

**16****Yttrande över Trafikförvaltningens förslag till Trafikförändringar 2014/2015 (sbf/2014:112)****Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att som svar på Trafikförvaltningens förslag till Trafikförändringar 2014/2015 överlämna samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2014-03-20.

Sammanfattning

Trafikförvaltningen har genom skrivelsen, daterad 2014-02-12, skickat förslag till Trafikförändring 2014/2015 till Botkyrka kommun och vill att genom denna remiss ge kommunen möjlighet att lämna synpunkter och förslag till förändringar som är viktiga för kommuninvånarna. De förslagen till förändringar som berör Botkyrka kommun sammanfattas i samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2014-03-20.

Ärendet

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2014-03-20, utgör underlag för beslutet.

Trafikförvaltningen önskar få in synpunkter senast den 5 maj.



Mottagare
Samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande över Trafikförvaltningens förslag till Trafikförändringar 2014/2015.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår samhällsbyggnadsnämnden besluta att som svar på Trafikförvaltningens förslag till trafikförändringar 2014/2015 överlämna förvaltningens yttrande.

Bakgrund

SL har genom skrivelsen (Dnr:2014-0337) daterad 2014-02-12 skickat förslag till trafikförändring 2014/2015 till Botkyrka kommun och vill att genom denna remiss ge kommunen möjlighet att lämna synpunkter och förslag till förändringar som är viktiga för kommuninvånarna. De förslagen till förändringar som berör Botkyrka kommun sammanfattas nedan:

Tunnelbanan

Trafikförändringar

Trafikförvaltningen kommer att se över sommartrafiken för att se om utbudet behöver anpassas till efterfrågan. De kan betyda att tiden för glesare trafik kortas med en vecka i början och en vecka i slutet av perioden. Tiden för utsättning av långa tåg under högsommaren kommer också att ses över.

Pendeltåg

Förslag om ändrad trafikering

Det finns ett förslag om att ändra trafikeringen av linjen Märsta – Södertälje så att vartannat tåg går till Arlanda – Uppsala och vartannat till Märsta. Det innebär att stomtågen får nya avgångstider mellan de nuvarande. För att få ett oförändrat utbud kompletteras trafiken med två tåg i timmen Märsta – Älvsjö (– Tumba). Dessa tåg skulle enligt förslaget få färre uppehåll mellan Upplands Väsby och Solna och därmed en kortare gångtid. Åtgärden gör också att tågen från Märsta respektive Stockholm C kan gå i en jämnare 15-minutersfrekvens. Skälen till ändringen är:

1. Säkerställa att tågen från Uppsala och Arlanda fortsätter söder om Stockholm C trots trafikreduceringarna i samband med reoveringen av gamla Årstabron
2. Prova ett system där vissa pendeltåg går som snabbtåg för att få erfarenheter till planeringen av trafikeringen efter att Citybanan har tagits i bruk
3. Underlättar att ge Södertäljegreneren 15-minuters trafik även under veckosluten på sommaren
4. Möjliggöra bättre förbindelser i Södertälje till och från Järna – Gnesta.

Förslaget är inte helt analyserat och förankrat och det är därför inte säkert att det kommer att genomföras. Skulle det inte bli genomfört kommer trafikeringen av pendeltågslinjerna under 2015 följa samma struktur som under 2014.

Busstrafik

Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan

Linjen föreslås dras in under högsommarperioden.

Linje 702 Hallunda centrum – Kvarnhagen

Istället för nuvarande trafikering Kvarnhagen – Alby – Fittja – Slagsta strand – Hallunda föreslås trafikering i ordningen Kvarnhagen – Alby – Hallunda – Slagsta strand – Fittja. Detta ger en snabbare resväg mellan Alby/Kvarnhagen och Hallunda centrum.

Linje 707 Tumba station – Fruängen

Linje 707 föreslås slopas helt inom Botkyrka och ska istället endast trafikera sträckan Skärholmen – Fruängen för att möjliggöra passning mellan buss och tunnelbana i Fruängen.

Linje 708 Tumba station–Rönninge station

För linje 708 föreslås en avkortad sträckning så att linjen endast trafikerar sträckan Rönninge station – Hallunda centrum. Detta möjliggör bättre passning mellan buss och pendeltåg vid Rönninge station. Enligt SLL reser idag endast ett fåtal resenärer hela sträckningen mellan Rönninge och Tumba.

Linje 737 Tumba station – Skärholmen

Linje 737 övervägs få ändrad linjesträckning Tumba station – Åvägen – Tuna – Vretarna – Alby – Fittja – Kungens kurva – Skärholmen. Detta innebär en kombination av dagens linjesträckningar. Syftet med ändringen av linje 737 är att erbjuda en snabbare resa mellan norra och södra Botkyrka kommun samt upp till Kungens kurva. Hållplats Tumba bruk försvinner.

Linje 738 Tumba station–Norsborg

Linje 738 behåller sin snabba sträckning längs Hågelbyleden förbi Solhöjden. Ett ökat utbud föreslås generellt på linjen, bland annat ny trafik under affärstid helger.

Linje 739 Tumba station – Hallunda (NY)

En ny linje föreslås mellan Tumba station och Hallunda via Eriksbergs industriområde. Denna nya linje föreslås kompensera att varken linje 707 eller 737 i förslaget trafikerar Eriksbergs industriområde. Denna linje ger en ny koppling mellan Hallunda och Eriksbergs industriområde.

Linje 740 Kungens kurva – Huddinge station

För att kompensera för att dagens linje 707 försvinner, föreslås linje 740 få ändrad linjesträckning via Fittja.

Linje 721 Tullinge station – Tullinge skog – Riksten – Lida

Linje 721X Tullinge station – Riksten

Det föreslås att vissa avgångar görs om från att trafikera som linje 721 via Tullinge skog till att istället trafikera den snabbare varianten direkt till Tullinge station (linje 721X). I rusningstid

föreslås ingen förändring, men i lågtrafiktid blir varannan avgång istället linje 721X. Detta innebär en reduktion från halvtimmes- till timmestrafik genom Tullinge skog i lågtrafik. Förändringen övervägs för att bättre anpassas till resenärsunderlaget samt erbjuda snabbare resmöjligheter för exploateringsområdet Riksten.

Linje 726 Tumba station – Fridhemsplan

För linje 726 föreslås en utvärdering av både linjesträckning och utbud i syfte att bättre anpassa linjen till resenärsunderlaget och dess syfte.

Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan

Linjen föreslås dras in under högsommarperioden.

Samhällsbyggnadsförvaltningens yttrande

Botkyrka växer kontinuerligt och har nu cirka 87 500 invånare. Befolkningsökningen har under de senaste fyra åren varit cirka 1 300 nya Botkyrkabor/år. Det är viktigt att möta den ökade efterfrågan på kollektivtrafik både med hänsyn till befolkningsökningen, nya bostadsområden och nya arbetsplatser. Samtidigt skall kollektivtrafik vara attraktivare och mer lönsamt än att åka bil. Samhällsbyggnadsförvaltningen och många Botkyrkabor anser att zonindelningen i kommunen har sänkt kollektivtrafikens konkurrenskraft. En lätt åtgärd är att exempelvis ändra taxezonerna mellan Tumba och Alby! Enligt en färsk redovisning av konsumentprisindex så har det under de senaste ca 10 åren blivit billigare att göra korta resor med bil jämfört med att åka kollektivt. Det är inte hållbar utveckling för regionen.

Förutom att befintliga pendeltågslinjer och tunnelbanelinjer förväntas fungera med bra turtäthet och mycket färre förseningar så vill kommunen även särskilt lyfta fram några sträckor/målpunkter som är extra viktiga för Trafikförvaltningen att upprätthålla och förbättra trafikeringen av de närmaste åren. Här följer de viktigaste exemplen:

- Norra Botkyrka-Flemingsberg
- Norra Botkyrka- Kungens kurva
- Tumba-Kungens kurva
- Tumba-Tullinge
- Grödinge/Vårsta-Tumba
- Tullinge-Lida
- Tunnelbanestationerna i norra Botkyrka (särskilt Alby)-Tumba Station
- Norra Tullinge-Södra Tullinge

Tunnelbana

Samhällsbyggnadsförvaltningen ser positivt på en minskning av perioden med glesare trafik under sommarsäsongen.

Generellt önskar vi fler långa tåg och en utökad turtäthet på den röda linjen och vi ser också fram emot trimning och uppfräschning av stationerna längs den röda linjen.

Pendeltåg

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att Trafikförvaltningens förslag till en tätare trafik på pendeltågstrafiken mellan Tumba och Märsta/Arlanda-Uppsala är bra. Åtgärden skulle förbättra resandet med kollektivtrafik för många av kommunens invånare. Vi efterfrågar också fler långa pendeltåg då avgångar med korta tåg ofta är välfyllda

Vidare vill Samhällsbyggnadsförvaltningen framföra synpunkten att det finns ett stort behov av ombyggnation och uppfräschning av Tullinge Station. Tullinge station är undermålig med sina trånga utrymmen och enda ingång. Stationen behöver byggas ut och rustas upp. Kommunen har redan påbörjat en uppfräschning av området kring entrén samt tunnlarna vid entrén, varav den ena tunneln ägs av Trafikförvaltningen. Vi har inte fått till ngt samarbete från Trafikförvaltningens sida och hoppas nu på att få gehör för våra övriga önskemål och behov i Tullinge.

Samhällsbyggnadsförvaltningen önskar att Trafikförvaltningen utreder möjligheten att öppna upp en ny entré i öster till följd av den ökade inflyttningen i Tullinge, samt planerad exploatering i kommundelen. I dagsläget uppstår trängsel i den trånga pendeltågstrén under rusningstrafik.

Busstrafik

Årets remiss inför trafikförändringar innehåller många förslag till förändringar i busstrafiken inom kommunen. Att införa så många förändringar samtidigt är förenat med en risk att även vana kollektivtrafikresenärer uppfattar förändringarna som röriga. Förändringarna riskerar att uppfattas som försämringar i busstrafiken.

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att som åtgärderna är sammanställda så är det svårt att överblicka förslagens konsekvenser. Hur turtätheten förändras av de föreslagna förändringarna redovisas inte heller, vilket är synd. Det finns idag ett stort behov av en ökad turtäthet mellan de norra och södra kommundelarna men av de föreslagna förändringarna kan inte slutsatsen dras att trafikeringen i denna relation förbättras. Förändringarna som föreslås för busstrafiken mellan norra och södra Botkyrka är omfattande. Buss 707 och 708 försvinner från Hägelbyleden som är kommunens trafikmässiga huvudpulsåder. De två linjerna ska, enligt Trafikförvaltningens förslag, kompenseras av endast en ny linje; 739. I dagsläget är trängseln på buss 707 och 708 mellan norra och södra kommunen stor. Många bussar är exempelvis överfulla redan vid Alby Centrum vid färd mot Tumba. Alby och Kvarnhagen förlorar buss 708 och därmed bussförbindelsen till Tumba. Hur buss 739 ansluter till Alby framgår inte i remissen. Buss 707 och 708 trafikerar också Tumba/Tuna som med förslaget får en försämrad trafikering. För att kunna göra en bedömning av ändringarna i busstrafiken måste helheten studeras närmare, med detaljerade kartor och tidtabeller.

Under respektive busslinjeavsnitt nedan, överlämnar Samhällsbyggnadsförvaltningen synpunkter utifrån den information som givits i remissen.

Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att förslaget att dra in linje 151 under sommaren skulle innebära en försämring för resor till Stockholm för boende i norra Botkyrka, särskilt i Slagsta som saknar direkt tillgång till tunnelbanestation. Tunnelbanan kan fungera som ersättning men restiden mellan Slagsta och Fridhemsplan ökar då med ca 15 minuter.

Linje 702 Hallunda centrum – Kvarnhagen

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att förslaget till omvänd körning av linje 702 ger en snabbare koppling mellan Alby/Kvarnhagen och Hallunda Centrum.

Linje 707 Tumba station – Fruängen

Att busslinje 707 slopas i Botkyrka kommun ställer sig Samhällsbyggnadsförvaltningen negativ till. Om busslinjen tas bort utan att busslinje 737 förstärks med ökad turtäthet innebär förslaget att kopplingen mellan Tumba och Vårby/Skärholmen/Kungens Kurva försämras. Idag är buss 707 ofta välfylld och uppskattas av speciellt Tumbaborna för kopplingen till Skärholmen och Kungens Kurva. Även busstrafikeringen inom Tuna/Tumba försvagas med en borttagning av linjen.

Linje 708 Tumba station–Rönninge station

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att konsekvensen av Trafikförvaltningens förslag till förkortad busslinje innebär att resande med kollektivtrafikförbindelsen mellan Alby/Kvarnhagen och Tumba försämras drastiskt. Idag är bussförbindelsen mellan Hallunda/Norsborg/Alby och Tumba populär bland kommuninvånarna. Bussarna är ofta välfyllda redan tidigt på färden mellan norra och södra Botkyrka. Med förslaget tycks busstrafiken mellan Alby/Kvarnhagen och Tumba försämras. Det är även många barn, boende i Kvarnhagen/Alby och norra Norsborg, som använder sig av busslinje 708 för resor till och från skolor i både Hallunda och Tumba. För dem innebär förslaget att denna resväg försvaras. Även busstrafikeringen inom Tuna/Tumba försvagas med en borttagning av linjen.

Linje 737 Tumba station – Skärholmen

Linje 737 trafikerar idag KP Arnoldssons väg och Tumbavägen mellan Tunarondellen och Tumba Centrum. Att denna busslinje inte belastar korsningarna kring Tumba Centrum är en fördel. Hållplatsen vid Tumba Bruk används av anställda- och besökare till Tumba Bruk, Bruksmuseet och boende i det bostadsområdet Tumba Park. För dessa resenärer blir konsekvensen av en borttagning av hållplatsen Tumba Bruk ett betydligt längre avstånd till närmaste busshållplats (Tuna).

Sträckan för resvägen mellan Tumba och norra Botkyrka förkortas delvis genom att busslinje 737 föreslås att inte trafikera Eriksbergs industriområde. Både restid och resväg förlängs emellertid inom Tumba med den nya linjedragningen via de hårt belastade, signalreglerade korsningarna omkring Tumba Centrum och resvägen via Munkhättevägen, Bondgårdsvägen och Prästgårdsvägen.

Linje 738 Tumba station–Norsborg

Samhällsbyggnadsförvaltningen ställer sig positiv till en utökad trafik på linjen, särskild till den föreslagna helgtrafikeringen. Busslinjen är den snabbaste mellan Tumba och norra Botkyrka.

Linje 739 Tumba station – Hallunda (NY)

Samhällsbyggnadsförvaltningen ser busslinje 739 som en ersättningslinje som bara i vissa avseenden ersätter de slopade linjerna 707 och 708. Positivt med förslaget är att Eriksbergs

industriområde får en bättre koppling till Hallunda. Negativt är att två busslinjer som idag effektivt används för resor mellan Tumba och norra Botkyrka helt försvinner från Tumba och Alby och ersätts med endast en. Utan en totalt sett utökad turtäthet på busslinjerna 737, 738 och 739 jämfört med tidigare linjer 707, 708, 737 och 738 blir förslaget en försämring i en mycket viktig reserelation.

Linje 740 Kungens kurva – Huddinge station

För att kompensera att den befintliga busslinjen 707 försvinner, föreslår Trafikförvaltningen att linje 740 ska få ändrad linjesträckning via Fittja. Det är positivt att linje 740 ansluter till Fittja men informationen i remissförslaget brister i att redovisa hur denna linjesträckning ska se ut i detalj. För att få en bättre uppfattning av förslaget behöver Samhällsbyggnadsförvaltningen veta hur den nya dragningen ser ut från Fittja till Vårby Gärd och vidare.

Linje 721 Tullinge station – Tullinge skog – Riksten – Lida

Linje 721X Tullinge station – Riksten

Trafikförvaltningens förslag innebär att vissa avgångar, under lågtrafik, görs om från att trafikera som linje 721 via Tullinge skog till att istället trafikera den snabbare varianten direkt till Tullinge station (linje 721X). Samhällsbyggnadsförvaltningen förutsätter att den minskade trafikeringen av busslinje 721 inte berör de avgångar som idag trafikerar Lida. Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget som innebär förstärkt kollektivtrafik till Riksten samtidigt som tillgången till kollektivtrafiken i Tullinge skog bara försämras under lågtrafik. I Riksten finns en hög efterfrågan på busstrafik som förbättras något med Trafikförvaltningens förslag men som behöver stärkas ytterligare med den fortsatta exploateringen i området.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att trafikeringen med busslinje 721 till Lida utökas till att gälla fler avgångar, särskilt för helgtrafiken. Lida är en välbesökt målpunkt, inte bara för Botkyrkabor utan från boende i hela Stockholms län. I dagsläget är busstrafiken begränsad till endast 6 avgångar per vardag och 5 per lördag/söndag.

Linje 726 Tumba station – Fridhemsplan

Samhällsbyggnadsförvaltningen ställer sig positiv till att busslinjens sträckning analyseras närmare för att anpassas till resenärernas behov. Busslinjen är ett bra komplement till pendeltågstrafiken med viktiga målpunkter för kommun invånare längs vägen som exempelvis Tullinge gymnasium.

Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att Trafikförvaltningens förslag skulle innebära en försämring för resor till Stockholm för boende i Botkyrka kommun.

Samhällsbyggnadsförvaltningens övriga synpunkter på busstrafiken

- **Busslinje mellan norra och södra Tullinge**

Efterfrågan finns för en busslinje som trafikerar inom- och mellan norra och södra Tullinge. Kommunen får med jämna mellanrum synpunkter på att en sådan trafikering behövs då målpunkterna inom kommundelen finns utspridda, exempelvis Brantbrinks idrottsplats, Trädgårdsstadsskolan och Tullingehallen.

- **Ökad turtäthet mellan Grödingelandet och Tumba**

Synpunkter inkommer ofta från södra kommundelen att busstrafikeringen till Tumba är för gles. En inventering av infartsparkeringarna i Tumba visade också att en stor del av dem som tar bilen till pendeltågstrafiken bor i Grödinge/Vårsta. Genom att förbättra busstrafiken skulle behovet av infartsparkeringar minska.

- **Serviceinje för äldre**

I kommunen finns både äldre och människor med funktionsnedsättning som har behov av att nå olika serviceinrättningar. Lokala slingor eller serviceinje är ett sätt att förbättra tillgängligheten för dessa innevånare. Förvaltningen föreslår att förutsättningen för att inrätta en sådan trafik bör utredas i samverkan med SL.

- **Ny busshållplats vid Tunaskolan**

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att en ny busshållplats övervägs längs Prästgårdsvägen förslagsvis mellan hållplatsen Samaritvägen och Tuna. Detta p.g.a. hög efterfrågan på busshållplats, särskilt för resenärer som har Tunaskolan som målpunkt.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Martin Johansson
08-686 36 10
martin.c.johansson@sl.se

BOTKYRKA KOMMUN
SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

2014 -02- 17
Dnr: sbf/2011:112

Remiss inför trafikförändringar i SL-trafiken 2014/2015

Trafikförvaltningen har påbörjat arbetet med trafikförändringar inför december 2014. Detta arbete innefattar både möjliga trafikutökningar men även eventuella reduceringar i trafiken.

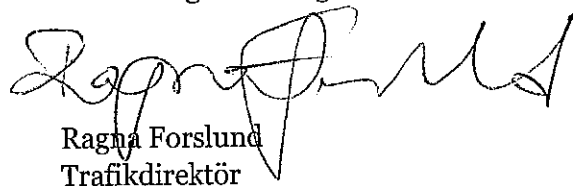
Som ett led i Trafikförvaltningens målsättning att ha en bra dialog med kommunerna om kollektivtrafiken i länet översändes en **bruttolista** på de möjliga trafikförändringarna december 2014. Dessa är förslag på trafikförändringar vad gäller linjestreckningar, turtäthet och trafikeringstid som har tagits fram i nära samarbete med trafikentreprenörerna. Hänsyn har även tagits till de förslag till trafikförändringar som har inkommit från resenärerna.

Trafikförvaltningen tar tacksamt emot synpunkter kring dessa trafikförändringar och hur de bör prioriteras. Med hänsyn till de ekonomiska ramarna landstinget har så tas även förslag på eventuella neddragningar eller omprioriteringar som kan göras i SL-trafiken tacksamt emot. Detta för att säkerställa att resurserna används på det mest effektiva sättet.

Utgångspunkten är att trafikförändringarna ska träda i kraft i december 2014 men avsteg från detta kan förekomma. Flera av trafikförändringsförslagen är beskrivna på en översiktlig nivå och behöver utredas grundligare vad gäller kostnader samt konsekvenser innan beslut kan tas om att genomföra dem.

Trafikförvaltningen önskar om möjligt ha era synpunkter senast den 5 maj.

Med vänliga hälsningar


Ragna Forslund
Trafikdirektör

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sl.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sl.se

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tunnelbana

Trafikpåverkande arbeten

Under 2015 kommer arbeten att påbörjas för Förbifart Stockholm som påverkar tunnelbanan vid Johannelund. Infartsparkeringen vid stationen och flera av de anslutande vägarna till stationen kommer att tas i anspråk för en tunnelanslutning vilket påverkar tillgängligheten till stationen. Under byggtiden kommer sprängningar påverka tunnelbanetraffiken förbi stationen.

Trafikförändringar

Trafikförvaltningen kommer att se över sommartraffiken för att se om utbudet behöver anpassas till efterfrågan. De kan betyda att tiden för glesare trafik kortas med en vecka i början och en vecka i slutet av perioden. Tiden för utsättning av långa tåg under högsommaren kommer också att ses över.

Pendeltåg

Trafikpåverkande arbeten

Under 2015 kommer ett flertal banarbeten att påverka pendeltågstrafiken.

Under tiden januari – maj kommer ett spår att vara avstängt vid Tomtebodas i samband med arbeten med Citybanan. Det påverkar pendeltågen norrifrån och en viss reducering av insatstågen kan vara nödvändig.

Under tiden maj – augusti kommer gamla Årstabron att vara avstängd för renovering vilket påverkar pendeltågen söder om Stockholm. Inga insatståg kan då gå och tågen kan inte heller stanna vid Årstaberg.

Mälarbanan kommer tidvis att vara avstängd och tidvis trafikeras på ett spår mellan Jakobsberg och Kallhäll under sommaren, vilket påverkar trafiken norr om Spånga.

Trafiken mellan Västerhaninge och Nynäshamn kommer att vara inställd på grund av dubbelspårsbygge 22 juni – 31 juli.

Förslag om ändrad trafikering

Det finns ett förslag om att ändra trafikeringen av linjen Märsta – Södertälje så att vartannat tåg går till Arlanda – Uppsala och vartannat till Märsta. Det innebär att stomtågen får nya avgångstider mellan de nuvarande. För att få ett oförändrat utbud kompletteras trafiken med två tåg i timmen Märsta – Älvsjö

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

(– Tumba). Dessa tåg skulle enligt förslaget få färre uppehåll mellan Upplands Väsby och Solna och därmed en kortare gångtid. Åtgärden gör också att tågen från Märsta respektive Stockholm C kan gå i en jämnare 15-minutersfrekvens. Skälen till ändringen är:

1. Säkerställa att tågen från Uppsala och Arlanda fortsätter söder om Stockholm C trots trafikreduceringarna i samband med renoveringen av gamla Årstabron
2. Prova ett system där vissa pendeltåg går som snabbtåg för att få erfarenheter till planeringen av trafikeringen efter att Citybanan har tagits i bruk
3. Underlättar att ge Södertäljegrener 15-minuters trafik även under veckosluten på sommaren
4. Möjliggöra bättre förbindelser i Södertälje till och från Järna – Gnesta.

Förslaget är inte helt analyserat och förankrat och det är därför inte säkert att det kommer att genomföras. Skulle det inte bli genomfört kommer trafikeringen av pendeltågslinjerna under 2015 följa samma struktur som under 2014.

Utökningar av trafiken

Trafikförvaltningen kommer att se över möjligheten att låta några insatståg gå till och från Bro.

Trafikförvaltningen undersöker vidare möjligheten att köra ytterligare ett tåg på morgonen från Stockholms till Arlanda och Uppsala som ska kunna användas av dem som börjar arbetet på Arlanda runt klockan 05.00. Motsvarande på kvällar där vi undersöker möjligheterna att täcka den lucka i 30-minuterstrafiken som finns mellan 22.30 och 23.30 i båda riktningarna för att tillgodose efterfrågan på förbindelser från Arlanda som passar den som slutar runt klockan 23.00.

Dessutom ska en översyn ske av behovet av långa respektive korta tåg för att bättre anpassa utbudet till efterfrågan.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Pendelbåt

Pendelbåtlinjen Sjövägen (Nybroviken – Frihamnen, via Nacka och Lidingö) har varit i SL:s regi sedan 1 april 2013. Trafiken har på linjesträckningen succesivt utökats till att omfatta tre båtar i högtrafik. Under hösten 2014 tillkommer ett nybyggt fartyg med elektrisk framdrivning, med el från batterier. Elfartyget kommer enligt planerna att trafikera delar av linjesträckning i huvudsakligt syfte att avlasta Slussen i samband med dess ombyggnad. Under 2015 är planerna att fortsätta med en tidtabell baserad på fyra fartyg i högtrafik och en viss reduktion med isgående fartyg under vintern.

Lokalbanor

Samtliga lokalbanor är föremål för någon form av trafikpåverkande ombyggnadsarbeten under 2015. Tidplaner och omfattning på dessa arbeten är i många fall osäkra och har komplexa beroenden av kommunala detaljplaner, järnvägsplaner, finansiering, framdrift i projekt med mera. De förutsättningar för trafik som beskrivs här kan snarare ses som ett planeringsläge som kan ändras än som en fast förutsättning.

Spårväg City

Under 2015 planeras tillgänglighetsanpassningar att genomföras på främst Djurgården. Arbetet kommer att förläggas till de tidpunkter då Djurgården har lågsäsong (oktober-april, förutom december). Det leder till att trafiken delvis kommer att behöva stängas av. Främst rör det delarna öster om Liljevalchs/Gröna Lund. Omfattning och utseende på ersättningstrafiken utarbetas men är ännu inte fastställd. Inriktningen är att genomföra arbetena så att spårvagnstrafiken kan fortgå till åtminstone Liljevalchs/Gröna Lund. Ersättningstrafik med buss ska synkroniseras med spårvagnstrafiken.

Förutom tillgänglighetsanpassningen driver Stockholms stads tätskiktsrenovering av betongkonstruktionerna kring Sergels torg. Enligt nuvarande planering berörs själva spårvagnstrafiken först efter 2014. Men gångvägarna mellan spårvagnshållplatsen och övriga kollektivtrafikmedel kan behöva ledas om med anledning av anläggningsarbetet. Trafikförvaltningen samarbetar med Stockholms stads trafikkontor för att tillse att resenärernas påverkan hålls på en acceptabel nivå. Som en konsekvens kommer förmodligen hållplatsen vid Sergels torg att rivas. Trafiken kommer i så fall att behöva vändas vid Kungsträdgården. Under rivningsperioden så kommer även busstrafiken på gemensam sträcka att påverkas.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

För att klara av att köra den 6-minuterstrafik under perioden slutet av april-september som har gjorts de senaste åren krävs en sjunde vagn. Hittills har detta lösts genom att hyra in en vagn från Norrköping. Just nu pågår planering för att flytta över en eller två A35-vagnar vilket skulle medför en standardhöjning till en väsentligt lägre kostnad jämfört med tidigare lösning.

