

Handläggare
Sabina Korkmaz
Telefon: 0850835001**Till**
Trafiknämnden

Underlag för budget 2026 med inriktning 2027 och 2028 för Trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2026 med inriktning för 2027 och 2028 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefNiklas Domeij
Avdelningschef

Innehållsförteckning

1 Strategisk inriktning.....	3
2 Lokala utvecklingsbehov.....	6
3 Planeringsförutsättningar för nämndens verksamhetsområden	9
4 Sammanfattande ekonomisk analys.....	36
4.1 Drift.....	38
4.2 Investeringar.....	42
4.2.1 Prioriteringsgrunder	51
4.2.2 Konsekvensanalys och risker	52
4.2.3 Måluppfyllelse	53
5 Lokalförsörjningsplan.....	53
5.1 Sammanfattning	53
5.2 Planeringsförutsättningar	54
5.3 Bedömd hyreskostnadsutveckling.....	54
5.4 Samverkan.....	54
5.5 Lokalplanering - ej pedagogisk verksamhet.....	55
5.5.1 Nuläge 31 januari 2025.....	55
5.5.2 Behov och planering av lokaler för år 2026-2033 (första planeringsperioden)	55
5.5.3 Behov och planering för lokaler år 2034-2045 (andra planeringsperioden)	55
6 Övriga redovisningar	55

Bilagor

Bilaga 1: Investeringsplan FP 2026-2028

Bilaga 2: Beslutsläge stora projekt FP 2026-2028

Bilaga 3: Prioriterade projekt utanför ram

Bilaga 4: Prioriteringsverktyg SPIS FP 2026-2028

Bilaga 5: Klimatanpassning-investeringar FP 2026-2028

Bilaga 6: Klimatinvesteringar FP 2026-2028

Bilaga 7: Taxor och avgifter TN 2026 – 2028

Bilaga 8: Lokalförsörjningsplan FP 2026-2028

1 Strategisk inriktning

I stadsledningskontorets anvisningar anges att samtliga nämnder ska beskriva strategiska inriktningar och prioriteringar som bidrar till att uppnå stadens vision på sikt och kommunfullmäktiges inriktningsmål under den kommande treårsperioden. I Direktiv till samtliga nämnder och bolagsstyrelser, i Kommunfullmäktiges budget 2025-2027, anges områden där det finns ett särskilt stort behov av utvecklade processer och samverkan mellan nämnder och bolagsstyrelser, som nämnden ska beakta.

Nära samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag är en förutsättning för att staden ska uppfylla sina mål. Nedan följer en sammanfattning av trafikkontorets utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar kategoriserat utifrån direktiven i kommunfullmäktiges budget.

Långsiktigt hållbar ekonomi och goda förutsättningar för välfärd

Trafikkontoret ska arbeta systematiskt med uppföljningar av det ekonomiska utfallet och ha beredskap för förändrade förutsättningar. De senaste årens ekonomiska utveckling har ställt krav på trafikkontoret att arbeta mer systematiskt med uppföljningar av det ekonomiska utfallet och ha beredskap för förändrade förutsättningar. Hög inflation, brist på insatsvaror och ökade driftkostnader har påverkat ekonomin, samtidigt som minskade intäkter från upplåtelse- och parkeringsverksamheten har skapat ytterligare utmaningar. För att maximera nyttan av tilldelade resurser behöver kontoret därför fortsätta stärka sin interna styrning och effektivisera verksamheten. Kontoret arbetar idag med externa medel inom utvecklingen av transportsystemet och avser att höja ambitionen kommande år samt arbeta för att kunna externfinansiera fler områden för att hantera den ansträngda ekonomin. En av kontorets mest prioriterade strategiska utmaningar framöver är att fatta väl avvägda beslut inom drift respektive investeringsbudgeten för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi.

Kontoret arbetar redan idag med att utveckla en samlad produktionsplanering och god portföljstyrning och det arbetet kommer att fortsätta under den kommande treårsperioden. Under den kommande treårsperioden kommer trafikkontoret även att ha ett stort fokus på att arbeta systematiskt med planering av kontorets underhållsarbete. Många av stadens anläggningar, såsom broar, tunnlar, vägar och torg, är gamla och i stort behov av underhåll. Eftersom behovet av underhåll av kontorets anläggningar är stort och växer samtidigt som stadens behov av att minska sin upplåning också är stort kräver detta en mycket stor kunskap om anläggningarnas skick och konsekvenser av olika underhållsnivåer. Kontoret planerar att lägga fram ett förslag till ny underhållsstrategi för beslut. Kontoret kommer även att presentera ett förslag till ett nytt gemensamt reinvesteringsprogram som omfattar samtliga anläggningar.

Ett annat område som kontoret kommer att fortsätta arbeta med under den kommande treårsperioden är att utreda möjligheten att ta över viss verksamhet i egen regi. Skälen till detta kan variera beroende på verksamhet, men inkluderar exempelvis kostnadsbesparingar, ökad kontroll och beredskap samt stärkt intern kompetens. Under de kommande åren kommer kontoret att arbeta med att successivt vidareutveckla de IT-verktyg som behövs för att stödja det nya arbetssättet. I dessa frågor är stadsledningskontoret en viktig samverkanspartner. Det är även viktigt med dialog med andra stora byggaktörer, som exempelvis exploateringskontoret och Stockholm Vatten AB, för att säkerställa så god samordning som

möjligt.

Ett strategiskt område som kontoret vill utveckla är upphandlingsverksamheten samt avtalsuppföljning av ingångna avtal. Trafikkontoret upphandlar i stort sett all verksamhet som ligger inom kontorets ansvarsområde. Att vara en stor beställarorganisation innebär behov av välplanerade och samordnade upphandlingar, forum för att planera och samordna inköp och uppföljning samt utbyta erfarenheter under avtalsperioden. En fördjupad kunskap om marknaden är en förutsättning för att ställa välunderbyggda krav och villkor. I ambitionen att skapa effektiva och hållbara avtal pågår även ett arbete med att utvärdera dagens avtalsmodeller.

En levande och hållbar stad

Målsättningen att Stockholm ska vara en levande och hållbar stad är kopplad till en stor del av trafikkontorets kärnverksamhet. Genom att utveckla platser, skapa tillfälliga aktiveringar och säsongsbetonade utsmyckningar stärks stadens offentliga rum och dess sociala hållbarhet. För att främja stadslivet förbättras möjligheterna för uteserveringar, torghandel och andra efterfrågade aktiviteter på gator och torg. Platsutveckling sker särskilt i stadens fokusområden, där trygga och inkluderande miljöer skapas genom utformning och aktivering av torg och mötesplatser. Genom att använda sommar- och vinterplatser som verktyg kan kontoret motverka öppna drogscener genom att temporärt omgestalta platser och ge utrymme för positiva krafter att ta plats. Stockholms unika närhet till vatten tas tillvara genom fler kajbalkonger, bad- och bastumöjligheter, vilket gör det enklare och säkrare för invånare att bada och vistas vid vattnet nära hem, arbete och skola. Allt detta sker i samverkan med stadsdelsförvaltningar, andra aktörer och lokalpolisområden för att skapa en trygg, levande och inkluderande stadsmiljö. De närmaste åren ser kontoret behovet av att utveckla arbetssätt och samverkansformer för att kunna arbeta effektivt med aktivering över hela staden. Kontoret ser även att det finns en ambition att fortsätta införa permanenta inslag som levandegör de offentliga rummen, exempelvis genom stadsmiljözonen i Gamla stan som infördes 2024, den nya stadsmiljözonen på Södermalm som ska införas 2025 samt genom att införa permanenta lekgator. En strategiskt prioriterad fråga för kontoret är att matcha denna ambition och samtidigt uppfylla alla nödvändiga funktioner i en framkomlig, transporteffektiv stad.

I september 2024 fattade kommunfullmäktige beslut om ett nytt miljöprogram som sträcker sig till 2030. Miljöprogrammet visar med sina sju mål och 18 delmål på stadens höga ambitioner på klimatområdet. Trafiknämnden är genomförandeansvariga på de flesta av delmålen och uppföljningssansvariga på delmål 4.1 *en stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat* och 7.2 *Förbättrad ljudmiljö*. Målen i stadens miljöprogram har även vidareutvecklats och konkretiserats i stadens klimathandlingsplan för 2030 som antogs av kommunfullmäktige i december 2024. För att trafikkontorets ska kunna bidra till att nå målen i miljöprogrammet och arbeta i enlighet med klimathandlingsplanen kommer kontorets behov av drift- och investeringsmedel att öka och kontoret avser att återkomma när det finns en tydlig bild kring behoven.

Trafikkontorets arbete för att främja hållbara transportslag är en central del i stadens klimat- och miljöarbete. Det gäller även kontorets arbete för att stärka grönstrukturen och värna den

biologiska mångfalden. Där finns många strategiska utmaningar som kontoret kommer att arbeta med, kopplat till exempelvis lokala åtgärdsprogram för vattenförekomster samt skyfallsåtgärder som är beroende av en nära samverkan med de tekniska förvaltningarna och bolagen samt stadsdelsförvaltningarna.

I kommunfullmäktiges budget för 2025 finns ett mål om 80 procent minskade klimatutsläpp från transportsektorn 2010-2030 vilket också ligger till grund för målet om minskad biltrafik med 30 procent 2017-2030. Analyser inom klimathandlingsplanen visar att för att nå målet krävs en 30-procentig minskning av biltrafikarbetet samt en omfattande elektrifiering av den kvarvarande trafiken. Kontorets senaste uppföljning visar dock att biltrafiken, efter en period av minskning, ökade under 2024. Detta beror sannolikt på en förbättrad ekonomisk situation, där faktorer som lägre drivmedelspriser och sjunkande räntor har lett till ökat bilresande. Staden har därmed ett flertal väldigt utmanande mål som ställer stora krav på ny kunskap, utvecklade arbetssätt och innovation inom en stor del av kontorets verksamhet. För att uppnå stadens högt uppsatta mål inom miljö och klimat är samverkan avgörande. Förutom kontorets investeringar i gång- och cykelinfrastruktur är en av kontorets stora utmaningar under det närmaste året att införa miljözon klass 3 i ett område i City. Arbetet med införande och uppföljning av miljözonen innebär nya arbetssätt kring uppföljning, analys och kommunikation. Det kräver också juridisk kompetens och nära samverkan med stadsledningskontoret, inte minst i samband med den juridiska process som pågår med anledning av att beslut om införande överklagats.

Kontoret har lång erfarenhet och kunskap när det gäller att förbättra luftkvaliteten och sänka bullernivåerna i staden, men kontoret ser en strategiskt prioriterad utmaning i att förstå och beskriva på ett systematiskt sätt hur kontorets anläggningar påverkar miljön. Vidare ställer kontoret höga miljökrav i upphandlingar och de närmaste åren ska kontoret arbeta med att utveckla uppföljningen av miljökraven. En utmaning för kontoret är att det i dagsläget är svårt att följa upp vad kraven ger för effekt och hur de påverkar marknaden.

