



Trafikkontoret
Administration

Tjänsteutlåtande

Dnr: T2015-00683
Sid 1 (25)
2015-04-25

Handläggare:
Ingrid Widegren
Telefon: 08-508 26144

Till
Trafiknämnden
2015-04-13

Underlag för budget 2016 med inriktning 2017 och 2018 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2016 med inriktning för 2017 och 2018 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Inga-Lill Hultin
Avdelningschef

Barbro Edlund
Enhetschef

Trafiknämnden

Fleminggatan 4
Box 8311

ingrid.widegren@stockholm.se
stockholm.se

Innehållsförteckning

Bakgrund	3
Ärendets beredning	3
1. Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	3
1.1 Ett Stockholm som håller samman.....	4
1.2 Ett klimatsmart Stockholm.....	5
1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm.....	6
1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm.....	7
2. Nämndens verksamhetsområde	8
3. Sammanfattande ekonomisk analys.....	13
3.1 Drift.....	14
3.2 Investeringar.....	16
3.3 Betydande projekt som inte är investeringar.....	20
4. Övriga redovisningar	21
Upphandlingar.....	21
Personal- och kompetensförsörjning	22
5. Lokalförsörjningsplan.....	24
5.1 Inledning	24
5.2 Beskriv behov/efterfrågan samt bedömning av andra bakomliggande faktorer som förändrar behovet av lokaler	24
5.3 Kapacitetsbeskrivning	24
5.4 Förändringar i lokalbeståndet.....	24
5.5 Kostnadsutveckling.....	25
5.6 Effektiviseringsmöjligheter.....	25

Bilagor

- Bilaga 1 Underlag till budget trafiknämnden 2016-2018*
- Bilaga 2 Investeringsplan budgetunderlag 2016-2018*
- Bilaga 3 Prioriterade projekt utanför ram 2016-2018*
- Bilaga 4 Beslutsläge stora projekt 2016-2018*
- Bilaga 5 Planerade cykelåtgärder 2016-2018*
- Bilaga 6 Investeringar, Projekt över 50 mnkr, prioriterade enligt investeringsstrategin 2016-2018*
- Bilaga 7 Digital utveckling 2016-2018*
- Bilaga 8 Gemensam huvudtidplan för trafikstörande arbeten*
- Bilaga 9 Faktorer som påverkar parkeringsverksamhetens intäkter*
- Bilaga 10 Jämställdhetsintegrering av trafiknämndens verksamhet*
- Bilaga 11 Utdrag protokoll förvaltningsgrupp 2015-03-26*

Bakgrund

Enligt kommunallagen ska kommunens budget innehålla en plan för ekonomin för en period av tre år, där 2016 utgör denna periods första år. Inför stadens centrala budgetberedning ska nämnderna därför lämna ett underlag för planering för år 2016 med inriktning för 2017 och 2018. Underlaget ska rymmas inom de planeringsnivåer som kommunfullmäktige beslutade om i samband med att budgeten för år 2015 fastställdes.

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av administrativa avdelningen i samarbete med övriga avdelningar. Ärendet har behandlats i förvaltningsgruppen den 26 mars 2015, se *bilaga 11*.

1. Kommunfullmäktiges inriktningsmål

Nedan redovisas ett urval av kontorets viktiga strategiska frågor under perioden i punktform. Därefter följer en mer fördjupad redovisning under vart och ett av kommunfullmäktiges fyra inriktningsmål.

- Aktivt medverka i planeringsprocessen för att genomföra uppdraget att bygga 40 000 bostäder så att förutsättningarna för klimatsmarta hållbara transporter utvecklas.
- Bidra till ett klimatneutralt hållbart transportsystem genom att genomföra framkomlighetsstrategins handlingsplaner
- Ta fram en handlingsplan som visar vad staden kan göra för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 samt påbörja genomförandet.
- Realisera Stockholm som cykelstad.
- Aktivt delta i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten. Verka för ökad regional samordning av trafikstyrning och trafikövervakning.
- Genomföra åtgärder i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet.
- Planera och genomföra en parkeringsstrategi och en parkeringsplan.
- Säkerställa en god standard för stadens alla gator, torg, gång- och cykelvägar, samt utveckla driften i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi med särskild hänsyn till olika gruppers förutsättningar och behov.
- Genomföra de fleråriga reinvesteringsprogrammen för cykel, offentliga rum, konstbyggnadsåtgärder, parker, belysning och trafiksinaler.
- Utveckla samverkan med stadsdelsförvaltningarna i drift- och underhållsfrågor.
- Utveckla stadens parker och grönstruktur i samverkan med stadsdelarna.
- Arbeta för att innehålla miljö kvalitetsnormerna för luft.
- Utveckla arbetsätt och metoder för att säkerställa jämställd snöröjning i hela staden.
- Fortsätta arbetet med att jämställdhetsintegrera trafiknämndens verksamhet.

- Utveckla ”Tyck till” applikation och webb till att bli den naturliga ingången till trafikkontoret.

1.1 Ett Stockholm som håller samman

Långsiktig planering i en växande stad

- Aktivt medverka i planeringsprocessen för att genomföra uppdraget att bygga 40 000 bostäder till 2020 och inom ramen för detta arbete medverka till realiserandet av nya attraktiva och trygga offentliga rum och förutsättningar för klimatsmarta hållbara transporter.
- Medverka i planeringsarbetet för en framtida bostadsexploatering på Bromma flygplats.
- Aktivt delta i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten.
- Färdigställa planeringsunderlag och riktlinjer för hur stadens olika offentliga rum ska möbleras. (Park Stockholm, Gata Stockholm, Kaj Stockholm).
- Ta över ansvaret för drift och underhåll av nya gator m.m. som följer av ett växande Stockholm.
- Fortsätta arbetet med Cityförnyelsen genom att ta fram en trafikplan för city, inleda arbetet med att göra befintliga gatumiljöer i city till mer attraktiva offentliga rum och förverkliga planerna för Kungsträdgården och Brunkebergstorg.
- Inleda arbetet för att omvandla stadens infarter från att vara miljöer som domineras av vägtrafik till mera stadsliknande gator.
- Säkerställa tillgången på platser för omhändertagandet av snö liksom platser för sandupplag, entreprenadmaskiner m.m. i samarbete med stadens övriga aktörer
- Verka för ökad regional samordning av trafikstyrning och trafikövervakning för en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad med god framkomlighet för all trafik, inte minst kollektivtrafik och leveranstrafik.
- Utveckla ett korttidsprognosverktyg som gör det möjligt att minska effekterna av störningar i trafiken och ge stockholmarna en mer relevant trafikinformation.

Drift/städning

- Säkerställa en god standard för stadens alla gator, torg, gång- och cykelvägar, i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi med särskild hänsyn till olika gruppers förutsättningar och behov.
- Förstärka städ- och renhållningsinsatser på särskilt frekventerade och bevistade platser.
- Utveckla arbetssätt och metoder för att säkerställa jämställd snöröjning i hela staden.
- Säkerställa sanering inom 24 timmar för klotter på stadens fasader samt gatu- och trafikaneläggningar med undantag för de av stadsdelsförvaltningarna särskilt beslutade platserna.
- Fortsätta arbetet med trygghetsskapande belysningsåtgärder.

1.2 Ett klimatsmart Stockholm

Minskad klimatpåverkan

- Ta fram en handlingsplan som visar vad staden kan göra för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 samt påbörja genomförandet.
- Bidra till ett klimatneutralt och hållbart transportsystem genom att genomföra projekt i linje med framkomlighetsstrategins intentioner. Gång, cykel och kollektivtrafik samt leverans- och annan yrkesmässig trafik prioriteras.
- Fortsätta utbyggnaden av laddstolpar i samarbete med miljöförvaltningen och de privata aktörerna där etableringen styrs till kvartersmark.
- Reducera energiåtgången vid reinvesteringar i nya tekniska anläggningar som belysningsanläggningar, tunnelsystem, markvärme, hissar och rulltrappor.