Det övervägs om 15-minuterstrafiken kvällstid under vinterhalvåret ska förtätas till 12-minuterstrafik. Förslaget bottnar i att utnyttja befintliga resurser effektivare då tätare trafik uppnås med samma vagninsats och minska behovet av evenemangstrafik kvällstid under vinterhalvåret.

Roslagsbanan

Det finns planer på att förlänga morgonrusningen med en halvtimme. På så sätt kan en avgång köras från Ormsta respektive Österskär strax efter klockan 08.00.

Dubbelspåret på Österskärslinjen medför att de två tåg som idag vänder i Åkersberga kan utsträckas till Österskär samt att rusningstrafiken dubbelriktas (sex tåg i timmen i båda riktningar). Alla snabbtåg ges uppehåll vid Universitetet. Dubbelspåret på Kårstalinjen medför att alla tåg, exklusive insatståg, åter kan stanna i Bällsta samt att den tungt belastade avgången från Stockholm till Lindholmen 17:15 kan köras med sex vagnar. I övrigt utreder trafikentreprenören möjligheter att införa 15 minuters intervall på Österskärsgrenen på söndagar. Om det blir av beror hur många vagnar som måste vara tillgängliga för underhåll under veckoslutet och därmed hur många vagnar som är tillgängliga för trafiken.

På Roslagsbanan genomförs inom ramen för program Roslagsbanans utbyggnad en mängd åtgärder. Kapaciteten utökas och restiderna förkortas genom dubbelspårsutbyggnader och inköp av nya fordon. Bullerbekämpande åtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och tillgänglighetsanpassning genomförs. Alla dessa åtgärder resulterar att trafiken i perioder behöver inskränkas. Många av åtgärderna är beroende av planeringsprocesser kring detaljplaner, miljötillstånd och järnvägsplaner. Därför är de angivna tidsangivelserna behäftade med viss osäkerhet och kan bli föremål för ändringar.

För att öka kapaciteten på Roslagsbanan så planeras ombyggnationer av en del spår, växlar och plattformar på området vid Östra station under somrarna 2015 och 2016. Åtgärderna påverkar trafiken i så motto att en god trafikplanering krävs när vissa delar av området är obrukbar samt att uppställning av en del fordon måste ordnas på annan plats.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Under ett flertal år framöver planeras även utförande av bullerdämpande åtgärder längs med flera sträckor av banan, vilket i viss mån kommer att påverka trafikeringen. I nuläget är det dock inte beslutat vilket år respektive sträcka utförs. Andra åtgärder som ombyggnation av plankorsningar vid Frescirkati, Eneby Äng och Portvägen studeras för närvarande. Även här påverkar planeringsprocessen vilka år som ombyggnationerna kommer att äga rum.

Under 2016 planeras Kårstalinjen att stängas av för dubbelspårsarbeten mellan Roslags Näsby - Visinge. För 2017 gäller motsvarande för Österskärslinjen på sträckan Hägernäs - Ullna kvarnsväg samt vid Åkersberga. 2018 planeras återigen Kårstalinjen stängas av för arbeten på sträckorna Täby Kyrkby – Kragstalund, Vallentuna – Lindholmen samt vid Frösunda.

För 2014 föreslås kvartstrafik, som en efterfrågeanpassning, på söndagar i samma omfattning som på lördagar, cirka kl. 09.00-19.00 innevarande tidtabellsperiod. Tågen går i kvartstrafik till Ormsta/Åkersberga.

Lidingöbanan

Lidingöbanan planeras att åter öppna för trafik 14 december 2014 efter den totalupprustning som genomförts mellan midsommar 2013 och lucia 2014. Trafiken är planerad att utföras enligt nedan.

Vardagar

Lågtrafik	30-minuterstrafik
Mellantrafik	20-minuterstrafik
Högtrafik	10-minuterstrafik

Lördagar/söndagar

Lågtrafik/Mellantrafik	30-minuterstrafik
Högtrafik	20-minuterstrafik

Tvärbanan

Det nya signalsystemet för Tvärbanan inklusive Solnagrenen är försenat. Diskussioner pågår mellan program Tvärbanan och signalsystemsleverantören GE samordnat med Trafikförvaltningen och trafikoperatören Arriva. Solnagrenen öppnades 28 oktober 2013 med många kvarstående brister, främst i signalsystemet. I skrivande stund finns ingen säker prognos för när bristerna

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

planeras vara åtgärdade men förhoppningen är att merparten skall kunna åtgärdas under 2014.

Steg 1: 28 oktober 2013- mitten av 2015

Spårvagnarna på Solnagrenen kör med begränsat signalsystem och reducerad hastighet mellan Alvik och Solna Centrum, 15-minuterstrafik. Under hösten 2014 planeras den kvarvarande sträckan Solna C – Solna stn öppnas. Om de planerade rättningarna av signalsystemet uppnår förväntat resultat kan det bli möjligt att förtäta trafiken under senhösten 2014. Planen var att allt fordonsunderhåll skulle flyttas från Bromma till Ulvsunda under första kvartalet 2014. Då begränsningarna i signalsystemet påverkar möjligheten att tursätta fordon från Ulvsunda är även denna del avhängig tidsmässigt enligt ovan.

Trafiken på den befintliga delen av Tvärbanan, Alvik-Sickla Udde, fortgår med befintligt signalsystem. Då respektive del av Tvärbanan vänder från varsitt håll i Alvik måste resenärer som önskar passera Alvik byta. Till följd av att Solnagrenen har en lägre turtäthet än den befintliga banan uppstår det stundtals problem med synkroniseringen mellan tidtabellerna på de två bandelarna vilket är till nackdel för resenärerna.

Under sommaren 2014 genomförs uppdateringar av signalsystemet samt att banarbetena i Tranebergstunneln slutförs. Det medför en totalavstängning av Solnagrenen under ett par veckor. Dessa arbeten medför möjlighet att åter låta tågen mot Sickla Udde avgå från plattformen närmast T-baneentrén vid Alvik. Avgångarna för de olika bandelarna kommer således byta plattform med varandra jämfört med dagens trafiklösning. Åtgärden kommer medföra en bättre trafiksäkerhet då antalet passager över spåren kommer att minska väsentligt.

Som en följd av att installationen av det nya signalsystemet för befintlig bana skjuts på framtiden tvingas trafikförvaltningen stänga av större delen av den befintliga Tvärbana under sommaren 2014 till följd av att vissa underhållsåtgärder, som länge planerats utföras, inte kan skjutas längre fram i tiden.

Båda avstängningarna kommer att bussersättas.

Steg 2: sommaren 2015

Inför sommaren 2015 beräknas signalsystemet på Solnagrenen vara tillräckligt stabilt för att det ska vara lämpligt att genomföra signalsystembyte på den befintliga delen av Tvärbanan (Alvik-Sickla Udde).

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sommaren 2015 planeras trafiken på Tvärbanans befintliga del att stängas av för att till hösten starta med genomgående trafik Solna station- Alvik- Sickla Udde.

Trafiken på den södra delen av Tvärbanan (Alvik-Sickla Udde) kommer att ersättas med buss. Omfattning och utseende på ersättningstrafiken utarbetas men är ännu inte fastställd. I vilken utsträckning det är meningsfullt att bussersätta sträckan Alvik – Stora Essingen eller om resenärer skall hänvisas till befintlig SL-trafik kommer att utredas längre fram.

Steg 3: hösten 2015

Efter att sträckan Sickla Udde – Solna Station är i drift med nytt signalsäkerhetssystem kommer möjligheten att öka trafikutbudet ses över. Till en början planeras 7,5-minuterstrafik likt dagens utbud i rusningstrafik men vartefter trafiksystemet visar sig stabilt och vagn tillgången medger planeras förtätning till i första hand 6-minuterstrafik. Utanför rusningstrafik planeras trafiken motsvara dagens utbud, 2013/14 på hela linjesträckningen.

Utbyggnaden av södra delen av Tvärbanan från Sickla Udde – Sickla förväntas ha påbörjats då den skall stå klar till årsskiftet 2016/2017 enligt nuvarande tidplaner. Arbetena skall utföras utan att inskränka på spårtrafiken, däremot kommer arbetena påverka framkomligheten i gatumiljön i närområdet.

I augusti 2015 föreslås trafiken vara genomgående Solna – Alvik – Sickla udde. Den turtäthet som idag finns på sträckan Alvik – Sickla udde avses då införas på hela sträckningen.

Saltsjöbanan

Saltsjöbanan påverkas av Stockholms stads ombyggnad av Slussen. Enligt Stockholms stads planer kommer Saltsjöbanan inte att kunna angöra station Slussen under tiden Slussen byggs om, från sommaren 2015 till någon gång 2020 eller 2021. Slutstation för tågen kommer bli Henriksdal varifrån trafiken bussersätts.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

I skrivande stund avvaktas besked från trafiknämnden om reviderad upprustning av Saltsjöbanan. De planerade åtgärderna kommer kräva, utöver sträckan Slussen – Henriksdal, 10 veckors total- eller partiellavstängning av Saltsjöbanan under tre somrar med start sommaren 2015. Några trafikförändringar är inte aktuella förrän upprustningen av banan är klar. En upprustning enligt reviderat förslag skulle möjliggöra en förtätning från dagens 20-minuterstrafik till en betydligt mer attraktiv 12-minuterstrafik.

Nockebybanan

På Nockebybanan planeras inga ombyggnader. Däremot är vagnparken gemensam med Tvärbanan och Brommadepån i kvarteret Akka väster om Alviks tunnelbanestation som är föremål för stadsutveckling. Efter att depåverksamheten flyttats från Bromma till Ulvsunda skall en uppställningshall för de 6 fordon som åtgår för Nockebybanan byggas. Tidplanen för detta är ännu inte fastställd.

Buss

Botkyrka

Linje 151 Norsborg – Fridhemsplan

Linjen övervägs dras in under högsommarperioden, det vill säga cirka under juli månad. Resenärer hänvisas till SL:s ordinarie bussar och pendeltåg.

Linje 702 Hallunda centrum – Kvarnhagen

Linje 707 Tumba station – Fruängen

Linje 708 Tumba station – Rönninge station

Linje 737 Tumba station – Skärholmen

Linje 738 Tumba station – Norsborg

Linje 739 Tumba station – Hallunda (NY)

Linje 740 Kungens kurva – Huddinge station

Ett nytt trafikupplägg i stråket Tumba – Alby – Hallunda – Fittja – Vårby – Kungens kurva – Fruängen övervägs. Detta påverkar flera linjer och varje förändring hänger samman med de övriga. Syftet med det nya trafikupplägget är att förtydliga och förenkla linjenätet, samt att förbättra turutbudet i vissa relationer.

För linje 702 övervägs en ändrad linjesträckning genom i princip omvänd trafikering. Detta innebär en sträckning Kvarnhagen – Alby – Hallunda – Slagsta strand – Fittja istället för som idag Kvarnhagen – Alby – Fittja – Slagsta

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. Klass
K1 (Öppen)

strand – Hallunda. Detta ger en snabbare resväg mellan Alby/Kvarnhagen och Hallunda centrum.

För linje 708 övervägs en avkortad sträckning så att linjen endast trafikerar sträckan Rönninge station – Hallunda centrum. Detta möjliggör bättre passning mellan buss och pendeltåg vid Rönninge station. Endast ett fåtal resenärer reser idag hela sträckningen mellan Rönninge och Tumba.

Linje 707 övervägs kortas av till att endast trafikera sträckan Skärholmen – Fruängen. Detta möjliggör passning mellan buss och tunnelbana i Fruängen.

Linje 737 övervägs få ändrad linjesträckning Tumba station – Ävägen – Tuna – Vretarna – Alby – Fittja – Kungens kurva – Skärholmen. Detta innebär en kombination av dagens linjesträckningar. Syftet med ändringen av linje 737 är att erbjuda en snabbare resa mellan norra och södra Botkyrka kommun samt upp till Kungens kurva. Hållplats Tumba bruk försvinner.

Linje 738 behåller sin snabba sträckning längs Hågelbyleden förbi Solhöjden. Ett ökat utbud övervägs generellt på linjen, bland annat ny trafik under affärstid helger.

En ny linje 739 övervägs införas mellan Tumba station och Hallunda via Eriksbergs industriområde. Denna nya linje behövs för att kompensera att linje 707 eller 737 i förslaget inte längre trafikerar Eriksbergs industriområde. Denna linje ger en ny koppling mellan Hallunda och Eriksbergs industriområde.

För att kompensera Vårby för att dagens linje 707 försvinner, övervägs linje 740 få ändrad linjesträckning via Fittja. Detta ger en något längre resväg för genomresande resenärer. Men många av dessa resenärer har istället möjlighet att använda linje 865 som erbjuder en snabbare resa till/från Kungens kurva.

Linje 721 Tullinge station – Tullinge skog – Riksten – Lida

Linje 721X Tullinge station – Riksten

Det övervägs att avgångar görs om från att trafikera som linje 721 via Tullinge skog till att istället trafikera den snabbare varianten direkt till Tullinge station (linje 721X). I rusningstid blir detta ingen förändring, men i lågtrafiktid blir varannan avgång istället linje 721X. Detta innebär en reduktion från halvtimmes- till timmestrafik genom Tullinge skog. Förändringen övervägs för att bättre anpassas till resenärsunderlaget samt erbjuda snabbare resmöjligheter för exploateringsområdet Riksten.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 726 Tumba station – Fridhemsplan

För linje 726 övervägs en utvärdering av både linjesträckning och utbud i syfte att bättre anpassa linjen till resenärsunderlaget och dess syfte.

Linje 743 Skäcklinge – Fridhemsplan

Linjen övervägs dras in under högsommarperioden, det vill säga cirka under juli månad. Resenärer hänvisas till SL:s ordinarie bussar och pendeltåg.

Danderyd

Linje 156 Ulvsunda industriområde – Danderyds sjukhus

Linjen övervägs att få förändrad linjesträckning från och med sommartidtabellen 2014 med anledning av Swedbanks flytt till Landsvägen samt Tvärbanans öppning av Solnagrenen. Ny linjesträckning blir då Danderyds sjukhus – Solna station – Näckrosen – Ekensbergsvägen – Landsvägen – Vreten.

Linje 604 Danderyds sjukhus - Arninge

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 605 Danderyds sjukhus - Gribbylund

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 607 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 609 Danderyds sjukhus - Gribbylund

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 610 Danderyds sjukhus - Rosengården

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 611 Danderyds sjukhus – Täby kyrkby

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 613 Danderyds sjukhus - Skarpäng

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trafiköversyner

En översyn övervägs att göras av trafik på linjerna 601, 602 och 606 i syfte att förbättra och förtydliga trafiken. Ytterligare dialog med berörda kommuner behövs.

Ekerö

Busstrafik på Slagstafärjan

Trafikförvaltningen utreder möjligheterna till att trafikera slagstafärjan med busstrafik samt vilken kostnad och infrastruktur detta kräver.

Linje 177 Mörby station - Skärvik

Linjen övervägs få ytterligare förstärkningsavgångar från Träkvista till Brommaplan.

Linje 309 (Brommaplan) - Ekebyhov - Kaggeholm

Linjen övervägs att få ytterligare trafik från Ekerö C till Sandudden samt i motsatt riktning under dagtid. Vidare övervägs vissa eftermiddagsturer förlängas till/från Brommaplan lördag och söndag på grund av mycket hög belastning på anslutande stomlinjer.

Linje 396 Brommaplan - Träkvista - Svanhagen - Stenhamra

Linjen övervägs att få en ytterligare ny sen avgång cirka kl. 02.20 natt mot måndag - fredag.

Linje 311 (Brommaplan -) Ekebyhov - Sjöängen (- Slut)

Linjen övervägs att få en kvällsavgång förlängd till att utgå från Brommaplan cirka kl. 20.45. Detta på grund av mycket hög belastning på anslutande stomlinjer

Vidare övervägs det att en ny en ny avgång från Brommaplan till Sjöängen cirka kl. 16.10 införs på grund av mycket hög belastning på avgången från Brommaplan kl. 16.28.

Linje 336 Brommaplan - Svanhagen - Stenhamra

Linjen övervägs att få ytterligare trafik i rusningstid på grund av hög belastning.

Linje 342 Jungfrusund - Älvnäs

Linjen övervägs att få ytterligare avgångar lördagar och söndagar i syfte att ge de tätbebodda områdena en högre standard.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Haninge

Trafikområde Handen ingår i trafikupphandling E23. Förfrågningsunderlaget skickas ut under våren. Trolig trafikstart sker sommaren 2015.

Handenterminalen planeras att byggas om och en tillfällig lösning kan bli aktuell under åren 2014 – 2017. Detta kan komma att påverka linjer, bytestider och gångvägar. Den tillfälliga lösningen kan innebära att hållplats Rudsjöterassen blir anslutningspunkten mellan buss och pendeltåg och att hållplats Haninge centrum finns kvar under hela byggtiden.

En ny stadsdel Vega inklusive ny pendeltågsstation och en mindre bussterminal planeras. Byggnationer kan komma igång till årsskiftet 2014/2015 och förväntas bli klara 2018/2019.

Trafik till Kolartorp, Hermanstorp, Nedersta-Skarplöt, Norrby gårde, Kvarntorps industriområde samt Albybergs verksamhetsområde övervägs beroende på när områdena är utbyggda. Dialogen med kommunen fortsätter.

Linje 806 Gullmarsplan – Norra Söderby

Eftermiddagstrafiken vardagar övervägs glesas ut från 10- till 12-minuterstrafik. Istället övervägs fler avgångar och tätare trafik på linje 807 på den mest belastade delsträckan. Linje 806 och 807 får då tillsammans cirka 4-minuterstrafik på gemensam sträcka från Gullmarsplan, vilket är en ökning, och en trängselåtgärd för att minimera stående på vägar med hastigheter över 70 km/h.

Linje 807 Gullmarsplan – Brandbergen – Svartbäcken

En ny tidigare avgång från Brandbergens centrum cirka kl. 04.50 vardagar övervägs för att kompensera för en borttagen sista avgång från Jordbro station på linje 892. Även fler avgångar och tätare trafik under eftermiddagsrusningen på den mest belastade delsträckan från Gullmarsplan övervägs.

Utöver detta föreslås förtätad trafik vardagskvällar cirka kl. 22.30 – 24 samt lördagar cirka kl. 19.30 – 24 från 15- till 10-minuterstrafik. Detta i syfte att minska trängsel.

Linje 809C Stockholm C – Svartbäcken

En utglesning av turtätheten morgonrusning föreslås, från 7,5- till 10-minuterstrafik. En utglesning under eftermiddagen övervägs också, från 12- till

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

10-minuterstrafik. Som kompensation införs tidigare start av eftermiddagstrafiken, cirka kl. 15.15 istället för som idag kl. 15.45.

Linje 810 Gullmarsplan – Jordbro

För att minska stående på vägar med hastigheter över 70 km/h övervägs en förtätning av utbudet mellan cirka kl. 07.15 – 07.50 vardagar. Dessutom föreslås en tidigare första avgång från Västerbommen cirka kl. 05.35 vardagar.

Linje 818 Stockholm C – Brandbergen

För linje 818 övervägs en tidigare första avgång cirka kl. 05.20 och en senare sista avgång cirka kl. 08.50 vardagar. Dessutom övervägs ökad turtäthet cirka kl. 06.30 – 07.30 samt cirka kl. 16.30 – 17.30 i syfte att minska stående på vägar med hastigheter över 70 km/h.

Linje 830 Farsta centrum – Handenterminalen

En satsning övervägs för att öka pålitligheten i bytet från buss till pendeltåg i Skogås centrum.

Linje 834 Handenterminalen – Svartbäcken (– Tyresta by)

För linje 834 övervägs att en tur förlängs från Tyresta by vardagsmorgnar för att underlätta arbetspendling.

Linje 837 Coop Forum–Jordbro station(–Jordbro företagspark)

För linje 837 övervägs ökat utbud dagtid söndagar, så att utbudet mer liknar lördagens.

Linje 865 Handenterminalen – Skärholmen

En ökning från timmes- till halvtimmestrafik övervägs helger cirka kl. 09 – 18. Även kvartstrafik under rusningsperioderna längs hela linjesträckningen övervägs.

Linje 892 Sergels torg – Jordbro station

Sista avgången från Jordbro till Gullmarsplan vardagsnätter övervägs tas bort och ersättas av en avgång på 807 från Brandbergens C cirka kl.04.50. Resenärer från övriga hållplatser i Brandbergen kan använda 809 som från 15 december 2013 har en avgång från Svartbäcken kl.04.45. De resenärer som idag nyttjar 892 från Jordbro får en snabbare resa till Stockholm om de i stället åker med 837 mot Jordbro och tar det första pendeltåget.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Huddinge

Linje 704 Fruängen – Björnkulla

För linje 704 övervägs ökad turtäthet från Huddinge station cirka kl. 18 – 19 vardagar från 30- till 15-minuterstrafik. Dessutom övervägs att turen som idag startar kl. 15.30 i Huddinge station, förlängs och istället startar i Fruängen.

Linje 710 Skärholmen – Sörskogen

Avgångar kvällstid som idag endast trafikeras en delsträcka övervägs förlängas till att trafikera linjens hela sträckning. Detta ger en ökning av turtätheten till halvtimmestrafik hela sträckan Skärholmen – Sörskogen kvällstid alla veckans dagar.

Linje 714 Huddinge station – Fredriksdal (– Flottsbro)

Det övervägs en ökning av turutbudet från 30- till 15-minuterstrafik under rusningsperioderna, cirka kl. 06.30 – 08.30 respektive kl. 15 – 18. Samt en ny sista avgång i vardera riktningen sena kvällar alla dagar i veckan. Detta för att möta efterfrågan i ett expanderande bostadsområde.

Även enstaka utbudsökningar till/från Flottsbro övervägs.

Linje 707 Tumba station – Fruängen

Linje 737 Tumba station – Skärholmen

Linje 740 Kungens kurva – Huddinge station

Ett nytt trafikupplägg i stråket Tumba – Alby – Hallunda – Fittja – Vårby – Kungens kurva – Fruängen övervägs. Detta påverkar flera linjer och varje förändring hänger samman med de övriga. Syftet med det nya trafikupplägget är att förtydliga och förenkla linjenätet, samt att förbättra turutbudet i vissa relationer. För hela linjenätsförslaget, se Botkyrka kommun.

Linje 707 övervägs kortas av till att endast trafikera sträckan Skärholmen – Fruängen. Detta möjliggör passning mellan buss och tunnelbana i Fruängen.

Linje 737 övervägs få ändrad linjesträckning Tumba station – Ävägen – Tuna – Vretarna – Alby – Fittja – Kungens kurva – Skärholmen. Detta innebär en kombination av dagens linjesträckningar. Syftet med ändringen av linje 737 är att erbjuda en snabbare resa mellan norra och södra Botkyrka kommun samt upp till Kungens kurva. Hållplats Tumba bruk försvinner.

För att kompensera Vårby för att dagens linje 707 försvinner, övervägs linje 740 få ändrad linjesträckning via Fittja. Detta ger en något längre resväg för

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

genomresande resenärer. Men många av dessa resenärer har istället möjlighet att använda linje 865 som erbjuder en snabbare resa till/från Kungens kurva.

Linje 726 Tumba station – Fridhemsplan

För linje 726 övervägs en utvärdering av både linjesträckning och utbud i syfte att bättre anpassa linjen till resenärsunderlaget och dess syfte.

Linje 830 Farsta centrum – Handenterminalen

En satsning övervägs för att öka pålitligheten i bytet från buss till pendeltåg i Skogås centrum.

Linje 833 Farsta centrum – Vidja

Linjen övervägs att förlängas inom Vidja när nödvändig infrastruktur och tillräckligt resenärsunderlag finns på plats. Även ett ökat utbud vardagar rusningstid övervägs, en ökning från dagens 60- till 30-minuterstrafik.

Linje 865 Handenterminalen – Skärholmen

En ökning från timmes- till halvtimmestrafik övervägs helger cirka kl. 09 – 18. Även kvartstrafik under rusningsperioderna längs hela linjesträckningen övervägs.

Järfälla**Linje 178 Mörby station – Jakobsbergs station**

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 547 Jakobsbergs station – Kallhälls station

Perioden med 30-minuterstrafik på kvällstid övervägs att förlängas alla dagar i veckan.

**Linje 548 Kallhälls station – Stäket (- Ängsjö
friluftsgård/Kungsängens station)**

Perioden med 30-minuterstrafik på kvällstid övervägs att förlängas alla dagar i veckan.

Linje 546 Jakobsbergs station – Karolinska institutet

Linjen övervägs att få ändrad linjesträckning och kortas av till att endast trafikera på sträckan Jakobsberg-Tensta, sträckan Tensta-Karolinska institutet tas då bort då denna del i dagsläget har ett lågt resande. I dag är det endast första turen på morgonen som har en belastning överstigande i snitt 10 personer på delen Tensta-Karolinska institutet. Linjen går även parallellt med linje 561

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

genom Viksjö som övervägs att istället framföras till Karolinska sjh/Karolinska institutet.

Linje 560 Jakobsbergs station - Upplands Väsby station

Linjen övervägs att få ytterligare trafik på helger samt att perioden med 30-minuterstrafik förlängs då flera avgångar idag är hårt belastade.

Linje 561 Sergels torg – Jakobsbergs station

Linjen övervägs att få en förändrad linjesträckning och då framföras till Karolinska sjh/Karolinska institutet istället för till Sergels torg. Körväg som idag fram till Frösunda och därefter via avfart mot Karolinska sjh - Karolinska vägen fram till Karolinska institutet. Nyttillkomna hållplatser övervägs bli Haga norra, Karolinska sjukhuset och Prosvägen/Karolinska vägen. Turtätheten övervägs bli var 15:e minut i rusningsriktningarna och var 30:e minut i motrusningen. Vidare övervägs det att linjen får tågpassning vid Jakobsbergs station västerut i båda riktningar.

Linje 567 Jakobsbergs station- Barkarby station (- Sollentuna station)

Linjen övervägs att få en ny linjesträckning och då trafikera ny sträcka i Barkarbystaden. Nuvarande linjeföring genom via Veddestavägen till Barkarby station tas då bort och istället framförs linjen via Gamla Enköpingsvägen-Norrviksvägen och åter till/från Barkarby station på väg från/till Sollentuna.

Lidingö

Trafikområde Lidingö utgör från och med augusti 2014 tillsammans med trafikområde Innerstaden ett sammanslaget trafikområde. Detta med anledning av den nyligen avslutade upphandlingen av busstrafiken i Innerstaden/Lidingö, E22. I samband med det nya trafikavtalet så har den tillträdande trafikutövaren fått ett större funktionsansvar för uppdraget vilket bland annat innefattar trafikplanering.

Som en del i det vinnande anbudet som lämnades av Keolis så ingick ett förslag på nytt linjenät för både innerstaden och Lidingö. Genomförande för detta är planerat till juni 2015, i samband med sommartidtabellen. Ett arbete med att förankra detta med berörda kommuner, intressegrupper etcetera kommer att inledas under 2014.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det nya linjenätsförslaget innefattar hela linjenätet och detta kommer i detalj att samrådas med Trafikförvaltningen och berörda intressenter såsom väghållare och kommun.

Nacka

Linje 401 Slussen – Älta

Linje 403 Slussen – Hästhagen

Tvårbanan planeras att förlängas till Sickla station. Under byggtiden kan framkomligheten för linje 401 och 403 komma att påverkas.