En trygg och säker stad som håller samman

Ett av kontorets viktigaste uppdrag är att arbeta för trygga och säkra offentliga rum. Arbetet med stadens fokusområden och med trygghetsskapande åtgärder bedrivs i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna och är viktigt för att staden ska hålla samman.

De närmaste åren prioriterar trafikkontoret att fortsätta utveckla strategisk kompetens och arbetssätt kopplat till att stärka den sociala hållbarheten. Kontoret ska fortsätta att prioritera stadens utpekade fokusområden. En strategisk utmaning kopplat till detta är att stärka och utveckla kontorets riktade arbete inom fokusområdena så att arbetet kan påskyndas och styras mer samlat. Vidare behöver kontoret arbeta för att kunna säkerställa att de åtgärder som genomförs leder rätt ur ett långsiktigt perspektiv och inte endast ger nytta på kort sikt.

Det osäkra omvärldsläget ställer höga krav på stadens säkerhetsförmåga. De närmaste åren kraftsamlar kontoret för att utveckla sitt säkerhetsarbete genom att under 2025 fortsätta förstärka kontorets säkerhetsenhet som har uppdraget att samordna, initiera, stödja och följa upp trafikkontorets löpande säkerhetsarbete.

Som en förvaltning som årligen både upphandlar för flera miljarder kronor och fattar tusentals

myndighetsbeslut, behöver trafikkontoret ta en aktiv roll i arbetet med att motverka välfärdsbrott. En strategiskt viktig prioritering för kontoret de närmaste åren är att stärka kontrollen av leverantörer och fakturor genom bland annat en utvecklad avtalsuppföljning och förbättrade kontroller av ställda krav, samt öka kompetensen inom förvaltningen om välfärdsbrottslighet och kommunens roll i att motverka den.

2 Lokala utvecklingsbehov

Från och med 2025 ska stadsdelsnämnder i samarbete med berörda facknämnder och bolag analysera lokala utvecklingsbehov och ta fram gemensamma strategiska prioriteringar. Analyserna ska göras på stadsdelsnivå eller mer avgränsade geografiskt specifika platser och beröra följande sex tematiska områden:

- Välbefinnande och hälsa
- Uppväxtvillkor och utbildning
- Arbete och företagande
- Boende och stadsmiljö
- Demokrati och trygghet
- Miljö och klimat

Respektive stadsdelsförvaltning har utformat process och innehåll utifrån lokala behov, där fackförvaltningar och bolag har bjudits in att delta för att tillsammans med stadsdelsförvaltningen utforma gemensamma strategiska prioriteringar inom varje område. Facknämnder som i samverkan med stadsdelsnämnder har genomfört analyser och tagit fram gemensamma strategiska prioriteringar ska redovisa framtagna strategiska prioriteringar samt hur det påverkar nämndens verksamhet.

Som en del av detta arbete har kontoret medverkat i framtagandet av stadsdelarnas lokala analyser. Trafikkontoret kommer även framöver att verka i alla stadsdelar inom de tematiska områdena, där de lokala utvecklingsbehoven kan bidra till att prioritera åtgärder. Inom ramen för kontorets uppdrag och redan beviljad finansiering, exempelvis för att motverka värmeöar, stärka det lokala näringslivet och öka tryggheten, kommer kontoret att utgå från dessa utvecklingsbehov i berörda stadsdelar. Samtidigt konstaterar kontoret att utvecklingsinsatser som kräver investeringsmedel antingen kräver en utökad investeringsram eller behöver planeras på längre sikt.

Trafikkontoret har bjudits in att delta i arbetet inom följande stadsdelsnämndsområden: Enskede-Årsta-Vantör, Farsta, Hässelby-Vällingby, Järva, Skarpnäck, Skärholmen samt Södermalm. I arbetet har följande frågor identifierats som berör trafikkontorets verksamhetsområde och i stadsdelsnämndernas underlag för budget finns det mer utförliga lokala analyser per stadsdel.

Farsta

Strategisk prioritering Arbete och näringsliv

- Skapa mer levande centrum, genom bättre förutsättningar för näringslivet samt trygghetsskapande insatser i såväl den fysiska miljön som preventiva sociala insatser.

För att levandegöra Farsta centrum även utanför butikernas öppettider behövs fler offentliga rum som inbjuder till möten. Ett exempel är att utveckla Fanfaren till en kulturnod lokalt i Farsta.

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- Tillsammans med berörda aktörer, såväl inom staden som externt, ta ett omtag för att utarbeta gemensamma prioriteringar i arbetet med att utveckla området Fagersjö.

Järva

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Stärka samarbetet inom staden för fortsatt utveckling av mångfunktionella lösningar för att minska värmeöeffekten i stadsdelsområdet.

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- Arbeta samordnande, långsiktigt och strategiskt med utveckling av parker och torg för att skapa kvalitativa och multifunktionella offentliga platser.
- Förstärk kopplingar och öka tillgängligheten till park- och grönområden, samt mellan olika målområden och stadsdelar.

Skärholmen

Strategiska prioriteringar Välbefinnande och hälsa

- Stärka arbetet för en god och inkluderande hälsa för målgrupperna små barn, unga och vuxna i stadsdelsförvaltningens linjeverksamheter, samt av övriga förvaltningar och bolag med verksamhet i Skärholmen samt stadsövergripande uppdrag för målgrupperna. Arbetet behöver ske med ett helhetsperspektiv utifrån behoven för respektive målgrupp.
- Säkra förutsättningar för en långsiktig satsning på aktiv och meningsfull fritid för barn och unga i Skärholmen.

Strategiska prioriteringar Arbete och företagande

- Stödja existerande företag i samtliga stadsdelar att utvecklas och växa utifrån en kontinuerlig, lyhörd dialog.

Strategiska prioriteringar Demokrati och trygghet

- Fortsatt utveckla och stärka kunskapsbaserade brottsförebyggande arbetet, genom att arbeta systematiskt och strukturerat mot brottsproblem och involvera och samordna fler aktörer i det lokala trygghetsskapande och brottsförebyggande arbetet.
- Arbeta långsiktigt och brett för att öka invånarnas tillit och förtroende för stadsdelsförvaltningen och Stockholms stad som organisation, samt genomföra ett aktivt arbete för ökat valdeltagande 2026.

Strategiska prioriteringar Miljö och klimat

- Att samverka med stadens förvaltningar och bolag för att öka motståndskraften mot

extremväder, med fokus på skyfall och värmeöar.

Enskede-Årsta-Vantör

Strategiska prioriteringar Boende och stadsmiljö

- Ett fortsatt tätt samarbete mellan förvaltningar och bolag är viktigt för att lösa gemensamma utmaningar kring boende och stadsmiljö varför samverkansstrukturen inom Platssamverkan Rågsved behöver se över möjligheten att också inkludera Hagsätra (alla områden i platssamverkan berörs).

Strategiska prioriteringar Demokrati och trygghet

- Utveckla och främja ett systematiskt arbete för medborgardialoger och medborgarinflytande, med fokus i Rågsved och Hagsätra, för att skapa möjligheter för invånare att påverka sitt lokalsamhälle och öka samhällsdeltagandet.

Södermalm

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret genomför gemensamma analyser och planera för åtgärder som på ett hållbart sätt kan möta det stora besöksstrycket på allmän platsmark inom stadsdelsområdet.
- Gemensamma analyser tillsammans med trafikkontoret och utifrån dessa planerar för klimatanpassningar på allmän platsmark. Ambitionen är att åtgärderna ska vara mångfunktionella.

Hässelby-Vällingby

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Minska de värmeöar som ligger intill eller nära förskolor, bostäder och särskilda boenden genom att identifiera gång- och cykelvägar som går till och från bostäder och förskolor, skola och särskilda boenden och som korrelerar med värmeöarna.
- Identifiera vilka värmeöar stadsdelsförvaltningen har rådighet att arbeta med och vilka av stadens förvaltningar och bolag stadsdelsförvaltningen ska samverka med. För arbetet i och kring Smedshagen sker samverkan med SISAB, Svenska Bostäder och trafikkontoret med stöd från miljöförvaltningen.

Strategiska prioriteringar inom Boende och stadsmiljö

- Att öka attraktiviteten inom stadsdelen Grimsta.

3 Planeringsförutsättningar för nämndens verksamhetsområden

Effektivitet och intern styrning

Den första halvan av 2020-talet har medfört flera förändringar i trafikknämndens verksamhet och ekonomi, till exempel minskade parkeringsintäkter och kraftigt ökade entreprenadkostnader. De senaste årens ekonomi har därför varit svår att förutse, vilket har tvingat kontoret att ytterligare öka effektiviteten och stärka den interna styrningen för att maximera nyttan av de tilldelade budgetmedlen. Eftersom även de kommande åren sannolikt kommer att präglas av nya utmaningar, behöver detta utvecklingsarbete fortsätta på flera fronter.

Ett område där kontoret behöver fortsätta utvecklingen är inköp och avtalsuppföljning. Som en stor beställarorganisation är hållbara affärer avgörande för trafikkontorets långsiktiga ekonomiska stabilitet. För att säkerställa tillgången på varor och tjänster krävs ändamålsenliga avtal, att dessa efterlevs och att den avtalade kvaliteten uppnås till rätt pris. För närvarande genomgår trafikkontoret en utvecklingsresa där fokus ligger på att gå från traditionell upphandling till strategiskt inköp. Genom att samordna inköp, formulera tydliga inköpsmål och stärka avtalsuppföljningen blir inköpen mer strategiska, effektiva och hållbara. Det pågående arbetet med att införa ett kategoribaserat arbetssätt kommer att fortsätta under perioden. Dessutom deltar kontoret aktivt i stadens kategoristyrningsarbete och har rollen som kategoriägare för två av stadens inköpskategorier.

I ambitionen att skapa effektiva och hållbara avtal pågår ett arbete med att utvärdera dagens avtalsmodeller. Trafikkontoret har därför under hösten 2024 och våren 2025 börjat nyttja avtalsformatet ABFF, som är särskilt anpassat för fastighetsförvaltning och drifttjänster. ABFF innehåller tydligare regler för uppföljning, mätbara servicenivåer och avtalskontroll, vilket underlättar kvalitetssäkring och ger bättre möjligheter till strategisk avtalsförvaltning. Kontoret ser även över möjligheter att omstrukturera tjänster och exempelvis slå ihop avtal för att minska avtalsmängden. Många av kontorets avtal delar generella avtalsparagrafer, såsom kvalitet, skadestånd och hävning, varav flera är baserade på äldre mallar som med tiden blivit föråldrade. Kontoret kommer därför att identifiera, utvärdera och revidera dessa, vilket förväntas leda till tydligare och mer enhetliga avtal för samtliga parter.