Framkomlighet

- Skapa förutsättningar för ett växande Stockholm genom att genomföra framkomlighetsstrategins handlingsplaner för att därigenom kunna transportera mer människor och mer gods på ett långsiktigt hållbart sätt. Viktiga projekt under perioden är genomförandet av stombussprojekten, utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, genomförandet av gångplanen, leveransstrategin, parkeringsplanen och trafiksäkerhetsåtgärder bl.a. annat genom genomförandet av hastighetsplaner och skolprojekt.
- Fortsätta samordningsarbetet mellan stora infrastrukturprojekt genom att utveckla metoderna för arbetet med en gemensam huvudtidplan med andra trafikmyndigheter, ledningsdragande bolag och kommuner Huvudtidplanen bifogas, se *bilaga 9*.
- Fullfölja genomförandet av cykelplanen bl.a. genom utbyggnad av högkvalitativa pendlingsstråk, utbyggnad av cykelparkeringar, vägvisning mm.
- Utveckla projekten inom leveransstrategin i samverkan med externa aktörer bl. a. off peak leveranser och samlastningsprojekt
- Genomföra åtgärder i enlighet med Stomnässtrategin för att förkorta restiden för stombussarna.
- Planera och genomföra en parkeringsstrategi och en parkeringsplan som beaktar parkeringssituationen i hela staden med utgångspunkt i framkomlighetstrategin.
- Genomföra åtgärder för delar av gångstråk enligt Gångplanen för att stärka möjligheterna för gångtrafiken i staden.
- Stödja Serviceförvaltningens arbete om samlastning av stadens egna varuleveranser och arbeta vidare utifrån de slutsatser som framkommer.
- Synliggöra förändring och utveckling av gång - cykel - kollektivtrafik och bil med stöd av mätningar.
- Stödja utvecklingen av bilpooler och andra bildelningslösningar.

Trafiksäkerhet

- Fortsätta arbetet med att genomföra åtgärder i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet i syfte att uppnå en trafikmiljö som utgår från de oskyddade trafikanternas förutsättningar. Det innebär att verka för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap. Särskild vikt läggs vid trafiksäkerhet vid skolor, tungt belastade och olycksdrabbade gång- och cykelstråk samt andra miljöer med många utsatta

trafikanter. Under perioden kommer genomförandet av hastighetsplaner vara den mest betydelsefulla insatsen.

Växtlighet, luft, buller, källsortering

- Fortsätta göra Stockholm grönare genom att plantera träd och genomföra trädvårdande åtgärder i form av växtbäddsrenoveringar med biokolteknik.
- Utveckla stadens parker och grönstruktur i samverkan med stadsdelarna och även medverka i arbetet med en strategi för ekosystemtjänster och grönytekomensation.
- Genomföra åtgärder i enlighet med åtgärdsprogram mot PM10 och NOx. Ny teknik och nya metoder för förbättrad luftkvalitet ska följas, prövas och utvärderas.
- Medverka i planerad revidering av länsstyrelsens åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet (PM10 och NOx).
- Utvärdera innevarande års försök med källsortering i parker och vidta åtgärder som följer av utvärderingen.
- Genomföra en översyn av stadens Tekniska handbok så att krav och regler harmoniseras med stadens miljöplan.
- Arbeta för att trafikinducerat buller följer de riktlinjer som gäller enligt bullerprogrammet för 2014-2018. Bullerskyddsåtgärder kommer att genomföras i skolor och bostäder i form av riktade fönsteråtgärder tillsammans med en förbättring av befintliga bullerskärmar.
- Fokusera arbetet mot vibrationer kring det ökade behovet av att frakta gods, människor, material till byggen etc. i den växande staden.

1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

Ökad kunskap

- Samverka med akademier och näringsliv om metodutveckling för nya vinterväghållningstekniker och PM10.

Näringsliv och arbetstillfällen ska främjas

- I samarbete med branschen fortsätta driva på för att genomföra åtgärder i enlighet med den strategiska inriktningen för bättre leveranstrafik 2014-2017.
- Revidera taxan för upplåtelse så att den i större utsträckning speglar attraktiviteten för den aktuella platsen.
- I samverkan med kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen och Stockholm Business Region AB utveckla evenemangsverksamheten i Stockholm med det pågående arbetet om Kungsträdgården som utgångspunkt.
- Ge långtidsarbetslösa och ungdomar bättre förutsättningar att etablera sig på arbetsmarknaden genom satsningar på Stockholmsvärdar och sommararbetande parkvärdar.

Ekonomi - Reinvesteringar

- Genomföra det nya fleråriga reinvesteringsprogrammet för att främja cykeltrafiken.
- Upprätta förslag till ett nytt genomförandebeslut för reinvesteringar i trafiksinaler för åren 2017-2021.
- Genomföra beslutat reinvesteringsprogram för att säkerställa funktioner för stadens befintliga gator, vägar torg, träd och anordningar i form av papperskorgar, cykelställ,

skyltar m.m. för stadens gator och vägar samt påbörja planering för ett sådant reinvesteringsprogram för perioden 2017-2021.

- Genomföra fleråriga reinvesteringsprogrammet för stadens parker.
- Genomföra reinvesteringsprogram för belysning under perioden 2011-2020 som innefattar ett utbyte av den äldsta och mest bristfälliga utrustningen.
- Genomföra beslutat reinvesteringsprogram för mindre konstbyggnadsåtgärder 2014-2018 under perioden för att säkerställa den tekniska livslängden på stadens konstruktioner.

Driftekonomi

- Utveckla verktyg för prognostisering och analys av kostnadsutveckling för drift och underhåll av nya gator och områden.
- Vidareutveckla samarbetet med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret i syfte att säkerställa ett driftvänligt nybyggande.
- Skapa en väl fungerande gatudatabas som ger underlag för planering och upphandling av drift och underhåll av stadens anläggningar genom att genomföra projektet Gatudata.

1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm

Bra arbetsgivare

- Erbjud ett chefs- och ledarutvecklingsprogram för unga medarbetare och blivande chefer gemensamt med övriga tekniska förvaltningar
- Fortsätta arbetet med att utveckla kontorets förmåga när det gäller bemötande, avvägning och leverans, så att det utgör en naturlig utgångspunkt i alla medarbetares förhållningssätt till varandra, omvärlden och uppdraget.
- För att bredda och utveckla kontorets medarbetare är den interna rörligheten inom kontoret och staden viktig.

Mänskliga rättigheter och Barnkonvention

- Fortsätta arbetet med att jämställdhetsintegrera trafiknämndens verksamhet för att synliggöra effekten av nämndens resursfördelning utifrån kön.
- Öka kunskapen bland kontorets medarbetare om jämställdhet och genus i relation till den verksamhet kontoret utför.
- Genomföra barnkonsekvensanalyser.

Tillgänglighet

- Fortsätta förebygga att nya tillgänglighetsbrister uppkommer samt arbeta vidare med att åtgärda redan befintliga tillgänglighetsbrister inom ramen för tillgänglighetsprogrammet.
- Utveckla verktyg för planering, drift och underhåll av stadens offentliga rum för att säkerställa att olika gruppers behov tillgodoses med särskilt fokus på barn, kvinnor och funktionshindrade.

Lokal samverkan/Dialog

- Utveckla samverkan med stadsdelsförvaltningarna i drift- och underhållsfrågor.
- Genomföra olika trygghets- och attraktivitetsskapande projekt i stadens

ytterstadsområden i en mer utvecklad dialog med stadsdelsförvaltningar, organisationer, fastighetsägare m.fl.

- Driva och utveckla Stockholmsrummet till att utgöra navet när det gäller att kommunicera det Stockholm som växer med medborgarna, i samverkan med exploaterings-, stadsbyggnads- och stadsledningskontoret.
- Utveckla Tyck till applikation och webb till att bli den naturliga ingången till trafikkontoret.
- Genomföra skötselåtgärder, som utöver meningsfull sysselsättning bidrar till mindre klotter och skadegörelse, i samråd med stadsdelsförvaltningar och ungdomsgrupperna i ytterstaden.

Upphandling

- Främja fossilbränslefri utveckling tillsammans med nya miljömässiga materialkrav för en hållbar klimatutveckling, vid upphandlingar av nya driftentreprenörer.
- Verka för en tydlig inriktning av arbetet för att säkra fossiloberoende arbetsmaskiner till 2030 i det gemensamma arbetet med trafikverket, Göteborg och Malmö stad om miljökrav på arbetsmaskiner.
- Utveckla kontorets upphandlingsmodeller med att bland annat tillämpa flera totalentreprenader, genomföra flera innovationsupphandlingar samt skapa upphandlingsformer och incitament för att få kortare projekttider.
- Medverka i pilotprojekt för utveckling och implementering av vitajobbmodellen.