Linje 402 Slussen – Kvarnholmen

Två nya tidigare avgångar från Slussen cirka kl.06 respektive 06.30 vardagar övervägs. Även förtätat utbud till 12-minuterstrafik vardagskvällar cirka kl. 16.30 – 18.30 samt ett ökat utbud helger från halvtimmes- till kvartstrafik mellan cirka kl. 11 – 20 övervägs. Allt i syfte att förbättra trafiken i ett exploateringsområde.

Linje 408 Saltsjöbadens station – Solsidans station – Älgö

Linjen övervägs få ändrat linjenummer och bli linje 458. Detta i syfte att i framtiden använda linjenummer 408 till annan linje och med det förtydliga för resenärer inom Nacka/Värmdö.

Linje 413 Slussen – Talludden

För Talludden övervägs ett ökat och förbättrad trafikutbud.

Linje 418 Orminge centrum – Gustavsvik

Linje 446C Stockholm C – Västra Orminge

Linje 448C Stockholm C – Gustavsvik

För linje 448C övervägs två nya avgångar i eftermiddagsrusningen. Samtidigt kan då två avgångar på linje 418 respektive två avgångar på linje 446C dras in.

Konsekvensen blir att linje 448C ökas från timmes- till halvtimmesstrafik och 446C minskas från 15- till 30-minuterstrafik under en tidsperiod och att resenärer till Gustavsvik från Stockholm city får en direkt resa. Turtätheten Cityterminalen – Orminge centrum förblir oförändrad.

Linje 421 Orminge centrum–Vikingshill

Det övervägs att en avgång cirka kl. 08.40 vardagar på linje 421 görs om till att bli en avgång på linje 441, det vill säga resenärer till Slussen får en direkt resa.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 441 Slussen– Vikingshill**

För linje 441 övervägs en ny linjesträckning via motorvägen istället för som idag via Björknäs centrum. Detta ger en snabbare resa för resenärer från respektive till Vikingshill och Kummelnäs. Om detta genomförs kompenseras resenärer på sträckan Orminge centrum – Björknäs centrum av likvärdiga avgångar på linje 445.

Som ett parallellt spår övervägs att en avgång cirka kl. 08.40 vardagar på linje 421 görs om till en avgång på linje 441, det vill säga resenärer till Slussen erbjuds en direkt resa.

Linje 442 Slussen – Boo backe

Tollare växer och därför övervägs en tydligare linjestruktur och fler snabbare resmöjligheter för Tollare och Boo hela dagen. Samtidigt övervägs utbudet vid Skogalundsklippan och Skvaltån ses över. Dessa två mål behöver kombineras för att kunna genomföras.

Det övervägs också att ge linje 442 trafik affärstid helger under normaltids Tabellen samt dagtid under sommartids Tabellen. Idag finns ingen trafik alls helger på linjen eller dagtid sommardag.

Linje 443 Slussen – Jarlaberg

En ny avgång från Jarlaberg i morgonrusning övervägs i syfte att förlänga 10-minuterstrafiken fram till cirka kl. 9. Mellan cirka kl. 10 – 14.45 övervägs en utbudsökning från 20- till 15-minuterstrafik. Dessutom övervägs en avgång söndagar i syfte att få söndagstids Tabellen att mer likna lördagstids Tabellen samt en fördubbling av turtätheten från halvtimmes- till kvartstrafik helger.

Linje 444 Slussen– Västra Orminge

Utökning av trafiken på linje 444 morgon och kväll söndagar övervägs i syfte att få söndagstids Tabellen att mer likna lördagstids Tabellen.

Linje 445 Slussen – Gustavsbergs centrum

För linje 445 övervägs en översyn av linjen och dess utbud i syfte att bättre anpassas till resandeunderlaget. Detta kan komma att påverka såväl utbud i motrusningsriktning samt utanför rusningsperioderna på delsträckor, som linjens sträckning till/från Gustavsbergs centrum. Resurser kan i så fall frigöras till att utöka linje 444.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 445C Stockholm C – Orminge centrum

Under hösten 2013 fick denna relativt nya linje ett reducerat utbud samt trafik endast i rusningsriktningarna jämfört med perioden då Danviksbron renoverades. En kontinuerlig uppföljning med fokus på såväl resandestatistik som byggprocessen av nya Slussenterminalen övervägs. Detta kan påverka linjens utbud både uppåt och neråt.

Linje 447 Boo backe–Slussen

För linje 447 övervägs nya avgångar så att turintervallerna ökas från 15- till 12-minuterstrafik under hela trafikeringsperioden, cirka kl. 06.40 – 08.15 vardagar. Detta i syfte att minska trängsel.

Linje 465 Nacka strand–Fisksätra

För linje 465 övervägs sommartid nya avgångar så att 30-minuterstrafik erhålls vardagar istället för 40-minuterstrafik. Även ökad turtäthet från 40- till 30-minuterstrafik övervägs under normaltidsplanen helger.

Linje 471 Slussen – Västra Orminge

För linje 471 övervägs nya kortturer sträckan Skurustugan – Slussen och omvänt i syfte att förlänga 6-minuterstrafiken i såväl morgon- som eftermiddagsrusning.

Linje 816 Gullmarsplan – Tyresö strand

Utbyggnaden av bostäder i Hedvigslund fortsätter. Linje 816 övervägs gå in via ett torg i nära anslutning till Ältabergsvägen när infrastrukturen finns tillgänglig för buss.

Linje 821 Tyresö centrum – Nacka sjukhus (med anslutning Älta gård – Storkällans kapell)

Den nya avstickaren till Storkällans kapell övervägs utvärderas för att se huruvida någonting behöver justeras till kommande tidtabellsskifte eller inte. Eventuellt kan linje 811 istället bli aktuell för trafikförsörjning av Storkällans kapell.

Norrtälje

Linje 620 Åkersberga station - Norrtälje busstation

Det övervägs att se över utbudet på linjen i syfte att möta en ökad kundefterfrågan.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 621 (Danderyds sjukhus) – Åkersberga – Norrtälje busstation**

Linjen övervägs att inte längre trafikera sträckan Åkersberga-Danderyds sjukhus och att utbudet från den delen istället överförs till sträckan Åkersberga-Norrtälje där det finns kundefterfrågan på fler turer. Delen Åkersberga-Danderyd övervägs då ersättas med mer trafik på lokal linje i Österåkers kommun.

Linje 636 Norrtälje busstation - Björkö

Linjen övervägs att på avgången kl 13.50 från Norrtälje framföras även via Marums brygga. Turen från Östersjö brygga kl 15.35 föreslås senareläggas med 15 minuter vilket då dels skapar 15-minuters trafik från Älmsta mot Norrtälje mellan kl. 16.20–16.50, samt att anslutningen från linje 643 vid Älmsta förbättras.

Linje 641 Norrtälje busstation - Hallstavik

Linjen övervägs få ytterligare trafik under vardagmorgnar genom inrättandet av en ny tur cirka 06.10 från Hallstavik till Norrtälje samt även en ny tur cirka 08.15 från Norrtälje till Hallstavik.

Linje 642 Hallstavik – Herräng - Hallstavik

Linjen övervägs få utökad trafik med enstaka turer under dagtid samt tidig kväll. Enstaka tur cirka kl. 15 från Herräng övervägs även att framföras via Hensviks vinkområde.

Linje 652 Norrtälje busstation – Harö – Norrtälje busstation

En avgång på fredagar samt en avgång på söndagar som endast trafikeras under höst/vår och övervägs trafikeras även under normaltids Tabellen.

Linje 655 Norrtälje busstation – Söderhalls trafikplats

Samtliga turer övervägs att framföras via Finnsta station. Hållplatserna Torvalla och Frihamra utgår då.

Stadslinjer Norrtälje (651/656/657/658)

Trafikförvaltningen avser att tillsammans med entreprenören Nobina se över möjligheterna att utveckla stadstrafiken i syfte att förbättra passningar mellan linje 676 till och från Stockholm och stadslinjerna.

Linje 686 Norrtälje busstation - Kista

Linjen övervägs få en förändrad linjestreckning och då även trafikera Arninge via Kundvägen-Arningevägen.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Nykvarn

Trafikförvaltningen har för avsikt att under året starta ett gemensamt arbete tillsammans med Nykvarns kommun, och hoppas därför att kommunen har möjlighet att prioritera detta arbete. Fokus ligger på att förbättra kollektivtrafiken inom Nykvarns kommun så att den bättre tillgodoser dagens resandemönster och -behov. Följande områden har diskuterats:

- Är det möjligt att få till anslutning mellan SL-bussarna och TIM-tågen i Nykvarn istället för till SL-pendeltåg i Södertälje som bussarna idag är anpassade till? Då en stor del av resandet utgörs av skolresor, är det viktigt att även dessa tas i beaktning.
- Kan linje 782/782X snabbas upp genom en annan linjesträckning och göras mer attraktiv för arbetspendlare?

Linje 782 Nykvarn – Sundsvik – Nygård

Linje 782X Nykvarn – Sundsvik

Utifrån det gemensamma arbetet hittills har några förslag på dessa linjer identifierats:

Linje 782X övervägs bli en egen linje som trafikerar Sundsvik – Turingeskolan. Linje 782 övervägs samtidigt att sluta trafikera Sundsvik. Den direkta kopplingen mellan Nygård och Sundsvik försvinner i detta förslag, men restiden snabbas upp rejält för resenärer mellan Nygård och Nykvarn.

Linje 782X snabbas upp genom att den så kallade skaftkörningen till/från Värsta backe undviks. Detta genom en genomgående linjesträckning från Värsta backe vidare till Nykvarns station via förslagsvis Centrumvägen. Detta ger åtminstone i teorin en möjlighet att passa TIM-tågen vid Nykvarns station, något som inte är möjligt idag eftersom linjen inte passerar stationen. Dock skulle hållplatserna Turinge prästgård, Björkhagen och Stallbacksvägen tappa trafik. Med denna linjesträckning behålls även möjligheten att byta till linje 780, 780X och 781 vid Värsta backe/Nedre Bruksvägen.

Linje 780 Södertälje centrum – Nykvarn

För linje 780 övervägs en tidigare första avgång cirka kl. 05.40 vardagar från Södertälje via Almnäs samt en tidigare första avgång cirka kl. 06.10 från Södertälje helger. Dessutom övervägs förlängd halvtimmestrafik mellan cirka kl. 20.10 – 24.10 vardagskvällar, en ny avgång som ger timmestrafik hela lördagskvällarna från Nykvarn samt en ytterligare kvällstur cirka kl. 01.10 från

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Södertälje centrum alla dagar. Den sistnämnda gör att turen kl. 01.38 från Södertälje kan flyttas fram till cirka kl. 02.08. Dessutom föreslås dagens sista avgång från Nykvarn på linje 780X göras om till en avgång på linje 780.

Linje 780X Södertälje centrum – Nykvarn

För linje 780X övervägs förlängd halvtimstrafik mellan cirka kl. 14.10 – 19.10 lördagar. Dessutom föreslås dagens sista avgång från Nykvarn på linjen göras om till att bli en avgång på linje 780.

Nynäshamn

Trafikområde Nynäshamn ingår i trafikupphandling E23. Förfrågningsunderlaget skickas ut under våren. Trolig trafikstart sker sommaren 2015.

Linje 848 Västerhaninge station – Nynäshamns station

En ny avgång cirka kl. 23.15 från Nynäshamns station lördagskvällar övervägs. Även en tur- och returavgång under eftermiddagsrusningen övervägs.

Linje 852 Nynäshamns station – Torö

För linje 852 övervägs en ny tur- och returavgång under eftermiddagsrusningen för att underlätta för arbetsresor. Detta ger timstrafik från Nynäshamn cirka kl. 13.45 – 18.45.

Linje 854 Sandhamn – Nickstahöjden

Ändrad linjesträckning övervägs beroende på när Hamnviken är utbyggt.

Linje 858 Nynäshamn – Grödbby

En anpassning för Källberga övervägs beroende på när området är utbyggt.

Salem

Linje 708 Tumba station – Rönninge station

Ett nytt trafikupplägg i stråket Tumba – Alby – Hallunda – Fittja – Vårby – Kungens kurva – Fruängen övervägs. Detta påverkar flera linjer och varje förändring hänger samman med de övriga. Syftet med det nya trafikupplägget är att förtydliga och förenkla linjenätet, samt att förbättra turutbudet i vissa relationer. För hela linjenätsförslaget, se Botkyrka kommun.

För linje 708 övervägs en avkortad sträckning så att linjen endast trafikerar sträckan Rönninge station – Hallunda centrum. Detta möjliggör bättre passning

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

mellan buss och pendeltåg vid Rönninge station. Endast ett fåtal resenärer reser idag hela sträckningen mellan Rönninge och Tumba.

Linje 725 Nytorp – Tumba station

På linje 725 övervägs en ökad turtäthet rusningstid vardagar så att hela linjesträckningen får kvartstrafik.

Linje 731 Rönninge station – Uttringe – Rönninge station

För linje 731 övervägs två nya tidigare avgångar från Rönninge station cirka kl.06.23 och 06.38 vardagar.

Linje 745 Söderby – Fridhemsplan

Linjen övervägs dras in under högsommarperioden, det vill säga cirka under juli månad. Resenärer hänvisas till SL:s ordinarie bussar och pendeltåg. Till exempel utökas linje 725 från sommaren 2014 från halvtimmes- till kvartstrafik under högtrafik i rusningsriktning.

Sigtuna

Linje 570 Märsta station - Hällsboskolan

Linjen övervägs att få 15-minuterstrafik mån-fre även under högsommaren. Under högsommaren körs idag endast 30-minuterstrafik vilket gör att avgångarna är högt belastade.

Det övervägs även att införa en ny kvällsavgång i varje riktning. Belastningen på de sista kvällstureorna har ökat de sista åren och är nu hög.

Vidare övervägs att införa ett antal motrusningsturer under eftermiddagen från Sigtuna, detta då resandet på linje 570 har ökat de sista åren, och att även vissa eftermiddagsturer mot Märsta nu har hög belastning.

Linje 572 Märsta station - Sigtuna (Hällsboskolan)

Linjen övervägs att få ytterligare en avgång i vardera riktningen.

Linje 575 Märsta station - Hällsboskolan

Linjen övervägs att få 30-minuterstrafik helger. Detta i syfte att ge Sigtuna anslutning med fyra pendeltåg per timme vid Märsta station (idag har enbart tre tåg i timmen det). Belastningen är idag även hög på många avgångar, speciellt sommartid.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linjen övervägs även att få ett antal nya kvällsturer för att Sigtuna skall få anslutning med samtliga pendeltåg kvällstid.

Linje 576 Märsta station – Rosersberg – Löwenströmska sjukhuset

En morgonavgång på linjen övervägs att förlängas och utgår då från Märsta station. Detta i syfte att möta kundönskemål om att kunna erbjuda arbetsresor från Märsta för de som börjar kl. 06:00.

Linje 577 Märsta station - Upplands Väsby station

Linjen övervägs att få förändrad linjesträckning och då trafikera via Skoby.

Linje 580 Märsta station - Östra Steninge

Linjen övervägs att få ytterligare avgångar för att skapa 15-minuterstrafik under dagtid vardagar under högsommartid. Detta i syfte att avlasta avgångar med hög belastning.

Linje 581 Märsta station - Arenberga

Linjen övervägs att få en förlängd linjesträckning via nybyggt område till Ekilla gård norra.

Linje 582 Märsta station (- Valsta C) - Steningehöjden

Linjen övervägs att få ytterligare avgångar under sommartidtabellen och även under normaltiddtabellen i syfte att möta en ökad efterfrågan på grund av den pågående inflyttningen i området Steningehöjden.

Linjen övervägs även att få nya avgångar för att skapa 15-minuterstrafik dagtid vardagar. Detta i syftet att motverka att det finns flertalet avgångar idag som är högt belastade och att det behövs mer kapacitet eftersom inflyttning sker i Steningehöjden.

Nya avgångar övervägs även att införas under för- och sensommar för att få 15-minuterstrafik högtrafik måndag - fredag. Linjen har idag 30-minuterstrafik i högtrafik måndag - fredag under hela sommartabellen vilket inte räcker till fram till sista juni samt i augusti.

Linjen övervägs även att förlängas ytterligare in Steningehöjden.

Linje 589 Östra Steninge - Flygskolan

Linjen övervägs att få ytterligare avgångar under morgnar i somartidtabellen.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 597 Märsta station - Sigtuna station

Linjen övervägs att få nya avgångar från Märsta station respektive Sigtuna station natt mot måndag-fredag. Detta i syfte att ge möjlighet till arbetspendling i resrelationen Sigtuna - Arlanda även natt mot måndag - fredag.

Sollentuna

Linje 179 Vällingby – Sollentuna station

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 514 Häggviks handelsplats – Spånga station

I samband med sommartidtabellen 2014 tas en ny hållplats i korsningen Enköpingsvägen/Spånga kyrkväg i drift, varför antalet avgångar som trafikerar via Spånga kyrka övervägs minska.

Linje 533 Upplands Väsby station - Breddens ind.-omr. - Rotebro station

Det övervägs att införa ytterligare en avgång i vardera riktningen kvällstid på grund av hög belastning.

Solna

Linje 113 Blackebergs gård – Solna centrum

Linjen övervägs att även trafikera via Annedal under förutsättning att framkomligheten kan garanteras längs den planerade körvägen. Linjens utbud kommer i så fall att anpassas till den förväntat ökade efterfrågan i takt med att området byggs ut.

Linje 156 Ulvsunda industriområde – Danderyds sjukhus

Linjen övervägs att få förändrad linjesträckning från och med sommartidtabellen 2014 med anledning av Swedbanks flytt till Landsvägen samt Tvärbanans öppning av Solnagrenen. Ny linjesträckning blir då Danderyds sjukhus – Solna station – Näckrosen – Ekensbergsvägen – Landsvägen – Vreten.

Linje 503 Ulriksdals wärdshus – Östra Bergshamra

Linjen övervägs att läggas ned och att då ersättas av förändringar på linje 508 och 540.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linjen har idag ett väldigt litet resandeunderlag, då den huvudsakligen har samma körväg som linje 540. Det förekommer även framkomlighetsproblem vid ändhållplatsen Himlabacken.

Effekter: Påstigande resenärer vid Himlabacken hänvisas då istället till att använda hållplats för linje 540 som ligger cirka 50 meter från hpl Himlabacken för 503. Avstigande resenärer, som uppgår till cirka 35 resenärer per dag månfre (1,5 resenärer per avgång) hänvisas via Universitetet.

Linje 506 Karolinska sjukhuset – Hallonbergen – Karolinska sjukhuset

Utbudet på linjen helger övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 508 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Trafiken på lördagar och söndagar övervägs att ses över på grund av lågt utnyttjande.

Linje 515 Odenplan – Sundbybergs station

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 540 Tensta C - Universitetet

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 607 Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Trafiköversyner

Linjesträckningen på linje 505 övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken i Brotorp.

Linjesträckningarna på linjerna 113, 118, 119, 504 och 512 i Solna, Sundbyberg övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken.

Linjesträckningarna på linjerna 110, 112, 155 och 509 på sträckan Alvik/Brommaplan – Ulvsunda – Sundbyberg övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken.

Ytterligare dialog med berörda kommuner behövs.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Stockholm – innerstaden

Trafikområde Innerstaden

Trafikområde Innerstaden utgör från och med augusti 2014 tillsammans med trafikområde Lidingö ett sammanslaget trafikområde. Detta med anledning av den nyligen avslutade upphandlingen av busstrafiken i Innerstaden/Lidingö, E22. I samband med det nya trafikavtalet så har den tillträdande trafikutövaren fått ett större funktionsansvar för uppdraget vilket bland annat innefattar trafikplanering.

Som en del i det vinnande anbudet som lämnades av Keolis så ingick ett förslag på nytt linjenät för både innerstaden och Lidingö. Genomförande för detta är planerad till juni 2015, i samband med sommartidtabellen. Ett arbete med att förankra detta med berörda kommuner, intressegrupper etcetera kommer att inledas under 2014.

Det nya linjenätsförslaget innefattar hela linjenätet och detta kommer i detalj att samrådats med Trafikförvaltningen och berörda intressenter såsom väghållare och kommun.

Linje 515 Odenplan – Sundbybergs station

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 680 Stockholm (Humlegården) - Resarö

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Stockholm - västerort

Linje 112 Alvik – Spånga station

Linjen övervägs att ej längre trafikera via Johannesfred eftersom Tvärbanan täcker upp sträckan Alvik – Johannesfred. Förändringen innebär kortare restider för genomresande resenärer.

Linje 113 Blackebergs gård – Solna centrum

Linjen övervägs att även trafikera via Annedal under förutsättning att framkomligheten kan garanteras längs den planerade körvägen. Linjens utbud kommer i så fall att anpassas till den förväntat ökade efterfrågan i takt med att området byggs ut.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 115 Vällingby - Grimsta - Räcksta -Vällingby**

Hållplats Räcksta begravningsplats övervägs upphöra att trafikeras om inte framkomligheten kan garanteras.

Linje 117, 117X Brommaplan - Spånga

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 156 Ulvsunda industriområde – Danderyds sjukhus

Linjen övervägs att få förändrad linjesträckning från och med sommartidtabellen 2014 med anledning av Swedbanks flytt till Landsvägen samt Tvärbanans öppning av Solnagrenen. Ny linjesträckning blir då Danderyds sjukhus – Solna station – Näckrosen – Ekensbergsvägen – Landsvägen – Vreten.

Linje 158 Vällingby – Spånga station

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 178 Mörby station – Jakobsbergs station

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 179 Vällingby – Sollentuna station

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 514 Häggviks handelsplats – Spånga station

I samband med sommartidtabellen 2014 tas en ny hållplats i korsningen Enköpingsvägen/Spånga kyrkväg i drift, varför antalet avgångar som trafikeras via Spånga kyrka övervägs minska.

Linje 517 Spånga station - Kista C

Linjen övervägs att ej trafikera via Akalla arbetsområde på lördagar och söndagar före kl. 10.00 på grund av lågt utnyttjande.

Linje 540 Tensta C - Universitetet

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 686 Norrtälje busstation - Kista

Linjen övervägs få en förändrad linjesträckning och då även trafikera Arninge via Kundvägen-Arningevägen.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 687 Vallentuna – Kista C

Linjen övervägs få motrusningstrafik vardagar i syfte att skapa nya direktförbindelser och kraftigt minska restiderna jämfört med dagens trafik.

Vidare övervägs att införa ytterligare avgångar för att skapa 20-minuterstrafik eftermiddagar.

Trafiköversyner

Linjesträckningen på linje 505 övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken i Brotorp.

Linjesträckningarna på linjerna 113, 118, 119, 504 och 512 i Solna, Sundbyberg övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken.

Linjesträckningarna på linjerna 110, 112, 155 och 509 på sträckan Alvik/Brommaplan – Ulvsunda – Sundbyberg övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken.

Ytterligare dialog med berörda kommuner behövs.

Stockholm – söderort

Linje 135 Mälarhöjden – Vårberg

För linje 135 övervägs en ökad turtäthet vardagsförmiddagar från cirka kl. 9 från 30- till 20-minuterstrafik.

Trafikering till Sättra Ridskola övervägs med ett fåtal turer under eftermiddag och tidig kväll. För detta krävs att nödvändig infrastruktur till exempel en vändplan finns på plats samt att bussens framkomlighet säkras. Detta blir en så kallad skaftkörning från ordinarie körväg och påverkar restiden för genomresande resenärer. Trafikförvaltningen tar gärna en dialog med Stockholm stad i frågan.

Linje 141 Telefonplan – Långsjö torg

Något ökat utbud övervägs.

Linje 143 Liljeholmen–Älvsjö station–Högdalen

För linje 143 övervägs en utökning av trafiken dagtid vardagar cirka kl. 9 – 13 från 30- till 20-minuterstrafik sträckan Älvsjö station – Högdalen.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

En förtätning av utbudet på linje 143 eller 160 generellt övervägs i syfte att tillgodose resandebehov för exploateringsområdet Årstadal.

Linje 152 Bromma flygplats – Solna centrum – Liljeholmen

För linje 152 övervägs en avkortning av linjen till att endast trafikera sträckan Solna centrum – Sundbyberg – Bromma flygplats alla veckans dagar. Resenärer på borttagen sträcka hänvisas till Tvärbanan.

Linje 153 Fridhemsplan – Bredäng

Linjen övervägs läggas ned helt då den går parallellt med tunnelbanan förutom vid hållplats Gesällbacken samt på sträckan Hornstull – Fridhemsplan. Resurser kan frigöras och istället satsas på andra åtgärder i söderort.

Linje 154 Liljeholmen – Älvsjö station

Ett annat alternativ som övervägs är att istället lägga ner linje 154. Detta eftersom resandeunderlaget är sviktande och andra alternativ finns.

Linje 160 Gullmarsplan – Årstaberget – Liljeholmen

En förtätning av utbudet på linje 143 eller 160 övervägs i syfte att tillgodose resandebehov för exploateringsområdet Årstadal.

Linje 161 Gröndal–Midsommarkransen–Bagarmossen

Linje 161 övervägs trafikera sträckan Midsommarkransen – Gröndal med fler turer än idag, det vill säga även efter cirka kl. 19 vardagar och/eller helger.

Linje 181 Skarpnäck–Farsta strand

Linje 181 övervägs att få omlagd körväg via det nya bostadsområdet Lilla Sköndal, det vill säga Stora Sköndals Väg – Maria Röhl's Väg. Ändringen förutsätter att nödvändig infrastruktur finns på plats och att bussens framkomlighet är säkrad.

Linje 188 Gullmarsplan – Sköndalsbro

För linje 188 övervägs ökat turutbud från 30- till 20-minuterstrafik söndagar i syfte att få söndagstidtabellen att mer likna lördagstidtabellen.

Linje 707 Tumba station – Fruängen**Linje 737 Tumba station – Skärholmen****Linje 740 Kungens kurva – Huddinge station**

Ett nytt trafikupplägg i stråket Tumba – Alby – Hallunda – Fittja – Vårby – Kungens kurva – Fruängen övervägs. Detta påverkar flera linjer och varje förändring hänger samman med de övriga. Syftet med det nya

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafikupplägget är att förtydliga och förenkla linjenätet, samt att förbättra turutbudet i vissa relationer. För hela linjenätsförslaget, se Botkyrka kommun.

Linje 707 övervägs kortas av till att endast trafikera sträckan Skärholmen – Fruängen. Detta möjliggör passning mellan buss och tunnelbana i Fruängen.

Linje 737 övervägs få ändrad linjesträckning Tumba station – Åvägen – Tuna – Vretarna – Alby – Fittja – Kungens kurva – Skärholmen. Detta innebär en kombination av dagens linjesträckningar. Syftet med ändringen av linje 737 är att erbjuda en snabbare resa mellan norra och södra Botkyrka kommun samt upp till Kungens kurva.

För att kompensera Vårby för att dagens linje 707 försvinner, övervägs linje 740 få ändrad linjesträckning via Fittja. Detta ger en något längre resväg för genomresande resenärer. Men många av dessa resenärer har istället möjlighet att använda linje 865 som erbjuder en snabbare resa till/från Kungens kurva.

Linje 830 Farsta centrum – Handterminalen

En satsning övervägs för att öka pålitligheten i bytet från buss till pendeltåg i Skogås centrum.

Sundbyberg

Linje 113 Blackebergs gård – Solna centrum

Linjen övervägs att även trafikera via Annedal under förutsättning att framkomligheten kan garanteras längs den planerade körvägen. Linjens utbud kommer i så fall att anpassas till den förväntat ökade efterfrågan i takt med att området byggs ut.