En central del av inköpsarbetet är en aktiv avtalsförvaltning. Kontoret arbetar för närvarande med att utveckla den systematiska avtalsuppföljningen och avser att intensifiera detta arbete under perioden. Målet är att implementera en avtalsuppföljningsmodell där samtliga avtalsförvaltare följer en gemensam struktur samt hanterar och dokumenterar identifierade avvikelser på ett enhetligt sätt. Under kommande år kommer kontoret att fortsätta översynen av dialoger och möten med leverantörer. Fokus kommer att ligga på att förbättra innehållet i mötesagendor samt öka spårbarheten och tydligheten i protokoll. Leverantörerna ska mötas av en enhetlig och konsekvent kommunikation, oavsett vilket avtal som avses.

Kontoret centraliserar och stärker arbetet med leverantörskontroller, inklusive granskning av leverantörskedjor. De nya arbetssätten kommer i första hand att baseras på en systematisk, riskbaserad uppföljning av de mest kritiska avtalen och de viktigaste leverantörerna, omfattande samtliga krav, inklusive hållbarhetskrav.

Som en stor beställarorganisation är kontoret medvetet om de risker för välfärdsbrottslighet som kan följa med upphandlingar. Därför kommer avtalscontrollern, i samarbete med internrevisionen, att skapa en struktur för att identifiera risker och bygga en kontrollmiljö för att motverka välfärdsbrottslighet. En del av detta arbete innebär att systematiskt fånga observationer från avtalsuppföljning och löpande verksamhet, exempelvis via avtalsansvariga. En förbättrad avtalsuppföljning ger också ökad kunskap om tidigare och befintliga leverantörer, vilket minskar risken för att göra affärer med oseriösa aktörer.

En annan viktig faktor i ett effektivt inköpsarbete är god marknadskännedom. Trafikkontoret genomför kontinuerliga marknadsdialoger för att säkerställa affärsmässiga inköp. Kontoret samverkar med marknaden i alla skeden av upphandlingsprocessen – före, under och efter – för att maximera nyttan för både kontoret och staden. Framöver avser kontoret att ytterligare utveckla dessa marknadsdialoger utifrån ett mer strategiskt kategori- och leverantörsstyrningsperspektiv.

Som en del av kommande strategier vill kontoret skapa en tydligare bild av hållbarhetskravens kostnader, deras effekter och hur de ska följas upp. På sikt är målet att etablera en systematisk metod för kravställning och uppföljning av hållbarhetskrav för att bidra till en hållbar, trygg och säker stad. Trafikkontoret ingår i samarbetet kring gemensamma miljökrav med Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket. Kontoret behöver säkerställa att dessa krav ställs på ett entydigt sätt inom olika avtalsformer och att generiska avtalskrav utformas så att marknaden tydligt kan kalkylera uppdraget.

Vidare behöver den systematiska avtalsuppföljningen avseende miljökrav utvecklas för att säkerställa att de högt ställda kraven efterlevs. Genom att bygga intern kompetens inom miljöuppföljning kan kontoret även minska kostnaderna för externa konsulter, som idag används i stor utsträckning i förhållande till avtalsbeloppen.

Egen regi

Ett annat område som kontoret kommer att arbeta med under den kommande treårsperioden är att utreda möjligheten att ta över viss verksamhet i egen regi. Skälen till detta kan variera beroende på verksamhet, men inkluderar exempelvis kostnadsbesparingar, ökad kontroll och beredskap samt stärkt intern kompetens. Under 2025 planerar kontoret att förbereda en mindre egenregiverksamhet med start 2026, kopplad till drift av stadsmiljözoner, sommargångator, växtlighet och liknande områden. Kontorets ambition är att denna verksamhet successivt ska kunna utökas till att omfatta fler delar av kontorets uppdrag. Ett exempel är trädverksamheten, där kontoret idag anlitar konsulter för att bland annat ta fram bygghandlingar vid nybyggnation av växtbäddar. Eftersom endast ett fåtal konsulter besitter den nödvändiga kompetensen ser kontoret detta som en sårbarhet. Genom att bygga upp denna kompetens internt kan kontoret minska sitt beroende av externa aktörer.

Utöver att ersätta konsulter i enskilda uppdrag ser kontoret flera generella fördelar med att driva delar av verksamheten i egen regi. Ju fler liknande verksamheter som samlas internt, desto större blir möjligheterna till stordriftsfördelar, där personal och utrustning kan nyttjas mer effektivt. Trots detta ser kontoret inga direkta ekonomiska besparingar på kort sikt. De främsta fördelarna ligger i möjligheten att styra verksamheten mer direkt, vilket förväntas leda till en kvalitetshöjning.

Verksamheter som upphandlas och verksamheter som bedrivs i egen regi ger olika fördelar. I dagsläget kan kontoret anpassa sina beställningar inom befintliga avtal utifrån särskilda händelser eller det ekonomiska läget, vilket inte blir lika möjligt med egen regi-verksamheter. Ett eventuellt övertagande av verksamheter i egen regi kan innebära en större flexibilitet genom att det kan finnas större möjligheter från kontorets sida att prioritera och styra insatser som är svåra att formulera i upphandlade avtal. Inför varje ny upphandling analyserar kontoret marknadsläge, kostnader och kvalitet, och tar ställning till om en framtida övergång till egen regi är lämplig. Vid behov kan kontoret även anpassa avtalens löptid för att möjliggöra en smidig övergång.

Utvecklad affärsmässighet och ökad grad av samfinansiering

För att hantera de utmaningar som kontoret står inför, såsom effekterna av en pågående lågkonjunktur, behovet av att upprätthålla stadens åldrande infrastruktur och samtidigt bidra till stadens fortsatta utveckling, krävs en långsiktig affärsmässighet i hela organisationen. Det är därför avgörande att kontoret fattar välgrundade och ekonomiskt hållbara beslut i alla led.

Kontoret har ett övergripande ansvar för stadens offentliga rum, men många av dessa gränisar till andra aktörers ytor och verksamheter. Detta gör ansvars- och kostnadsfördelningen för underhåll och utveckling av ytorna komplex och ibland svår att navigera. Exempel på sådana gränsdragningsfrågor finns i relation till Trafikförvaltningen, Trafikverket, stadens bolag samt privata fastighetsägare. Kontoret kommer därför att fortsätta tydliggöra ansvarsfördelningen i sina affärsrelationer, med målet att skapa ekonomiskt hållbara uppgörelser som bidrar till utvecklingen av stadens offentliga rum.

Det offentliga rummet är attraktivt ur många perspektiv, vilket gör att det efterfrågas för en rad olika ändamål och därmed har ett högt ekonomiskt värde. Trafikkontoret behöver öka kunskapen om de ekonomiska förutsättningarna för olika aktörer verksamma i det offentliga rummet för att säkerställa en långsiktigt hållbar finansiering av attraktiva stadsmiljöer. Genom en bättre insikt i olika finansierings- och samverkansmodeller kan staden inta en mer strategisk roll i att styra och möjliggöra lösningar som skapar både medborgarnytta och ekonomiskt hållbara möjligheter för entreprenörer att bidra till en levande stad.

Kontoret har noterat ett ökande intresse för privat medfinansiering av det offentliga rummet, särskilt från ekonomiskt starka aktörer i innerstaden som vill bidra till gestaltning och utveckling av områden i anslutning till sina fastigheter. Kontoret ser positivt på denna typ av finansiering, eftersom den möjliggör kostnadseffektiv utveckling av stadsmiljön. Samtidigt behöver rutiner utvecklas för att säkerställa att investeringar prioriteras till platser med störst behov. För att stärka sin hantering av medfinansieringsprojekt behöver kontoret även utveckla sin kompetens inom områden som avtalsskrivning, genomförandefrågor, risk- och ändringshantering samt intäktsredovisning.

Som ett led i att stärka affärsmässigheten inom organisationen inrättade kontoret under slutet av 2024 en ny tjänst som affärsstrateg. Inriktningen för kommande år är att nyttja affärsstrategsrollen på ett tydligt sätt i kontorets löpande processer för att till exempel synliggöra affärsutvecklingsmöjligheter.

Investering och underhåll

Stockholm har under många år investerat mycket i infrastruktur, vilket har lett till högre skuldsättning och höga kapitalkostnader. Samtidigt har stigande räntor och ökade råvarupriser gjort att varje investerad krona ger mindre resultat. Detta innebär att stadens ekonomi för investeringar är pressad och att endast de mest prioriterade projekten bör genomföras.

Många av stadens anläggningar, såsom broar, tunnlar, vägar och torg, är gamla och i stort behov av underhåll. Eftersom staden under en längre tid har investerat för lite i att rusta upp dessa anläggningar, finns nu en risk att vissa av dem måste bytas ut istället för att renoveras, vilket är dyrare och mindre hållbart. I flera områden är de offentliga miljöerna så slitna att de skapar en känsla av ett offentligt rum som inte är omhändertaget, vilket påverkar både näringslivet och invånarnas trivsel. Detta gäller både i stadens fokusområden och i City, särskilt på Drottninggatan och Sergels torg.

Framkomlighetssatsningens investeringsmedel tar slut 2027, men det finns fortfarande många platser i staden där en fortsatt satsning på framkomlighet för hållbara transportslag skulle ge mycket positiva effekter. De senaste tio åren har det skett stora satsningar på gång- och cykelinfrastruktur, men fortfarande saknas viktiga länkar för att skapa ett sammanhängande och tryggt system. Förbättringar i trafikseparerade ytterstadsområden samt vid centrala gång- och cykelstråk skulle bidra till en mer sammanhållen och hållbar stad. Staden har utvecklat nya sätt att styra och prioritera investeringar för att säkerställa att resurser används på bästa sätt. Detta arbete behöver fortsätta för att maximera nyttan av varje investerad krona. Möjligheten att utveckla framkomlighetssatsningen ytterligare beskrivs mer utförligt i avsnitten nedan.

Trygga och säkra offentliga rum

Ett av kontorets viktigaste uppdrag är att arbeta för trygga och säkra offentliga rum. Därför har kontoret påbörjat flera projekt, främst i stadens ytterstadsområden, där åtgärder syftar till att öka vistelsevärden och förbättra otrygga platser. Arbetet i stadens fokusområden, såsom Älvsjö station samt Kista busstorg och företagaramråde, har utvecklats över åren. De investeringsmedel som kontoret tilldelats för perioden 2024–2026 möjliggör permanenta åtgärder på torg i stadens fokusområden och ger utrymme för investeringar som annars inte hade varit möjliga. Under 2025 kommer projekt genomföras i bland annat Husby, Akalla, Rinkeby och Hjulsta.

Staden ska vara en trygg och säker plats att vistas i. Kontoret har utvecklat arbetssätt för både temporära och permanenta fordonshinder, men behovet av nya hinder är fortsatt stort – både för att skydda befintliga miljöer och stärka stadens stadsbyggnadsprojekt. I takt med att kontoret övertar nya ytor i Slussenprojektet kommer ytterligare fordonshinder att behövas, eftersom detta behov inte tillgodosetts inom projektet. För att genomföra dessa åtgärder ansöker kontoret om 10 mnkr i investeringsmedel för 2026 och 2027.