2. Nämndens verksamhetsområde

Bostadsbyggnad – stadsutveckling och ett välfungerande transportsystem

Takten i bostadsbyggnandet ska öka genom att befintliga bostadsområden förtätas med en god arkitektur till en rimlig kostnad. Staden ska också ha ett välfungerande transportsystem med låg klimat- och miljöpåverkan där gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik prioriteras. Detta förutsätter ett infrastrukturperspektiv vid planeringen av de nya bostäderna.

För att få en långsiktigt hållbar lösning där trafikplaneringen går i takt med stadsplaneringen deltar kontoret i program- och planarbeten i tidiga skeden. Det är viktigt eftersom det redan då klargörs vilka förutsättningar som gäller och vilka avvägningar som bör göras samt att övergripande mål och strukturer fastställs. Exempel på detta är tillgänglighet till kollektivtrafik, parkeringstal, nät för gång- och cykeltrafik samt systempåverkan för motorfordons- trafik. Kontoret är även delaktigt när bostadsprojekten närmar sig genomförande för att medverka till att de allmänna ytorna utformas enligt stadens riktlinjer. Det är en utmaning att i den täta staden skapa goda, kostnadseffektiva lösningar för alla trafikslag och samtidigt attraktiva offentliga rum.

En ökad bostadsutbyggnadstakt påverkar kontoret då det blir fler planer och projekt. Nuvarande arbetsprocesser ska ses över för att effektivisera där det är möjligt och hitta bra samverkansformer med andra aktörer. Bedömningen är också att kontoret behöver förstärkas med fler personella resurser för att kunna möta den ökande efterfrågan på kontorets kompetens.

Kontoret ska identifiera angelägna infrastruktursatsningar

Under de senaste 8–10 åren har det blivit vanligare att beslut om infrastrukturinvesteringar

fattas efter statligt ledda förhandlingar. I den ordinarie statliga investeringsplaneringen är i gengäld de regionala aktörerna mer reaktiva än proaktiva och där identifieras sällan nya projektidéer. Staden tar ett samlat grepp om nya infrastrukturbehov i samband med att översiktsplanen revideras, men i övrigt är det främst stadsledningskontoret som arbetar med detta. Kontoret ser ett behov av att framöver vara mer proaktivt för att identifiera angelägna infrastruktursatsningar i syfte att säkra att staden har ett bra underlag inför kommande förhandlingar och beslut.

Realisera Stockholm som cykelstad

Genom investeringar i utbyggnad av cykelnätet enligt cykelplanen och reinvesteringsprogrammet för cykel skapas och vidmakthålls ett väl fungerade pendlingsnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Satsningar på cykelparkeringar och cykelvägvisning ska göras. Arbetet drivs i enlighet med cykelstrategin. Underlag för beslut om ansvar och förutsättningarna för cykelgarage i kollektivtrafikhärlägen ska tas fram.

Cykelprojekten medför även andra åtgärder

Kontorets cykelinvesteringar har ökat markant under senare år, vilket exempelvis framgår av Cykelplanen, utredningsbeslut för 60 cykelåtgärder och Stockholm stads budget för 2015. Det som prioriteras är pendlingsstråk som har, eller väntas få, höga cykelflöden. Dessa ligger ofta i täta miljöer med stor konkurrens om gatuutrymmet och där ombyggnader ofta blir dyra, exempelvis på grund av ledningsflyttar, trädåtgärder eller flytt av busshållplatser. På dessa platser finns ofta också behov av att åtgärda exempelvis vattenavrinning och beläggning. Detta är rationellt att passa på att göra samtidigt som cykelbanor byggs men det driver ofta upp kostnaderna väsentligt. Kontoret kommer att ta fram underlag för en avvägning av i vilken utsträckning staden ska prioritera att samordna stadsmiljöförbättringar och tidigarelägga reinvesteringar i samband med utbyggnaden av cykelinfrastruktur.

Lånecykelsystemet ses över

En översyn av lånecykelsystemet påbörjas eftersom befintligt avtal går ut under treårsperioden. Inom ramen för översynen kommer även möjligheten till ett regionalt system att utredas.

Cykelpendlingsstråk, vinterväghållning och barmarksservice

Under 2014 började en ny teknik tillämpas försöksvis för vinterväghållning och barmarksservice med den s.k. cykeljouren på delar av det prioriterade cykelpendlingsnätet. Försöket föll väl ut och har utvidgats under innevarande vinter. Parallellt med detta har kommunfullmäktige beslutat att överföra ansvaret för pendlingsnätet i parkmark från stadsdelsnämnderna till trafiknämnden. Beaktat detta, framkomlighetsstrategins intentioner och prioriteringen av ett sammanhållet Stockholm, finns behov av fortsatta standardhöjningar för gång- och cykeltrafiken. Sådana standardhöjningar avser, vid sidan av nya sträckningar, såväl driftinsatser som reinvesteringar för det befintliga nätet. Kontoret ser möjligheter att kombinera dessa insatser med de insatser som beskrivs nedan om jämställd snöröjning och väghållning. Kommunfullmäktiges beslut om ett nytt reinvesteringsprogram för cykeltrafiken ger goda förutsättningar för att nå de avsedda kvaliteterna.

Parkeringsplanens genomförande

Under året kommer kontoret att presentera en ny parkeringsstrategi- och parkeringsplan för nämnden. Planeringen och genomförandet av ny parkeringsplan för staden kommer att vara en

betydande arbetsuppgift under treårsperioden. Hur stor beror på vilken förändringsnivå som kommunfullmäktige väljer att fastställa. Genomförandet kommer att kräva utökad parkeringsövervakning, nya vägmärken, nya lokala trafikföreskrifter och en omfattande information till stadens medborgare.

Den av Riksbanken beslutade förändringen av myntslagen medför en inriktning där mynten fasas ut till förmån för alternativa betalsystem.

Jämställdhetsintegrerad verksamhet

Det finns flera kopplingar mellan kontorets verksamhet och de jämställdhetspolitiska målen. Kontoret har fått i uppdrag att påbörja arbetet med genusbudgetering. Investeringar vid trafikplanering är ett särskilt utpekat område och nämnden uppdras att säkerställa att dessa fördelas utifrån ett genusperspektiv. En grundförutsättning för att kunna kartlägga hur resurserna fördelas är att ha tillgång till könsuppdelad statistik. Kontoret har genomfört en kartläggning av befintlig statistik som är relevant för kontorets verksamhet.

I ”Jämställdhetsintegrering av trafiknämndens verksamhet” *Bilaga 10*, har kontoret identifierat följande fem områden som särskilt prioriterade att inledningsvis fokusera på:

1. Fallolyckor
2. Drift och underhåll
3. Belysning
4. Trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder
5. Kunskapshöjande insatser

Fallolyckorna ska minska

För att minska antalet fallolyckor ska STRADA (samlad olycksstatistik) (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) användas för att identifiera frekventerade platser och utgöra grund vid orsaksanalys av fallolyckor. Detta underlag ska också kopplas till val av sträckor för jämställd snöröjning. Målsättningen är att utveckla metoder och strategier för höjd kvalitet och säkerhet för gående och cyklister. Dessa metoder och strategier ska kunna anpassas för såväl stadens olika stadsmiljöer som årstider och hänsyn till gatuarbeten.

Jämställd snöröjning

Utveckla arbetssätt och metoder för att säkerställa jämställd snöröjning i hela staden. I ett första steg genom att försöksträckor tas fram för att säkerställa fungerande arbetssätt och metoder för jämställd snöröjning. Dessa utgörs av frekventerade gångstråk kopplade till kollektivtrafik i såväl inner- som ytterstaden som är särskilt angelägna sett ur ett sammanhållnings- och färdsettsperspektiv.

Driftmetoder och strategier ska kunna anpassas för såväl stadens olika stadsmiljöer som årstider. En sådan höjd servicenivå avser inte enbart vinterväghållning utan också barmarksrenhållning och övrig städning. Detta behov förstärks av att förväntansnivåerna successivt höjs hos stockholmarna i takt med att ny teknik och metodik börjar tillämpas på olika håll i staden.

