandefasen av projekt med inverkan på allmän platsmark. Samordning med andra investeringsprojekt är en viktig del av ett kostnadseffektivt genomförande och förutsätter långsiktig planering.

Förutsatt att trafiknämnden kompenseras för kommande kapital- och driftkostnader kan den planerade åtgärdstakten fullföljas. I förlängningen skulle detta innebära att trafiknämndens möjlighet att genomföra åtgärder i befintlig miljö, och på så vis bidra till att stadens vattenförekomster uppfyller EU:s mål om god vattenstatus.

Modeller för genomförandet

För projekt där dagvattenavtalet mellan trafiknämnden och SVOA är gällande finns olika modeller för genomförande, där ansvar och finansiering för investeringar fördelas beroende på vem som driver projektet.

1. SVOA bygger

Trafikkontoret är beställare och SVOA driver projekt från utredning till genomförande. I dessa fall står SVOA för investeringsutgiften i enlighet med dagvattenavtalet.

2. Trafikkontoret bygger

Trafikkontoret genomför projekt inom ramen för sin ordinarie verksamhet. När anläggningen är färdigbyggd överförs ägande till SVOA enligt avtal.

3. Exploateringskontoret bygger

I stadens exploateringsprojekt kan exploateringskontoret utreda och bygga dagvattenanläggningar. När anläggningar som hanterar trafikkontorets dagvatten är färdigbyggda överförs de till SVOA enligt avtal.

Oavsett tillvägagångssätt har SVOA drift- och underhållsansvar medan trafikkontoret står för ersättning av driftkostnader samt betalar avskrivningar och räntor för berörda anläggningar.

Genomförandet förutsätter en löpande dialog mellan parterna om åtgärdernas omfattning och tidplan. SVOA behöver även medverka

i projekt som de inte själva driver för att säkerställa att anläggningarna uppnår avsedd funktion och kan förvaltas på ett korrekt sätt.

När trafikkontoret driver genomförandet och bygger dagvattenanläggningar som ingår i dagvattenavtalet behöver kontoret säkerställa att kostnaderna ersätts av SVOA, eftersom kontoret inte budgeterar för den typen av investeringar.

Avvägningar och konsekvenser gällande föreslagen inriktning

Kontoret kan konstatera att genomförandet av dagvattenåtgärder ofta konkurrerar med andra behov som finns i den befintliga staden, såsom framkomlighet och utvecklad grönstruktur. I innerstadsprojekt med begränsad platstillgång kan exempelvis ett val behöva göras mellan att anlägga en reningsbädd för dagvatten eller att bygga en växtbädd för träd.

Fram till år 2027 pågår framtagandet av åtgärdsplaner för skyfall på kontoret, vilka kan utgöra ytterligare grund för både prioritering och utformning av platsspecifika dagvattenåtgärder, samt identifiering av var samordnade dagvatten- och skyfallsanläggningar är lämpliga.

Investeringar i gröna naturbaserade dagvattenåtgärder, såsom diken, kan ge en positiv effekt på grönstruktur och trygghet i de fall de ersätter en annars asfalterad yta. De kan med fördel samplaneras med exempelvis växtbäddar för träd för att förstärka positiva bieffekter/värden.

Samtliga åtgärder som genomförs ska ta hänsyn till målen i Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning, som bland annat innebär att personer med funktionsnedsättning ska kunna använda Stockholms olika platser både inne och ute.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Investeringsprogrammets genomförandetid är satt till fem år, med start 2026, eftersom arbetet med genomförandet av platsspecifika åtgärder kopplade till dagvattenavtalet är i sin linda och föreslagna arbetssätt inte har testats i praktiken.

För att säkerställa att anläggningar byggs kontinuerligt under investeringsprogrammets tidsperiod bygger trafikkontoret

anläggningar under 2026 och 2027 som sedan vidarefaktureras till SVOA i form av gatukostnadsersättning. Därefter antas SVOA:s egna utredningar kunna mynna ut i faktiska byggda anläggningar.

Trafikkontoret och SVOA förväntar sig att åtgärds genomförandet kan intensifieras efter de fem första åren då kontoret och SVOA dragit lärdomar från utredningar och fått en realistisk bild av åtgärders genomförbarhet och osäkerheter.

Planering, utredning- och genomförande av åtgärder sker löpande under åren hos både trafikkontoret och SVOA. Entreprenader sker under vår, sommar och tidig höst.

Trafik under byggtiden

Byggande av dagvattenanläggningar är i många fall platskrävande. Utförandet sker i trafikerade miljöer och framkomligheten för alla typer av trafikslag kan under utförandeskedet komma att påverkas lokalt, speciellt när åtgärder görs längs högt trafikerade vägar. Kontoret arbetar för att minimera denna påverkan och genom samplanering av kontorets och andras arbeten kan det bli färre störningar.