I stadens fokusområden finns ett stort behov av både nyinvesteringar och reinvesteringar i de offentliga miljöerna för att öka tryggheten och förbättra upplevelsen av staden. Brister i dessa miljöer bidrar till låga markvärden, vilket i sin tur försvårar möjligheten att attrahera investeringar till områdena.

Gemensamt för fokusområdena Järva, Skärholmen och Rågsved-Hagsätra är att både

bebyggelsen och de offentliga rummen huvudsakligen uppfördes under 1960- och 1970-talen, en period präglad av industriellt byggande med storskaliga och monotona miljöer. De material som användes då är nu uttjänta, och behovet av att investera i högkvalitativa material är stort. För att skapa en mer sammanhållen stad krävs att de offentliga rummen i ytterstaden håller samma kvalitet som i innerstaden. Farsta, som också är ett fokusområde, har en mer varierad och något äldre bebyggelse. Där finns vissa platser, särskilt torgmiljöer, med trygghetsproblem som behöver åtgärdas genom investeringar. Dock är den övergripande gestaltningen i Farsta av högre kvalitet än i övriga fokusområden, vilket gör att behoven där inte är lika akuta.

Kista är ett område där kontoret ser stora möjligheter att genomföra en särskild satsning på de offentliga rummen under den kommande treårsperioden. Stadsdelen är tydligt uppdelad mellan arbetsplatser och bostadsområden, med Kista galleria som både en länk och en barriär mellan dem. Kontoret samarbetar med trafikförvaltningen och centrumägaren Citycon för att formulera en gemensam målbild för Kista busstorgs långsiktiga utveckling och identifiera kortsiktiga åtgärder. Kontoret har ansökt om trygghetsinvesteringsmedel i verksamhetsplanen för 2025 och tilldelats 6 mnkr för att genomföra trygghetsskapande åtgärder vid busstorget. Samtidigt utreds andra insatser i närliggande områden, men mer genomgripande åtgärder ryms inte inom den nuvarande investeringsplanen.

Kontoret ser även behov av reinvesteringar i utemiljöerna i övriga fokusområden, liksom på andra prioriterade platser utanför dessa områden, exempelvis de öppna drogsценerna vid Älvsjö station, Maltesholmstorget, Hässelby gård och västra Södermalm. Utöver dessa finns flera områden i Stockholm som byggdes på 1980-talet och nu börjar bli slitna. Om inga åtgärder vidtas riskerar dessa områden att tappa i attraktionskraft.

För att Stockholm ska uppnå målsättningen om en stad som håller samman, där de offentliga rummen håller samma standard i både inner- och ytterstaden, krävs en omfattande satsning på reinvesteringar. Även i City, där trycket på de offentliga rummen är mycket högt, finns stora behov av åtgärder. Detta gäller särskilt Sergels torg och Drottninggatan, där gångflödena uppgår till 80 000 personer dagligen. Sergels torg ingår sedan år 2000 i en miljö av riksintresse för kulturmiljövården och är blåmärkt av stadsmuseet i Stockholm, vilket innebär att platsen har synnerligen höga kulturhistoriska värden. Det karaktäristiska svartvita trekantsmönstret är dock mycket slitet efter år av lagningar och lappningar. Dessa lagningar kan inte göras på ett estetiskt tilltalande sätt på grund av markvärme och tätskiktets konstruktion. Platsen är dessutom, enligt polisen, den mest brottsutsatta i hela Sverige.

För att säkerställa att Stockholm erbjuder trygga, attraktiva och hållbara offentliga miljöer krävs långsiktiga investeringar i både ny- och reinvesteringar i stadens fokusområden och andra prioriterade platser.

Gångprojekt med mervärden

Att Stockholm förblir en attraktiv stad för gångtrafikanter är avgörande, inte bara för att öka andelen gående, utan också för att skapa trygga offentliga miljöer, mötesplatser och ett levande näringsliv. Sedan 2019 har trafiknämnden fått en utökad investeringsram för gångtrafik. Under den pågående satsningsperioden 2022–2027 avsätts 425 mnkr för att förbättra framkomlighet och attraktivitet för gående. Denna utökade ram har möjliggjort flera

investeringar, men kontoret ser ett fortsatt behov av satsningar, särskilt i ytterstaden för att öka tryggheten och förbättra gångflöden längs populära stråk i innerstaden. För att möta dessa behov krävs ytterligare investeringar utöver trafiknämndens långsiktiga investeringsram.

Under de senaste åren har det fria utrymmet på gångbanor minskat till följd av att fler funktioner konkurrerar om platsen. Laddstolpar, parkering för elsparkcyklar, cykelställ, reklamvittriner, träd, uteserveringar och andra möbleringar begränsar framkomligheten, särskilt längs stråk med höga gångflöden. Detta problem är särskilt tydligt på de så kallade stadslivsstråken i innerstaden och vid centrumbildningar i ytterstaden.

I innerstaden har exempelvis Katarina Bangata potential att locka fler gående om infrastrukturen anpassas därefter, liksom Regeringsgatan, Lästmakargatan och Nytorgsgatan vid Nytorget. Bland projekt som kontoret utreder, men som ännu inte ingår i budget före 2027, finns även Götgatsbacken. För vissa stadslivsstråk i innerstaden finns ett intresse från fastighetsägare att medfinansiera investeringar.

Många områden i Stockholm är trafikseparerade, vilket skapar goda möjligheter att röra sig säkert till fots. Samtidigt är miljöerna i dessa områden ofta slitna, vilket bidrar till en känsla av otrygghet. Gångstråken går ofta genom glest befolkade parker och längs fastigheters baksidor. Kontoret ser därför ett behov av att satsa resurser på att åtgärda flaskhalsar längs stadslivsstråken, bygga gångbanor längs upp trampade stigar (saknade länkar), rusta upp slitna miljöer och förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken i ytterstaden.

Utöver de upp trampade stigarna finns behov av förbättrad gånginfrastruktur i närförort och vid viktiga kollektivtrafikknutpunkter.

Saknade cykellänkar

Under de senaste femton åren har trafikkontoret gjort stora förbättringar av Stockholms cykelinfrastruktur, vilket har lett till att cykelresandet mer än fördubblats. Mellan 2019 och 2022 satsades 250 mnkr per år på framkomlighetsåtgärder för cykel, medan den pågående perioden 2023–2027 har en årlig budget på 180 mnkr. Den lägre satsningen, i kombination med inflation och ökade marknadspriser, innebär att färre åtgärder kan genomföras jämfört med tidigare år. Fokus har främst legat på att förbättra de primära cykelstråken där flödena är som störst.

Vissa sträckor har krävt större ombyggnationer, såsom Drottningholmsvägen, Västberga allé och Riddarholmskanalen. På andra platser kan betydande förbättringar göras med enklare åtgärder, exempelvis genom omprioritering av gatuutrymmet eller mindre justeringar, men detta är starkt beroende av platsens förutsättningar.

Med det nuvarande investeringsutrymmet planerar trafikkontoret att genomföra fler mindre åtgärder, såsom omprioriteringar, ommålning och förbättrad cykelkommunikation. Samtidigt finns fortfarande flera saknade länkar där cykelbanor abrupt upphör, vilket tvingar cyklister ut i blandtrafik. Dessutom finns sträckor med undermålig standard, exempelvis för smala cykelbanor, vilket skapar både framkomlighetsproblem och konflikter mellan gående och cyklister. De senaste årens investeringar har förbättrat ungefär en femtedel av det primära cykelnätet, men behovet av åtgärder är fortsatt stort. Det krävs både insatser för att åtgärda saknade länkar och kapacitetshöjande åtgärder, såsom breddning av befintliga cykelstråk.

I ytterstaden finns brister i cykelinfrastrukturen, vilket gör det svårt att orientera sig. Längs de större infartsvägarna och vid tullarna ökar antalet cyklister, men kapacitetsproblem uppstår när många cyklister ska samsas på begränsade ytor. Innerstaden har en blandning av högkvalitativ cykelinfrastruktur och områden med låg standard eller helt saknad cykelinfrastruktur. Exempel på gator i innerstaden där standardhöjningar behövs är Sveavägen, Fleminggatan och södra delarna av Birger Jarlsgatan. Primära stråk som till stora delar saknar cykelinfrastruktur är Ringvägen, Renstiernas gata och Sturegatan. I ytterstaden finns många saknade länkar, framför allt längs huvudcykelnätet. Exempel på stadsdelar med bristande cykelinfrastruktur och behov av åtgärder är Årsta, Rågsved och Bällsta.

Europeiska cykelstäder med hög cykelandel fortsätter att investera i cykelinfrastruktur, trots att de redan ligger i framkant. Dessa satsningar syftar både till att förbättra för befintliga cyklister och att locka fler att välja cykeln som transportmedel.

Prioritering av yta för kollektivtrafik

Att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken behöver inte vara dyrt, alla stombussar i innerstaden har idag prioritet i stadens trafiksignaler och det finns ytterligare potential i trimning och att hålla tillbaka annan motorfordonstrafik i vissa snitt för att öka framkomligheten för buss. Signalprioritering för buss och införande av busskörfält på högt trafikerade infartsleder och innerstadsgator medför att framkomligheten för andra trafikslag behöver prioriteras ned.

Kollektivtrafikens framkomlighetsproblem finns idag i högt trafikerade stråk i innerstaden, exempelvis Odengatan, och på infartslederna i ytterstaden, exempelvis på Nynäsvägen och på Värmdövägen. Utöver detta finns ett generellt problem för kollektivtrafikens framkomlighet i täta innerstadsmiljöer med mycket rörelser från andra trafikslag (bil, cyklister, gående och nyttotrafik) samt kring större bytespunkter och på tvärgående vägar med regional funktion som Örbyleden och Kvarnbacksvägen i ytterstaden. Den största potentialen för att flytta över resenärer från biltrafik till kollektivtrafik finns i söderort där konkurrensförhållandet mellan tillgänglighet med bil och kollektivtrafik är jämnast och investeringar i förbättrad kollektivtrafik har störst chans att flytta över resande från bil.

Underhållsskuld och kommande stora projekt

Kontoret förvaltar ett stort antal anläggningar av varierande ålder och skick. Det sammanlagda återanskaffningsvärdet för dessa anläggningar är mycket stort. För att bibehålla anläggningarnas funktion och värde och undvika kapitalförstöring behöver de underhållas löpande. Vissa anläggningar, som exempelvis fläktsystem i tunnlar, belysningsarmaturer, vägmärkingar, skyltar och asfalterade ytor, behöver bytas ut med regelbundna intervall. Andra anläggningar, som exempelvis betongbroar, kan däremot i teorin hålla hur länge som helst om underhållsåtgärder sätts in i rätt tid. För en betongbro handlar underhållet förenklat beskrivet om att tätskiktet behöver bytas vart 40-50:e år, och att bron efter 80-100 år behöver genomgå en mer omfattande renovering. Om inte dessa åtgärder utförs bryts betongen ned och bron behöver till slut rivas och ersättas av en ny, vilket är betydligt mer kostsamt än en renovering och leder till ökade klimatpåverkan genom användning ökad användning av byggmaterial. Ett löpande underhåll är både ekonomiskt och miljömässigt hållbart.