Tryggheten ska öka genom belysningsåtgärder

Det finns stort behov av att fortsätta satsningen på trygghetsskapande belysningsåtgärder inte minst ur ett jämställdhetsperspektiv. Syftet med den förbättrade belysningen är att skapa en trygg, säker och orienterbar miljö för alla under den mörka delen av dygnet. Belysningen är i

sig inte brottsförebyggande men tillsammans med en god gestaltad miljö hjälper den till att skapa en befolkad miljö och en större känsla av upplevd trygghet. Det ligger väl i linje med stadens övergripande mål att Stockholm ska upplevas som en ren stad med levande och trygga stadsdelar. Satsningen gäller framförallt parkvägar men omfattar även öppna platser i gaturummet. Huvuddelen består av kommunikationsstråk för cykel och gående inom grönområden, mellan bostad, arbete, kommunikationer, handel och fritid. Gångplanen och cykelplanen utgör underlag för hur åtgärderna ska prioriteras. Arbetet med trygghetsskapande belysningsåtgärder kommer att drivas utifrån dialog och samverkan med medborgarna genom Synpunktsportalen, trygghetsvandringar anordnade av stadsdelarna och översyn av belysningen i kollektivtrafiknära lägen.

Satsningar på trygga och attraktiva miljöer

Behoven av förstärkta städ- och renhållningsinsatser ökar på särskilt frekventerade och bevistade platser i det växande Stockholm. Risker och rädsla för att utsättas för våld eller brott har betydelse för tillgängligheten till såväl transportsystemet som det offentliga rummet. Trygghetsskapande åtgärder, exempelvis i form av att skapa förutsättningar för befolkade offentliga rum i anslutning till kollektivtrafiklägen, bra belysning och öppna, välvårdade ytor, ökar känslan av trygghet och minskar rädslan för trakasserier och våld.

Stockholm görs grönare och tryggare genom ökad trädvård. Med ökad beskärning skapas tryggare miljöer genom att skymmande vegetation tas bort från belysning och det bidrar till bättre upplysta platser. Underhållsbeskärning är även en åtgärd som positivt påverkar trädens livslängd i den hårda stadsmiljö de lever i. Omvårdnaden av stadens befintliga träd är en viktig del för att behålla Stockholms gröna karaktär och upplevelsen av det offentliga rummet.

I samband med reinvesteringsåtgärder för stadens gång- och cykeltunnlar kommer även en översyn av tunnelmiljön att göras utifrån trygghetsaspekten.

Ökade krav på förhöjd standard och ökad kvalitet i takt med att staden växer

I takt med stadens utbyggnad med fler bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner är det viktigt att kunna erbjuda en jämlik service i hela staden. Förutom ökad samverkan med stadsdelarna, bostadsbolag och företag kommer servicenivåer i ytterstaden att behöva höjas då fler stadsdelar i ytterstaden får stadskaraktär likt stenstaden. I takt med att staden växer och delar av ytterstaden blir mer "citylik" ökar kraven på förhöjd standard och ökad kvalitet på drift och underhåll. Detta innebär ett ökat behov av snöbortforsling i ytterstaden och höjda städfrekvenser.

Minskad miljö- och klimatpåverkan

Arbetet med att successivt implementera framkomlighetsstrategins principer som innebär att kapacitetsstarka transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras innebär en successiv omställning till ett mera hållbart transportsystem. När andelen som går, cyklar och åker kollektivt ökar, samtidigt som bilresandet går ner, minskar såväl trafikens miljöpåverkan som dess klimatpåverkan. Kontoret har även ett direkt uppdrag att verka för att uppnå målet om ett fossilbränslefritt Stockholm 2040, samt att åtgärder i Fossilfrihet på väg (*SOU 2013:84*) om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 ska konkretiseras utifrån Stockholms förutsättningar. Detta uppdrag kommer att rapporteras till nämnden under året och kontoret avser att under kommande tre år arbeta med att genomföra det beslut som nämnden fattar i samband med detta.

För att minska den egna energiförbrukningen arbetar kontoret vidare med att ersätta gamla belysningsarmaturer och optimerar i övrigt driften för att minska den egna energiförbrukningen.

Kontoret avser även att på olika sätt arbeta för att ställa miljökrav i upphandlingar. För att driva på utvecklingen på detta område är det ibland nödvändigt att gå samman med andra beställare. Ett exempel är det gemensamma arbetet med Trafikverket, Göteborg och Malmö stad om miljökrav på arbetsmaskiner där staden avser att verka för att säkra fossiloberoende arbetsmaskiner till 2030.

Kontoret har vidare ett rättsligt ansvar att vidta åtgärder för att minska den miljöpåverkan som kontoret har enligt miljöbalken i egenskap av väghållare och verksamhetsutövare.

Trafikarbetet i staden har påverkan på luftkvaliteten vilket inneburit att miljö kvalitetsnormerna för NOx och partiklar (PM10) överskridits. Kontorets arbete med att minska partikelhalterna (PM10) har gett resultat främst genom dubbdäcksförbud på Hornsgatan och genom nya dammbindande tekniker. Regeringen utreder frågan om att införa dubbdäcksavgifter. Dubbdäcksavgifter skulle förmodligen minska behovet av dammbindning på sikt. Även dubbdäcksförbud i tillräcklig omfattning får denna effekt men innebär också en resurskrävande dispenshantering. En revidering av befintligt åtgärdsprogram för luft pågår och förändringar av detta kan komma att få ekonomiska konsekvenser för kontoret.

För att minska bullerstörningar från vägtrafik arbetar trafikkontoret systematiskt med att genomföra bullerdämpande åtgärder genom fönsterbyten på de fastigheter med bostäder som är mest utsatta i enlighet med det åtgärdsprogram för buller som gäller för perioden 2014-2018. Vibrationer från vägtrafik kan också ge upphov till olägenheter och därför är det angeläget att se över bärighetsklasserna. Det är också viktigt att ta hänsyn till de buller och vibrationsproblem som kan uppkomma när trafiken omleds till följd av de många infrastrukturprojekt som kommer att pågå parallellt i staden.

Kontoret arbetar utifrån den antagna strategin för hantering av dagvatten på den mark kontoret ansvarar för. Renoveringen av växtbäddar för gatuträden innebär utöver ett bevarande av stadens värdefulla gröstruktur även ett effektivt sätt att lokalt ta om hand dagvatten. Trafikdagvattnet renas av Stockholm Vatten på kontorets uppdrag. Stockholm Vatten arbetar under innevarande år med att ta fram en ny dagvattentaxa. Denna kommer att få direkta konsekvenser för trafikkontorets kostnader.

Digital utveckling 2016 – 2018

Ett program för digital förnyelse ”Stockholms stads IT-program 2013-2018” beslutades i Kommunfullmäktige 29 april 2013. Detta program är styrande för kontorets verksamhetsutveckling med hjälp av IT. I *bilaga 7* redovisas kontorets satsningar under perioden.

Fler kanaler för kommunikation

Stockholmarna, företagen och besökarna har allt högre krav och förväntningar på både kvalitet och service. Trafikkontorets verksamhet väcker särskilt mycket engagemang eftersom den har en direkt inverkan på människors vardag. Kontoret fortsätter det interna arbetet med bemötande och servicefrågor för att få en kultur där dialogen med medborgarna ses som någonting positivt och självklart. Kontoret fortsätter vidare att utveckla Synpunktsportalen, övriga stödsystem och förbättrade rutiner för att snabbt kunna bearbeta de felanmälningar,

frågor och synpunkter som kommer in. De digitala kanalerna för felanmälan och synpunkter kommer att utvecklas ytterligare med syftet att webbtjänsten och appen Tyck-till ska vara de självklara ingångarna till trafikkontoret. Parallellt med detta utvecklas det proaktiva kommunikationsarbetet genom nära samarbete med andra förvaltningar i staden men även genom nya samarbeten. Det handlar också om att ge riktad information vid start av nya projekt och sedan återkommande insatser under projekts genomförande.