Linje 504 Sundbybergs station – Stora Ursvik

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till förväntad ökad efterfrågan i takt med att Stora Ursvik byggs ut.

Linje 506 Karolinska sjukhuset – Hallonbergen – Karolinska sjukhuset

Utbudet på linjen helges övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 515 Odenplan – Sundbybergs station

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 540 Tensta C - Universitetet

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Trafiköversyner

Linjesträckningen på linje 505 övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken i Brotorp.

Linjesträckningarna på linjerna 113, 118, 119, 504 och 512 i Solna, Sundbyberg övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken.

Linjesträckningarna på linjerna 110, 112, 155 och 509 på sträckan Alvik/Brommaplan – Ulvsunda – Sundbyberg övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken.

Ytterligare dialog med berörda kommuner behövs.

Södertälje

Trafikförvaltningen har inlett ett gemensamt arbete med Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet och Södertälje kommun i syfte att se över möjliga samarbeten vad gäller trafiken i de angränsade områdena. Detta arbete kan till exempel resultera i ett fortsatt samarbete mellan Länstrafikens linje 502 Trosa – Järna och SL-linje 784 Södertälje centrum – Norrvrå och/eller med Länstrafikens linje 551 mellan Trosa – Gnesta.

Trafikförvaltningen fortsätter även gärna dialogen med Södertälje kommun kring kollektivtrafikförsörjning av Kallfors och Viksberg.

Linje 748 Södertälje C – Fittja – Kungens Kurva – Liljeholmen

Linje 749 Södertälje C – Liljeholmen

För dessa linjer övervägs en utvärdering vad gäller utbud och linjesträckningar.

Linje 751 Hovsjö arbetsområde/Hovsjö – Ritorp

Linje 751 övervägs förlängas till/från Hovsjöskolan de tider som den idag vänder vid Hovsjö arbetsområde (Hantverksvägen), det vill säga vardagskvällar samt helger. Detta i syfte att tydliggöra linjestrukturen i ett nybyggnadsområde.

Utöver detta övervägs en förlängning av linjen till det nya området Björkmossen när nödvändig infrastruktur finns på plats och bussens framkomlighet är säkrad.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 752 (Södertälje hamn –) Hovsjö – Lina hage

För linje 752 övervägs en utvärdering av linjens sträckning i Lina hage. Exempelvis kan två nya hållplatser, Karlberga och Jenny Lidmans stig, bli aktuella för linjen.

Linje 753 Hovsjö – Östertälje station

De kvällsturer cirka kl. 20.30 – 22 vardagar som idag har slutdestination Södertälje centrum övervägs förlängas till Hovsjöskolan.

Linje 755 Astrabacken – Södertälje syd

För linje 755 övervägs en tidigare första avgång cirka kl. 06.20 vardagar från Astrabacken.

Linje 756 Köpmangatan – Östertälje station (– Gärtuna)

Ett antal turer i eftermiddagsrusningen med slutdestination Östertälje station övervägs förlängas till Gärtuna och tidsmässigt förskjutas för att skapa en jämnt intervall mellan Östertälje station och Gärtuna i eftermiddagsrusningen. Även avgångar i morgonrusning övervägs förlängas till/från Gärtuna. Dessutom föreslås en ny avgång i morgonrusning och en i eftermiddagsrusningen från Gärtuna samt en ny kvällstur i vardera riktningen vid cirka kl. 23 – 23.30 alternativt vid cirka kl. 20 vardagar. Justeringarna övervägs i syfte att underlätta för arbetsresor.

Som ett parallellt spår övervägs att förlänga hela linjen till att starta och sluta i Astrabacken istället för vid Köpmangatan.

Linje 758 Geneta – Östertälje station

Förlängd trafikeringsstid med cirka en timme kvällstid vardagar mellan Östertälje station och Södertälje centrum övervägs i syfte att underlätta för arbetsresor. För sträckan Södertälje centrum till Geneta övervägs förlängd kvartstrafik vardagskvällar mellan cirka kl. 21 – 21.30.

Även på helgkvällar övervägs att avgångar förlängs och nya kommer till mellan cirka kl. 17 – 20 på antingen hela sträckan eller delsträckor. Dessutom övervägs nya turer söndag förmiddag i syfte att få söndagstidtabellen att mer likna lördagstidtabellen.

Linje 759 Astrabacken – Glasberga

Trafikförvaltningen fortsätter gärna dialogen kring behovet av en förtätning och/eller förlängning av linjen som anpassning till exploateringsområdet Glasberga.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 761 Gärtuna – Ritorp

För linje 761 övervägs en tidigare lagd start på eftermiddagstrafiken från Gärtuna vardagar.

Linje 780 Södertälje centrum – Nykvarn

För linje 780 övervägs en tidigare första avgång cirka kl. 05.40 vardagar från Södertälje via Almnäs samt en tidigare första avgång cirka kl. 06.10 från Södertälje helger. Dessutom övervägs förlängd halvtimstrafik mellan cirka kl. 20.10 – 24.10 vardagskvällar, en ny avgång som ger timmstrafik hela lördagskvällarna från Nykvarn samt en ytterligare kvällstur cirka kl. 01.10 från Södertälje centrum alla dagar. Den sistnämnda gör att turen kl. 01.38 från Södertälje kan flyttas fram till cirka kl. 02.08. Dessutom föreslås dagens sista avgång från Nykvarn på linje 780X göras om till en avgång på linje 780.

Linje 780X Södertälje centrum – Nykvarn

För linje 780X övervägs förlängd halvtimstrafik mellan cirka kl. 14.10 – 19.10 lördagar. Dessutom föreslås dagens sista avgång från Nykvarn på linjen göras om till att bli en avgång på linje 780.

Linje 784 Södertälje centrum – Norrvrå

För linje 784 övervägs två förlängda avgångar sträckan Södertälje centrum – Järna station, en avgång förlängd sträckan Skåve – Hölö sen kväll, samt en ny avgång från Norrvrå kvällstid vardagar. Detta på grund av föregående års svårigheter att passa Gnestapendeln.

Som ett parallellt spår övervägs att fler avgångar från Södertälje centrum trafikerar via Vidarkliniken för att underlätta för skolelever eftermiddagar vardagar.

Linje 785 Södertälje centrum – Mörkö

En avgång övervägs förlängas sträckan Södertälje centrum – Järna station, samt en avgång i motstående riktning samma sträcka. Detta på grund av föregående års svårigheter att passa Gnestapendeln. Dessutom övervägs en ny avgång sen kväll vardagar från Södertälje centrum.

Linje 787 Södertälje centrum – Överenhörna kyrka

Det övervägs att trafiken till Lina hage särskiljs från Enhörnatrafiken.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Tyresö

Trafikområde Tyresö ingår i trafikupphandling E23. Förfrågningsunderlaget skickas ut under våren. Trolig trafikstart sker sommaren 2015.

Linje 806 Gullmarsplan – Norra Söderby

Eftermiddagstrafiken vardagar övervägs glesas ut från 10- till 12-minuterstrafik. Istället övervägs fler avgångar och tätare trafik på linje 807 på den mest belastade delsträckan. Linje 806 och 807 får då tillsammans cirka 4-minuterstrafik på gemensam sträcka från Gullmarsplan, vilket är en ökning, och en trängselåtgärd för att minimera stående på vägar med hastigheter över 70 km/h.

Linje 807 Gullmarsplan–Brandbergen–Svarbäcken

En ny tidigare avgång från Brandbergens centrum cirka kl.04.50 vardagar övervägs för att kompensera för en borttagen sista avgång från Jordbro station på linje 892. Även fler avgångar och tätare trafik under eftermiddagsrusningen på den mest belastade delsträckan från Gullmarsplan övervägs.

Utöver detta föreslås förtätad trafik vardagskvällar cirka kl. 22.30 – 24 samt lördagar cirka kl. 19.30 – 24 från 15- till 10-minuterstrafik. Detta i syfte att minska trängsel.

Linje 816 Gullmarsplan – Tyresö strand

Utbyggnaden av bostäder i Hedvigslund fortsätter. Linje 816 övervägs gå in via ett torg i nära anslutning till Ältabergsvägen när infrastrukturen finns tillgänglig för buss.

De avgångar på linjen som idag har start- eller slutdestination Tyresö centrum övervägs förlängas till Tyresö Strand (Strandängarna).

Linje 818 Stockholm C – Brandbergen

För linje 818 övervägs en tidigare första avgång cirka kl. 05.20 och en senare sista avgång cirka kl. 08.50 vardagar. Dessutom övervägs ökad turtäthet cirka kl. 06.30 – 07.30 samt cirka kl. 16.30 – 17.30 i syfte att minska stående på vägar med hastigheter över 70 km/h.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

**Linje 821 Tyresö centrum – Nacka sjukhus
(med anslutning Älta gård – Storkällans kapell)**

Den nya avstickaren till Storkällans kapell övervägs utvärderas för att se huruvida någonting behöver justeras till kommande tidtabellsskifte eller inte. Eventuellt kan linje 811 istället bli aktuell för trafikförsörjning av Storkällans kapell.

Täby

Linje 524 Upplands Väsby station - Vallentuna station (- Täby kyrkby - Arninge)

Det övervägs att införa ett antal ytterligare avgångar kvällstid på sträckan Upplands Väsby - Vallentuna. Detta för att få kvällstrafiken lördag, söndag mer lik måndag - fredag.

Vidare övervägs det att införa någon enstaka ny avgång Vallentuna - Upplands respektive Väsby - Vallentuna vardagar. Detta för att möta förfrågan från personal i hemtjänsten i Vallentuna som slutar kl. 22.00 och önskar senare förbindelser.

Nya avgångar övervägs även för att få 15-minuterstrafik under högtrafik vardagar för- och eftersommar.

Linje 604 Danderyds sjukhus - Arninge

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 605 Danderyds sjukhus - Gribbylund

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 609 Danderyds sjukhus - Gribbylund

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 610 Danderyds sjukhus - Rosengården

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 611 Danderyds sjukhus – Täby kyrkby

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 613 Danderyds sjukhus - Skarpäng

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 619 Täby C – Näsbypark – Täby C

Utbudet på linjen övervägs ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Linje 686 Norrtälje busstation - Kista

Linjen övervägs få en förändrad linjesträckning och då även trafikera Arninge via Kundvägen-Arningevägen.

Trafiköversyner

Linjesträckningarna på linjerna 604, 612, 615, 617, 627, 629 i Hägernäs – Arninge övervägs att ses över i syfte att förbättra och förtydliga trafiken. Ytterligare dialog med berörda kommuner behövs.

Upplands-Bro

Linje 548 Kallhälls station – Stäket (- Ängsjö friluftsgård/Kungsängens station)

Perioden med 30- minuterstrafik på kvällstid övervägs att förlängas alla dagar i veckan.

Trafiköversyn

Trafikförvaltningen gör för närvarande en generell översyn av trafiken i Upplands-Bro i samråd med kommun. Ytterligare dialog med kommunen behövs.

Upplands Väsby

Linje 524 Upplands Väsby station - Vallentuna station (- Täby kyrkby - Arninge)

Det övervägs att införa ett antal ytterligare avgångar kvällstid på sträckan Upplands Väsby - Vallentuna. Detta för att få kvällstrafiken lördag, söndag mer lik måndag - fredag.

Vidare övervägs det att införa någon enstaka ny avgång Vallentuna - Upplands respektive Väsby - Vallentuna vardagar. Detta för att möta förfrågan från personal i hemtjänsten i Vallentuna som slutar kl. 22.00 och önskar senare förbindelser.

Nya avgångar övervägs även för att få 15-minuterstrafik under högtrafik vardagar för- och eftersommar.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 531 Upplands Väsby station - Brunnby Vik (- Lunda - Skepptuna - Gottröra - Bergby)

Linjen övervägs att få ytterligare en avgång i vardera riktningen under dagtid mellan Upplands Väsby - Skepptuna.

Linje 533 Upplands Väsby station - Breddens ind.-omr. - Rotebro station

Det övervägs att införa ytterligare en avgång i vardera riktningen kvällstid på grund av hög belastning.

Linje 534 Upplands Väsby station - Breddenskolan

Linjen övervägs att förlängas till Breddenvägen/Kanalvägen. Detta på grund av önskemål att linjen förlängs så att åtkomsten till Infra city förbättras.

Linje 535 Upplands Väsby station västra - Njursta - Väsby C - Runby - Upplands Väsby station västra

Linjen övervägs få ytterligare avfångar helger samt att starten av 30-minuterstrafiken tidigareläggs lördagar och söndagar.

Linje 560 Jakobsbergs station - Upplands Väsby station

Linjen övervägs att få ytterligare trafik på helger samt att perioden med 30-minuterstrafik förlängs då flera avgångar idag är hårt belastade.

Linje 565X Stockholm C (Cityterminalen) - Johanneslund

Det övervägs att införa ytterligare avgångar från Cityterminalen till Frösunda under förmiddagsrusning samt motsatt under eftermiddagsrusningen. Detta för att möta ett ökat resbehov då SAS flyttar tillbaks till Frösunda under 2014 och antalet resande mellan innerstaden och Frösunda förväntas att öka.

Linje 568 Upplands Väsby station - Löwenströmska sjukhuset

Linjen övervägs att få förlängd 15-minuterstrafik vardagar, med nya avgångar mellan cirka kl. 18 och 19 samt på lördag och söndag cirka kl. 10:00 från Upplands Väsby. Detta då närliggande avgångar har en hög belastning.

Vidare övervägs att införa fler avgångar kvällstid vardagar samt förmiddag och kväll under helger. Detta för att få jämförbar standard med övriga belastade Väsbylinjer.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Linje 576 Märsta station – Rosersberg – Löwenströmska sjukhuset

En morgonavgång på linjen övervägs att förlängas och utgår då från Märsta station. Detta i syfte att möte kundönskemål om att kunna erbjuda arbetsresor från Märsta för de som börjar kl. 06:00.

Linje 577 Märsta station - Upplands Väsby station

Linjen övervägs att få förändrad linjesträckning och då trafikera via Skoby.

Vallentuna

Linje 524 Upplands Väsby station - Vallentuna station (- Täby kyrkby - Arninge)

Det övervägs att införa ett antal ytterligare avgångar kvällstid på sträckan Upplands Väsby - Vallentuna. Detta för att få kvällstrafiken lördag, söndag mer lik måndag - fredag.

Vidare övervägs det att införa någon enstaka ny avgång Vallentuna - Upplands respektive Väsby - Vallentuna vardagar. Detta för att möte förfrågan från personal i hemtjänsten i Vallentuna som slutar kl. 22.00 och önskar senare förbindelser.

Nya avgångar övervägs även för att få 15-minuterstrafik under högtrafik vardagar för- och eftersommar.

Linje 661 Vallentuna station - Kårsta

Linjen övervägs få ytterligare trafik under mellantrafiktid under sommartidtabellen. Detta i syfte att erbjuda resmöjligheter även mitt på dagen under sommartid samt att ge nybyggnadsområdena runt Lindholmen en högre standard vid inflyttningen.

Linje 687 Vallentuna – Kista C

Linjen övervägs få motrusningstrafik vardagar i syfte att skapa nya direktförbindelser och kraftigt minska restiderna jämfört med dagens trafik.

Vidare övervägs att införa ytterligare avgångar för att skapa 20-minuterstrafik eftermiddagar.

Vaxholm

Linje 680 Stockholm (Humlegården) - Resarö

Utbudet på linjen övervägs att ses över för att bättre anpassas till efterfrågan.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 689 Tynningö**

Det övervägs att se över Tynningöbornas resande, både till/från Gustavsberg, Stockholm som till/från Vaxholm. Detta kan påverka såväl ö-linjen 689 som linje 424V/424H. Se även *Linje 424V/424H*.

På grund av att Trafikverket planerar att renovera Höganäs brygga, kommer linje 689 endast trafikera Norra Tynningö under denna renoveringsperiod som kan komma att bli september 2014 – maj 2015.

Värmdö

Trafikförvaltningen överväger att fortsätta arbetet tillsammans med Värmdö kommun med att vidareutveckla Värmdö marknad som knutpunkt.

Linje 420 Slussen–Gustavsbergs centrum**Linje 425 Slussen–Gustavsbergs Lugnet**

Linje 420 övervägs få helt ny trafik dagtid och kvällar vardagar samt ny helgtrafik. Detta innebär att linjen går från att vara en enkelriktad rusningslinje till att bli en heldagslinje veckans alla dagar.

Samtidigt övervägs det att reducera trafiken på linje 425 till att endast trafikera enkelriktat i rusningsriktning under rusningstid vardagar. Detta innebär att motorvägslinjen 425 minskas kraftigt och resurserna istället läggs på linje 420 genom centrala Nacka. Detta ger en koppling till kommande förlängning av Tvärbanan vid Sickla station. För att denna förändring ska vara genomförbar behövs samtidigt en förlängning av linje 420 till Gustavsbergs Lugnet.

Linje 422 Slussen–Gustavsbergs Lugnet

För linje 422 övervägs en tur helgmorgnar från Styrmannen mot Slussen cirka kl. 04.50. Detta samtidigt som en avgång på linje 492 dras in från Hemmesta vägskäl och nya avgångar tillkommer på linje 474 från Hemmesta vägskäl.

Linje 424V/424H Gustavsberg – Norra Lagnö – Gustavsberg**Linje 464 Norra Lagnö – Gustavsberg centrum alt. Mölnvik (NY)**

Linjestrukturen i området är otydlig varför det övervägs att ta bort linje 424V/424H och istället skapa en ny lokal linje 464 Norra Lagnö – Gustavsberg alternativt Mölnvik. Tanken är att eliminera de olika riktningarna/varianterna på linjen genom att endast satsa på den ena. Antingen kan hållplatser på linjen längs Skeviksvägen komma att förlora kollektivtrafiken helt, eller kan hållplatser på Gamla Skärgårdsvägen/Lagnövägen göra det. Ett annat alternativ

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)

är också att behålla sträckningen via Skeviksvägen men med en liten så kallad skaftkörning via Skeviksstrand. Men detta är även avhängigt utvecklingen i Koviksudde.

Syftet med förändringen är att bättre kunna anpassa busstrafiken till Tynningöfärjan samt att ge hela området ett enklare busslinjenät både vad gäller tidtabell och linjesträckning. Trafikförvaltningen tar gärna en dialog med såväl Värmdö kommun som Trafikverket som driver den numera statliga båtförbindelsen mellan Norra Lagnö och Tynningö.

Linje 425X Slussen–Gustavsbergs Lugnet

För linje 425X övervägs en ny tidigare tur under eftermiddagen vardagar, cirka kl. 14.40, i syfte att underlätta för skolresor.

Linje 426 Gustavsbergs centrum–Aspviks brygga

För linje 426 övervägs en ny avgång i respektive riktning i morgonrusningen.

Linje 428 Gustavsbergs centrum – Björkviks brygga**Linje 428X Slussen – Björkviks brygga****Linje 429 Gustavsbergs centrum – Idalen****Linje 429X Slussen – Idalen****Linje 430 Gustavsbergs centrum – Eknäs brygga****Linje 430X Slussen – Eknäs brygga**

Ny senare kvällsavgång alla veckans dagar övervägs på endera X-linjerna eller på linjerna från Gustavsbergs centrum. Även något ökat utbud helger övervägs för dessa Ingarölinjer.

Linje 433 Slussen – Byns gård

Fler avgångar övervägs kvällstid vardagar på linjen så att kvartstrafiken från Slussen förlängs fram till cirka kl. 19.15, halvtimmetrafiken från Slussen förlängs till cirka kl. 21.45 samt halvtimmetrafiken mot Slussen förlängs till cirka kl. 19.45. En ny tidigaste tur från Slussen söndagar cirka kl. 06.45 övervägs också.

Linje 434 Slussen – Överby

En ny tidigare tur söndagar övervägs mot Slussen, med avgångstid cirka kl. 05.10 från Sollenkroka.

Linje 436 Slussen–Saltarö

En ny avgång sommartid för att få 20-minuterstrafik cirka kl. 06.30 – 07.30 från Saltarö strand övervägs.

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
VersionDiarienummer
SL 2014-0337Infosäk. klass
K1 (Öppen)**Linje 437 Slussen–Siggesta–Lillsved**

För linje 437 övervägs en ny avgång från Slussen till Siggesta cirka kl. 15.20 vardagar. Dessutom övervägs att avgångarna som startar i Siggesta cirka kl. 20 och 24 vardagar istället ska starta i Lillsved.

Sommartid övervägs en ytterligare avgång från Siggesta så att 20-minuterstrafik cirka kl. 06.30 – 07.30 erhålls samt att avgången från Slussen cirka kl. 18.00 går till Lillsved samtliga vardagar.

Linje 440 Slussen–Bullandö

För linje 440 övervägs att en avgång under eftermiddagsrusning sommartid förlängs till att utgå från Slussen. Detta ger 10-minuterstrafik på sträckan Slussen – Hemmesta cirka kl. 15.45 – 18 vardagar.

Linje 445 Slussen – Gustavsbergs centrum

För linje 445 övervägs en översyn av linjen och dess utbud i syfte att bättre anpassas till resandeunderlaget. Detta kan komma att påverka såväl utbud i motriktning samt utanför rusningsperioderna på delsträckor, som linjens sträckning till/från Gustavsbergs centrum. Resurser kan i så fall frigöras till att utöka linje 444.

Linje 468 Gustavsbergs centrum – Hålludden (NY)

En ny linje mellan Gustavsbergs centrum och Hålludden övervägs under förutsättning att kommunen och enskilda markägare ordnar en godkänd infrastruktur där bussens framkomlighet säkras. Tre avgångar i vardera riktningen cirka kl. 10, 12 och 14 vardagar övervägs.

Linje 474 Slussen – Hemmesta

En ny tidigare avgång i vardera riktningen cirka kl. 04.30 respektive 05.15 vardagar övervägs. Även fler kortturer sträckan Mölnvik – Slussen cirka kl. 15 – 15.30 vardagar i syfte att underlätta skolresor övervägs.

Ifall avgången på linje 492 helger cirka kl. 04.50 dras in övervägs två nya avgångar på linje 474 som tidigarelägger morgonens trafikstart med cirka 15 minuter i vardera riktningen.

Linje 480C Stockholm C – Mölnvik

Under hösten 2013 fick denna relativt nya linje ett reducerat utbud samt trafik endast i riktningarna jämfört med perioden då Danviksbron renoverades. En kontinuerlig uppföljning med fokus på såväl resandestatistik

Trafikavdelningen

PM
2014-02-12
Version

Diarienummer
SL 2014-0337

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

som byggprocessen av nya Slussenterminalen övervägs. Detta kan påverka linjens utbud både uppåt och neråt.

Linje 492 Sergels torg–Hemmesta

För linje 492 övervägs att avgången från Hemmesta vägskäl cirka kl. 04.50 helger dras in och nya avgångar tillkommer på linje 474 från Hemmesta vägskäl istället. Detta samtidigt som linje 422 får en tur på helgmorgnar från Styrmannen mot Slussen.

Österåker

Linje 623H/V Åkersberga station – Sjökarby – Åkersberga station

Söndagsavgången via Österåkers kyrka övervägs att dras in på grund av låg efterfrågan samt att Prästgårdsvägen inte uppfyller riktlinjerna för busstrafik.

Trafiköversyner

En översyn övervägs att göras av tätortstrafiken i Åkersberga i syfte att förbättra och förtydliga trafiken. Ytterligare dialog med kommunen behövs.



19

Yttrande över flerårsplan 2015-2018 (sbf/2014:187)

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till yttrande över förslag till flerårsplan 2015-2018.

Sammanfattning

I förslaget till flerårsplan har samhällsbyggnadsnämnden för 2015 fått 3,5 mnkr för ökade löner och priser och 3,0 mnkr för ökade kapitalkostnader. Samtidigt har nämnden ett effektiviseringskrav på 1,7 mnkr och dessutom fått en minskad ram på 2,0 mnkr eftersom det enligt ett avtal med landstinget (SL) åligger kommunen att bidra med underhållet av rulltrappor, belysning m.m. i anslutning till tunnelbanestationerna i Alby och Hallunda/Norsborg. Enligt avtalet tillkommer ytterligare kostnader för åren 2015-2017. Av den anledningen har 5 mnkr tills vidare avsatts till kommunstyrelsens förfogande, medan de 2 mnkr som avsatts för 2014 avgår.

Samhällsbyggnadsnämnden skulle därmed under 2015 få en nettoram på 146,7 mnkr i förhållande till nämndens förslag på 164,4 mnkr. Detta ger en ökning på 2,9 mnkr för 2015 i jämförelse med 2014.

När det gäller budgetberedningens förslag till investeringar ligger även dessa totalt sett klart lägre än i framtidsplanen.

Trots neddragningar inom både stadsbyggnads- och kart/mätverksamheten, måste den största nedjusteringen göras inom gata/parkverksamheten, vilket kolliderar med såväl ambitionen att komma till rätta med det eftersläpande vägunderhållet som möjligheterna till större parksatsningar.

Ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden har fått förslag till flerårsplan 2015-2018 för yttrande.

2014-04-08

Dnr sbf/2014:187

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2014-03-31, utgör underlag för beslutet.



2014-03-31

Dnr sbf/2014:187

Referens
Olov Lindquist

Mottagare
Samhällsbyggnadsnämnden

Yttrande över förslag till flerårsplan 2015-2018

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till yttrande över förslag till flerårsplan 2015-2018.

Sammanfattning

I förslaget till flerårsplan har samhällsbyggnadsnämnden för 2015 fått 3,5 mnkr för ökade löner och priser och 3,0 mnkr för ökade kapitalkostnader. Samtidigt har nämnden ett effektiviseringskrav på 1,7 mnkr och dessutom fått en minskad ram på 2,0 mnkr eftersom det enligt ett avtal med landstinget (SL) åligger kommunen att bidra med underhållet av rulltrappor, belysning m.m. i anslutning till tunnelbanestationerna i Alby och Hallunda/Norsborg. Enligt avtalet tillkommer ytterligare kostnader för åren 2015-2017. Av den anledningen har 5 mnkr tills vidare avsatts till kommunstyrelsens förfogande, medan de 2 mnkr som avsatts för 2014 avgår.

Samhällsbyggnadsnämnden skulle därmed under 2015 få en nettoram på 146,7 mnkr i förhållande till nämndens förslag på 164,4 mnkr. Detta ger en ökning på 2,9 mnkr för 2015 i jämförelse med 2014.

När det gäller budgetberedningens förslag till investeringar ligger även dessa totalt sett klart lägre än i framtidsplanen.

Trots neddragningar inom både stadsbyggnads- och kart/mätverksamheten, måste den största nedjusteringen göras inom gata/parkverksamheten, vilket kolliderar med såväl ambitionen att komma till rätta med det eftersläpande vägunderhållet som möjligheterna till större parksatsningar.

Drift

I nämndens framtidsplan beräknades behovet av driftmedel till nedanstående belopp.

2014-03-31

Dnr sbf/2014:187

Framåtsikt verksamhet, mnkr	Budget 2013 Netto	Budget 2014 Netto	Förslag 2015 Netto	Förslag 2016 Netto
Samhällsbyggnadsnämnd	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8
Stödfunktioner	-11,4	-12,6	-12,6	-12,6
Gata/park totalt	-116,1	-118,3	-136,6	-139,1
varav -gemensam verksamhet	-14,4	-16,5	-15,1	-15,6
-kapitalkostnader	-32,3	-32,7	-35,5	-36,0
-löpande skötsel	-43,8	-41,9	-49,0	-50,0
-avhjälpande underhåll	-10,1	-12,2	-12,0	-12,5
-planerat underhåll	-15,5	-15,0	-25,0	-25,0
Stadsbyggnadsenheten	-9,0	-6,8	-8,4	-9,4
Kart- och mätenheten	-5,0	-5,3	-6,0	-6,3
Summa	-142,3	-143,8	-164,4	-168,2

I förslaget till flerårsplan har samhällsbyggnadsnämnden för 2015 fått 3,5 mnkr för ökade löner och priser och 3,0 mnkr för ökade kapitalkostnader.