Kontoret hanterar löpande underhåll genom reinvesteringsprogram inom ett antal olika

teknikområden. Anslagna investeringsmedel för underhåll och reinvesteringar ligger dock under en långsiktigt hållbar nivå. För vissa anläggningar, som exempelvis trafiksignaler, belysning, skyltar och vägmarkeringar, är kontorets uppfattning att reinvesteringstakten ligger på en rimlig nivå. För andra anläggningar, som exempelvis broar och gatukroppar, räcker inte anslagna medel för att hålla anläggningarna i fungerande skick på längre sikt. Kontoret arbetar aktivt med styrning av investeringsportföljen för att, så långt det är möjligt, rikta befintliga investeringsmedel mot prioriterade anläggningar.

Kontoret har under 2024 kartlagt det långsiktiga reinvesteringsbehovet för byggnadsverken (broar och andra konstruktioner). Kontoret kan konstatera att en underhållsskuld inom detta område har byggts upp de senaste 15 åren, till stor del är beroende på att löpande tätskiktsbyten inte har ägt rum i den takt som skulle ha behövts. Om inte dessa tätskikt åtgärdas föreligger en stor risk att konstruktionerna bryts ned i förtid, vilket skulle tidigarelägga behovet av större reinvesteringar i brobeståndet.

Oaktat hur underhållsskulden hanteras har kontoret ett stort antal större reinvesteringar framför sig. De kommande 10-15 åren kommer omfattande renoveringar att behöva utföras på ett antal av stadens större byggnadsverk, bland annat Västerbron och Liljeholmsbroarna. På längre sikt kommer behovet att eskalera, flera hundra broar kommer att behöva renoveras mellan åren 2040 och 2080.

Med bibehållen grundram (850 mnkr/år), och med en bibehållen grundfördelning mellan nyinvesteringar och reinvesteringar (40/60), kommer kontoret att behöva ett årligt tillskott om i genomsnitt cirka 650 mnkr per år från 2027 för att kunna hantera underhållsskulden och genomföra nödvändiga renoveringar i en takt som säkerställer de stora anläggningarnas långsiktiga funktion och hållbarhet. Från omkring år 2045 kommer behovet att öka. Vid beräkning av hur många större projekt som kan bedrivas samtidigt har kontoret tagit hänsyn till vad som är rimligt med hänsyn till personella resurser, kapacitet på byggmarknaden, påverkan på trafiksystemet etcetera. Under de närmaste åren kommer kontoret att kartlägga reinvesteringsbehovet inom andra områden. Under 2025 planerar kontoret att lägga fram ett förslag till ny underhållsstrategi för beslut. Kontoret kommer även att presentera ett förslag till ett nytt gemensamt reinvesteringsprogram som omfattar samtliga anläggningar. Syftet med programmet är att ge en tydligare överblick över anläggningsbeståndet och reinvesteringarnas effekter, samt att stärka styrningen mot uppsatta mål. Dessutom syftar programmet till att förbättra administrativa processer för en mer effektiv hantering.

Ett varmare klimat förändrar behovet av underhåll. De senaste årens milda vintrar med temperaturväxlingar runt noll grader har utsatt gatorna för stora påfrestningar med mycket potthålsbildning som följd. Vid plusgrader och snösmältning släpper sprickor i asfalten in vatten som sedan fryser och expanderar när temperaturen sjunker. Resultatet blir att sprickorna vidgas och potthål bildas. Denna process kan upprepas flera gånger under en vintersäsong, vilket gör att potthålen snabbt kan bli både fler och större. För att hålla jämna steg med potthålsbildningen behöver kontoret ytterligare öka takten på potthålslagningen men även successivt styra om arbetet till mer förebyggande lagning av sprickor innan potthål har bildats. Det är ett mer långsiktigt hållbart arbetssätt men kräver samtidigt att kontoret har tillgång till bra digitala underlag för att kunna prioritera rätt gator för lagning av sprickor då

de inte upptäcks lika lätt som potthål.

I den underhållsstrategi som kontoret nu tar fram kommer detta arbetssätt att beskrivas närmare och kontoret återkommer i kommande fleråring om det bedöms få någon ekonomisk påverkan på verksamheten.

Riskpåslag och index

Att initiera ett investeringsprojekt med en felaktig förväntan på slutkostnaden kan innebära att fel projekt prioriteras. Kontoret arbetar sedan ett antal år aktivt med att förbättra kalkylsäkerheten och kostnadskontrollen inom investeringsprojekten, med målet att de kostnadsberäkningar som presenteras i ett inriktningsbeslut inte ska markant avvika från den faktiska slutkostnaden som sedermera redovisas i slutredovisningen. Att sådana avvikelser förekommit beror på en rad olika faktorer: felaktiga kalkyler, omfattningsförändringar efter inriktningsbeslut, för låga riskpåslag, kraftiga indexökningar inom byggnadssektorn med mera.

Kontoret har vidtagit en rad åtgärder för att komma tillrätta med problemen. I budget för 2025 fick kontoret extramedel för att anställa en egen kalkylresurs. I väntan på att kalkylsäkerheten skulle förbättras började kontoret under 2023 tillämpa högre generella riskpåslag inför inriktningsbeslut, detta för att ge beslutsfattarna en mer realistisk bild av den förväntade slutkostnaden. Det är ännu för tidigt att säga om detta har gett önskad effekt.

I vissa fall har dock skillnaden mellan bedömd kostnad och faktiskt slutkostnad inte berott på reella kostnadsökningar, utan på andra faktorer som indexökningar, förskjuten tidplan och sammanblandning av penningvärden. För att undvika missförstånd har kontoret sedan något år tillbaka börjat redovisa utfallet i slutredovisningen i samma penningvärde som angavs i inriktnings- eller genomförandebeslutet. Att beslutad investeringsutgift anges i ett fixt penningvärde utan kompensation för indexökningar är en utmaning i projekt som sträcker sig över flera år. Det finns flera exempel på att en förskjuten tidplan, i kombination med indexökningar, gjort att genomförandebeslut har behövts revideras trots att utgifterna egentligen inte har ökat. I större infrastrukturprojekt, exempelvis Citybanan, är det inte ovanligt att beslutet fattas i ett fixt penningvärde, och att utgiften sedan indexregleras utan att reviderade investeringsbeslut behöver fattas. Kontoret vill nu väcka frågan om en justering av Stöd för stora investeringsprojekt (SSIP) med en liknande hantering inom större projekt som sträcker sig över flera år.

Extern finansiering

Trafikkontoret har under många år arbetat med att söka finansiering från nationell- och länsplan för infrastruktur med god framgång. För 2025 fick kontoret tilldelning om 121 mnkr för olika framkomlighetsprojekt. Tidigare fanns även möjlighet att söka stadsmiljöbidrag vilket togs bort för ett par år sedan. Till externfinansiering räknas även finansiering för innovationsprojekt från svenska eller internationella innovationsmyndigheter. Dessa kan sällan nyttjas för investeringar, förutom i vissa fall för vissa ambitionshöjningar inom miljöområdet. Kontoret planerar att under 2025 se över ytterligare medfinansieringsmöjligheter av större karaktär samtidigt som det påbörjade arbetet inom innovationsområdet samt statlig finansiering kommer utvecklas. En av kontorets resurser kommer till exempel att se över kontorets arbetssätt vad gäller extern finansiering på kontoret.

Portföljstyrning

Under de senaste två åren har kontoret byggt upp ett verktyg för portföljstyrning, där prioriteringar kan göras utifrån faktorer som tillgängligt utrymme i budget och påverkan på trafiksystemet. Kontoret kan numera simulera olika scenarion utifrån antaganden om förseningar och fördyringar av enskilda projekt, och se hur detta påverkar hela portföljen. På detta sätt får kontoret ett betydligt bättre underlag inför prioriteringar mellan olika projekten och kan bättre bedöma hur dessa prioriteringar påverkar hela portföljen. Kontoret räknar med att verktyget är färdigutvecklat och implementerat under 2026.

Arbetet med utveckling av verktyget och arbetssätten har hittills utförts med konsultstöd och finansierats med tillfälliga extramedel som anslagits i budget för 2024 och 2025. För att upprätthålla det nya arbetssättet vill kontoret inrätta en ny tjänst för en genomförande- och tidplanerare. Kontoret önskar extra anslag för denna tjänst. I dagsläget kan kontoret enbart göra simuleringar utifrån de egna projekten, samt ett mindre antal andra projekt som kontoret har insyn i. För att få en helhetsbild behövs ett tätare samarbete med bland andra exploateringskontoret och ledningsägande bolag som Stockholm vatten och avfall.

Verksamhetsutveckling genom digitalisering

Trafikkontorets breda verksamhet möjliggörs av en lika bred flora av IT-system, där majoriteten är från 2010-talet. De senaste åren har kontoret haft svårigheter att hitta ekonomiskt utrymme för IT-utveckling vilket resulterat i alltmer omoderna IT-plattformar. IT-utvecklingsprojekt är i regel fleråriga och för att påbörja dessa relativt kostsamma projekt behöver kontoret vara tryggt i att projektets kostnader kommer att kunna inrymmas under hela projektets löptid. Samtidigt finns stor potential i att utveckla kontorets system, då det skulle bidra till en starkt förmåga att hantera och analysera data, effektiviserade interna såväl som externa processer, minskat konsultberoende samt utvecklad dialog med stockholmarna, näringslivet och andra externa parter.

Kontorets samlade behov inom området är mycket stora, men i detta ärende lyfter kontoret de mest prioriterade behoven.

Förstärkt arbete med informationssäkerhet

Digitaliseringen ställer högre krav på kontorets skydd mot sårbarheter i IT-miljön. Kontoret påverkas även av skärpta nationella krav på dokumentation och krav på att vidta åtgärder för att skydda system och data. Det kan exempelvis handla om att skydda personuppgifter, skapa säkra lagringsmöjligheter av data eller kontrollera tillgången till systemen genom inloggning. Kontoret behöver stärka sin kompetens inom området att kunna göra välbalanserade avvägningar mellan säkerhet och kostnadseffektivitet. Kontoret behöver även genomföra åtgärder för att leva upp till kommande NIS2-lagstiftning, samt genomföra åtgärder för att öka stabiliteten i IT-infrastrukturen och kontorets tekniska nätverk. Gällande det sistnämnda för kontoret en dialog med St. Erik Kommunikation AB om nätverkets framtida drift och övervakning. Sammantaget ser kontoret ett behov av förstärkning inom detta område med 10 mnkr inom närmsta treårsperiod, varav 3 mnkr år 2026.