3. Sammanfattande ekonomisk analys

En växande stad

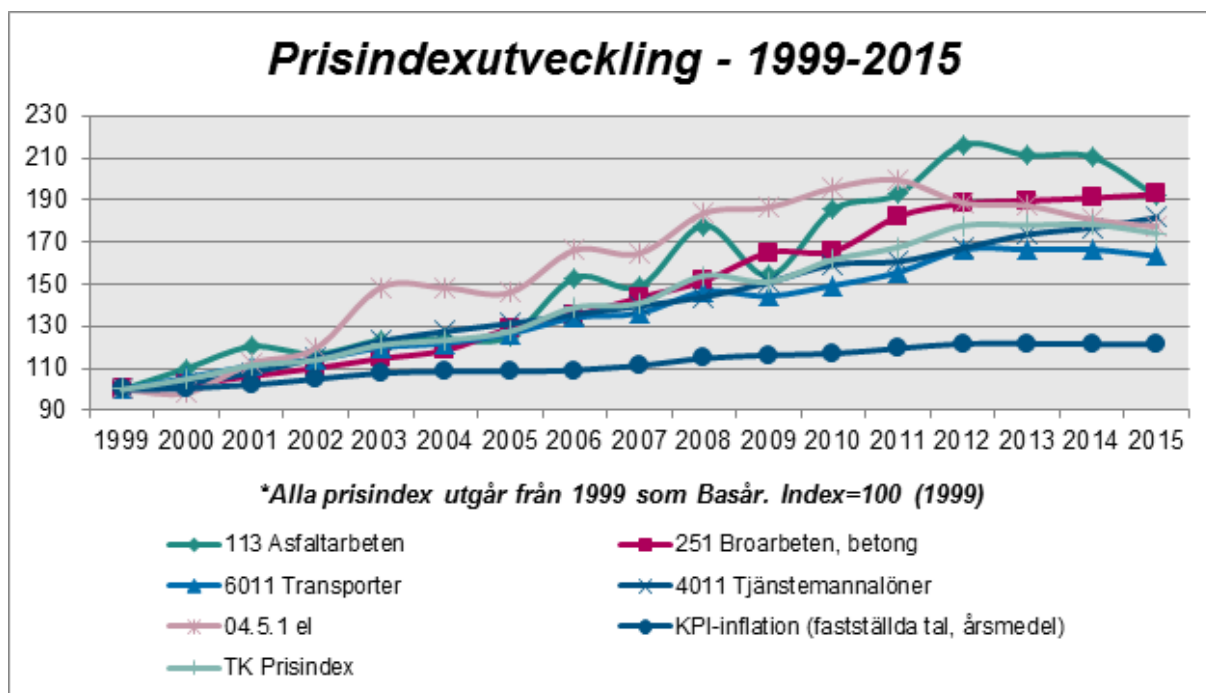
Stadsbyggnadskontoret bedriver fler program- och planarbeten än tidigare, vilket påverkar kontoret som behöver skapa förutsättningar för att kunna delta i det arbetet. Den växande staden medför ökade drift- och underhållskostnader för bland annat nya områden och ökat slitage på befintliga anläggningar. En växande stad innebär också att fler människor vänder sig till staden, vilket ökar mängden ärenden att hantera. En effektiviserad handläggning och bra stödsystem kan till viss del möta denna ökade efterfrågan, men behovet av rådgivning, inspektioner, kontroller och handläggning kommer likväl att öka. En tätare stad innebär också nya utmaningar i kontorets grunduppdrag – att säkerställa att staden är framkomlig, trygg och attraktiv tjugofyra timmar om dygnet, året runt. Ökad konkurrens om marken kräver nya lösningar för renhållning och snöröjning ställer nya krav på kontorets anläggningar för dessa verksamheter.

Prisutveckling

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

Sedan år 1999 har prisutvecklingen för trafikkontorets verksamheter i genomsnitt ökat med 3,8 procent per år vilket kan jämföras med KPI (konsumentprisindex) som under samma period har ökat med i genomsnitt 1,3 procent per år. De kostnadsområden som har ökat mest är asfaltsarbeten, broarbeten och elektricitet med genomsnittliga prisökningar mellan 4- och 5 procent per år. Under hösten 2014 föranledde ett överutbud av olja ett kraftigt oljeprisfall, från 115 dollar fatet till 45 dollar fatet, vilket i sin tur påverkade asfalt-, transport- och elkostnadsindex. Oljepriset har under vintern 2015 stabiliserats kring 60-70 dollar fatet och marknaden förväntar sig att oljepriset kommer ligga på denna nivå under de närmaste åren vilket kan leda till lägre prisökningar på asfalt- och transporter än tidigare år.

Kontoret upphandlar en del personalintensiva verksamheter där avtalens prisindex årligen justeras genom en kombination av arbetskostnadsindex (AKI) och konsumentprisindex (KPI). Detta gör att kostnader för kontorets verksamheter över tid ökar snabbare än exempelvis intäkterna som ofta regleras utifrån KPI. Ett tydligt exempel på detta är kostnaden för parkeringsövervakningen som mellan 2014 och 2015 justerades upp med 2,0 procent, trots att KPI under 2014 minskade med 0,2 procent.



Elpriset 2016-2018

Med en kraftig utbyggnad av vindkraft har den svenska elmarknaden de senaste åren allt mer kommit att präglas av ett elöverskott som satt press på elpriset. Kombinerat med den allt starkare elutbudet som byggts upp har dessutom den svenska elanvändningen varit sjunkande de senaste åren orsakat av en svag pappers- och massaindusti kombinerat med åtgärder för energieffektivisering. Den tredje och viktigaste faktorn till att de svenska elpriserna pressats de senaste åren är fallande koldioxid (CO₂)- och bränslepriser, vilket pressar priserna i våra grannländer som är kraftigt beroende av främst kolkraft för sin kraftförsörjning.

Elpriserna är och väntas fortsätta vara under stor press i merparten av Europas länder, Sverige inkluderat, under kommande år.

3.1 Drift

Mnkr	KF-budget 2015	KF-plan 2016	Förslag 2016	KF-plan 2017	Förslag 2017	Förslag 2018
Kostnader						
Driftkostnader	1 356,5	1 349,4	1 380,4	1 349,9	1 413,8	1 432,3
Avskrivningar	340,4	394,1	357,6	451,1	389,0	414,4
Internräntor	169,4	184,8	133,3	219,4	149,3	171,1
Summa kostnader	1 866,3	1 928,3	1 871,3	2 020,4	1 952,2	2 017,8
Intäkter						
Intäkter	-1 099,4	-1 104,4	-1 104,4	-1 109,4	-1 109,4	-1 109,4
NETTO totalt	766,9	823,9	766,9	911,0	842,7	908,4

Förändringar i driftverksamheten utöver kommunfullmäktiges budget 2015 och plan 2016-2017.

Mnkr	Förslag 2016		Förslag 2017	Förslag 2018
Specifikation av tillkommande kostnader under perioden				
Cykelpendlingsnät	10,0		5,0	5,0
Nytt driftavtal Norra länken, Hagastadstunnlarna inklusive el	5,7		5,7	
Parkeringsentreprenader, index (2,7 %)	4,4		4,4	4,4
Nya områden	10,9		17,8	9,1
Summa tillkommande kostnader	31,0		32,9	18,5

Underlag till budget redovisas i *bilaga 1*.

Tillkommande förändringar jämfört med budget

I budget 2015 med inriktning 2016-2017 överfördes ansvaret för prioriterade gång och cykelstråk från stadsdelsnämnderna till trafiknämnden. Övertagandet innebär en utökning av prioriterade sträckor med förhöjd standard (sopsaltaren). Kostnaden beräknas till 10 mnkr första året, ytterligare 5 mnkr vardera åren 2017 och 2018 för att sedan prognostiseras till cirka 20 mnkr.

Driftavtal Hagastadstunnlarna, Norra Länken

Trafikverket har på uppdrag av staden genomfört projektering, upphandling och genomförande av intunnlingen av väg E4/E20 för Hagastaden. Ett genomförandeavtal reglerar ägandet samt utförande- och kostnadsansvaret för drift, underhåll och reinvestering av tunnlar och väganläggning. Genomförandeavtalet innebär att staden ska äga tunnelkonstruktionen. Trafikverket ska äga väganläggningen och installationer inom intunnlingen. Staden (trafiknämnden) ska, enligt avtalet, lämna ett årligt bidrag till Trafikverket om 7,0 mnkr exklusive energikostnad, för drift- och underhåll av installationer m.m. (prisnivå maj 2010) vilket ger ett driftbidrag uppräknat till dagens penningvärde om 7,4 mnkr.

Energikostnaden regleras efter verklig förbrukning och bedöms uppgå till cirka 4,0 mnkr med nuvarande energipris.