Samtidigt har nämnden ett effektiviseringskrav på 1,7 mnkr och dessutom fått en minskad ram på 2,0 mnkr eftersom det enligt ett avtal med landstinget (SL) åligger kommunen att bidra med underhållet av rulltrappor, belysning m.m. i anslutning till tunnelbanestationerna i Alby och Hallunda/Norsborg. Enligt avtalet tillkommer ytterligare kostnader för åren 2015-2017. Av den anledningen har 5 mnkr tills vidare avsatts till kommunstyrelsens förfogande, medan de 2 mnkr som avsatts för 2014 avgår.

Det innebär att samhällsbyggnadsnämnden under år 2015 skulle få en netto-ram på 146,7 mnkr i förhållande till nämndens förslag på 164,4 mnkr. Detta ger som nämnts en ökning på 2,9 mnkr för 2015 i jämförelse med 2014.

Förslag till flerårsplan Verksamhet, mnkr	Budget 2013 Netto	Budget 2014 Netto	Förslag 2015 Netto
Samhällsbyggnadsnämnd	-0,8	-0,8	-0,8
Stödfunktioner	-11,4	-12,6	-13,0
Gata/park totalt	-116,1	-118,3	-121,6

2014-03-31

Dnr sbf/2014:187

Stadsbyggnadsenheten	-9,0	-6,8	-5,8
Kart- och mätenheten	-5,0	-5,3	-5,5
Summa	-142,3	-143,8	-146,7

Med anledning av budgetberedningens förslag vill samhällsbyggnadsförvaltningen lämna följande kommentarer:

Trots neddragningar inom både stadsbyggnads- och kart/mätverksamheten, måste den största nedjusteringen göras inom gata/parkverksamheten, vilket kolliderar med såväl ambitionen att komma till rätta med det eftersläpande vägunderhållet som möjligheterna till större parksatsningar.

Stadsbyggnadsverksamhet

Stadsbyggnadsenheten har äskat 600 000 kr för 2015 och 400 000 kr för 2016 för en ras- och skredriskartering i främst Tullinge, i enlighet med vårt uppdrag från klimat- och sårbarhetsanalysen. Konsekvensen om dessa pengar inte erhålls blir att dessaarteringar måste göras i samband med planarbetet, vilket drabbar de som begär ny plan inom vissa riskområden i framförallt Tullinge. Det blir dyrare för de som vill ha en detaljplan men det kan också leda till att planarbete inleds där vi med en gång hade kunnat avråda från vidare planläggning.

Stadsbyggnadsenheten har också äskat 1 mnkr för vardera året 2015 och 2016 för att förstärka bygglovgruppen så att den obligatoriska ventilationskontrollen och hisstillsynen kommer upp till den ambitionsnivå som är bestämd. Konsekvenserna av utebliven satsning blir bland annat att det blir fler byggnader kan ha ventilationsanläggningar som inte uppfyller lagens krav.

Gata/Parkverksamhet

I framtiden har förvaltningen beskrivit det ökade underhållsbehovet på de allmänna anläggningarna i kommunen med gatubelysningen som enda undantag.

Förvaltningen beskriver detta varje år och ibland i form av en särskild underhållsbilaga. Underhållsbilagan beskriver ett behov av ramökning på 20-30 miljoner/år för planerat underhåll under ett antal år för att komma ikapp. Det betyder att en minsta rimlighetsnivå för 2015 är en ramökning på 10 mnkr för att kunna börja beta av det eftersatta vägunderhållet.

Den ram som nu har föreslagits för nämnden innebär istället mindre pengar till planerat underhåll än innevarande och föregående år.

2014-03-31

Dnr sbf/2014:187

Vägutredningen, som genomförts i Tullinge på nämndens uppdrag och som under året fortsätter i hela kommunen, riskerar att bli en tandlös handlingsplan med den nu föreslagna ramen. I denna anges bara det akuta behovet i Tullinge till 28 mnkr. Återbetalda försäkringsmedel hösten 2013 möjliggjorde en första kraftansträngning, men medel behövs för fortsatta insatser. Kapitalkostnader, minskad ram, effektiviseringskrav och utökade volymer gör att förvaltningen måste minska det planerade underhållet i kommunen jämfört med åren innan. T.ex. ökar enbart den nya lekplatsen Stockmossen samt bostadsområdet Fittjaterassen nämndens drift- och underhållskostnader med ca 230 tkr, exklusive kapitalkostnader.

Samhällsbyggnadsnämndens ambitioner att utvidga och driva en städ- och renhållningskampanj kommer inte att kunna prioriteras i någon betydande omfattning.

En driffram som rymmer lite mer än vanlig städning, skötsel och akut underhåll ger också möjlighet att jobba mer kreativt med våra parker, både form av mer trygghetsåtgärder, utsmyckningar och installationer, som går hand i hand med Botkyrkas ambitioner om parkerna som viktiga mötesplatser.

Kart- och mätverksamhet

För att kommunens GIS-plattform ska kunna möta morgondagens behov, hos både handläggare och medborgare, så behövs medel för att utveckla den. Det handlar t.ex. om funktioner för att koppla befolkningsstatistik till kartan. För att på ett effektivare sätt kunna ta del av andra myndigheters kartinformation och därigenom förbättra handläggarnas beslutsunderlag så skulle Botkyrka kunna ansluta till den nationella Geodatasamverkan. Kostnaden för detta (375 tkr) ryms dock inte inom nuvarande ram. Vidare ser förvaltningen växande svårigheter att intäktsfinansiera kartverksamheten. Framtida krav på öppna kartdata kan leda till ett intäktsbortfall framöver om 1 mnkr, vilket kan visa sig under planperioden.

Investeringar

I tabell nedan redovisas de investeringar samhällsbyggnadsnämnden äskade inför verksamhetsåret 2014 - 2018 i relation till förslaget till framåtsikt samt differenserna.

Projekt, mnkr	2014	2015	2016	2017	2018
Förslag i framåtsikt	-28,8	-48,2	-46,3	-42,4	-27,9
Förslag till flerårsplan	-28,9	-35,0	-31,0	-30,0	-28,0
Differenser	0,1	-13,2	-15,3	-12,4	0,1

2014-03-31

Dnr sbf/2014:187

Det innebär att flerårsplanen under perioden föreslår klart lägre investeringsmedel än framåtsikten. Nämnden har dock möjlighet att själv prioritera inom ramen för respektive år.

Förvaltningen hade äskat 5 mnkr för att kunna agera snabbt på fastighetsmarknaden. Om inga medel för fastighetsköp erhålls kan vissa önskade förvärv omöjliggöras om tiden för beslut förlängs genom att ärenden i stället måste gå upp till kommunfullmäktige för beslut.

Vad gäller den föreslagna investeringsramen i övrigt blir det endast möjligt att genomföra en del av de projekt som föreslagits i framåtsikten. Dit hör delar av gångstråket i Hallunda/Norsborg, vissa trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder, t.ex. Blickavägen och gc-passager Hågelbyleden, samt ett ansiktslyft av Flaggplan. Slutligt val får som nämnts göras i ettårsplanen.

Mer omfattande tillgänglighetsåtgärder går dock inte att genomföra, byte av järnvägsbron i Tullinge utgår troligen liksom byggnation av gångbana längs Skarpbrunnsvägen m.m.

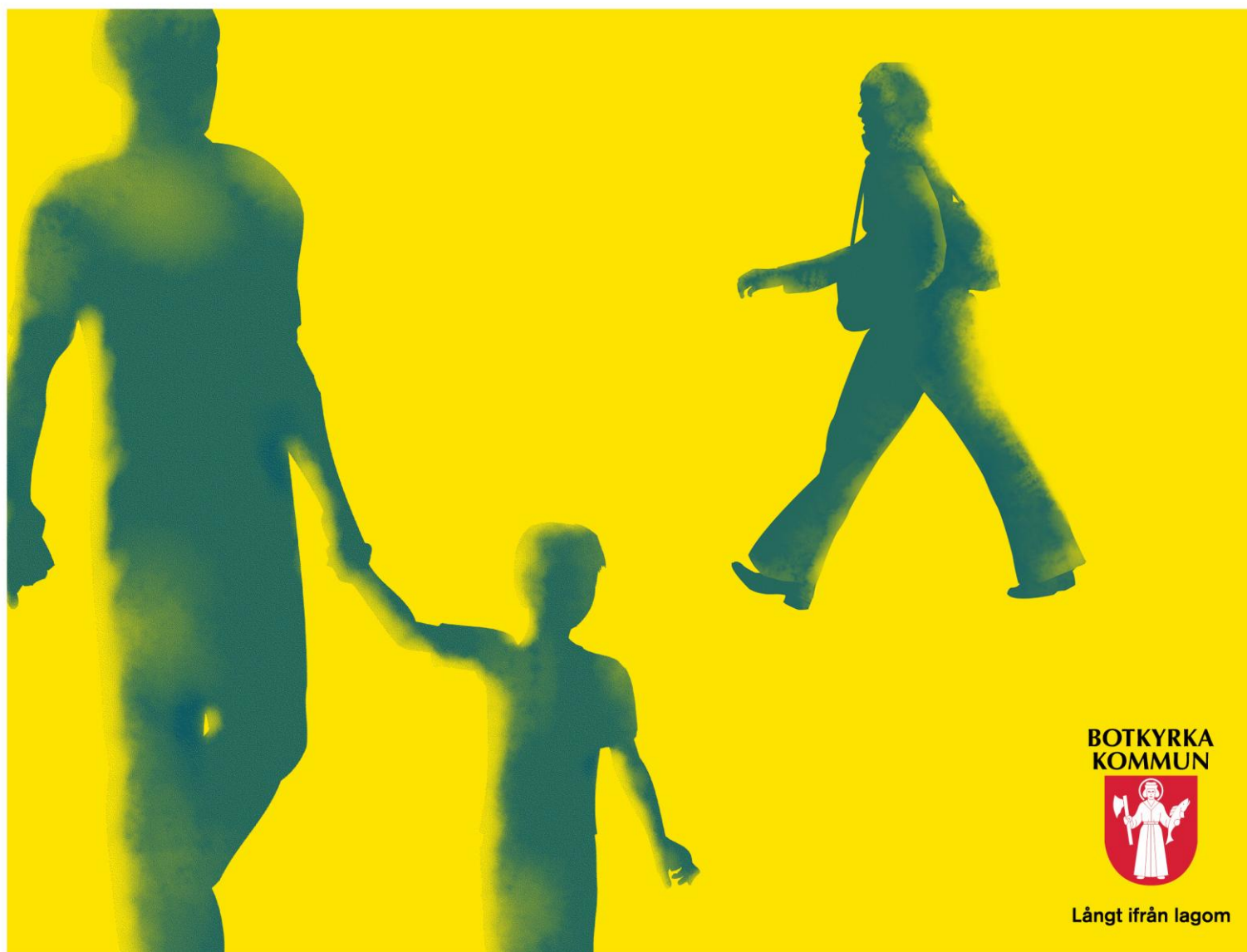
Magnus Andersson
Samhällsbyggnadschef

Gunilla Melkersson
Chef Ekonomienheten

**LÅNGT
IFRÅN LAGOM**

Flerårsplan 2015–2018, remiss

- en plan för hållbar utveckling



**BOTKYRKA
KOMMUN**



Långt ifrån lagom

Framtidens Botkyrka	3
Flerårsplanens delar	4
Ett hållbart Botkyrka - utvecklingen i ett 30- årsperspektiv	5
Planeringsförutsättningar	8
Framtidens Botkyrka är en inspirerande plats full av möjligheter	9
Våra mål för Botkyrka under flerårsplaneperioden	10
Nämndernas ekonomi.....	37
Kommunstyrelsen.....	37
Samhällsbyggnadsnämnden	38
Tekniska nämnden.....	40
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	41
Kultur- och fritidsnämnden	42
Arbetsmarknads- och vuxenutbildningsnämnden	43
Utbildningsnämnden	44
Socialnämnden.....	46
Vård- och omsorgsnämnden	47



Majoritetens text

*Denna text lyfts in i den slutliga versionen till
kommunstyrelsen/kommunfullmäktige*

Flerårsplanens delar

Majoritetens text beskriver den politiska majoritetens inriktning i flerårsplanen.

Ett hållbart Botkyrka - utvecklingen i ett 30-årsperspektiv.

Tanken med avsnittet är att lyfta blicken inför framtiden i ett längre perspektiv för att på så sätt se vad som är kommunens långsiktiga utmaningar.

Planeringsförutsättningarna bygger på två fristående delar. Den första är den årliga omvärldsanalysen som presenterades i november förra året och som behandlar den påverkan från omvärlden som kommunen inte kan styra över. Den andra delen är den så kallade invärldsanalysen som behandlar förutsättningarna för kommunens verksamheter att klara ambitionerna för flerårsplaneperioden. Den bygger i hög utsträckning på nämndernas framåtsikter.

Framtidens Botkyrka är en inspirerande plats full av möjligheter beskriver kommunens vision, uppdrag med mera.

Våra mål för Botkyrka under flerårsplaneperioden redovisar förslag till ambitioner och mål för perioden.

Ekonomisk plan 2015-2018 innehåller förslag till driframar för nämnderna de närmaste två åren och en inriktning för de därpå följande två åren. Avsnittet innehåller också en investeringsplan med ramar och objekt för hela flerårsplaneperioden. Avsikten är att fortsätta utvecklingen med bättre långsiktighet i förutsättningarna för nämndernas verksamheter, där viktiga vägvalsfrågor kan lyftas fram både när det gäller investeringar och i den löpande verksamheten.

Avsikten med flerårsplaneringen är att nå en metodik för bättre framförhållning och beredskap för verksamhetsförändringar som kommer att bli nödvändiga, samtidigt som mål och ambitioner på ett tydligare sätt ska samspela med de resurser som kommunen förfogar över.

Ett hållbart Botkyrka - utvecklingen i ett 30-årsperspektiv

I Botkyrka har vi bestämt oss för att vrida samhällsutvecklingen i en hållbar riktning. För att klara detta gäller det att lyfta blicken och se vad som är önskvärt i ett mycket långt perspektiv. I flerårsplanen omvandlas sedan det långa generationsperspektivet så att målen för de närmaste fyra åren ger en tydlig signal till var fokus ligger i närtid. Uppföljningen av målen ska visa på resultat – att utvecklingen faktiskt går åt rätt håll.

Att styra starka drivkrafter och bryta trender tar tid. Det är viktigt att vi i vårt arbete fokuserar på rätt saker, är konsekventa och har tålamod. För att underlätta arbetet har vi i Botkyrka pekat ut sex utmaningar som är absolut avgörande för kommunens hållbara utveckling. För att göra rätt saker på rätt plats har vi också inlett arbetet med att översätta kommunens sex hållbarhetsutmaningar till ett områdesperspektiv.

Sex avgörande utmaningar

Ett hållbart Botkyrka innebär samhällsutveckling i ett helhetsperspektiv. Kommunen anslöt sig 2004 till deklARATIONEN Ålborg+10, som innehåller åtaganden utformade för hur städer och kommuner i Europa ska utvecklas på ett hållbart sätt. I ”Ett hållbart Botkyrka” har kommunen formulerat sex avgörande utmaningar att hantera i ett generationsperspektiv.

Inom sex områden måste en nuvarande svag eller dålig utveckling först bromsas och sedan vändas till en hållbar utveckling. Den generation som föds nu måste kunna växa upp i ett Botkyrka som kännetecknas av att:

- Botkyrkaborna har arbete
- Botkyrkaborna känner sig hemma
- Botkyrka har de bästa skolorna
- Botkyrka bidrar inte till klimatförändringarna
- Botkyrkaborna är friska och mår bra
- Botkyrkaborna har förtroende för varandra och för demokratin

Genom ”Ett hållbart Botkyrka” har Botkyrka visat vägen för andra kommuner och städer i Europa genom att vara först med att koncentrerat formulera sina långsiktiga åtaganden och översätta dem till styrande mål i flerårsplaneringen.

Botkyrkaborna har arbete

Den lokala arbetsmarknaden behöver förbättras med fler arbetstillfällen. Botkyrkaborna behöver också bli bättre rustade för att klara kraven på arbetsmarknaden. Den kompetens som Botkyrkas mångkulturella befolkning har behöver utnyttjas bättre om Stockholmsregionen även fortsättningsvis ska klara den internationella konkurrensen.

Kommunen behöver i samverkan med näringslivet klara av att söka upp arbetssökande kvinnor och män, svara för kompetensutveckling och validering av kunskap och kompetens, utveckla företagens för- måga och förutsättningar för en bredare rekrytering och slutligen sammankoppla arbetskraft med arbetsgivare.

Botkyrkaborna känner sig hemma

Storstadsregionerna växer över hela världen och Stockholms- regionen är inget undantag. Våra bostadsområden är kommundelar i Botkyrka och samtidigt stadsdelar i Stockholmsregionen. För en bra utveckling behöver fler känna att det är bättre att bo i Botkyrka än på andra platser i storstaden.

Det innebär att vi i Botkyrka måste arbeta med bostadsområdenas attraktivitet. Eftersom nästan alla intressanta tillskott av bostäder styrs till redan attraktiva områden i regionen behöver vi också lyfta diskussionen och arbeta för att fler kommuner tar sitt ansvar i ett regionalt perspektiv.

Botkyrka har de bästa skolorna

Botkyrka är sedan länge en port till Sveriges huvudstadsregion och samtidigt en port till en av Europas konkurrenskraftigaste storstads- regioner. Skolorna i Botkyrka är bra och klarar sin uppgift bättre än förväntat, men ännu räcker inte detta för att fullt ut ge likvärdiga levnadsförutsättningar för olika grupper av flickor och pojkar. Boendesegregation i kombination med ökad valfrihet och profile- ring har lett till ökad uppdelning mellan resursstarka och resurs- svaga elever.

I Botkyrka måste skolorna bli bättre på att ta tillvara de kunskaper som nyinflyttade till kommunen redan har. Vi måste samtidigt kunna utveckla elevernas svenska språk och fortsätta kunskaps- inhämtning på modersmålet.

Botkyrka bidrar inte till klimatförändringarna

Klimatförändringar har uppstått till följd av mänsklig påverkan. I första hand behöver utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser minskas men vi behöver också förbereda oss på konsekvenser av de klimatförändringar som redan inletts.

Våren 2009 fattade kommunstyrelsen beslut om en ny klimat- strategi. I den riktas fokus de närmaste åren på att skapa en koldioxidneutral organisation. Att genomföra klimatstrategin kommer att kräva en beslutsam styrning av verksamheter inom nämnder och bolag i hela kommunkoncernen och dessutom ekonomiska resurser för omställning av bilpark med mera.

Botkyrkaborna är friska och mår bra

Vår hälsa har stor betydelse för förankring på arbetsmarknaden och för inkomster och ekonomiska resurser. Omvänt har brist på meningsfull sysselsättning, dålig ekonomi och utanförskap stor betydelse för hur vi mår både fysiskt och psykiskt. Många barn i Botkyrka växer upp under fattiga förhållanden.

Att arbeta för att barn och unga trots ekonomiskt svåra förhållanden får en bra uppväxt är därför en viktig uppgift. En av kommunens viktigaste uppgifter är att arbeta aktivt med att Botkyrkaborna har arbete. Dessutom behöver våra skolor ge unga en trygghet och goda förutsättningar att klara sig själva i framtiden. Vi måste också skapa framtidstro hos Botkyrkaborna.

Botkyrkaborna har förtroende för varandra och för demokratin

Botkyrka har växt fort och 60- och 70-talens extrema expansion sätter fortfarande spår i form av svagare sociala nätverk. För hållbar utveckling krävs det att många agerar tillsammans. Det behövs mer samarbete mellan medborgarna, mellan medborgarna och näringslivet, mellan medborgarna och kommunen och mellan kommunen och andra offentliga organ och näringsliv.

Kommunen med alla sina verksamheter har en nyckelroll och behöver bli bättre på att utnyttja sina verktyg för ökat deltagande för olika grupper av kvinnor och män och ökad samverkan. Diskrimineringen på bostadsmarknad och arbetsmarknad måste motarbetas. Våra stadsdelar behöver planeras i högre utsträckning tillsammans med medborgarna och med sikte på fler möten mellan människor.

Planeringsförutsättningar

Omvärldsanalys

I november varje år presenterar kommunledningsförvaltningen en omvärldsanalys. Syftet med analysen är att skapa en gemensam bild av de omvärldsförändringar som kommunen blir styrd av eller på ett eller annat sätt måste ta hänsyn till i sin planering. Genom att bevaka samhällsutvecklingen förbättras möjligheterna att fatta mer strategiskt långsiktiga beslut.

Med utgångspunkt från den genomförda omvärldsanalysen är medskicken kommunledningsförvaltningens samlade rekommendation inför flerårsplanen. I medskicken sammanfattar vi de viktigaste trenderna och deras konsekvenser för kommunen. Avsikten är att peka på de omvärldsfaktorer som kommunen främst behöver hantera i flerårsplan 2015-2018.

Bättre svensk ekonomi men kommunens ekonomi släpar efter
De senaste årens upprepade kriser och nedgång i världsekonomin stannar av och svensk ekonomi vänder uppåt igen. Vi får räkna med en långsam återhämtning under flerårsplanepreioden. Kommunernas ekonomiska förutsättningar släpar efter i uppgången och Botkyrkas ekonomi ser kärvare ut med bland annat förändringar i skatteutjämningsystemet. Samtidigt blir barn, unga och gamla allt fler, med behov av både investeringar och utökad verksamhet. Tuffa prioriteringar kommer att krävas i kommande flerårsplaner.

Långsam uppgång på arbetsmarknaden de närmaste åren
Efterfrågan på arbetskraft ökar, men bara långsamt de allra närmaste åren. Stockholms arbetsmarknad fortsätter att vara bättre än i resten av landet, men de enklare och lågbetalda jobben blir allt färre. Lokalt anpassade insatser för utbildning och kompetenshöjning blir viktigt för att unga och lågutbildade Botkyrkabor ska kunna ta sig in på arbetsmarknaden. Chanserna att lämna arbetslöshet och låga, osäkra inkomster är som bäst i ekonomisk uppgång.

Förtroendet för kommunen och för demokratin blir försvagat
Ute i världen har förtroendet minskat för de politiska systemens förmåga att hantera utvecklingen. Tecken på det är bland annat effekterna av den ekonomiska krisen och den arabiska våren. I Botkyrka blir vi påverkade av världen. De närmaste åren blir vi också påverkade, av polariseringen i samhället, av oro inför förnyelsen av miljon-programmet, av sociala mediers roll i opinionsbildningen och av kommunalnings-frågan. Vi behöver utveckla förmågan att möta nya krav från medborgarna för att utveckla sammanhållningen i Botkyrka.

Framtidens Botkyrka är en inspirerande plats full av möjligheter

Vår vision är en beskrivning av en önskad framtid. Syftet med en vision är att ge energi, handlingskraft och vägleda oss när vi fattar beslut om vår framtida utveckling. Våra långsiktiga strategier och mål för flerårsplanepérioden syftar till att uppnå Botkyrkas vision: *”Framtidens Botkyrka är en inspirerande plats full av möjligheter. Genom kontraster, kreativitet och nyfikenhet skapar vi de bästa förutsättningarna för en hållbar framtid.”*

Ett starkt varumärke

Ett starkt varumärke bidrar till att skapa ett attraktivt Botkyrka. Varumärket ska också skapa stolthet, samhörighet och en tydlig profil. Vårt varumärke bygger på medborgarnas, näringslivets och medarbetarnas berättelser och drömmar om Botkyrka.

Botkyrka vill uppfattas som en kreativ upplevelsekommun med fokus på kultur, natur och idrott och som en hållbar boendekommun med närhet till naturen. En plats och organisation som lever upp till devisen ”långt ifrån lagom” – som betyder att vi är en kontrastrikt och kreativ mötesplats.

Långt ifrån lagom – en kontrastrikt och kreativ mötesplats

Det är viktigt för oss att definiera vad vår devis, långt ifrån lagom, står för. Vi sammanfattar vår definition i tre ord, en kontrastrikt, kreativ mötesplats, men den längre beskrivningen låter så här: ”Botkyrka kännetecknas av mängder av kontraster. Här finns allt från täta förortscentrum, vackra boendemiljöer med intressant arkitektur, till landsbygd med vacker natur med skog, ängar, sjöar och havskust. Här frodas entreprenörskap, små företag blandas med internationella storföretag. Här talas över 100 språk.

I Botkyrka är vi kreativa och stimulerar nyfikenhet. Botkyrka är en inspirerande och nytänkande kommun med breda och unika kultur- och upplevelsesatsningar. Här finns stolthet, ungdomlighet, eldsjälur och kraft.

I Botkyrka uppstår intressanta och oväntade möten. I Botkyrka möts olika internationella perspektiv, kulturer, språk och religioner på ett spännande sätt.”

Vår arbetsplats ska vara öppen, orädd och energisk

Internt har vi ledorden öppen, orädd och energisk som ska präglar vårt dagliga arbete och vår kultur på jobbet. Så här förklarar vi våra ledord:

- I Botkyrka har vi medborgarnas fokus – vi erbjuder god service och ett gott bemötande.
- I Botkyrka är vi öppna - vi samarbetar och bjuder in till dialog och är öppna för förändringar.
- I Botkyrka är vi orädda – vi är kreativa och har mod att pröva nya idéer.
- I Botkyrka är vi energiska – vi har kraft och kompetens att nå våra mål och visa resultat.

Våra mål för Botkyrka under flerårsplaneperioden

Hållbarhetsperspektivet ska avspeglas i kommunens alla verksamheter och därmed vara styrande för kommunen. En långsiktigt hållbar utveckling kräver att alla beslut tar hänsyn till såväl sociala behov som miljömässiga och ekonomiska förutsättningar. Verksamheten ska bidra till att förverkliga de sex hållbarhetsutmaningarna i dokumentet ”Ett hållbart Botkyrka”.

Flerårsplanens ambitioner och mål för Botkyrka som plats och samhälle utgår från sex målområden:

- Medborgarnas Botkyrka,
- Framtidens jobb,
- Välfärd med kvalitet för alla,
- Grön stad i rörelse,
- Kultur och kreativitet ger kraft
- En effektiv och kreativ kommunal organisation.

Inom respektive målområde anges ett antal mål samt indikatorer. I uppföljningen ska samtliga individbaserade indikatorer anges per kommunedel med kön som övergripande indelningsgrund.

Nämnderna ska i sina ettårsplaner ange hur de bidrar till att uppnå flerårsplanens mål genom att ange sina åtaganden gentemot de angivna målen och indikatorerna. De ska även ange sina egna nämndmål kopplade till flerårsplanens mål.

Kommunens verksamheter kan inte ses isolerade från varandra. De måste samverka och förstärka varandra. Samtliga de mål som flerårsplanen ställer upp syftar till att förverkliga Botkyrka kommuns vision.