Nya system implementeras

Ett stort antal digitala system har nått slutet av sin livslängd vilket innebär att de närmaste åren kommer präglas av inköp och implementering av nya system. Trafikkontoret är en

drivande part i stadsledningskontorets stadsövergripande projekt för att skapa en gemensam geodataplattform, som syftar till att förenkla delning av data mellan olika delar av staden och skapa mer nytta för stockholmarna och näringslivet. Ett exempel är den parkdata för hela staden som kontoret förvaltar och där det finns behov av att lyfta datan till den nya plattformen. Kontorets nuvarande GIS-plattform behöver bytas ut och en ny gemensam plattform skulle skapa helt nya möjligheter till analys och visualisering av all den information staden besitter. Sammantaget ser kontoret ett behov av förstärkning inom detta område med 10 mnkr inom närmsta treårsperiod, varav 4 mnkr år 2026.

Kontoret är sedan 2017 ansvarigt för stadens digitala samlingskarta för alla ledningar som löper under mark. Samlingskartan syftar till att alla som gräver i stadens mark ska veta var ledningar ligger för att undvika skador. Samlingskartan klarar inte dagens informationssäkerhetskrav och behöver bytas ut. Under 2025 och 2026 ska en övergång till den statliga tjänsten, Ledningskollen, genomföras. Det kommer bli ett omfattande arbete att ta fram nya arbetssätt och rutiner tillsammans med de många förvaltningar och ledningsdragandebolag som använder samlingskartan idag.

Utöver de stadsövergripande systemskiften som beskrivs ovan, har kontoret egna digitala system som behöver bytas ut fram till 2028. Upphandling av ett nytt ärendehanteringssystem för tillstånd (cirka 15 000 ärenden per år) handlas upp under 2025 och införs under 2026. Ett gammalt system för dispenser och boendeparkering (cirka 100 000 ärenden per år) behöver från 2026 bytas ut för att möjliggöra automatiseringar. Inköp av ett nytt digitalt stöd för underhållsplanering påbörjas under 2025. Syftet med systemet är att förbättra kunskapen om skicket på kontorets anläggningar (gator, broar, belysning med mera) och kunna planera underhållsåtgärder på ett mer effektivt sätt. Systemet är också ett svar på en rekommendation från revisionskontoret i samband med att nämndens underhållsarbete avseende gator och broar granskades 2021. Inom detta område ser kontoret ett medelsbehov om 15 mnkr under kommande treårsperiod, varav 7 mnkr 2026. Dagens Tyck till-app, som årligen hanterar hundratusentals synpunkter och felanmälningar från stockholmarna, är föråldrad och en ny app behöver handlas upp och implementeras under treårsperioden. Inom detta område ser kontoret ett medelsbehov på 1,5 mnkr/år 2026-2027.

AI och dataanalys

I alla systemförändringar beaktas möjligheten att utveckla AI-lösningar, både för att effektivisera handläggningen och för att kunna göra faktabaserade analyser. För att AI-verktyg ska kunna användas effektivt krävs dock att både befintlig och ny data struktureras på ett sätt som gör den tillgänglig och användbar för automatiserade processer och analyser. Detta ställer krav på en genomtänkt datamodell och kompatibla systemlösningar. Många AI-verktyg kräver hög kapacitet eftersom de bearbetar stora datamängder, vilket gör det nödvändigt att redan i upphandlingsskedet fatta strategiska beslut om lagrings- och beräkningskapacitet. Valet mellan molnlösningar och stadens leverantörs serverhallar behöver därför noga övervägas utifrån prestanda, säkerhet och långsiktig flexibilitet för att säkerställa att AI-lösningar kan skalas upp och integreras smidigt i verksamheten.

Under kommande år behöver kontoret fortsätta utveckla en centraliserad och skalbar databas optimerad för strukturerad lagring och tillgängliggörande av stora datamängder som

möjliggör snabbare och effektivare analyser, underlättar interoperabilitet samt tillämpning av AI eller annan digital innovation. Kontoret ser behov av att förstärka organisationen med fler resurser med teknisk kompetens som kan utveckla arbetssätt för dataförvaltning och analys av data utifrån kärnverksamhetens behov. Vidare behövs insatser som tillgängliggör befintlig data i mer användarvänlig miljö och kompetensutveckling av befintlig personal för att i högre grad börja nyttja nya analysverktyg i den dagliga verksamheten.

Utomhusmiljön i staden

Upplevelsen av en stad är komplex, mångfacetterad och fascinerande. Olika tidsperioder har sina synsätt och det återspeglas också i hur staden byggs. Stockholm har en variation av gator, torg, parker och stråk från olika tidsperioder och med olika arkitektoniskt uttryck. Beroende på tidsanda, ekonomi och stilideal skiljer sig gestaltning och material åt mellan olika områden och stadsdelar. Stockholms offentliga rum ska vara levande, välskötta och välkomnande. Då många av de offentliga rummen är byggda under några särskilt expansiva perioder av stadsbyggande i Stockholm är det många som är i behov av upprustning vid ungefär samma tidpunkt. Innerstadens torg och parker på malmarna anlades i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet, medan många tunnelbanecentrum längs den gröna linjen byggdes under 1940- och 50-talen. Under 1960- och 70-talen tillkom torgen och parkerna i miljonprogramsområdena, och även 1980-talets bostadsområden – såsom Dalen i Enskede, Södra stationsområdet på Södermalm och Minneberg i Bromma – börjar nu bli ålderstigna och i behov av renovering av sina utemiljöer.

Stockholm ska vara en sammanhållen stad och för att nå dit behöver kontoret ha högre ambitioner för det offentliga rummet. För att gestaltningen av det offentliga rummet ska hålla samma nivå inom hela staden är det nödvändigt med större investeringar på ett flertal olika platser, då primärt inom stadens utpekade fokusområden. I det fall kontoret skulle få utökade investeringsmedel skulle detta skapa möjligheter att i en större utsträckning än idag skapa levande och inbjudande offentliga rum.

Kontoret ska tillsammans med Exploateringskontoret, under ledning av Stadsbyggnadskontoret, ta fram ett program för offentliga platser gestaltning. Målet är att skapa hållbara och funktionella miljöer med en enhetlig design, där vissa platser får en unik karaktär. Programmet ska fungera som underlag för utformning av stadens gator, torg och parker.

Skötsel av tillkommande gröna ytor och Slussen och dess omnejd

En förutsättning för att kunna skapa fler gröna ytor i form av mikroparker, svalköar och dagvattenlösningar är att stadsdelsförvaltningarna kan utöka sin parkskötsel med de tillkommande ytorna. Enligt gränssnittet är det stadsdelarna som har skötselansvaret för de gatugröna ytor som kontoret tillskapar på gatumark. Stadsdelsförvaltningarna kompenseras inte för tillkommande gröna ytor utan sköter driften utifrån en tilldelad driftbudget enligt nyckeln. En effekt av detta kan vara att de investeringar kontoret vill göra på gatumark i till exempel nya mikroparker, där trafikkontoret skulle ansvara för träden och stadsdelsförvaltningarna för planteringarna, inte kan genomföras på önskat sätt då stadsdelsförvaltningarna saknar medel för drift. Genom att omfördela skötselansvaret och driftmedlen för dessa ytor från stadsdelsförvaltningarna till kontoret, alternativt att kontoret

tilldelas driftmedel som kan slussas vidare till den aktuella förvaltningen, ser kontoret en möjlighet att kunna anlägga fler gröna ytor. Kontoret ser även att ytorna så småningom skulle kunna skötas genom den egen regiverksamhet som kontoret avser att starta.

Färdigställandet av Slussen innebär att en ny central nod skapas i staden med väl gestaltade platser där människor kan träffas och umgås både utomhus och inomhus. I takt med att ansvaret för de nya stadsrummen överförs till kontoret kommer behovet av drift- och underhållsåtgärder vara stort för att säkerställa att hela anläggningen fortsatt upplevs som välskött och vacker. De ytor och rulltrappor som kontoret ansvarar för inomhus som ska vara öppna och tillgängliga dygnet runt kräver särskilda åtgärder för att vara driftsäkra och upplevas som trygga. De ökade flödena kommer också att ha påverkan på Slussens omland och anslutande gator och platser kommer att behöva studeras och anpassas till Slussens nya ytor.

En levande och hållbar stad

I år är det tio år sedan staden öppnade sina första sommargångar, Skånegatan och Swedenborgsgatan. Sedan dess har platsaktiveringen ökat, både i omfattning och innehåll. Genom möblering, växtlighet, belysning och aktivitetsytor blir stadens offentliga rum mer levande och attraktiva året om. Vistelsemätningar, exempelvis på Kornhamnstorg, visar att möblering med solsoffor och växtöar ökade antalet besökare med 180 procent. Liknande effekter har setts på andra platser. Platsaktivering stärker även tryggheten, och efterfrågan på tillfälliga insatser i stadens torg och stråk är stor. Kontoret har under 2024 skapat en ny enhet för att samla frågor som rör platsaktivering inom kontoret och kan ta ett större ansvar för platsaktivering i staden förutsatt att medel för detta tillförs, både investeringsmedel och driftmedel.

Under 2024 öppnades den första stadsmiljözonen i Stockholm i Gamla stan och under 2025 kommer en ny stadsmiljözon att öppnas på Södermalm. Stadsmiljözonerna och andra permanent möblerade ytor ställer en rad nya krav på kontorets driftverksamhet. Dels behöver kontorets driftavtal utvecklas till att även omfatta mer komplexa ytor som exempelvis lekplatser med lekredskap, som ska besiktigas med regelbundenhet och uppfylla vissa säkerhetskrav. Dels behöver frekvensen av driftåtgärder öka. Till exempel har upphöjda planteringar ett större behov av bevattning än nedsänkta planteringar då de är torrare, och möbler som står ute året om slits mer än möbler som tas in för vintern. Det behövs även en större investeringsbudget för att kunna hantera skiftena i årstider. Under sommaren bidrar uteserveringar till både möblering och folkliv, medan kontoret behöver stå för en större del av möbleringen under vintern.

För att långsiktigt kunna utveckla stadsmiljözonerna och permanenta gångar med hög nivå på skötsel och fokus på dialog och samverkan med boende, näringsidkare och besökare är det viktigt att kontoret har möjlighet att resursplanera därefter, både avseende drift och investering. För att kunna möblera upp stadsmiljözonen på Södermalm så att den blir mer attraktiv och mer aktiverad sommaren 2026 behöver kontoret förstärkning med 8 mnkr i investeringsmedel.

Uteservering och torghandel

Stockholms offentliga rum ska vara levande och bjuda in till vistelse. Det är viktigt att

kontoret har öppna offentliga rum med aktiveringar som alla har tillgång till, men även ett levande näringsliv såsom trevliga och inbjudande uteserveringar samt försäljningsplatser. Uteserveringarna ska följa de riktlinjer som kontoret tar fram gällande bland annat utseende, utformning och övriga regler som är framtagna av andra myndigheter eller förvaltningar. Kontoret ska sträva efter att ha en dialog med restauratörerna för att skapa vänliga och inbjudande atmosfärer tillsammans med exempelvis stadsbyggnadskontoret. Kontoret ser ett ökat behov av att informera och skapa dialogmaterial gällande utformning, tillgänglighetsanpassningar, hur grönska och växter kan lyfta och skapa trevliga offentliga rum i staden.