Stockholm växer, trafiknämnden tar över driftansvaret för nya områden

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

I takt med att nya exploateringsområden färdigställs krävs också nya signalanläggningar. År 2016 krävs 11 anläggningar främst vid Djurgårdsbron, Värtahamnen, Lindarängsvägen, Bällstavägen/Annedal. För nya områden bedöms medelsbehovet öka med 10,9 mnkr år 2016, 17,8 mnkr år 2017 och 9,1 mnkr år 2018.

Parkeringsavtalen, index

I parkeringsverksamheten regleras avtalen med 70 procent AKI (arbetskostnadsindex) och 30 procent KPI (konsumentprisindex). Verksamheten är personalintensiv vilket ger en prognostiserad kostnadsökning om ca 4,4 mnkr årligen.

Parkeringsverksamhetens entreprenadavtal

Stadens avtal med de entreprenörer som sköter parkeringsövervakningen fungerar bra. De löper på en period av 4 år och kan förlängas med upp till 2 år. Två avtal kan således maximalt rulla fram till mitten av år 2019 och ett avtal till slutet av år 2019. Väljer staden att inte förlänga något av avtalen kan avtalen komma att upphöra, dock tidigast under år 2017. Om en entreprenad fungerar bra finns i regel ingen anledning att bryta avtalet, då det kan vara förknippat med en viss nedgång i driften av verksamheten. Om en ny entreprenör vinner upphandlingen innebär det av förklarliga skäl en viss oro hos befintlig entreprenörs personal, detta kan bli kännbart för staden då verksamheten är mycket personalintensiv. Effekten kan bli att antalet parkeringsvakter minskar och andel felparkerade fordon ökar vilket även kan bli kännbart för stadens intäkter från parkeringsverksamheten.

Parkeringsverksamheten intäkter

I *bilaga 9* görs en analys av verksamhetens parkeringsintäkter.

3.2 Investeringar

För att genomföra nämndens uppdrag tilldelas en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 680,0-690,0 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt uppgår nämndens utökade investeringsbudget därutöver till 280,0 mnkr under 2016, 235,0 mnkr under 2017 och 285,0 mnkr under 2018. Den utökade ramen avser till största delen fortsatta förstärkningsarbeten vid Sergels Torg. Därutöver ingår medel för en väsentlig utökning av cykelplanen, reinvestering av cykelvägnätet, åtgärder enligt gångplanen och en satsning på träd. En successiv utökning av cykelplanen under perioden innebär inklusive medel inom ram en nivå för cykelinvesteringarna om cirka 200 mnkr per år från och med 2016.

I tabellen nedan framgår kontorets förslag till investeringsbudget per projektgrupp i verksamhetsplanen för 2015 samt förslag till budget för åren 2016-2019.

Typ av investering	VP	Förslag				
<i>Investeringar mnkr</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Reinvesteringar	253,2	296,0	295,4	369,1	305,0	283,0
Trafik- och gatuåtgärder	243,0	291,8	377,4	425,6	328,7	365,0
Park, torg och centrum	16,6	16,5	11,0	11,0	0,0	0,0
Stora infrastrukturprojekt	362,0	277,6	137,7	105,0	4,3	3,5
Teknikinvesteringar	39,0	37,0	56,0	25,3	16,0	16,0
Övrigt i offentlig miljö	50,2	51,1	37,5	29,0	26,0	12,5
Summa nettoinvesteringar	964,0	970,0	915,0	965,0	680,0	680,0

Utanför ram	2016	2017	2018	2019	2020
Prio 1 - de 10 högst prioriterade	12,0	305,0	417,1	174,0	230,0
Prio 2 - övriga	15,0	86,0	137,0	187,0	284,0
Summa utanför ram	27,0	391,0	554,1	361,0	514,0

Nämndens investeringsplan för 2016 uppgår till 970,0 mnkr netto, inklusive utökad budget. Av den totala budgeten utgörs sammanlagt cirka 83 procent av reinvesteringar, stora infrastrukturprojekt och cykelåtgärder, varav reinvesteringarna utgör cirka 30 procent, stora infrastrukturprojekten cirka 29 procent och cykelåtgärder, som ingår i gruppen trafik- och gatuåtgärder i tabellen, utgör cirka 24 procent.

I *bilaga 2* redovisas en specifikation av kontorets förslag till budget för investeringar under perioden.

Utöver projekt som har prioriterats och inrymts inom ram redovisas även en prioriterad lista över planeringsprojekt utanför ram, se specifikation i *bilaga 3*. Förutsättningarna för genomförande av projekten är osäkra och möjligheten att inrymma dem inom ram prövas kontinuerligt. Utom ram ligger även osäkra utgifter inom projektet Sergels torg.

I *bilaga 4* redovisas beslutslaget för samtliga större projekt över 50,0 mnkr.

Reinvesteringar

I den beslutade drift- och underhållsstrategin för kontorets väghållning beskrevs det omfattande behovet av underhållsåtgärder och reinvesteringar, och de utmaningar som stadens framtida tillväxt innebär. För att skydda funktionen i den befintliga infrastrukturen krävs fortsatta satsningar på reinvesteringar, vilket innebär att reinvesteringsprogrammets andel av den långsiktiga investeringsbudgeten beräknas uppgå till cirka 30 procent årligen under perioden. Utöver programmen genomförs även större reinvesteringsprojekt avseende bland annat konstbyggnader.

I tabellen nedan framgår tidigare bokförda nivåer samt förslag till omfattning under åren 2016-2020 för beslutade långsiktiga reinvesteringsprogram för olika anläggningstyper, samt reinvesteringsprogrammets andel av den långsiktigt hållbara budgetnivån enligt kommunfullmäktiges budget.

I tabellen ingår endast beslutade nivåer. Behovet av fortsatta reinvesteringar på motsvarande nivåer kommer att kvarstå för de olika anläggningstyperna även senare under perioden. På grund av svårigheter att inrymma ökande nivåer under budgetperioden innebär förslaget att

flera av de beslutade programmen kommer att genomföras under en längre tidsperiod än vad som angavs i besluten. Beslut om kommande etapper från år 2017 och framåt kommer successivt att tas upp för beslut under budgetperioden.

Större reinvesteringsprojekt, utöver reinvesteringsprogrammen, som planeras under perioden är ny bro för Västberga allé och upprustning av Liljeholmsbron. Projekten beräknas kunna inrymmas inom ram genom att bland annat reinvesteringar av mindre konstbyggnader förskjuta och genomförs under en längre tidsperiod jämfört med tidigare planering.

Inom cykelplanen kommer beläggningsåtgärder på befintliga cykelvägar att genomföras under perioden.

Trafik- och gatuåtgärder

I gruppen ingår i huvudsak trafiksäkerhetsåtgärder, cykelåtgärder, tillgänglighetsåtgärder, bullerskyddsåtgärder och övriga gatuåtgärder. Under perioden planeras bland annat ombyggnad av Tegelbacken och trafikplatser vid Norra Sköndal och Frescati.

Under perioden planeras ett stort antal projekt inom cykelplanen genomföras. Störst omfattning har utbyggnad av pendlingsstråken, men cykelinvesteringarna omfattar också åtgärder för bättre framkomlighet, trygghet, säkerhet och mer parkering, vägvisning och pumpar samt reinvesteringar. Beroende på förskjutningar i genomförandet kommer investeringsnivån 2016 och 2017 att ligga högre än beslutad nivå.

I tabellen nedan framgår tidigare bokförd och planerad omfattning för cykelinvesteringar under perioden.

Cykelinvesteringar - bokförd och föreslagna nivåer	Bokförd			Planering				Summa
	2012	2013	2014	VP 2015	2016	2017	2018	
Utbyggnad av huvud- och lokalstråk	13,6	20,7	5,4	16,9	15,0			71,6
Övriga åtgärder framkomlighet, trygghet, säkerhet	0,4	1,0	6,6	2,8	5,0	5,0	5,0	25,8
Parkering, vägvisning, pumpar	3,4	6,3	19,0	8,3	4,7	5,0	5,0	51,7
Reinvestering cykel	0,0	2,1	3,5	10,0	10,0	15,0	15,0	55,6
Utbyggnad av pendlingsstråk	40,1	60,4	124,1	144,7	204,0	257,7	189,2	1 020,2
Avgår ej cykelåtgärder i blandprojekt	-2,3	-12,8	-39,5	-12,8	-7,5	-6,8		-81,7
Summa cykelinvesteringar	55,2	77,7	119,1	169,9	231,2	275,9	214,2	1 143,2
<i>Procentuell andel</i>	<i>79%</i>	<i>65%</i>	<i>103%</i>	<i>106%</i>	<i>110%</i>	<i>128%</i>	<i>100%</i>	<i>103%</i>
KF-budget - cykelinvesteringar	70,0	120,0	116,0	160,0	210,0	215,0	215,0	1 106,0

I bilaga 5 redovisas planerade cykelåtgärder under perioden.