Målområde - Medborgarnas Botkyrka

Demokratin är grunden och utgångspunkten för all kommunal verksamhet. Kommunen är medborgarnas verktyg för att ta ett gemensamt ansvar för gemensamma angelägenheter i lokalsamhället. Engagerade, informerade och aktiva kommuninvånare, med lika rättigheter och möjligheter att bidra till samhällsbygget, är en förutsättning för en långsiktigt hållbar utveckling.

Men skillnaderna i inflytande och levnadsvillkor är stora och diskriminering inskränker människors rättigheter. Det begränsar demokratin. Därför är det ett centralt kommunalt uppdrag att verka för jämlikhet, jämställdhet mellan kvinnor och män och lika rättigheter och möjligheter för alla.

Den representativa demokratin lägger ytterst den politiska makten i folkets händer. Genom sitt deltagande i valen tar medborgarna ansvar för sitt samhälle. Därför är ett högt valdeltagande både en mätare av demokratin förankring och ett värde i sig självt. Men den representativa demokratin kräver också ett ständigt pågående offentligt samtal och ett myller av arenor för dialog och påverkan på samhällsutvecklingen. Genom kultur, föreningsliv och folkbildning hålls demokratin levande.

Botkyrka är ett interkulturellt samhälle rikt på erfarenheter och kunskaper. Vår kulturella och språkliga mångfald är en oerhörd tillgång i en alltmer gränslös värld – en tillgång som bara delvis är utnyttjad. Det handlar om att skapa förutsättningar för att individer och grupper inte bara ska samexistera, utan också samspela för att nå gemensamma mål. Så kan vi skapa en positiv spiral som ger kommunens invånare ökad framtidstro, fler arbetstillfällen och bättre levnadsvillkor.

Mål 1. Botkyrkaborna är mer delaktiga i samhällsutvecklingen.

Indikatorer

- Andelen invånare som upplever att de kan vara med och påverka i kommunala frågor som intresserar dem
- Invånare som har vänner i en annan kommunedel

Mål 2. Botkyrkaborna har mer jämställda¹ och jämlika förutsättningar och möjligheter.

Indikatorer

- Invånare som upplever att de utsätts för diskriminering
- Ekonomisk utsatthet bland barn (Rädda barnen)
- Andel invånare som upplever att kommunens anställda ger dem ett bra bemötande
- Uppmätt tillgänglighet till den fysiska miljön i de lokaler där kommunen bedriver verksamhet

¹ I uppföljningen av samtliga individbaserade indikatorer redovisas per område med kön som övergripande indelningsgrund – ger sammantaget en bild av utvecklingen när det gäller jämställda och jämlika levnadsvillkor

- Andel mål och åtaganden med jämställdhetsperspektiv per nämnd, samt andel indikatorer och nyckeltal per nämnd som följs upp med kön som övergripande indelningsgrund

Mål 3. Botkyrkaborna är friskare och mår bättre

Indikatorer

- Ohälsotalet
- Självskattad hälsa
- Livslängd

Berörda nämnder:

Målområde - Medborgarnas Botkyrka - samtliga

Mål 1 - samtliga

Mål 2 – samtliga

Mål 3 – samtliga

Målområde - Framtidens jobb

Botkyrka är en kommun som växer och utvecklas. Här finns språkkunskaper och internationella erfarenheter som är ovärderliga för näringslivet i en globaliserad ekonomi. Vi befinner oss i en expansiv storstadsregion med allt vad det innebär av dynamik och nytänkande, men också påfrestningar på människor och miljö.

Allas möjlighet till arbete och egen försörjning är avgörande för att åstadkomma en samhällsutveckling som kännetecknas av demokrati, social sammanhållning och långsiktig hållbarhet. Arbetslösheten måste pressas tillbaka.

Klimathotet och nödvändigheten av en långsiktigt hållbar samhällsutveckling ställer allt högre krav på energisnålt boende, klimatsmarta transporter och genomtänkt samhällsplanering. Det är investeringar som ger utveckling och arbetstillfällen. Botkyrka ska gå i spetsen och ge utrymme för grön teknik och gröna arbeten.

I den regionala kärnan Flemingsberg växer ett av norra Europas viktigaste centra för högre utbildning, medicinsk forskning och bioteknik fram.

Botkyrka ska vara en aktiv partner i utvecklingsarbetet.

Botkyrkas strategiska satsning på de kreativa näringarna binder samman kultur, utbildning och näringsliv. Kreativitet och entreprenörskap skapar nya arbeten, nya möjligheter och nya tankar. Botkyrka ska vara en intressant plats för nya företag.

Mål 4. Fler Botkyrkabor kan försörja sig på eget arbete eller företagande.

Indikatorer

- Förvärvsfrekvensen i Botkyrka
- Sammanräknad förvärvsinkomst
- Andel ungdomar 16-24 år som arbetar eller studerar

Mål 5. Botkyrka attraherar fler företag, särskilt inom miljö, hälsa och kreativa näringar.

Indikatorer

- Antal tillkommande företag
- Antal arbetstillfällen i kommunen
- Antal företag inom berörda branscher
- Antal sysselsatta (dagbefolkning) inom berörda branscher
- Andel företag som uppger att de fått ett gott bemötande från kommunen

Berörda nämnder:

Målområde – Framtidens jobb - samtliga

Mål 4 - Kommunstyrelsen, Arbetsmarknads- och vuxenutbildningsnämnden, socialnämnden.

Mål 5 – Kommunstyrelsen, Samhällsbyggnadsnämnden, Upplev Botkyrka AB

Målområde - Välfärd med kvalitet för alla

Genom kommunen organiserar och betalar Botkyrkaborna en stor del av den gemensamma välfärden. Utbildning, fritidsverksamhet och kultur, vård, omsorg och social trygghet, samhällsplanering och miljöskydd, vägar och vatten osv. är nödvändiga delar av den samhällsservice som ett modernt samhälle kräver och medborgarna förväntar sig. Verksamheten ska organiseras så att vi når högsta möjliga kvalitet för alla och så att fördelningen styrs solidariskt av behoven.

Utbildning – från förskola, via grundskola och gymnasium till högskola och vuxenutbildning – är en mänsklig rättighet och en förutsättning för samhällsutvecklingen. Alla Botkyrkas barn och ungdomar har rätt att kräva en utbildning som ger dem de kunskaper och färdigheter de behöver och som ger dem valmöjligheter både vad gäller arbete och fortsatta studier.

Botkyrkabor av alla åldrar ska ha goda förutsättningar att med kultur, idrott, föreningsliv och samhällsengagemang ha ett aktivt och utvecklande liv. Våra medborgare ska ha möjlighet att kunna förverkliga sina drömmar och ambitioner oavsett ålder eller fysiska förutsättningar

Trygghet är att veta att det finns ett skyddsnät om något händer och att man får den hjälp man behöver när de egna krafterna avtar. Trygghet ger frihet och kraft att delta i samhällslivet fullt ut. Vi ska ha en vård och omsorg som utgår

från behoven och respekterar individen. Kommunen ska ge människor möjlighet att komma tillbaka till hälsa, arbete och ett gott liv.

Mål 6. Kunskapsresultaten förbättras och skillnader beroende på kön och social bakgrund minskar.

Indikatorer

- Andel av kommunens grundskoleungdomar med behörighet till gymnasieskolan
- Andel av kommunens gymnasieungdomar som fullföljt sin gymnasieutbildning vid 20 års ålder.
- Andel av kommunens gymnasieungdomar som övergått till högskolestudier inom 3 år.

Mål 7. Botkyrkas äldre lever ett mer aktivt liv och får den vård och omsorg de behöver.

Indikatorer

- Andel invånarna över 65 år som upplever att det är tryggt att åldras i Botkyrka
- Andel 80+ som klarar sig utan hemtjänst eller särskilt boende

Berörda nämnder:

Målområde – Välfärd med kvalitet för alla - samtliga

Mål 6 – Utbildningsnämnden, Kultur- och fritidsnämnden, socialnämnden

Mål 7 – Kommunstyrelsen, Vård och omsorgsnämnden,

Samhällsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden, Kultur- och fritidsnämnden.

Målområde - Grön stad i rörelse

Botkyrka har goda förutsättningar att bygga den moderna, gröna staden där miljöer med boende, offentliga rum och verksamheter ger utrymme för kreativitet och utveckling samtidigt som våra naturområden värnas och görs tillgängliga för fler. En hållbar utveckling förutsätter rörelse och förändring. Attraktiva och tillgängliga offentliga miljöer bidrar till en bättre folkhälsa.

Vi måste säkra en ekologiskt hållbar utveckling som minskar miljöbelastningen och gynnar biologisk mångfald. Botkyrka ska bli fossilbränslefritt och klimatneutralt. Med den utgångspunkten ska vi utveckla levande stadsdelar och ge Botkyrkaborna förutsättningar att göra klimatsmarta val. Energisparande och hållbara transportsystem ska stimuleras.

Genom strategiska utvecklingsprogram i varje stadsdel, som innefattar såväl sociala som fysiska faktorer, engageras medborgarna i samhällsutvecklingen och kommundelarnas förutsättningar tas tillvara. Vi ska verka för en varierad struktur, såväl inom stadsdelarna som i kommunen som helhet, och för närmare kontakter mellan kommunens alla delar.

Mål 8. Fler företag och hushåll är fossilbränslefria och energieffektiva.

Indikatorer

- Utsläpp av koldioxid per invånare
- Totala elinköp i Botkyrka per invånare

Mål 9. I Botkyrka byggs fler attraktiva bostäder för ökad variation och mer levande stadsmiljöer.

Indikatorer

- Antal färdigställda nya bostäder i Botkyrka
- Andel invånare som uppger att de kan rekommendera en vän att flytta till sitt bostadsområde
- Andel invånare som upplever att det är tryggt i deras närområde

Berörda nämnder:

Målområde – Grön stad i rörelse - samtliga

Mål 8 – Kommunstyrelsen, Samhällsbyggnadsnämnden

Mål 9 - Kommunstyrelsen, Samhällsbyggnadsnämnden, Utbildningsnämnden, Kultur- och fritidsnämnden, Socialnämnden, Botkyrkabyggen

Målområde - Kultur och kreativitet ger kraft

Botkyrka ger kulturen utrymme. Kulturen är ett redskap för kreativitet, kommunikation och personlig utveckling. Kultur bidrar till att skapa identitet och hemkänsla. Den främjar demokrati och delaktighet, entreprenörskap och näringslivsutveckling. Den sociala ekonomin är ett viktigt verktyg.

Föreningslivet och folkbildningen spelar en särskilt viktig roll för utvecklandet av ett starkt, interkulturellt samhälle där alla invånares förmågor tas till vara. Att ge goda förutsättningar för kultur- och föreningslivet är därför en viktig kommunal uppgift.

Mål 10. Kommunen stimulerar kreativitet och entreprenörskap.

Indikatorer

- Andel invånare som upplever att kommunen satsar på kreativitet och entreprenörskap.

Mål 11: Fler Botkyrkabor har möjlighet att uppleva och skapa kultur.

Indikatorer

- Andel invånare som är nöjda med möjligheterna att ta del av kulturutbud och/ eller att själv vara med
- Andel invånare som deltagit i kulturaktiviteter i Botkyrka

Berörda nämnder:

Målområde – Kultur och kreativitet ger kraft - samtliga

Mål 10 – samtliga, exkl socialnämnden

Mål 11 – samtliga, exkl socialnämnden

Målområde - En effektiv och kreativ kommunal organisation

Kommunens förvaltningar och verksamheter är inga självändamål utan Botkyrkabornas redskap för att organisera sina gemensamma angelägenheter. Den kommunala verksamheten ska bedrivas effektivt så att vi på både kort och lång sikt uppnår bästa möjliga kvalitet med tillgängliga resurser. Resurser ska fördelas efter behov.

Kommunen ska vara en föredömlig arbetsgivare som erbjuder goda villkor och tar tillvara personalens kunskaper och kreativitet. Organisation och metoder, grundade på vetenskap och beprövad erfarenhet, ska kontinuerligt kunna anpassas till samhällsutvecklingen och förändrade uppgifter. Kommunen ska erbjuda heltidsanställning till alla som önskar det. Antalet timanställningar och andra visstidsanställningar ska minimeras.

För att behålla handlingsfriheten är det nödvändigt att kommunens ekonomi är stabil, under kontroll och långsiktigt balanserad.

Kommuninvånarna ska få ett bra bemötande i kontakten med de anställda i kommunen. Alla ska bemötas med respekt, få sakkunnig information, stöd och hjälp. Ingen ska särbehandlas eller diskrimineras.

För att vi ska kunna fullgöra våra uppgifter på ett bra sätt måste kommunens anställda i allmänhet och cheferna i synnerhet, spegla befolkningssammansättningen.

Mål 12: Effektiv organisation med ökad kvalitet och rätt kompetens.

Indikatorer

- Andel invånare som anser att kommunens anställda ger dem bra bemötande
- Anställda upplever att de har inflytande över sitt arbete
- Sjukfrånvaro för kommunens anställda

- Andel chefer med utländsk bakgrund
- Andel deltidsanställda som önskar arbeta heltid
- Andel medarbetare som har tillsvidareanställning
- Resultat av skatteintäkterna

Mål 13. Fossilbränslefri kommunal organisation senast 2015

Indikatorer

- Kommunens inköp av fossilbränsle
- Andel fordon för fossilbränslefria bränslen
- Bilpoolsandel av det totala antalet körda kilometer i tjänsten i kommunen
- Energiförbrukning per kvadratmeter i kommunens fastigheter och anläggningar

Berörda nämnder:

Målområde – En effektiv och kreativ kommunal organisation - samtliga

Mål 12 – samtliga

Mål 13 - samtliga

Ekonomisk plan 2015–2018

Stabila och långsiktiga ekonomiska planeringsförutsättningar underlättar verksamheternas anpassning till ändrade verksamhetsmässiga förutsättningar. Behoven förändras till följd av bland annat befolkningsutvecklingen. Statliga regelförändringar och invånarnas krav och förväntningar påverkar tjänsternas innehåll. Den ekonomiska planeringen bör därför ha ett långsiktigt perspektiv och undvika allt för snabba förändringar av verksamheternas ekonomiska förutsättningar. En successiv anpassning till nya ekonomiska villkor är att föredra. Problemet är att de ekonomiska förutsättningarna är mycket svårbedömda på några års sikt. Det går helt enkelt inte att förutse kommunens ekonomiska förutsättningar särskilt bra under en så lång period som flerårsplaneprodukten. Att bedöma konjunktursvängningarna som är en del av våra förutsättningar är svårt redan på kort sikt. På längre sikt än 1-2 år de ekonomiska prognoserna mer att betrakta som framskrivningar. Ett särskilt problem för kommuner är att en väsentlig del av finansieringen utgörs av generella statsbidrag. Sett över en längre period har dessa stadigt ökat, men oftast är framförhållningen kort och vi vet därför inte nu när de kommer att höjas och med hur mycket. Mot denna bakgrund bör de sista två åren av perioden mer betraktas som räkneexempel vad gäller såväl kommunens resultat som utrymmet för nämndernas ramar.

Delar av verksamheternas förutsättningar är lättare att förutse. Befolkningsutvecklingen är för flera av de största verksamhetsområdena helt avgörande för behovsutvecklingen. Även på så lång sikt som fyra år går befolkningsutvecklingen för berörda åldersgrupper att förutse med tillräcklig säkerhet för att de ska kunna vara en väsentlig del av planeringen. Här kan tydlighet i kommunens resursfördelning bidra till även mer ekonomisk förutsägbarhet.

Även investeringarna kräver en långsiktighet i planeringen. Processerna är oftast långa och beslut om finansiering behöver därför fattas i god tid innan en ny anläggning eller fastighet ska tas i bruk. Det är skälet till att flerårsplanen innehåller en investeringsbudget som sträcker sig över hela perioden.

Utgångsläget – flera år med mycket starka resultat, men betydligt tuffare redan i år

Kommunens resultat uppgick förra året till 194 miljoner kronor. Det är inte bara väsentligt bättre än budgeterat utan också betydligt bättre än prognoserna under året. Den främsta orsaken är att nämnderna, efter att ha prognosticerat ett underskott på 30 miljoner kronor i delårsrapport 2, sammantaget redovisade ett överskott på 64 miljoner. Kommunen har nu flera år i rad redovisat mycket starka resultat.

Resultatet i ettårsplanen för 2014 uppgår endast till 43 miljoner kronor, trots effektiviseringskrav på nämnderna med sammantaget 34 miljoner. Hur kan det skilja så mycket från ett år till ett annat?

Några förklaringar till det betydligt sämre förväntade resultatet är specifika för Botkyrka, andra påverkar alla kommuner. I jämförelse med utfallet för 2013 innebär budgeten för 2014 per definition att nämnderna gör ett nollresultat. Det är helt enkelt meningen att nämnderna ska använda tilldelade resurser till verksamhet i syfte att uppnå fullmäktiges och nämndens mål. Andra specifika förklaringar för Botkyrka rör intäktssidan. Förändringarna i det kommunala utjämningsystemet som genomfördes 2014 innebär minskade intäkter med 22,5 miljoner detta år. Nästan lika mycket minskar intäkterna från den särskilda kompensationen för snabb befolkningstillväxt till följd av att befolkningsökningen bromsade in under 2013.

Under de senaste åren har alla kommuner erhållit stora återbetalningar av tidigare inbetalda premier från AFA Försäkring. För Botkyrkas del uppgick återbetalningen till 60 miljoner kronor 2013. Även en återbetalning under 2014 har diskuterats, men inget är beslutat och det är därför inte medräknat i budgeten för 2014. Det skulle i så fall också röra sig om ett väsentligt mindre belopp än under 2013. År 2014 är dessutom ytterligare ett år utan höjning av de generella statsbidragen. Det innebär en urholkning av kommunernas intäkter när priser och löner samtidigt ökar. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) gör bedömningen att kommunernas resultat sammantaget minskar från preliminärt 15,7 miljarder 2013 till cirka 5 miljarder 2014.

En annan central del av utgångsläget är den finansiella situationen. Trots att kommunen till skillnad från flera andra kommuner själv äger merparten av anläggningarna och verksamhetslokalerna är låneskulden låg, om man exkluderar vidareutlåningen till de kommunala bolagen. Vid årsskiftet uppgick den del av upplåningen som avser den kommunala verksamheten till 310 miljoner kronor. Det är en jämförelsevis låg upplåning.

Det är dock viktigt att påpeka att resultaten inte varit tillräckliga för att finansiera investeringarna med egna medel, trots mycket starka resultat. Genom de goda resultaten har upplåningen visserligen ökat mindre än befarat, men det är ändå så att investeringstakten inte har kunnat finansieras fullt ut av avskrivningar och årets resultat. Med andra ord innebär inte de starka resultaten att kommunen sparar i ladorna. Överskotten går till att finansiera kommunens investeringsutgifter.

Problemet är att vi nu står inför stora upprustningsbehov. Det icke planerade, så kallade avhjälpande underhållet, spräckte budgeten förra året och uppgick till 19,5 miljoner, vilket motsvarar 93 kronor per kvadratmeter. Det är mycket höga tal och bara marginellt mindre än det planerade underhållet. Det är en effekt av kommunens kraftiga utbyggnad under 70-talet. De äldre lokalerna och anläggningarna är i dåligt skick och underhållsinsatserna har historiskt varit otillräckliga. Det kommer under en tid att krävas stora reinvesteringar i kommunala verksamhetslokaler och anläggningar. Investeringsbudgeten i denna flerårsplan är därför rekordhög. Det är också den stora ekonomiska utmaningen för framtiden.

Investeringar som vi inte kan finansiera med egna medel kommer att öka kommunens kapitalkostnader och minska verksamhetsutrymmet, alldeles oavsett om vi i utgångsläget har låga skulder eller inte.

Intäkterna under flerårsplaneperioden – bra konjunktur, men svag intäktsutveckling

Tillväxten väntas ta fart de närmaste åren

Tillväxten har inte riktigt velat ta fart de senaste åren och arbetslösheten har bitit sig fast på en hög nivå. Den svaga utvecklingen i vår omvärld är huvudskälet. Vi befinner oss fortfarande i en lågkonjunktur, vilket också återspeglas i relativt låga löne- och prisökningar. Även 2013 präglades av låg tillväxt. Exporten minskade, bland annat på grund av en svag utveckling i våra nordiska grannländer.

Mot slutet av förra året verkar det dock som att svensk tillväxt fick bättre fart igen och den positiva utvecklingen väntas fortsätta i år. Konjunkturindikatorerna som speglar företagens och hushållens förväntningar om framtiden pekar uppåt. Utvecklingen har också vänt inom euroområdet under hösten och tillväxten tog ordentlig fart i USA under andra halvåret 2013. Läget på de finansiella marknaderna har också stabiliserats, vilket bland annat märks i att ränteskillnaderna blir allt mindre mellan länderna i euroområdet.

Som framgår av tabell 1 väntas tillväxten ta ordentlig fart 2015. Det är framförallt en snabb ökning av hushållens konsumtion tillsammans med ökade investeringar som väntas leda till en stark tillväxt de närmaste åren. Hushållens genomsnittliga sparkvot är fortfarande mycket hög i ett historiskt perspektiv. En betydande del av årets inkomst sparas varje år. Paradoxen är att hushållens skuldsättning samtidigt ökar. Värdet på hushållens tillgångar som bostäder har dock ökat ännu snabbare. Risken ligger därför främst i ett större prisfall på bostadsmarknaden. Det finns som alltid olika bedömningar av framtiden, men det finns också en del som talar för att en prisnedgång inte skulle få alltför allvarliga konsekvenser. Det är framförallt hushåll med höga inkomster som har stora skulder.

Tabell 1 Nyckeltal för svensk ekonomi, SKL februari (procentuell förändring)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BNP	1,3	0,9	2,6	3,6	3,5	2,8
Sysselsättning, timmar	0,7	0,4	0,8	1,4	1,5	0,8
Öppen arbetslöshet, nivå	8,0	8,0	7,7	7,3	6,8	6,6
Timlön	3,0	2,5	2,8	3,1	3,4	3,7
Konsumentpriser, KPIX	1,1	0,5	1,0	1,6	1,8	1,9

Sysselsättningen har hållits uppe 2012 och 2013 trots en svag produktionsökning. Det innebär sannolikt att sysselsättningsuppgången kommer att släpa efter konjunkturuppgången. SKL:s bedömning är att sysselsättningen ökar snabbare först mot slutet av 2014. Som framgår av tabellen kommer återhämtningen på arbetsmarknaden att ta tid. Först mot slutet av år 2016 är arbetslösheten nere på mer långsiktigt normala nivåer i SKL:s prognos. De sista

åren av perioden ska dock mer ses som en framskrivning än en prognos. Det går inte att förutse konjunktursvängningar och sysselsättningsutveckling på så lång sikt.

Den förväntade sysselsättningsuppgången innebär också en snabbare skatteunderlagsökning från 2015. Effekten av sysselsättningsökningen på skatteunderlaget är dubbel. Dels ger sysselsättningen ökat skatteunderlag i sig, dels leder uppgången på arbetsmarknaden som framgår av tabell 1 till högre löneökningar. Det senare innebär även att lönerna för kommunanställda förväntas öka i snabbare takt, vilket reducerar den reala ökningen av skatteunderlaget.

Tabell 2 Skatteunderlagstillväxt 2012–2018, SKL febr (procentuell ökning)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Prognos febr 2014	4,0	3,5	3,1	4,3	5,2	4,8
Prognos april 2013	4,1	3,4	3,2	4,0	4,7	

I jämförelse med föregående flerårsplan utvecklas skatteunderlaget väsentligt starkare 2015 och 2016. Den reala skillnaden, dvs. med hänsyn tagen till pris- och löneökningar, är något mindre. Men det är ändå två år med stark tillväxt i kommunernas skatteintäkter och också en bättre utveckling än i föregående flerårsplan. Den samhällsekonomiska utvecklingen bidrar därför positivt till de ekonomiska förutsättningarna de närmaste åren.

Oförändrade statsbidrag motverkar konjunkturuppgången

Kommunsektorn är starkt beroende av generella statsbidrag för sin finansiering. Huvuddelen av finansieringen består visserligen av skatteintäkter som i normalfallet kan förväntas öka i minst samma takt som löner och priser. Men de generella statsbidragen utgör en så pass stor del av finansieringen att utvecklingen har stor betydelse för kommunernas ekonomiska förutsättningar. I ett historiskt perspektiv har de generella statsbidragen också höjts i ungefär samma takt som skatteintäkterna ökat. Utvecklingen är dock ryckig och förändringar sker ofta med kort varsel i förhållande till den kommunala budgetprocessen.

De senaste åren har de generella statsbidragen varit oförändrade. Inga höjningar har heller aviserats från regeringen för de närmaste åren. Det begränsar den sammantagna intäktsökningen för kommunerna. Om kommunerna ska kunna möta ökade behov av verksamhet till följd av befolkningsökning och andra ökade behov eller krav från invånarna måste även statsbidragen höjas kontinuerligt. Kommunerna får helt enkelt svårt att långsiktigt klara sitt välfärdsuppdrag om inte alla större intäktskällor ökar i takt med löner- och priser.

Förändringarna i utjämningsystemet fortsätter att drabba Botkyrka I år infördes förändringar i det kommunala utjämningsystemet som missgynnar Botkyrka. Det innebär en intäktsminskning på 22,5 miljoner kronor, vilket är en viktig orsak till det relativt låga

budgeterade resultatet i år. De slutliga beräkningarna i samband med införandet kom att missgynna Botkyrka ytterligare jämfört med de preliminära beräkningarna i samband med förra flerårsplanen. Intäkterna minskar med ytterligare 22,5 miljoner 2015 och med ytterligare 14 miljoner 2016. Det innebär att när förändringarna är helt införda så förlorar kommunen årligen närmare 60 miljoner jämfört med det tidigare systemet. Det bidrar starkt till att den goda konjunkturen inte får genomslag i kommunens intäktsutveckling från skatter och statsbidrag under 2015 och 2016.

Att Botkyrka får lägre intäkter med utredningens förslag förklaras helt av den stora försämring som kommunen drabbas av i utjämnningen för individ- och familjeomsorg. Förklaringen är införandet av variabeln ”Andel av befolkningen med ekonomiskt bistånd längre än sex månader”. Variabeln innebär ett grundläggande avsteg från principen om att utjämnningen ska vara opåverkbar för den enskilda kommunen och endast kompensera för strukturella skillnader. Dessutom missgynnas kommuner som bedrivit ett framgångsrikt arbete med att begränsa antalet hushåll med långvarigt beroende av ekonomiskt bistånd.

Svag ökning av verksamhetsutrymmet

Trots att tillväxten väntas ta fart ökar verksamhetsutrymmet med endast 49 respektive 30 miljoner kronor 2015 respektive 2016. Med verksamhetsutrymme menas hur mycket verksamheternas kostnader kan öka vid oförändrat resultat, utöver den kostnadsökning som följer av pris- och löneökningar. Ökar kostnaderna mer än utrymmet försämrar resultatet, ökar kostnaderna mindre än utrymmet stärks istället resultatet. Dessutom är i utgångsläget det budgeterade resultatet för 2014 svagt. Resultatet uppgår till 43 miljoner kronor, motsvarande en procent av skatter och generella statsbidrag. En del av utrymmet för 2015 bör därför användas till att stärka resultatet mot bakgrund av de investeringsplaner som redovisas nedan.

De sista åren av perioden ska mer betraktas som räkneexempel. Men som framgår av tabell 3 finns det för närvarande inget som säger att vi befinner oss i en tillfällig ekonomisk svacka som innebär att vi kan skjuta nödvändiga anpassningar till det ekonomiska läget på framtiden.