Ekonomi och finansiering

Investering

Programmets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 74 mnkr över perioden 2026–2030. Den föreslagna investeringen utgörs av platsspecifika dagvattenreningsåtgärder, såsom reningsregnbäddar, svackdiken och avsättningsmagasin (inom dagvattenavtal). Av det totala programmet om 74 mnkr avser 53 mnkr arbeten som utförs av SVOA och 21 mnkr arbeten som utförs av trafikkontoret under 2026 och 2027 och som kommer överföras till SVOA enligt samverkan kring dagvatteninstallation mellan trafikkontoret och SVOA. Trafikkontoret utför arbeten åt SVOA för att säkerställa att anläggningar byggs under hela investeringsprogrammets period.

Efter färdigställande av anläggningar och aktivering av de åtgärder som genomförs av SVOA kommer kostnader belasta trafikkontoret som driftkostnader genom dagvattenavtalet.

Programmet bygger på ett antagande att investeringsutgiften fördelas jämnt under programtiden. Schablonkostnader för olika typer av anläggningar har använts och en uppskattning har gjorts över ungefär hur många anläggningar av varje sort som kan komma att byggas baserat på nuvarande resurser och kostnader i gällande ramavtal. Det är dock en grov uppskattning då trafikkontoret inte i förväg vet vilka åtgärder som är mest kostnadseffektiva på en given

plats och slutnotan för en åtgärd beror på hur mycket vatten som åtgärden kan rena och vilken teknik som använts.

En viktig utgångspunkt för bedömningen är att åtgärder utreds och genomförs parallellt, vilket även nämnts under avsnitt Tidplan. Genomförda utredningar under 2025 säkerställer att trafikkontoret kan bygga anläggningar från och med år 2026. SVOA:s egna investeringar planeras påbörjas år 2028.

I dagsläget bedömer kontoret att programmet inte har några ej aktiverbara utgifter.

Driftkostnader

Investeringen som genomförs av SVOA påverkar trafiknämndens driftbudget i form av fakturering av SVOAS kapital- och driftkostnader. Programmet bygger också på ett antagande om att de anläggningar som trafikkontoret genomför köps över av SVOA samma år som de byggs. Det innebär ett antagande om att intäkter och kostnader uppstår samma år. Vartefter anläggningarna köps över av SVOA kommer trafikkontoret redovisa ökade driftkostnader i det treåriga budgetunderlaget från trafiknämnden till kommunstyrelsen. Förslaget förutsätter att de ökade kostnaderna fortsatt kommer att hanteras i budgetprocessen.

Kapitalkostnaderna för en total investering på 74 mnkr beror på avskrivningstiden och räntesats, men antaget en total investering på 74 mnkr, 20 års livslängd och aktuell räntesats på 2,8 % blir kostnaderna per år:

	2027	2028	2029	2030	2031	2032– 2050	Total kapitalkostnad
Avskrivningar	0,5	1,7	2,3	3,0	3,7	62,8	74,0
Internränta	0,3	0,9	1,2	1,6	1,8	14,5	20,3
Summa kapitalkostnad (mnkr)	0,8	2,6	3,6	4,6	5,5	77,3	94,3

Risk/Osäkerhet

Den största osäkerheten för byggandet av dagvattenanläggningar och att planerade investeringar genomförs, är huruvida ett framtaget åtgärdsförslag faktiskt är genomförbart på den plats som föreslås. Åtgärdsförslagen har tagits fram utan att se till platsspecifika förutsättningar såsom exempelvis geotekniska förutsättningar och ledningsdragningar.

Som tidigare nämnts är arbetsprocess för genomförandet av platsspecifika åtgärder kopplade till dagvattenavtalet under utveckling och föreslagna arbetssätt har inte testats i praktiken. En kontinuerlig dialog och ett problemlösande arbetssätt där man lär sig av varje genomförande och gör förbättringar där det behövs, är en viktig förutsättning för att komma framåt. Trafikkontoret och SVOA jobbar kontinuerligt för att få till detta och ser att de första projekten blir viktiga piloter för vad som fungerar och inte.

De åtgärder som trafikkontoret ansvarar för att genomföra i LÅP kommer troligen inte ensamt ha någon mätbar effekt på recipienternas status då recipienterna belastas av flera källor och återkopplingen är långsam. Tillsammans med andra åtgärder kan åtgärderna i förlängningen bidra till att förbättra recipienternas vattenstatus.

Projekt där åtgärder planeras för rening av dagvatten från högtrafikerade vägar kommer sannolikt innebära betydande trafiksystempåverkan, både under byggskede och vid drift. En riskbedömning för dessa projekt kommer att genomföras om och när det blir aktuellt.

Slut