Park, torg och centrum

Kontoret ansvarar för kommuncentrala parker och under perioden planeras ett flertal mindre åtgärder genomföras. Planering av ombyggnad av Kungsträdgården pågår. Under perioden har inledande arbeten vid evenemangsplatsen inrymts liksom planeringskostnader för projektet. Medel för genomförande av ombyggnation av parken redovisas som ett prioriterat projekt utanför ram.

Stora infrastrukturprojekt

Större infrastrukturprojekt som planeras under perioden är fortsatta arbeten med tätskiktet vid Sergels torg, fortsatt arbete vid Norra Länken, trafikstyrningssystem i Söderledstunneln, ny

bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik samt förstärkning av Kungsgatan.

Medel för tätskiktet vid Sergels torg har inrymts åren 2016-2018 enligt den utökade budgetramen i kommunfullmäktiges budget. För åren 2017-2018 har 100,0 mnkr per år tillförts budgeten, medan resterande beräknad utgift inom ramen för genomförandebeslutet tills vidare ligger utanför budget om sammanlagt cirka 524 mnkr för åren 2017 och 2018. Den totala utgiften för projektet beräknas trots osäkerhet, preliminärt inte avvika från genomförandebeslutets budget om 1 483,0 mnkr, men i specifikationen av investeringsbudgeten uppgår prognosen för projektet, inklusive tidigare nedlagda utgifter, därför till sammanlagt 958,9 mnkr.

Utgifterna inom projektet har förskjutits jämfört med utökad budget i kommunfullmäktiges budget för 2015. För att underlätta uppföljningen av projektet föreslår kontoret att den utökade budgeten anpassas till beräknad prognos för projektet under perioden. I tabellen nedan redovisas tidigare bokförda nettoutgifter, utökad budget för projektet 2013-2018 samt förslag till ny fördelning av den utökade budgeten för åren 2016-2018.

	-2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Summa
<i>Bokfört t.o.m. 2012, inrymt inom långsiktig investeringsplan 1)</i>	60,9							60,9
<i>Bokfört 2013-2014</i>		133,6	83,6					217,2
Förslag till ny fördelning av utökad budget				189,7	167,0	158,6	165,5	680,8
KF-budget - utökad budget	0	200,0	54,0	244,0	200,0	100,0	100,0	898,0
Förslag till förändring jämfört med utökad budget		66,4	-29,6	54,3	33,0	-58,6	-65,5	0,0
<i>Ingår i genomförandebeslutet - saknar utökad budget</i>						262,0	262,1	524,1
Totalt genomförandebeslutet	60,9	133,6	83,6	189,7	167,0	420,6	427,6	1 483,0

1) Ingår inte i avstämning mot tilldelad utökad budget

Nämnden har totalt tilldelats en utökad budget för projektet om 898,0 mnkr, vilket motsvarar summan av bokförda utgifter 2013-2014 och prognos för 2015-2018 i tabellen ovan.

I de bokförda utgifter som ligger till grund för förslaget till ny fördelning av den utökade budgeten kommande år inräknas inte bokförda utgifter före 2013 som inrymdes inom nämndens långsiktigt hållbara investeringsplan. Dessa utgifter ingår däremot i avstämning av totala utgifter jämfört med genomförandebeslutet.

Teknikinvesteringar

Under perioden planeras fortsatt utveckling av kontorets IT-system och bl.a. byte av trafiksignaler. Planerade åtgärder för bergbanan i Skärholmen ingår i gruppen.

Övrigt i offentlig miljö

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

3.2.1 Prioriteringsgrunder

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

50,0 mnkr. Prioriteringsunderlag enligt stadens modell, prioriteringsverktyg SPIS, redovisas *bilaga 6*.

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering av projekten, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämning görs vad gäller projektens måluppfyllelse, beslutsläge samt genomförbarhet. Projekt där nämnden har fattat genomförandebeslut har högst prioritet, liksom projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter. Projekt där nämnden fattat utredningsbeslut eller inriktningsbeslut kan delvis redovisas utanför ram om tidplanen är osäker. För att ha bra framförhållning redovisas även projekt som har identifierats som prioriterade men inte har kunnat inrymmas inom ram, se *bilaga 3*.

3.2.2 Konsekvensanalys och risker

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

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

3.2.3 Måluppfyllelse

Nämndens investeringar uppfyller framför allt följande mål:

- 1.5 Stockholm är en stad som håller ihop, med trygga och levande stadsdelar
- 2.2 Transporter i Stockholm är hållbara
- 2.3 Stockholm har ren luft och rent vatten

Inom nämndens kompetensområde bidrar kontoret även till kommunfullmäktiges mål 1.6 ”Stockholm är en stad med högt bostadsbyggande där alla kan bo”, samt målet 2.1 ”Stockholm är klimatneutralt”.

3.3 Betydande projekt som inte är investeringar

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

Enligt en försiktig bedömning som gjorts tillsammans med projekt Nya Slussen kommer kontorets kostnader för drift och underhåll att utvecklas enligt följande: 8,0 mnkr 2015, 8,0 mnkr 2016, 6,0 mnkr 2017, 4,0 mnkr 2018, 2,0 mnkr 2019. En förutsättning är att den nuvarande tidplanen kan hållas. När de nya anläggningarna står färdiga kommer nya drift- och underhållskostnader att belasta kontoret.

4. Övriga redovisningar

Upphandlingar

Upphandlingar inom perioden ska utveckla staden i hållbar riktning och samma krav som ställs på den egna verksamheten ska ställas på den upphandlade. Trafikkontoret är en beställarorganisation och merparten av verksamheten är upphandlad. Fler driftentreprenader startade år 2013/2014 och dessa entreprenader löper på avtalsperioder om minst 3 år. Under perioden kan, om inte förlängningsoptionen av avtalen utlöses, följande entreprenader bli föremål för upphandling:

Anläggningsverksamhet

- Västberga Allé
- Bergbanan i Skärholmen
- Ledningstunnel i city
- Liljeholmsbroarna
- Norra Danviksbron – utredningsarbete
- Klaratunneln – utredningsarbete

Tillståndsverksamhet

- Parkeringsövervakning i område Väst, Syd och Öst
- Flyttning av fordon
- Förvaring utlämning och skrotning av fordon
- Service av parkeringsautomater

Fler entreprenader startade år 2013/2014 och dessa entreprenader löper på avtalsperioder om minst 3 år. Under perioden kan, om inte förlängningsoptionen av avtalen utlöses, följande entreprenader bli föremål för upphandling:

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

Stadsmiljö

- Barmark- och vinterdrift
 - Bromma
 - Årsta, Enskede, Vantör, del av Älvsjö
 - Hägersten, Liljeholmen, Skärholmen, del av Älvsjö
 - Trafikleder
- Brunnsrensning
- Markarbeten & underhåll, Ytterstad
- Vägmarken, räcken
- Trädvårdsarbeten
- Trädplantering
- Blomsterprogram

- Innerstad
- Västerort
- Parksskötsel
 - Årstafältet
 - Järvafältet
- Projekt Gatudata
- Konsulter
 - Landskap
 - Arborist

Trafikplanering

- Elprojektering trafiksignaler
- Drift- och underhåll av trafiksignaler
- Ny- och ombyggnad trafiksignal
- Nytt ramavtal för trafikprojektering.
- Nytt restidsmätningssystem
- Nytt trafikmätningssystem
- Nytt ramavtal för fasta mätstationer bil, gång, cykel
- Ramavtal konsulter för trafikanalys

Personal- och kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning innebär att säkerställa att kompetens finns för att nå verksamhetens mål och tillgodose dess behov på både kort och lång sikt. Att möta framtiden med rätt kompetens är en viktig strategisk fråga för kontoret. I detta ligger också att stärka kontorets attraktionskraft för befintliga och potentiella medarbetare samt för andra intressenter. Grunden för kompetens och lärande är förståelse för uppdraget och att kontorets verksamhet ska leda till nytta för dem som vi finns till för. Generellt har kontoret behov av en kompetensförsörjning från specialister mot fler generalister.