Ökningen av verksamhetsutrymmet de närmaste åren är väsentligt mindre än den historiska ökningen av verksamhetens kostnader i kommunen. Orsaken är som framgått ovan att oförändrade generella statsbidrag till kommunsektorn urholkar intäkterna när priser och löner stiger, samt att kommunens intäkter från det kommunala utjämnningssystemet till följd av förändringarna fortsätter att minska både 2015 och 2016.

Tabell 3 Ökat verksamhetsutrymme 2015-2018 (mnkr)

	2015	2016	2017	2018
Ökade skatteintäkter	153	186	205	205
Pris- och löneökningar	-123	-141	-155	-155
Övrigt (avskrivningar, finansnetto m.m.)	19	-15	-10	-5
Ökat verksamhetsutrymme	49	30	40	45

Under rubriken övrigt i tabellen återfinns bland annat en årlig minskning av utrymmet på cirka 20 miljoner per år som förklaras av ökade avskrivningar och försämrat finansnetto till följd av den höga investeringsnivån. Under 2015 ger dock posten övrigt ett positivt bidrag till verksamhetsutrymmet. Det beror på korrigeringar av vissa interna poster som gjorts utifrån bokslutet för 2013, bland annat avseende differensen mellan faktiska och kalkylerade arbetsgivaravgifter.

Verksamhetsutrymmets ökning är långt ifrån tillräcklig för att klara de behovsökningar som följer av framförallt befolkningsutvecklingen (se nedan). Det innebär att de ekonomiska förutsättningarna är fortsatt svåra. Om nämnderna ska ges rimlig kompensation för stigande löner och priser samt ökade volymer kommer det fortsatt att krävas effektiviseringar för att inte resultatet ska försämrats.

Effekten av pris- och löneökningarna i tabellen ovan är baserade på SKL:s prognoser (se tabell 1) för löneökningarna på arbetsmarknaden i stort samt över prisökningarna (exkl. effekten av ränteförändringar - KPIX). Fördelen med att använda SKL:s bedömning av pris- och löneökningarna är att den är konsistent med skatteunderlagsprognosen som är avgörande för kommunens intäktsutveckling. Kompensationen till nämnderna för löneökningar bygger således på prognosen över löneökningarna för hela arbetsmarknaden. Mot bakgrund av den konkurrens som råder för vissa för kommunen viktiga yrkesgrupper finns det en risk för att denna kompensation inte fullt ut täcker kommande löneökningar. Det skulle ytterligare begränsa utrymmet för utökad verksamhet.

Befolkningsökningen har bromsat in, men fortsatt snabb behovstillväxt

Under 2013 ökade antalet invånare i Botkyrka med 1306 personer, motsvarande 1,5 procent. Ökningen är knappt 300 respektive cirka 760 personer mindre än 2012 respektive 2011. Dessa två år hade kommunen dock de två största befolkningsökningarna sedan slutet av 70-talet. Särskilt snabbt ökade befolkningen förra året i de äldre åldersgrupperna och i grundskoleåldrarna.

I tabell 4 redovisas kommunens befolkningsprognos från i maj 2013. Skillnaden mellan prognosen och utfallet för totalbefolkningen vid årsskiftet 2013/2014 uppgick till endast 42 personer. I prognosen beräknas befolkningen öka med cirka 1350 invånare per år under flerårsplaneperioden, dvs. i ungefär samma takt som under 2013. Sett över perioden är det de äldre och grundskolebarnen som

ökar i snabbast takt. Att det är just dessa åldersgrupper innebär också att behoven av skola och äldreomsorg fortsätter att öka i snabb takt, även om den sammantagna befolkningsökningen har bromsat in.

De volymkompensationer som beräknats för framförallt utbildningsnämnden samt vård- och omsorgsnämnden 2015 utgår från befolkningsutvecklingen i tabellen. Inför fastställandet av flerårsplanen kommer en ny befolkningsprognos att tas fram vilket kan innebära vissa korrigeringar av beräkningarna.

Tabell 4 Befolkningsprognos 2013-2018

Ålder	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0	1 260	1 260	1 260	1 280	1 290	1 310
1–5	6 370	6 440	6 510	6 530	6 620	6 680
6–15	11 210	11 510	11 860	12 150	12 400	12 650
16–18	3 350	3 320	3 280	3 380	3 410	3 550
19–24	7 530	7 510	7 460	7 420	7 380	7 350
25–44	25 580	26 040	26 500	26 850	27 250	27 650
45–64	20 550	20 820	21 100	21 530	21 930	22 360
65–79	9 460	9 690	9 910	10 040	10 160	10 190
80–w	2 320	2 380	2 460	2 540	2 640	2 780
Summa	87 620	88 980	90 330	91 700	93 090	94 500

För prognosen över kommunens intäkter från inkomstskatt och statsbidrag är befolkningsökningen central. I denna prognos har vi valt att räkna med en ökning på 1200 personer per år, d.v.s. något mindre än i befolkningsprognosen ovan. Antagandet görs för att minska risken för nedjusteringar av intäkterna inför ettårsplanen. Men det är alltså inte helt konsekvent med befolkningsprognosen ovan.

Nämndernas ramar – ny resursfördelningsmodell från 2016

Fullmäktiges beslut om nämndernas ekonomiska ramar är ett av de allra mest centrala politiska besluten. Det utgår från en rad överväganden kring verksamheternas behov, utvecklingen i omvärlden och kommunens prioriteringar för framtiden. I många kommuner tar rambesluten sin utgångspunkt i en resursfördelningsmodell. Det gör det i viss mån även i Botkyrka, även om det inte är så tydligt uttalat.

Syftet med en resursfördelningsmodell är att så objektivt som möjligt försöka jämställa förutsättningarna i förhållande till föregående år/budget. Hur mycket mer eller mindre resurser krävs för att verksamheten på grund av framförallt befolkningsförändringar ska ha samma förutsättningar som föregående år? Det ger ett utgångsläge inför ställningstaganden om ett verksamhetsområde bör ha mer eller mindre resurser (per brukare) än föregående år.

En resursfördelningsmodell är ett underlag för det politiska beslutet om nämndernas ramar. Det ersätter på inget sätt de politiska avvägningarna. En tydlig och accepterad resursfördelningsmodell kan istället bidra till att tydliggöra vad som är de politiska prioriteringarna i ramtilldelningen. Ett starkt motiv för en resursfördelningsmodell är transparens. Medborgarna bör ha en möjlighet att ta del av hur och på vilka grunder resurserna fördelas i kommunen.

Det blir även en tydligare koppling mellan invånare/brukare och verksamhetens resurser, vilket ökar fokus på medborgarna istället för på den kommunala organisationen. En resursfördelningsmodell kan även bidra till en mindre detaljfokuserad ramdiskussion och istället ge mer utrymme för de långsiktiga strategiska frågeställningarna.

Kommunledningsförvaltningen gav i slutet av förra året PWC i uppdrag att ta fram en modell för hur verksamheternas behov av resurser påverkas av befolkningsutvecklingen. Denna modell har översiktligt presenterats för budgetberedningen. En ny resursfördelningsmodell behöver dock diskuteras och förankras med nämnder och förvaltningar innan den implementeras. Förslaget är därför att en ny resursfördelningsmodell som underlag för ramtilldelningen ska införas till år 2016.

Inför införandet av en ny modell är det också viktigt att ta del av andra kommuners erfarenheter. Alla resursfördelningsmodeller innebär förenklingar av verkligheten. En viktig fråga som kommit att diskuteras i många kommuner med resursfördelningsmodell är marginalkostnader. Hur mycket är det egentligen rimligt att kostnaderna ökar när brukare och invånare blir fler? En annan viktig fråga är vilka kostnader som ska anses inrymmas i modellens beräknade ramökning. Ingår t.ex. höjda hyreskostnader?

Mot bakgrund av en ny modell för 2016 är driftsramarna i denna flerårsplan endast fördelade mellan nämnderna år 2015. Det ska inte tolkas som att en ny resursfördelningsmodell som underlag för ramtilldelningen kommer att ge ett markant annorlunda utfall. De stora behovsökningarna till följd av befolkningsutvecklingen inom förskolan, grundskolan och äldreomsorgen kommer att få ett fortsatt dominerande genomslag.

Volymkompensation och andra ramjusteringar 2015

Kompensation för volymökningar och andra ramjusteringar framgår av nämndavsnitten i denna flerårsplan. Sammantaget uppgår dessa till 65 miljoner kronor 2015.

Som framgår nedan utifrån de tre nämnder som får störst ramökning 2015 är det fortsatt befolkningsökningen för barn, ungdomar och äldre som tillsammans med ökade behov för funktionshindrade ger upphov till merparten av volymkompensationen:

- Utbildningsnämndens ram utökas med 35,4 miljoner, varav 26 miljoner avser volymökning grundskolan.
- Vård- och omsorgsnämndens ram utökas med 15,6 miljoner, varav 10,5 miljoner avser volymökning äldreomsorg och resterande del volymökning LSS-verksamhet.
- Arbetsmarknad och vuxenutbildningsnämnden ram utökas med 6 miljoner, varav 5 miljoner avser volymökning daglig verksamhet.

Av övriga ramtillskott kan nämnas 3 miljoner ytterligare för underhåll av allmänna utrymmen och anläggningar i anslutning till tunnelbanestationer enligt avtal med SL, driftskostnader för nytt

boende för personer med komplexa vårdbehov inom socialtjänsten och viss hyreskompensation för kultur- och fritidsnämnden. Kommunledningsförvaltningens ram reduceras 2015 till följd av den ramökning som engångsvis tillfördes på grund av valen 2014.

Nämndernas framåtsikter inför flerårsplanen innehåller mycket stora äskanden. De omfattar bedömda volymökningar, andra kostnadsökningar som upplevs som oundvikliga och ambitionshöjningar. Mycket är svårbedömt på förhand och en del är beroende av omvärlden. T.ex. skulle kommunens statsbidrag för vuxenutbildning minska med mycket stora belopp nästa år utifrån de förutsättningar som hittills är kända. Men detta är ytterligare ett område där besked om nästa års förutsättningar brukar presenteras sent av regeringen och som behöver bevakas inför kommunens ettårsplan.

En annan osäkerhet rör utvecklingen av sommarjobben. Kommunens garanti innebär att antalet platser och därmed kostnaderna beror av hur många ungdomar som efterfrågar sommarjobb. Det finns en möjlighet att antalet platser ökar framöver när den kommunala garantin blir ännu mer känd bland ungdomarna. En utökning av antalet platser kan också innebära att tillkommande platser blir dyrare än de befintliga eftersom de kräver ett utökat samarbete med föreningar och näringsliv.

Tekniska nämnden övertog 2014 ansvaret för Maxihallen och Rackethallen från kultur- och fritidsnämnden. Frågan om hyresnivå och eventuell kompensation för kultur- och fritidsnämnden har inte hunnit lösas inför denna remiss av flerårsplanen. Vi kommer därför att återkomma med besked i samband med det slutliga förslaget till flerårsplan.

Fortsatta effektiviseringar nödvändiga för att upprätthålla resultatnivån

I den förra flerårsplanen uppgick effektiviseringskravet 2014 och 2015 till 34 respektive 54 miljoner kronor. Det fördelades år 2015 med 1,6 procent av ramen per nämnd, förutom utbildningsnämnden där kravet reducerats till 0,8 procent av ramen. Trots detta uppgick det budgeterade resultatet till endast 41 miljoner.

I denna flerårsplan är som redovisats tidigare de budgeterade intäkterna 2015 högre än i förra årets beräkning. Det så kallade verksamhetsutrymmet för 2015 uppgår nu till 49 miljoner kronor, att jämföra med 9 miljoner i föregående flerårsplan. Det ökade utrymmet fördelas i detta förslag mellan minskat effektiviseringskrav, stärkt resultat och högre volymkompensation m.m.

Utgångspunkten för beräkningarna bakom tabell 5 nedan är att resultatet bör uppgå till 1,5 procent av skatter och statsbidrag. År 2015 innebär det ett resultat på 66 miljoner kronor. Jämfört med det budgeterade resultatet 2014 är det en resultatförstärkning på 23 miljoner. Eftersom volymkompensationen dessutom uppgår till 65 miljoner räcker inte det ökade verksamhetsutrymmet. Det krävs också effektiviseringar som uppgår till sammantaget 39 miljoner. Det är 15 miljoner mindre än i förra flerårsplanen och motsvarar

drygt 1,1 procent av ramen för alla nämnder utom utbildningsnämnden, vars effektiviseringskrav är reducerat till hälften räknat i procent av ramen.

Tabell 5 Kommunens resultat mm 2015-2018 (mnkr)

	2015	2016	2017	2018
Budgeterat resultat föregående år	43	66	70	75
Verksamhetsutrymme	+49	+30	+40	+45
Volymkompensation m.m.	-65	-65	-50	-50
Effektiviseringskrav	+39	+39	+15	+5
Resultatförändring	+23	+4	+5	0
Balanskravsresultat, 1,5%	66	70	75	75

År 2016 har vi schablonmässigt räknat med samma ramökning till följd av volymökningar m.m. som 2015. Dessa är alltså inte utfördelade på nämnderna detta år. Det samma gäller effektiviseringskravet som även 2016 skulle uppgå till 39 miljoner om resultatnivån 1,5 procent ska upprätthållas.

Med nuvarande förutsättningar är situationen för de sista två åren av perioden rätt lik det som gäller för 2015 och 2016. Volymkompensation är reducerad dessa år, men det krävs ändå fortsatta effektiviseringar för att klara en oförändrad resultatnivå.

God ekonomisk hushållning – varför räcker det inte med ett nollresultat?

Det kommunala balanskravet innebär att kommunerna måste budgetera och också nå ett positivt ekonomiskt resultat. Lagstiftningen innehåller också skrivningar om att en kommun ska ha god ekonomisk hushållning vilket i praktiken innebär väsentligt högre resultatkrav. God ekonomisk hushållning kan beskrivas som att varje generation ska finansiera den kommunala verksamhet som de beslutar om och tar del av. Finansieringen ska således inte skjutas på framtiden.

Som ett grovt riktmärke brukar det anges att ett resultat motsvarande två procent av kommunens intäkter av skatter och statsbidrag (ungefär lika mycket i förhållande till kommunens nettokostnader) är förenligt med god ekonomisk hushållning. Det brukar dock också framhållas att god ekonomisk hushållning kan innebära olika resultatnivåer i olika kommuner.

Det viktigaste motivet för ett positivt resultat är att en kommuns investeringar i normalfallet är högre än de avskrivningar som belastar resultatet. Det innebär att kommunen behöver ett positivt resultat för att inte låneskulden ska öka kontinuerligt. Vilket resultat som är förenligt med god ekonomisk hushållning eller annorlunda uttryckt, är långsiktigt hållbart, beror därför främst på framtida

investeringsbehov. I år beräknas kommunens avskrivningar uppgå till drygt 220 miljoner kronor. Avskrivningar är ingen utbetalning utan belastar endast resultatet. Motsvarande belopp kan därför användas till att finansiera kommunens investeringar. Något förenklat kan man uttrycka det som att vi kan egenfinansiera investeringar med avskrivningarna plus kommunens resultat (se tabell 6 nedan). Därutöver krävs ökad upplåning. Det är således det långsiktiga investeringsbehovet för den skattefinansierade kommunala verksamheten som vi bör ta hänsyn till när vi diskuterar vad som är en långsiktigt hållbar resultatnivå för Botkyrka kommun.

Finansiella mål för flerårsplanepreioden

Som beskrivits ovan behövs ett finansiellt mål för det årliga ekonomiska resultatet som tar hänsyn till kommunens investeringsbehov. Ju mer investeringar desto högre resultatmål. I nuvarande flerårsplan är resultatmålet uttryckt som att vi under perioden ska sträva efter att nå ett resultat som ligger mellan 2 och 3 procent av kommunens skatteintäkter. Detta är en bedömning som vi för framtiden behöver analysera ytterligare genom en mer långsiktig bild av kommunens upprustnings- och nyinvesteringsbehov. Utöver resultatmålet bör även något eller några ytterligare mål läggas fast kopplade till investeringar och kommunens upplåning.

De finansiella målen bör ha ett långsiktigt perspektiv kopplat till god ekonomisk hushållning. Det är inte orimligt att låta t.ex. resultatmålen variera mellan åren eftersom de ekonomiska förutsättningarna ser olika ut olika år. Att vara allt för rigid med att varje år uppnå ett visst resultat kan innebära onödigt ryckiga förutsättningar för verksamheterna. Det är åtminstone i teorin bättre om resultaten överstiger det långsiktiga målet under goda år och att resultaten tillåts vara lägre än målet under år med sämre ekonomiska förutsättningar. Problemet är dock att man inte alltid vet vad som är ett bra eller dåligt år i ett längre perspektiv. Det kan också vara svårt att budgetera stora överskott i goda tider.

Som framgick av tabell 5 är det ekonomiska läget tufft de närmaste åren. Det skulle krävas mycket stora effektiviseringskrav på nämnderna för att nå resultatnivåer mellan 2 och 3 procent. Mot den bakgrunden har resultatmålet för 2015 och 2016 fastställts till *1,5 procent av intäkterna från skatter och statsbidrag, motsvarande 66 respektive 70 miljoner kronor.*

Det är en resultatnivå som inte är långsiktigt hållbar mot bakgrund av den höga investeringsnivån. Eventuella förbättringar av de ekonomiska förutsättningarna inför 2015 och 2016 måste därför i största möjliga utsträckning användas för att stärka det ekonomiska resultatet.

År 2017 och 2018 har vi räknat med oförändrad resultatnivå, räknat i procent av skatter och statsbidrag. Även om dessa år i nuläget främst ska betraktas som räkneexempel behöver vi utgå från ett resultat för att kunna uppskatta upplåningsbehovet för perioden (se nedan).

Självfinansieringsgraden av kommunens investeringar bör under flerårsplaneperioden sammantaget uppgå till minst 60 procent.

Låga resultat medverkar till ökad upplåning

Utrymmet för hur mycket investeringar som kan finansieras utan ökad upplåning bestäms av storleken på årets avskrivningar och resultatet. Långsiktigt bör en kommun sträva efter att investeringarna finansieras med egna medel. Att under en lång period kontinuerligt öka låneskulden är inte ekonomiskt hållbart. Under särskilt investeringstunga perioder kan det vara rimligt att en del av finansieringen sker via ökad upplåning. Detta förutsätter dock att det finns möjligheter att öka kostnaderna för räntor och avskrivningar på bekostnad av övriga driftkostnader. Annars kan kommunen hamna i en ond spiral med sjunkande resultat och som en konsekvens av detta ännu mindre utrymme för egenfinansiering av investeringar.

De senaste åren har kommunen haft en sjunkande låneskuld. Vid det senaste årsskiftet uppgick kommunens egen låneskuld (totala lån minus vidareutlåning) endast till drygt 300 miljoner kronor. Vi har nu under flera år haft en mycket hög investeringsnivå. Att vi trots detta haft en gynnsam utveckling av låneskulden hänger samman med att Södertörns Energi AB löst ett lån på 675 miljoner och att vi genom goda resultat under de senaste åren kunna hålla nere upplåningen.

Vi är nu inne i en period med historiskt mycket höga investeringsnivåer. Detta hänger samman med att vi har ett stort upprustningsbehov av våra lokaler som byggdes under kommunens starka expansion under 1970-talet. Dessutom är vi i en ny period med relativt snabb befolkningstillväxt. Detta förstärker ytterligare behovet av kommunala investeringar. Ska vi förhindra att hamna i den onda spiral som vi beskrivit ovan behöver vi antingen hålla upp resultaten eller försöka begränsa investeringsambitionerna. I annat fall riskerar de ökade kostnaderna för räntor och avskrivningar att ta en allt större del av kommunens framtida verksamhetsutrymme.

Tabell 6 Utrymme för investeringar utan ökad upplåning 2015–2018 (mnr)

	2015	2016	2017	2018
Avskrivningar	237	246	255	264
Beräknat resultat	66	70	75	75
Utrymme investeringar	303	316	330	339

Flerårsplanens driftbudget ger sammantaget ett utrymme för att finansiera investeringar på 1 288 miljoner kronor för åren 2015 till 2018 under förutsättning att vi når de uppsatta resultatmålen i flerårsplanen.

Investeringsramar för 2015–2018

I investeringsplanen har vi i de flesta fall lagt ut större investeringar som enskilda objekt. Planen anger därmed ramarna för nämnderna

för de olika investeringsobjekten. Men i vissa delar har nämnderna möjlighet att själva göra prioriteringar inom sin totalram. Det senare gäller framför allt tekniska nämnden, samhällsbyggnadsnämnden och arbetsmarknads- och vuxenutbildningsnämnden där endast ett totalbelopp angetts. Även när det gäller investeringsramarna ges vissa övergripande kommentarer om innehållet i de beskrivningar som görs för respektive nämnd.

Som vi tidigare framhållit finns ett stort upprustningsbehov för de verksamhetslokaler som byggdes under miljonprogramsutbyggnaden i början av 1970-talet. Under våren har kommunens fastighetsenhet fått i uppdrag att göra en inventering av kommunens skolor och förskolor för att bedöma vilket behov av upprustning som finns för dessa lokaler. För att möta detta behov har vi i investeringsplanen avsatt ett ospecificerat belopp på sammanlagt 400 miljoner. Detta ska även inrymma en del av en planerad nybyggnation av en skola som ska ersätta nuvarande Borg- och Brunnaskolan som bedöms bli aktuell i slutet av planperioden. Innan ett slutgiltigt ställningstagande i frågan om en ny skola bör en noggrannare studie genomföras kring hur många elever som skolan ska inrymma.

När det gäller Tumba äldreboende så planeras en upprustning och omstrukturering. Avsikten är att minska antalet platser på detta äldreboende och i stället bygga två nya äldreboenden som kan ersätta drygt 100 av nuvarande 165 boendeplatser. I samband med detta kommer också förutsättningarna för en ny finansieringsmodell att prövas som innebär att någon utomstående förvärvar nuvarande fastighet och även bygger de två nya boendena. Ett av dessa ersättningsboenden planeras till Vårsta där även en förskola ska ingå i en sådan upphandling. Med hänsyn till att kommunen inte själv avser göra investeringen finns dessa objekt inte medtagna i investeringsplanen.

Utbyggnaden av Rikstens skola är uppdelad i två etapper. Den andra etappen är budgeterad med 100 miljoner kronor 2015. Då en del av kostnaderna för etapp 2 har belastat den första etappen ska anslaget ses tillsammans. För att hålla den totala budgeten för skolan inklusive idrottshallen på 270 miljoner kronor har utbildningsförvaltningen minskat ytorna i etapp 2.

I investeringsplanen ligger upprustning av Opalen och Myran under 2015. För närvarande genomför utbildningsförvaltningen en översyn av turordningen när det gäller upprustningen av förskolor. Det kan medföra att det kan bli andra objekt än de som ligger i planen.

Under planperioden finns ett konstaterat upprustningsbehov av kommunhuset i Tumba. Utredningar pågår som studerar två olika alternativ, nybyggnation eller ombyggnad av befintlig byggnad. Ett ställningstagande kring vilket alternativ som är mest ekonomiskt kommer att ske inom en snar framtid. Då vi för närvarande inte har något underlag för att lyfta in ett belopp i flerårsplanen vill vi dock framhålla att detta sannolikt kommer att påverka såväl investerings-

volym som upplåningsbehov under den senare delen av planperioden.

Sammantaget uppgår de beräknade investeringarna i flerårsplanen till nästan 2,3 miljarder kronor. Av detta belopp ligger knappt 1 400 miljoner kronor på det två första åren och 900 miljoner på år 3 och 4. Detta är investeringsnivåer som vi inte har varit i närheten av tidigare, vilket gör att det kommer att få en påverkan på kommunens totala ekonomi. Det finns dessutom anledning att tro att det kommer att tillkomma ytterligare behov av investeringsmedel under framförallt periodens sista år.

Tabell 7 Investeringar 2015 -2018 (mnkr)

	2015	2016	2017	2018
Investeringar	851	500	532	367

Ett generellt problem är möjligheterna att i detta skede beräkna kostnaderna för enskilda projekt. I många fall är de underlag som finns från nämnder och förvaltningar inte tillräckliga för att kunna göra säkra kostnadskalkyler. Det pågående arbetet med att utveckla lokalanskaffningsprocessen ska förhoppningsvis bidra till ett tydligare arbetssätt kring nya investeringar. Samtidigt finns dock ett behov av att förbättra framförhållningen kring behovet av nya investeringar. Här behöver framförallt nämnderna utveckla sin planering utifrån de befolkningsprognoser som kommunen tar fram så att vi kan påbörja planering och projektering av nya investeringsprojekt i god tid innan de behöver vara färdiga.

Upplåningen kommer att öka i snabb takt fram till 2018

Som tidigare påpekats har vi under de senaste åren haft en relativt hög nivå på kommunens investeringar. Trots att resultaten under dessa år legat över det långsiktiga målet om ett resultat mellan 2 och 3 procent, har detta inte räckt för att finansiera samtliga investeringar.

Utifrån investeringsbudgeten i denna flerårsplan beräknas upplåningen för kommunens egna investeringar att fram till 2018 öka med 964 miljoner kronor. Till detta kommer också tidigare beslutade investeringars påverkan på upplåningsbehovet. De investeringar som finns upptagna i 2014 års ettårsplan bidrar till att öka upplåningen med cirka 100 miljoner. Därutöver finns eftersläpande investeringar som beslutats före 2014 som beräknas påverka upplåningen med ytterligare cirka 250 miljoner kronor. Det gör att vi med nu planerade investeringar får räkna med en ökad upplåning på drygt 1,3 miljarder kronor, vilket leder till att låneskulden på sikt skulle öka till cirka 1,6 miljarder.

Totalt sett skulle nuvarande investeringsplaner därmed medföra cirka 39 miljoner i ökade räntekostnader (vid en ränta på 3 procent) och avskrivningskostnader på cirka 70 miljoner kronor. Samtidigt sjunker dock avskrivningarna på äldre investeringar vilket medför att avskrivningarna i resultaträkningen inte ökar riktigt lika mycket. När det gäller de ökade räntekostnaderna ska också framhållas att en

del av dessa kommer att täckas genom ökade intäkter. Till exempel kommer avskrivningar och räntekostnader som uppstår med anledning av investeringar inom kommunens va-verksamhet att täckas genom va-avgifter. Detta gäller även till en del investeringar i olika typer av boenden och fastigheter där kommunen kan ta ut hyror från externa hyresgäster.

Tabell 8 Ökad upplåning (mnkr)

	2014	2015	2016	2017	2018
Investeringsutrymme	259	303	316	330	339
Planerade investeringar	361	851	500	532	369
Ökad upplåning	102	548	184	202	30

Uppdrag till nämnderna inför ettårsplanen

I anslutning till arbetet med ettårsplanen ska nämnderna redovisa följande uppdrag:

- Tekniska nämnden ska i samarbete med kultur- och fritidsnämnden utreda förutsättningarna för en ny lokallösning för föreningslivet i Fittja.