Stadens torg är viktiga mötesplatser i det offentliga rummet alla tider på året, med platser för att sitta, träd och grönska, kulturinslag men även torghandel. Kontoret ser ett ökat behov att föra dialog med kringliggande fastighetsägare, handel och övriga intressenter runt stadens torgtytor för att skapa attraktiva ytor och en levande handel som lockar till besök. För att långsiktigt skapa mer attraktiva torg behöver kontoret arbeta mer strategiskt och kommer under våren 2025 att anställa en verksamhetsutvecklare som aktivt arbetar med stadens torg. Detta arbete sker tillsammans med stadens förvaltningar, bolag och externa intressenter. Det är även viktigt att få till gestaltningsfrågor och att infrastrukturen fungerar med leveranser, vatten, avfall och el. Kontoret kommer att ta fram en plan för platsattraktivitet för respektive torg, dels genom ett projekt för Hötorget, dels genom fortsatt utveckling av stadens fokusområden och övriga torg.

Stockholm vid vatten

Stockholms vattennära platser har stor potential att utvecklas och bli mer attraktiva för rörelse och vistelse. Nya bad- och bastufaciliteter ger stockholmarna och besökare unika möjligheter till rekreation och upplevelser, där kontoret under kommande år vill utveckla det egna arbetet samt bidra till en bättre stadsövergripande samordning av frågorna. Kontoret avser därför att utarbeta lämpliga styrformer för frågorna samt identifiera platser där bad- och bastumöjligheter kan tillföras. För att möjliggöra att arbetet kan fortsätta i den takt som kontoret nu startat behöver både driftmedel och investeringsmedel långsiktigt säkras.

Stockholmarnas och besökandes möjligheter till bastu i vattennära lägen är idag begränsad. De få alternativ som finns drivs av privata föreningar och bygger på medlemskap. Kontoret avser att utreda om de privata alternativen bör kompletteras med bastu i stadens regi för att säkra möjligheten till bastu för alla stockholmare och besökare.

Kontoret ser att det finns flera centralt belägna platser som skulle kunna passa för en bastu eller ett bastukluster där besökare välkomnas utan medlemskap. Kontoret räknar med att en bastu kostar cirka 2-3 mnkr att bygga. Två bastur som drivs av staden skulle innebära cirka 4-6 mnkr i investeringsutgift och cirka 3-4 mnkr i drift och underhåll/år.

Stockholm har generellt en god vattenstatus men det finns platser i framförallt innerstaden där vattenkvaliteten aldrig kommer uppnå en godtagbar nivå. Hammarby sjö är ett exempel på detta men där kontoret ser att ett bad skulle passa väl in och tillföra mycket till platsen. Kontoret planerar därför att utreda vilka lösningar som skulle kunna vara aktuellt på platsen, så som bassänglösning eller rening av vattnet, och återkommer i kommande underlag för budget om kontoret då ser att det finns en möjlig lösning vilket ger ett behov av

investeringsmedel för ett möjligt bad på platsen.

Kontoret har inom ramen för kajstrategin utvecklat former för aktivering av kajerna där en central plats inom aktiveringsuppdraget utgörs av Liljeholmskajen. Under flertalet år har kontoret haft en kulturponton under Liljeholmsbroarna för att öka tryggheten på platsen men även kunna skapa en arena för aktiviteter för bland annat barn och unga. Kontoret skulle vilja utveckla detta arbete ytterligare och införa, i nära anknytning till pontonen, en plats på kajen för nyskapande med social och miljömässig hållbarhetsprofil.

Grönare Stockholm

Trafikkontoret har sedan 2017 arbetat med ett 40-tal projekt inom den särskilda investeringsramen för Grönare Stockholm. Syftet är att stärka stadens gröna infrastruktur och grönstrukturens mångfunktionalitet. Från år 2022 till 2027 pågår och planeras etapp fyra och fem av Grönare Stockholm. Trafiknämnden har beslutat om de större projekten Hagstråket, Gribbyparken, Trudelutten, Ådalen, Årstaskogen Hemsbogen och Örby-Bandhagen. Kontoret arbetar nu med att ta fram två förslag för större projekt till etapp fem, som även fokuserar på social hållbarhet som ett nytt urvalskriterium. Utöver de två större projekten kommer ett flertal antal mindre projekt att genomföras inom etapp fem. Urvalsprocessen har gjorts i dialog med stadsdelsförvaltningarna under 2024. Samarbetsformer, metoder och arbetssätt har utvecklats över åren och det projekt som hittills genomförts har varit framgångsrika och bidragit till ett grönare Stockholm. Det är kontorets förhoppning att projektet Grönare Stockholm får en fortsatt finansiering även efter etapp fem. Projekten gör det möjligt att genomföra åtgärder som inte inryms inom de ordinarie parkinvesteringarna.

Utveckling av arbetet med träd inom staden

Stockholm har cirka 33 000 gatuträd som, tillsammans med träden i stadens parker, bidrar till biologisk mångfald, ekosystemtjänster och en vackrare stadsmiljö. Under de senaste åren har kontoret utvecklat sitt arbetssätt med ett ökat fokus på att vårda träd med nedsatt vitalitet för att undvika fällning. Kontoret arbetar även för att öka stadens totala krontäckningsgrad och fördela den mer jämnt mellan olika stadsdelar, eftersom den i dag varierar avsevärt. I innerstaden är krontäckningsgraden exempelvis cirka 12 procent.

Att öka krontäckningsgraden med en procentenhet på gatumark i innerstaden skulle kräva cirka 350 nya träd, med en beräknad investeringsutgift på omkring 20 mnkr. Utmaningen handlar dock inte enbart om finansiering – det är även svårt att hitta lämpliga platser för nya träd. Ledningsdragningar, smala gångbanor och befintlig gatumöblering begränsar möjligheten att anlägga växtbäddar som är tillräckligt stora och djupa för att träden ska få goda tillväxtförutsättningar.

I ytterstaden är behovet av nya träd mer ojämnt fördelat. För att identifiera lämpliga platser utgår kontoret från kartläggningar av stadens värmeöar och skyfallsutsatta områden. Genom att kombinera dessa analyser med Ledningskartan, som visar ledningar under mark, får kontoret en tydligare bild av var nya träd skulle göra störst nytta och vilka förutsättningar som behöver finnas på plats.

Stadsledningskontoret leder just nu arbetet med att ta fram en stadsövergripande trädpolicy, där kontoret deltar aktivt. Samtidigt ser kontoret ett behov av att stärka sitt arbete med träd i

alla planeringsskeden – från exploatering och förtätning till förvaltning och utförande. Dessa frågor kommer att vara högt prioriterade för den nya trädstrategen som är planerad att tillsättas under 2025.

Kungsträdgården

Kungsträdgården är Stockholms mest centrala park och har sina historiska rötter i 1400-talet. Parken är en av stadens allra viktigaste mötesplatser, och det centrala läget gör den till en grön mittpunkt i city. Under 1900-talet moderniserades parken i omgångar och 1953, inför Stockholms stads 700-årsjubileum, byggde staden fontäner, kiosker och scener som sedan blev permanenta. Under 1997–1998 byggde staden om de norra delarna av parken.

Körsbärsträden som planterades då har nu börjat nå sin maxålder och kommer inom en inte alltför lång tidsram behöva börja bytas ut. Även de välkända almarna är gamla och trots att staden vaccinerar träden varje år mot almsjuka är det inte säkert hur länge det kommer att hjälpa. Den kommande renoveringen av Operan kommer också att påverka angränsande delar mot parken. För att möta de framtida behoven för Kungsträdgården som evenemangsplats för program och aktiviteter samt en grön stadspark vill kontoret återuppta arbetet med att ta fram en vision för parken i sin helhet.

Snöröjning

Staden har höga ambitioner för snöröjningen och utvecklar nya metoder för att snöröja och för att ta hand om snömassorna. Sopsaltning bidrar till att ytorna blir helt fria från snö, is och grus och att staden upplevs som välstädd och omhändertagen. Kontoret ser ett behov av att utöka sopsaltningen, som visat sig ge stora fördelar för stadens invånare i form av ökad framkomlighet och minskad halkrisk. För att möjliggöra en utökning av befintlig sopsaltning kommer kontoret att utveckla funktionskraven i kommande driftavtal. Detta möjliggör sopsaltning på mindre gångbanor, vilket idag begränsas av entreprenörernas maskinparker som till stor del består av 15 meter långa ekipage.

Med anledning av att sopsaltning bidrar till en ökad mängd salt i stadsmiljön som påverkar stadens träd negativt bedriver kontoret just nu en pilot med sopsaltning av ett miljövänligare avvisningsmedel. Piloten syftar i nuläget främst till att undersöka resultatet ur snö- och halkbekämpningsperspektiv. Om piloten faller väl ut avser kontoret att utöka den så att den även innefattar sträckor med gatuträd för att kunna utvärdera effekterna av de alternativa metoderna för träden. Vid en eventuell övergång till det medel som testas just nu räknar kontoret med att kostnaderna för sopsaltningen blir cirka 30 procent högre än med dagens lösning. På några års sikt blir det troligen en besparing i form av färre döda träd, mindre rostangrepp på stadens konstruktioner och färre skador i markbeläggningen. Kontoret återkommer i kommande fleråring om behov av utökade driftmedel finns då.

Källsortering på välbesökta platser såsom parker och torg i enlighet med förordning

För att uppfylla kravet på källsortering på välbesökta platser, enligt förordning (2022:1274), krävs investeringar i källsorteringskärl av hög kvalitet. Dessa kärl behöver ha en estetiskt tilltalande design samt en funktionalitet som skapar en god arbetsmiljö för entreprenörerna. Enligt preliminära beräkningar uppskattas investeringsutgiften till 2–3 mnkr för 2026. Tömningsfrekvensen för kärnen är svår att förutse, eftersom det kräver en beteendeförändring hos medborgarna – från att slänga allt avfall i en vanlig papperskorg till att själva källsortera.

Den årliga driftkostnaden för tömning beräknas därför till mellan 2 och 6 mnkr, beroende på hur ofta kärlen behöver tömmas. En väl fungerande källsortering kan dock minska belastningen på intilliggande vanliga skräpkorgar, vilket i sin tur kan reducera kostnaderna för kontoret. Det är denna potentiella besparing som ligger bakom den stora variationen i den uppskattade driftskostnaden.

Miljö och klimat

I september 2024 fattade kommunfullmäktige beslut om ett nytt miljöprogram som sträcker sig till 2030. Miljöprogrammet visar med sina sju mål och 18 delmål på stadens höga ambitioner på klimatområdet. Trafiknämnden är genomförandeansvariga på de flesta av delmålen och uppföljningssansvariga på delmål *4.1 en stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat* och *7.2 Förbättrad ljudmiljö*. Målen i stadens miljöprogram har även vidareutvecklats och konkretiserats i stadens klimathandlingsplan för 2030 som antogs av kommunfullmäktige i december 2024. Klimathandlingsplanen är ett styrdokument för Stockholms stads hela organisation som konkretiserar hur de klimatrelaterade målen i miljöprogrammet ska kunna nås och det visar att det bland annat behövs en kraftigt minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Trafikkontoret arbetar därför bland annat med att påskynda omställningen till elektrifierade transporter och med att utveckla stadens infrastruktur för att stödja hållbara transportalternativ.