Kontorets arbete fortsätter med att utveckla chefer och medarbetares förmåga när det gäller bemötande, avvägning och leverans (BAL) så att det utgör en naturlig utgångspunkt i alla medarbetares förhållningssätt till varandra, omvärlden och uppdraget. Syftet med detta är att öka effektivitet, samhällsnytta, arbetsmotivation och dialog med medborgarna.

Personalfakta

Antalet anställda på trafikkontoret är 350 personer. Könsfördelningen är 51 procent kvinnor och 49 procent män. Andelen utrikes födda medarbetare är 11,5 procent. Medelåldern på kontoret är 47,5 år. Under 2014 var personalomsättningen 5,9 procent.

Rekryteringsbehov

Det totala behovet av rekrytering av bl.a. projektledare beräknas öka något i takt med att stadens höjda ambition för bostadsbyggande, vilket innebär fortsatt planering inför kommande pensionsavgångar och genom kunskapsöverföring.

Kontorets stora yrkesgrupp är ingenjörer med olika inriktningar t.ex. anläggningsingenjörer, trafikingenjörer, trafikplanerare, gatu- samt drift och underhållsingenjörer. 22 procent av kontorets ingenjörer är mellan 60-67 år.

Behov av avveckling/omställning

Inga planerade uppdrag på kontoret föranleder någon form av omställning eller avveckling av befintliga kompetenser.

Kompetensutvecklingsinsatser

En ny omgång av utvecklingsprogrammet (TN-akademin) anpassat till dagens behov planeras i samarbete med övriga tekniska förvaltningar för att utveckla och träna kontorets yngre akademiker i projektledar- och ledarrollen. Målsättningen är att dels behålla yngre medarbetare i de tekniska förvaltningarna och dels uppmärksamma medarbetare med några års erfarenhet. Programmet ska vara återkommande och ges vid flera tillfällen under de kommande åren.

Kontoret kommer även under perioden att delta i stadens traineeprogram. Traineeprogrammet underlättar generationsväxlingen och marknadsför kontoret och staden som arbetsgivare. Kontorets deltagande i tekniksprånget ska förbättra och bidra till att säkra återväxten av ingenjörer inför morgondagens Sverige.

Kontorets årliga deltagande vid arbetsmarknadsdagar vid KTH, LAVA samt Arkad Lunds tekniska högskola är också ett led i att marknadsföra kontoret och attrahera presumtiva medarbetare, likaså när kontoret tar emot praktikanter och exjobbssarbeten från högskolor.

Kontorets interna projektledarutbildningar kommer att erbjudas medarbetare med potential till att utvecklas till en framtida projektledare. Kontoret har ett behov av kompetensförsörjning mot fler generalister exempelvis projektledare.

Kontoret fortsätter att utbilda nya chefer i kompetensbaserad rekrytering för att säkerställa att icke diskriminering förekommer vid rekrytering.

Kontoret kommer att öka kunskapen bland kontorets medarbetare om jämställdhet och genus i relation till den verksamhet kontoret utför.

Arbetet med insiktsutbildning av medarbetare och entreprenörer kommer att drivas vidare och utvidgas till att utöver tillgänglighet omfatta cykel- och driftfrågor.

Strategier för att säkerställa försörjningen av chefer och medarbetare

Kontoret fortsätter sitt arbete med att tidigt identifiera medarbetare i organisationen med potential till att bli goda ledare.

Under perioden kommer kontoret att ta fram och erbjuda ett chefs- och ledarutvecklingsprogram för samtliga chefer, för unga medarbetare och blivande chefer. För att stärka detta arbete kommer kontoret b.l.a. att rekrytera ytterligare en HR-strateg.

Kontorets satsning på månadsvisa chefskollegier fortsätter där information tas upp kring aktuella frågor bl.a. ledarskap och BAL.

Medarbetare

Central introduktion för nyanställda ska utvecklas och knytas närmare verksamheterna. Administrativa avdelningen har påbörjat arbetet med att ta fram en gemensam form för lokal introduktion och mentorskap.

Medarbetarsamtal med individuella utvecklingsplaner

Nya mallar och nya lönekriterier kommer att tas fram och samverkas innan de implementeras på kontoret inför löneöversynen 2016.

5. Lokalförsörjningsplan

5.1 Inledning

Kontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret har även ett avtal med fastighetskontoret om Klamparhallen som används för motionsaktiviteter för Tekniska nämndhusets medarbetare. Kontoret hyr vidare ett flertal lokaler för bl.a. teknikutrymmen och lokaler som används av Stockholmsvärdarna.

5.2 Beskriv behov/efterfrågan samt bedömning av andra bakomliggande faktorer som förändrar behovet av lokaler

Enligt kommunfullmäktiges budget för 2015 ska nämnder och bolagsstyrelser i första hand hyra lokaler av staden eller stadens egna fastighetsbolag. Lokalerna ska vara effektiva och ambitionen är att säkerställa arbetsplatser även i ytterstaden. Diskussion och planering pågår med att flytta facknämnder och bolag från innerstaden till ytterstaden. Verksamheten ska bedrivas i ändamålsenliga, moderna, yt- och energieffektiva lokaler. Kontoret kommer att utveckla och effektivisera utnyttjandet av befintliga lokaler parallellt med att planering av flytt till nya lokaler fortsätter.

5.3 Kapacitetsbeskrivning

I Tekniska nämndhuset har trafikkontoret 306 arbetsplatser. Totalt är 350 personer anställda på kontoret. På Trafik Stockholm, inom avdelningen Stadsmiljö, arbetar 22 personer som för närvarande sitter i lokaler i Kristineberg. Tanken är att hela Trafik Stockholm ska flytta till "Runda huset" på Kungsbron 30. På Styckjunkargatan har enheten driftteknik, inom avdelningen Anläggning, sina lokaler. Här arbetar 22 personer. Denna verksamhet kommer inte att påverkas av en eventuell flytt.

Kontorets lokalyta i Tekniska nämndhuset är 6 879 kvm, varav 935 kvm utgörs av arkivlokaler. Kontoret hanterar och förvarar trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar samt delar av fastighetskontorets handlingsbestånd. I arkivet förvaras även handlingar som tillhör förvaltningar och bolag som har upphört men som fortfarande används i de nuvarande förvaltningarnas verksamhet, bl.a. gatukontoret, fastighetskontoret, gatu- och fastighetskontoret, samt AB Strada och AB Gekonsult.

Kontoret disponerar 28 garageplatser för tjänstebilar i Tekniska nämndhuset. Lokalytan för Klamparhallen för friskvård är 680 kvm.

5.4 Förändringar i lokalbeståndet

Trafik Stockholms nuvarande avtal/kontrakt på Kristinebergs Slottsväg 10 löper ut i september 2016. En provisorisk lösning kommer att finnas i Trafikverkets lokaler i "Runda huset" och eventuellt för delar av verksamheten i Tekniska nämndhuset. Tillfällig placering i Tekniska Nämndhuset är i första hand aktuell för felanmälningsgruppen.

5.5 Kostnadsutveckling

Hyreskostnaden för trafikkontorets lokaler i Tekniska nämndhuset uppgår till totalt 16,0 mnkr, varav 0,9 mnkr avser arkivlokaler.

Kontoret disponerar 28 garageplatser för tjänstebilar till en kostnad om cirka 0,6 mnkr.

Kostnaden för Klamparhallen uppgår till cirka 0,9 mnkr inklusive städning. Trafikkontorets andel av kostnaden är cirka 0,2 mnkr. Kontoret debiterar de övriga förvaltningarna i Tekniska nämndhuset baserat på antal anställda.

För lokalerna på Kristinebergs Slottsväg 10, där Trafik Stockholm för närvarande inryms, uppgår kostnaden till 3,2 mnkr.

Kostnaden för Styckjunkargatan 6 B uppgår till cirka 0,5 mnkr. I kostnaden ingår även el, värme och städning.

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

5.6 Effektiviseringsmöjligheter

En eventuell flytt till nya lokaler innebär en stor effektiviseringsmöjlighet med en ökad yteffektivitet. Effektiviseringen uppnås framförallt genom en bättre planlösning, där ineffektiva ytor kan minimeras.