Resultaträkning

Miljoner kronor	Utfall 2013	Budget 2014	Beräkn 2015	Beräkn 2016	Beräkn 2017	Beräkn 2018
Nämndernas verksamhet	-4 256,0	-4 395,3	-4 544,7	-4 711,2	-4 902,2	-5 102,2
Interna och gemensamma poster	415,4	283,5	322,9	325,9	330,9	340,9
Avskrivningar	-214,2	-222,7	-237,0	-246,0	-255,0	-264,0
S:a verksamhetens nettokostnad	-4 054,8	-4 334,5	-4 458,8	-4 631,3	-4 826,3	-5 025,3
Skattenetto	4 236,2	4 339,8	4 493,1	4 678,6	4 883,5	5 088,6
Finansiella kostnader	-232,4	-118,8	-73,5	-84,0	-94,0	-104,0
Finansiella intäkter	244,8	134,0	80,0	81,0	82,0	83,0
Res. efter skatt och finansnetto	193,8	20,5	40,8	44,3	45,2	42,3
Pensionskostnader från avsättningar		22,5	25,0	26,0	29,4	32,3
Balanskravsresultat	193,8	43,0	65,8	70,3	74,6	74,6
Utrymme för investeringar	412,3	265,7	302,8	316,3	329,6	338,6
Utlagd ökning driftkostnader		-144,2	-149,4	-166,5	-191,0	-200,0
Resultat i % av skatteintäkter	4,6	0,5	0,9	0,9	0,9	0,8
Balanskravsresultat i %	3,9	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5
Resultat = 2,5 procent	105,9	108,5	112,3	117,0	122,1	127,2

Skatteintäktsberäkning

Miljoner kronor	Utfall 2013	Budget 2014	Beräkn 2015	Beräkn 2016	Beräkn 2017	Beräkn 2018
Skatteintäkter	2 867,1	2 957,8	3 118,4	3 300,0	3 468,4	3 639,9
Slutavräkningar	-19,0	-6,7				
Inkomstutjämningsbidrag	939,5	964,0	984,9	1 031,6	1 085,1	1 137,4
Kostnadsutjämningsbidrag	211,6	166,9	169,2	176,5	184,0	191,3
Befolkningsförändringar	30,3	10,6	7,0	6,5	6,0	5,5
Införandebidrag		58,5	25,0	0,0		
Strukturbidrag		9,1	9,2	9,3	9,5	9,6
Regleringsbidrag/avgift	39,2	19,0	11,8	-13,4	-38,2	-64,3
Utjämningsbidrag LSS	46,2	39,5	39,3	39,8	40,4	40,9
Kostnadsutjämningsbidrag, volym			5,0	5,0	5,0	5,0
Fastighetsavgift	121,3	121,1	123,3	123,3	123,3	123,3
Summa	4 236,2	4 339,8	4 493,1	4 678,6	4 883,5	5 088,6
Ökning per år			153,3	185,5	204,9	205,1

Driftsammandrag

Miljoner kronor	Budget 2014	Preliminär ram 2015			Summa 2015
		Löner/ priser	Verksamh förändr	Effektivi- sering	
Kommunstyrelsen	-271,9	-7,6	4,9	3,1	-271,5
Exploateringsverksamhet	10,0				10,0
					0,0
Samhällsbyggnadsnämnd	-143,8	-3,5	-1,0	1,7	-146,7
Teknisk nämnd	-0,5			0,0	-0,5
Miljö- och hälsoskyddsnämnd	-10,7	-0,3	-0,7	0,1	-11,5
					0,0
Kultur- och fritidsnämnd	-206,3	-4,6	-1,8	2,4	-210,3
Arbetsmarknads- och vuxenutbildningsnämnd	-208,3	-6,0	-6,0	2,5	-217,8
Utbildningsnämnd	-2 127,6	-59,3	-35,4	12,5	-2 209,8
Socialnämnd	-518,8	-15,5	-4,6	6,1	-532,9
Vård- och omsorgsnämnd	-900,7	-26,3	-15,6	10,6	-932,0
Revision	-3,7	-0,1	-0,1		-3,9
Volymreserv	-5,0				-5,0
Effektiviseringar	9,7				9,7
KS/KF förfogande	-9,9				-9,9
Särskilda ändamål	-7,7		-5,0		-12,7
Summa totalt	-4 395,3	-123,2	-65,3	39,0	-4 544,7

Interna poster mm

Miljoner kronor	Utfall 2013	Budget 2014	Beräkn 2015	Beräkn 2016	Beräkn 2017	Beräkn 2018
Kapitaltjänst	358,8	321,4	347,0	362,0	377,0	392,0
Pensionsutbetalningar	-71,5	-72,0	-75,0	-79,0	-84,0	-89,0
Fastighetsskatt	-0,8	-1,8	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
Försäkringar	-6,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5	-3,5
Ersättning, fastighet		2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Översk arbetsgiv avgift	168,1	148,0	158,0	161,0	164,0	167,0
Återbetalning från AFA mm	58,2					
Semesterlöneskuld	13,0					
Timplöner mm	1,1					
Övriga finansiella poster	-1,2					
Pensionskostnad	-122,7	-127,5	-123,0	-132,0	-138,0	-141,0
Schablonbidrag	18,9	16,0	18,0	16,0	14,0	14,0
Summa	415,4	283,5	322,9	325,9	330,9	340,9

Finansiella poster

Miljoner kronor	Utfall 2013	Budget 2014	Beräkn 2015	Beräkn 2016	Beräkn 2017	Beräkn 2018
<i>Finansiella kostnader</i>						
Räntor lån	-200,0	-121,8	-72,5	-79,0	-87,0	-96,0
Avgår ränta under byggtid	16,2	10,0	11,0	11,0	11,0	11,0
Räntor pensionskuld	-9,2	-7,0	-12,0	-16,0	-18,0	-19,0
Uppräkning pensionskuld	-33,0					
Realiserad kursförlust	-1,3					
Orealiserad kursförlust	-0,4					
Övriga finansiella kostnader	-4,4					
Bankavgifter	-0,3					
Summa finansiella kostn	-232,4	-118,8	-73,5	-84,0	-94,0	-104,0
<i>Finansiella intäkter</i>						
Aktieutdelning, egna bolag	6,0	11,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Borgensavgifter	18,1	16,0	14,0	15,0	16,0	17,0
Realiserad kursvinst	22,8					
Återförd nedskr, plac medel	3,8					
Fondutdelning, placerade medel	6,2					
Ränteintäkter	187,9	107,0	60,0	60,0	60,0	60,0
Summa finansiella intäkter	244,8	134,0	80,0	81,0	82,0	83,0
Finansnetto	12,4	15,2	6,5	-3,0	-12,0	-21,0

Investeringsammandrag

Miljoner kronor	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Kommunstyrelsen	-16,7	-39,8	-40,8	-23,8	-23,8
Samhällsbyggnadsnämnd	-28,9	-35,0	-31,0	-30,0	-28,0
Teknisk nämnd	-92,0	-105,0	-101,5	-71,5	-57,0
Kultur- och fritidsnämnd	-6,0	-101,8	-18,5	-1,8	-1,8
Arbetsmarknads- och vuxentutbildningsnämnd	-2,5	-5,0	-2,0	-2,0	-2,0
Utbildningsnämnd	-167,5	-500,0	-104,0	-38,0	-35,0
Socialnämnd	-11,0	-4,0	-28,0	-3,0	-15,0
Vård- och omsorgsnämnd	-4,0	-50,2	-24,0	-162,2	-4,2
Avsatt för oförutsedda ändamål	-30,0	-10,0	-50,0	-50,0	-50,0
Upprustning av skolor och förskolor			-100,0	-150,0	-150,0
Summa totalt	-358,6	-850,8	-499,8	-532,3	-366,8

Nämndernas ekonomi

Kommunstyrelsen

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-271,3	-261,9	-261,5	
Nettoinvesteringar	-25,4	-16,7	-39,8	-40,8

Verksamhetsområde

Kommunstyrelsen är kommunens högsta verkställande organ. Den bereder ärenden till kommunfullmäktige och föreslår beslut. Kommunstyrelsen ansvarar för att leda och följa upp kommunens övergripande styrning av verksamheten och ekonomin. Den har också ansvar för att samordna, styra, utveckla och följa upp både kommunövergripande strategiska processer och stödprocesser.

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Ökad sponsring	0,5
Val till EU-parlamentet och allmänna val 2014	-3,5
Valinsatser 2014	-1,2
Avtackning avgående fullmäktige, introduktionsinsatser av nya fullmäktige	0,3
Utredning kommunhuset 2014	-1,0
Effektiviseringskrav	-3,1
Pris- och löneuppräknings	7,6
Summa	-0,4

Kommentar driftramar:

Kommunstyrelsen tillförs 0,5 miljoner kronor för ökad sponsring. Ramen reduceras med 4,7 miljoner för medel avsedda för 2014-års val och valinsatser. 0,3 miljoner tillförs för avtackning av avgående kommunfullmäktige samt introduktionsinsatser riktade till den nya mandatperiodens ledamöter. Därutöver avgår 1,0 miljon kronor som avsattes för utredning av kommunhuset 2014.

Ramen exploateringsverksamhet är oförändrad 2015 och 2016.

Investeringsprojekt, miljoner kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
IT-investeringar	6,0	6,0	6,0	6,0
IT-investeringar IT-stöd	4,5	3,0	2,5	2,5
Kommunportal	1,5	1,5		
Hågelby	22,2	20,0	10,0	10,0
Kommunhuset				
Förbifart Tullinge		5,0		
Inventarier och ombyggnader	0,3	0,3	0,3	0,3
Inköp av fordon m.m.	5,0	5,0	5,0	5,0
Summa	39,8	40,8	23,8	23,8

Kommentarer investeringsram:

De medel som finns avsatta för IT-investeringar avser fortsatt arbete med att utveckla kommunens IT-miljö. Medlen för kommunportalen är till för den fortsatta utvecklingen av portalen.

Investeringsutgiften för Hågelby 2015 avser tekniska anläggningar. För 2016-2018 avser investeringen restaurering av centrala Hågelby.

För medfinansiering av förbifart Tullinge finns 5 miljoner kronor avsatt år 2016.

Inventarier m.m. ska användas dels till inventarier och dels till mindre ombyggnader/upprustningar. Avsatta medel för fordon avser inköp av fossilfria fordon.

Under planperioden finns ett konstaterat upprustningsbehov av kommunhuset i Tumba. Utredningar pågår som studerar två olika alternativ: nybyggnation eller ombyggnad av befintlig byggnad. I avvaktan på ställningstagande och ekonomiska underlag finns inget investeringsbelopp upptaget.

Samhällsbyggnadsnämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-145,1	-143,8	-146,7	
Nettoinvesteringar		-28,9	-35,0	-31,0

Verksamhetsområde

Samhällsbyggnadsnämnden svarar genom samhällsbyggnadsförvaltningen för kommunens förvaltning och underhåll av gator, parker och mark, samt förädling och förvaltning av kommunens markinnehav. Inom nämndens verksamhetsområde ingår enheterna gata och park, plan- och bygglov, mark och exploatering och kart- och mäthenheten. Även förvaltningens gemensamma förvaltningsledning och stödfunktioner ligger organisatoriskt under samhällsbyggnadsnämnden.

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Kapitalkostnader inkl volymökning	3,0
Underhåll i ansl till T banan i Alby	- 2,0
Effektiviseringskrav	-1,7
Pris- och löneuppräknig	3,5
Summa	2,9

Kommentar driftram:

För att kompensera för ökade kapitalkostnader till följd av investeringar tillförs nämnden 3 miljoner per år.

Enligt avtal med SL åligger det kommunen att bidra till underhållet av rulltrappor, belysning m m i anslutning till tunnelbanestationerna i Alby och Hallunda/Norsborg. Enligt avtalet tillkommer ytterligare kostnader åren 2015-17. Av den anledningen har 5 miljoner tillsvidare avsatts till kommunstyrelsens förfogande 2015 medan de 2 miljoner som avsatts 2014 avgår.

Investeringsprojekt, miljoner kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Mindre kompletteringsåtgärder				
Framtid, Alby				
Upprustning bro, Tullinge				
Tillgänglighet				
Miljöåtgärder				
Belysningsprogram				
Lek o rekreation				
Trafiksäkerhet				
Gång- och cykelvägar				
Övriga investeringar				
Summa	35,0	31,0	30,0	28,0

Kommentarer investeringar:

Nämnden har möjlighet att prioritera inom sin totalram för investeringar.

Tekniska nämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-5,7	-0,5	-0,5	
Nettoinvesteringar		-92,0	-105,0	-101,5

Verksamhetsområde

Tekniska nämnden svarar genom samhällsbyggnadsförvaltningen för kommunens fastighetsförvaltning samt vatten- och avloppshantering. Kommunens lokaler finansieras huvudsakligen genom interna och externa hyror. VA-verksamheten finansieras genom avgifter som debiteras kommunens VA-abonnenter.

Ekonomiska förutsättningar

Kommentar driftram:

Såväl VA-verksamheten som lokalhanteringen förutsätts kunna finansieras genom intäkter och därmed täcka sina kostnader fullt ut. De kostnader som inte täcks med intäkter utgörs av nämndkostnader.

Investeringsprojekt, miljoner Kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
<i>Fastighetsinvesteringar</i>				
Diverse ombyggnader lokaler				
Förvärv av bostadsrätter mm för social- o vård- o omsorg				
Fastighetsnät skolor				
Utbyte av larm				
Normanpassning ventilation				
Tillgänglighetsanpassning				
Brandskyddsåtgärder				
Energisparåtgärder				
Övriga fastighetsinvesteringar				
Summa fastighet	35,5	36,5	36,5	36,5
<i>VA investeringar</i>				
Servisledning	2,0	2,0	2,0	2,0
Mindre investeringar Va	4,0	4,0	4,0	4,5
Reinvesteringar ledningar	12,0	14,0	14,0	14,0
Dagvattenhantering	20,0	15,0	10,0	
VA utbyggnad Grödinge	30,0	30,0	5,0	
Summa VA	69,5	65,0	35,0	20,5

Kommentarer investeringar:

Vid beslut om genomförande av de fastighetsinvesteringar som avser övriga nämnder överförs aktuellt belopp till tekniska nämnden. Dessa investeringar redovisas i flerårsplanen under respektive nämnd.

Nämnden prioriterar inom en totalram när det gäller fastighetsinvesteringar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-13,1	-10,7	-11,5	
Nettoinvesteringar				

Verksamhetsområde

Miljö- och hälsoskyddsnämndens kärnverksamhet består av tillsyn och offentlig kontroll enligt lagar och förordningar inom områdena miljö, natur, hälsoskydd, livsmedel, dricksvatten samt folköl-, tobak och nikotinläkemedel. Intentionerna i de olika lagstiftningarna är att i första hand förebygga ohälsa och att skydda naturen och miljön.

Nämnden har också ett ansvar för att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling, arbeta för att bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen uppfylls samt att kartlägga miljötillståndet i kommunen. Av de 16 miljömålen prioriteras arbetet mot målen:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Levande sjöar och vattendrag
- Giftfri miljö
- God bebyggd miljö
- Ingen övergödning
- Ett rikt växt- och djurliv

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Vattenplan	0,65
Effektiviseringskrav	-0,1
Pris- och löneuppräknings	0,3
Summa	0,85

Kommentar driftramar:

Medel avsätts för att ta fram en vattenplan 2015 till en kostnad av 650 tusen kronor.

Kultur- och fritidsnämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-205,1	-206,3	-210,3	
Nettoinvesteringar		-6,0	-101,8	-18,5

Verksamhetsområde

Kultur- och fritidsnämnden har till uppgift att främja kulturlivet och fritidsverksamheten i kommunen. Barn och unga är en prioriterad målgrupp. Att barn och unga i Botkyrka ska ha möjlighet till en varierad fritid som de kan påverka är centralt. Våra verksamheter ska stärka ungas trygghet, självständighet och positiva utveckling. Verksamheterna ska uppmuntra till att pröva nya saker och ge goda möjligheter till fysiska, sociala och kulturella utmaningar. Barn och ungdomar ska vara stolta över att bo i Botkyrka.

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Fritidsaktiviteter, Hallunda/ Norsborg	1,0
Alby fritidsgård, hyra	0,6
Konstgräs, Kårsby,	0,2
Effektiviseringskrav	-2,4
Pris- och löneuppräknig	4,6
Hyresökning, Maxihallen och Rackethallen	
Summa	4,0

Kommentar driftramar:

Fritidsaktiviteter i Hallunda Norsborg avser fortsatt drift av fritidsklubben Stjärnan. En ökad hyra för Alby fritidsgård ingår med 0,6 miljoner. För driftkostnader avseende konstgräsplan i Kårsby tillkommer 0,2 miljoner motsvarande halva årskostnaden.

Kostnadsökningen på grund av ökat underhåll på Maxihallen och Rackethallen behöver klarläggas ytterligare varför något belopp i detta skede inte tagits upp i flerårsplanen.

Investeringsprojekt, miljoner kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Mindre investeringar	1,6	1,7	1,8	1,8
Kårsby, konstgräs	3,2			
Brunna IP, konstgräs		3,2		
Alby fritidsgård, inventarier	1,0			

Tullinge idéhus,	88,0			
Tullinge idéhus, inventarier		4,6		
Fittja sporthall	8,0			
Tumba bibliotek o konsthall, inv		1,0		
Kärsby sporthall		8,0		
Summa	101,8	18,5	1,8	1,8

Kommentarer investeringsram:

Medel avsätts för uppförande av Tullinge Idéhus med 92 miljoner. Av beloppet har 4,0 miljoner kronor medgivits år 2014. För inventarier till idéhuset avsätts 4,6 miljoner 2016.

För konstgräs på Kärsby (2015) och Brunna IP (2016) avsätts 3,2 miljoner vardera.

Utöver tidigare medgivna 1,5 miljon avsätts ytterligare 1,0 miljon för inventarier på Alby fritidsgård.

För upprustning av Fittja sporthall beräknas 8 miljoner 2015.

Arbetsmarknads- och vuxenutbildningsnämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-189,5	-208,3	-217,8	
Nettoinvesteringar	-3,1	-2,5	-5,0	-2,0

Verksamhetsområde

Arbetsmarknads- och vuxenutbildningsnämndens uppgift är att vara huvudman för vuxenutbildningen inkluderande svenska för invandrare samt yrkeshögskoleutbildningar, kvalificerade yrkesutbildningar, annan eftergymnasial utbildning och för anläggningen Xenter. Nämnden har även ansvar för kommunens arbetsmarknadsåtgärder samt för samhällsorientering enligt lagen om etableringsinsatser för vissa nyanlända invandrare. Nämnden är också utförare av daglig verksamhet enligt lagen om stöd och service till vissa personer med funktionsnedsättning och av vissa insatser på uppdrag av utbildningsnämnden.

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Volymökning daglig verksamhet	5,0
Volymökning SFI	1,0
Effektiviseringskrav	-2,5
Pris- och löneuppräknings	6,1
Summa	9,6

Kommentar driftramar:

För ökade volymökningar inom daglig verksamhet och SFI (svenska för invandrare) tillförs 5 respektive 1 miljon kronor.

Investeringsprojekt, miljoner kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Inventarier, lokaler mm	5,0	2,0	2,0	2,0
Summa	5,0	2,0	2,0	2,0

Avsatt medel avser att täcka nämndens investeringbehov av inventarier och i lokaler.

Utbildningsnämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-2 067,7	-2 127,6	-2 209,8	
Nettoinvesteringar		167,5	-500,0	-108,0

Verksamhetsområde

Utbildningsnämnden ansvarar för förskola, förskoleklass, skolbarnsomsorg, grundskola, särskola och för gymnasieskola. I ansvarsområdet ingår även gymnasiesärskola och det kommunala uppföljningsansvaret. Utbildningsnämndens verksamhet omfattar 48 förskolor, 20 grundskolor och fyra gymnasieskolor med sammanlagt 28 utbildningar inom den nya gymnasieskolan. Samtliga barn och elever i de egna enheterna uppgår till ungefär 15 000.

Inom Botkyrka finns 22 fristående förskolor inklusive pedagogisk omsorg. Härutöver finns sex fristående grundskolor, tre fristående gymnasieskolor och en gymnasiesärskola.

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Förskola, volymförändring	7,9
Fritidshem, volymförändring	1,2
Förskoleklass, volymförändring	1,6
Grundskola, volymförändring	26,2
Grundsärskola, volymförändring	1,2
Gymnasieskola, volymförändring	-2,7
Effektiviseringskrav	-12,5

Pris- och löneuppräknig	59,3
Summa	82,2

Kommentar driftramar:

Volymförändringarna inklusive volymbaserade lokalresurser uppgår totalt till 35,4 miljoner för 2015. De största ökningarna beräknas ske inom grundskolan men även förskolan ökar i volym. Antalet gymnasieelever beräknas fortsätta minska något även 2015.

Investeringsprojekt, miljoner kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Förskola, Alby	92,0			
Förskola Alby, inventarier		6,0		
Nyängsgården, inventarier				
Rikstens skola, etapp 2	100,0			
Rikstens skola, inventarier		7,0		
Förskola, Riksten	55,0			
Förskola Riksten, inventarier		3,0		
Björkhaga, upprustning	100,0			
Björkhaga, inventarier		5,0		
Storvretsskolan, inventarier	4,0			
Lövholmen, förskola utbyggnad				
Lövholmen förskola, inventarier				
Förskola, Vårsta				
Förskola Vårsta, inventarier				
Sörgården, utbyggnad				
Sörgården, inventarier	1,0			
Måsen, upprustning		35,0		
Måsen, inventarier			4,0	
Myran, upprustning	35,0			
Myran, inventarier		4,0		
Prästkragen, upprustning	15,0			
Prästkragen, inventarier				
Opalen, upprustning	35,0			
Opalen, inventarier		4,0		
Falkbergsskolan, upprustning	30,0			
Falkbergsskolan, inventarier		6,0		
Hantverksgymnasiet, inventarier				
Tumba gymnasium, lokalanpassn				
Gymnasieskolan, inventarier mm	3,0	3,0	3,0	3,0
Ombyggnader, kök	22,0	23,0	23,0	24,0
Lokalanpassn, arbetsmiljöåtg	5,0	5,0	5,0	5,0

Övervakningskameror	1,0	1,0	1,0	1,0
Inventarier mm	2,0	2,0	2,0	2,0
Summa	500,0	104,0	38,0	35,0

Kommentarer investeringsram:

Flerårsplanen innehåller medel för nya förskolor i Alby och i Riksten samt upprustning av ytterligare fyra förskolor. För upprustning av skolor och förskolor ingår sammanlagt ytterligare 400 miljoner under 2016-2018 i förslaget till investeringsplan.

Investeringsplanen innehåller upprustning av Björkhaga skola och Falkbergsskolan

För etapp 2 av Rikstens skola avsätts 100 miljoner 2015 och inventarier med 7 miljoner 2016.

Ombyggnader av kök i skolor och förskolor fortsätter med 22-24 miljoner per år under hela perioden.

I övrigt omfattar investeringsplanen inventarier till skolor och förskolor samt anpassnings- och arbetsmiljöåtgärder.

Socialnämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-495,4	-518,8	-532,9	
Nettoinvesteringar	-3,2	-5,0	-4,0	-28,0

Verksamhetsområde

Socialnämnden ansvarar för att fullgöra kommunens uppgifter inom individ- och familjeomsorg inklusive ansvaret för personer med psykisk funktionsnedsättning. Socialnämnden ansvarar också för de öppna förskolorna som bedrivs i Alby, Hallunda, Fittja, Storstreten och Tullinge. Socialförvaltningen har processansvaret och samordningsansvar för folkhälsoarbetet inklusive det alkohol- och drogförebyggande arbetet.

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Volymökning barn och unga	1,4
Boende för personer med komplexa vårdbehov	3,2
Effektiviseringskrav	-6,1
Pris- och löneuppräknings	15,5
Summa	14,0

Kommentar drifframar:

Som en följd av befolkningsökningen tillförs 1,4 miljoner kronor för ökade volymer inom verksamhet barn och unga. Ett boende för personer med komplexa vårdbehov (samsjuklighet) med 6 – 8 platser beräknas starta i juni 2015. För ändamålet avsätts 3,2 miljoner kronor.

Investeringsprojekt, miljoner kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Lokaler, inventarier och arbetsmiljöförbättring	2,0	2,0	2,0	2,0
Ersättning Silverkronan 8 platser		12,0		
Boende, komplexa vårdbehov		12,0		12,0
Larm och inventarier boende	2,0	2,0	1,0	1,0
Summa	4,0	28,0	3,0	15,0

Kommentarer investeringsram:

2016 avsätts 12 miljoner kronor för ersättningsboende för Silverkronan med 8 platser.

För åren 2016 och 2018 avsätts 12 miljoner till boende för personer med komplexa vårdbehov.

För att hålla en beredskap för projektering, köp av lägenheter m.m. eller när det dyker upp möjliga objekt för enklare boendelösningar finns medel avsatta hos tekniska nämnden. Dessa ska användas för socialnämndens och vård- och omsorgsnämndens behov.

Vård- och omsorgsnämnden

Miljoner kronor	Bokslut 2013	Budget 2014	Förslag 2015	Förslag 2016
Driftkostnader netto	-868,8	-900,7	-932,0	
Nettoinvesteringar	-1,3	-4,0	-50,2	-24,0

Verksamhetsområde

Vård- och omsorgsnämndens ansvarsområde omfattar omsorg för äldre och funktionsnedsatta. Verksamheten äldreomsorg rymmer kommunens samlade utbud av service, vård och omsorg i eget boende (hemtjänst) och särskilda boendeformer för äldre.

Omsorg om personer med funktionsnedsättning omfattar verksamheter och insatser enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Inom verksamheten finns boende med särskild service, personlig assistans, ledsagning och avlösning.

Kommunen har en sammanhållen utrednings- och bedömningsgrupp, bedömarenheten. Inom nämndens ansvarsområde finns kommunens medicinskt ansvariga sjuksköterska (MAS), sjuksköterskeenhet och rehabenhet inkluderande bostadsanpassning.

Ekonomiska förutsättningar

Förändring driftram, miljoner kronor	Förslag 2015
Volymökning äldreomsorgen och LSS-verksamheten	15,6
Effektivisering/besparingsuppdrag	-10,6
Pris- och löneuppräknings	26,3
Summa	31,3

Kommentar driftramar:

För volymökning inom äldreomsorgen och LSS-verksamheten tillförs 15,6 miljoner.

Investeringsprojekt, miljoner kronor	Förslag 2015	Förslag 2016	Förslag 2017	Förslag 2018
Gruppboende OPFN	20,0		20,0	
Gruppboende, ersätta ej fullvärdiga	20,0	20,0		
Gruppboende, inventarier	0,2		0,2	0,2
Servicebostäder LSS	6,0		6,0	
Vård- och omsorgsboende 50 platser			125,0	
Vård- och omsorgsboende, inventarier			7,0	
Inventarier, ombyggnader mm	4,0	4,0	4,0	4,0
Summa	50,2	24,0	162,2	4,2

Kommentarer investeringsram:

Flerårsplanen innehåller fyra nya gruppboenden varav två är nya och två ersätter befintliga som inte är fullvärdiga. Dessutom innehåller investeringsplanen nya servicebostäder för personer med funktionsnedsättning.

Ett nytt vård- och omsorgsboende planeras till 2017.

Investeringsplanen innehåller inga medel för ombyggnad av Tumba äldreboende och ersättningsboenden till följd av att Tumba äldreboende förändras. Avsikten är att en extern part tar över fastigheten, genomför ombyggnaden och även bygger ersättningsboenden.

För att hålla en beredskap för projektering, köp av lägenheter m.m. eller när det dyker upp möjliga objekt för enklare boendelösningar finns medel avsatta hos tekniska nämnden. Dessa ska användas för vård- och omsorgsnämndens och socialnämndens behov.