För att trafikkontorets ska kunna bidra till att nå målen i miljöprogrammet och arbeta i enlighet med klimathandlingsplanen kommer kontorets behov av drift- och investeringsmedel att öka och kontoret avser att återkomma när det finns en tydlig bild kring behoven. Kontoret vill även särskilt belysa följande utmaningar och möjligheter.

Utmaningar och insatser för att nå klimatmålen inom transportsektorn

Stockholms kommunfullmäktige har genom Klimathandlingsplan 2030 satt målet att minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent mellan 2010 och 2030. Den senaste uppföljningen från 2023 visar att utsläppen hittills har minskat med 36 procent, vilket innebär att ytterligare 44 procent behöver reduceras under de kommande sju åren för att målet ska nås. Målet omfattar hela transportsektorn, men stadens och trafikkontorets främsta påverkansområde är vägtrafiken.

Analyser inom klimathandlingsplanen visar att för att nå målet krävs en 30-procentig minskning av biltrafikarbetet samt en omfattande elektrifiering av den kvarvarande trafiken. Kontorets senaste uppföljning visar dock att biltrafiken, efter en period av minskning, ökade under 2024. Utvecklingen skiljer sig åt inom staden. I innerstaden är alternativen till bil fler och den långsiktiga trenden är minskande trafik även om viss ökning kan noteras enskilda år. Längre ut i staden är möjligheten att resa kollektivt mer begränsad och styrs till hög grad av stadsstrukturen med ett sämre sammankopplat gatunät. Ökningen av biltrafik beror sannolikt även på en förbättrad ekonomisk situation, där faktorer som lägre drivmedelspriser och sjunkande räntor har lett till ökat bilresande.

Stockholms transportsystem påverkas i hög grad av nationella och regionala styrmedel, exempelvis trängselskatt och lagkrav kopplade till fordon. Stadens styrmedel utgörs primärt av trafikreglering, parkeringsavgifter och långsiktig utformning. Reformförändringar på nationell nivå har sänkt drivmedelspriserna, vilket historiskt har bidragit till ökat bilresande.

Ekonomiska styrmedel har ofta en snabb effekt, medan investeringsåtgärder, såsom förändrad planering utifrån framkomlighetsstrategin, har en mer långsiktig påverkan genom att prioritera hållbara trafikslag i det offentliga rummet.

Trafikkontoret arbetar både med att underlätta övergången till elektrifierade transportmedel och att effektivt nyttja ekonomiska styrmedel, exempelvis genom optimerad användning av parkeringsavgifter. Kollektivtrafikresandet har de senaste åren påverkats av förändrade resvanor, där ökat distansarbete har förändrat efterfrågan. Cykeltrafiken är starkt väderberoende, vilket gör att trender på årsbasis kan vara svåra att dra slutsatser ifrån. Dock visar den långsiktiga utvecklingen på en stadigt ökande cykeltrafik.

Ett fortsatt arbete med investeringar inom gång-, cykel- och kollektivtrafik i linje med framkomlighetssatsningen bedöms ge positiva effekter på längre sikt. Genom att stärka hållbara transportalternativ kan Stockholm ta viktiga steg mot att nå klimatmålen och skapa en mer hållbar stadsmiljö.

Skyfallsorganisation inom staden

Trafikkontoret har ett stadsövergripande strategiskt ansvar för skyfallsfrågor, där bland annat samordning, digitalisering och expertstöttning till stadens förvaltningar och bolag ingår, samt att vara kontakt i frågan för externa aktörer. När det kommer till genomförande av skyfallsåtgärder saknas dock ett motsvarande stadsövergripande ansvar. Det kan handla om skyfallsåtgärder som gynnar staden som helhet men inte har en tydlig adressat eller där samverkan och samfinansiering med andra parter behövs.

Trafikkontoret har förutsättningar att kunna ta ett huvudansvar för stadsövergripande skyfallsåtgärder. Kontoret har rådighet över en stor del av marken i stadsmiljön, nära samverkan med stadsdelsförvaltningar och omfattande utrednings- och entreprenadkompetens. Denna slutsats delas även av stadsledningskontoret i rapporten ”Klimatanpassning i praktiken”.

För att åstadkomma detta krävs att nämnden ges ett ansvar för genomförande samt en investerings- och driftbudget. Detta för att kunna identifiera högprioriterade stadsövergripande risker, ta fram kostnadseffektiva åtgärdsförslag för investeringsbeslut och sedermera genomföra lämpliga investeringar. Dessa investeringar bör värderas utifrån ett stadsövergripande kostnads- nyttoperspektiv och där samfinansiering från externa parter kommer eftersträvas till hög grad. Samfinansiering bör vara en tydligt påverkande parameter vid val av investeringar.

För att möjliggöra resurseffektivt nyttjande av investeringsmedel bör driftmedel tillskjutas i en första fas, så att kontoret kan börja bygga upp den organisation som behövs. Dessa driftmedel används för att ta fram underlag för investeringsbeslut för lämpliga åtgärder, och därför kan investeringsmedel tillkomma med ett års förskjutning.

Samordnad planering för elektrifiering av transportsektorn

Trafiknämnden har ett centralt ansvar för att samordna elektrifieringen inom transportsektorn. Arbetet leds av trafikkontoret i samverkan med en samordningsgrupp bestående av berörda förvaltningar, bolag samt Ellevio. Gruppen har identifierat flera områden där nuvarande uppdrag, roller och mandat behöver utvecklas eller justeras för att påskynda övergången till

ett elektrifierat transportsystem.

Ett av de viktigaste utvecklingsområdena är hur framtida behov av snabbbladdning för lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner ska integreras i stadens strategiska planering och exploateringsprocess. Detta är särskilt relevant i relation till EU-direktivet AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Directive), som antogs 2023 och ställer krav på tillgången till laddinfrastruktur och vätgastankstationer längs större trafikleder och i så kallade urbana noder. För närvarande saknas en gemensam planering både inom Stockholms stad och på regional nivå för hur dessa krav ska uppfyllas. För att hantera detta krävs en samordnad insats mellan stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafiknämnden. Samarbetet bör syfta till att:

- Kvantifiera framtida behov av snabbbladdning baserat på uppdaterade prognoser.
- Identifiera lämpliga platser för snabbbladdning och kartlägga områden där laddinfrastruktur saknas.
- Ta fram en strategi och plan för hur dessa behov kan tillgodoses inom ramen för stadens framtida markanvändning.

Genom en tydligare samordning och långsiktig planering kan Stockholms stad effektivt stödja omställningen till ett elektrifierat transportsystem.

Omställning av den egna verksamheten

Nämnden ansvarar för både drift och investeringar i stadens gator, torg och grönsstruktur, där en stor del av arbetet utförs av upphandlade entreprenörer. För att säkerställa att utvecklingen går i takt med branschens omställning samverkar trafikkontoret med Trafikverket, Göteborgs stad och Malmö stad för att ta fram gemensamma miljökrav i upphandlingar. Dessa krav, som ofta blir normerande för andra aktörer, har nyligen skärpts och innebär att samtliga fordon och arbetsmaskiner i entreprenader ska drivas med förnybara drivmedel senast 2030. Kraven omfattar även en stegvis ökning av andelen nollutsläppsfordon för personbilar, lastbilar och handhållna maskiner.

Vissa maskintyper som används vid framförallt driftverksamhet finns idag inte att tillgå som elektrifierade fordon och det är svårt att bedöma om det kommer att finnas fordon år 2030 med tillräckligt bra egenskaper och kapacitet för att kunna utföra exempelvis alla moment i snöröjningen. En del fordon som används i stadens driftentreprenader används även inom annan verksamhet, vilket innebär att omställningen i andra sektorer också påverkar trafikkontorets omställning. Kontoret behöver därför arbeta vidare med analysen av elektrifiering av den upphandlade verksamheten.

I investeringsentreprenaderna prövar kontoret för närvarande att upphandla elektrifierade entreprenader. Dessa kommer att ge viktiga lärdomar om förändrade arbetssätt och kostnadseffekter. Tillverkare kan idag tillhandahålla ett flertal arbetsmaskiner i elektriskt utförande men marknaden och erfarenheten hos entreprenörerna är fortfarande låg. Erfarenheten visar på tydliga kostnadsökningar i de tidiga elektrifierade entreprenaderna men är svåra att bedöma och kräver vidare analys. På sikt när maskinerna är etablerade, nyttjas effektivt och i flera fall avskrivna kan kostnaderna sjunka.

Fossilfrihet kommer att innebära ökade utgifter, i dagsläget mellan cirka 0,5-1 procent högre

kostnader i entreprenader. Drivmedel står för en viss del av kostnaden i de index som trafikkontorets entreprenader styrs av och förändringar i drivmedelspriser får snabbt effekt för verksamheten. Det är svårt att i dagsläget prognostisera hur differensen mellan fossila drivmedel och fossilfria biodrivmedel kommer att se ut under planperioden.

Även användningen av material behöver utvecklas, både gällande klimateffekt av material samt med ökad grad av cirkularitet. De gemensamma miljökraven mellan Stockholm, Göteborg, Malmö och Trafikverket är mycket viktiga för att driva branschen att minska utsläppen från framställning av material.

En mycket viktig aspekt i att minska utsläppen från kontorets verksamhet är att vidmakthålla befintlig infrastruktur och undvika större reinvesteringar. Tunga bro- och tunnelkonstruktioner innehåller både stål och betong som medför klimatpåverkan vid tillverkning. Genom att underhålla infrastrukturen kontinuerligt kan livslängden och funktionen förlängas, vilket minskar risken för att skicket på anläggningen innebär behov av nybyggnad i stället för löpande underhåll och renovering.

Utmaningar med ny och förändrad lagstiftning

EU har antagit ett nytt luftkvalitetsdirektiv med uppdaterade normer för luftkvalitet, vilka ska uppfyllas senast 2030. Direktivet innehåller även skärpta krav på utvärdering av luftkvalitet samt riktlinjer för hur åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten ska utformas. De nya kraven ska vara införlivade i svensk lagstiftning senast den 11 december 2026.

För Sveriges del är normen för partiklar (PM10) fortsatt den största utmaningen. För stadens del ser luftkvalitetsdirektivets gränsvärden ut att kunna nås, förutsatt att den positiva trenden med förbättrad luftkvalitet fortsätter och att åtgärdsarbetet för förbättrad luftkvalitet fortsätter att utvecklas. EU:s långsiktiga mål om noll föroreningar till 2050 baseras på WHO:s riktvärden. WHO:s riktvärden bedöms utifrån studier av påverkan på människors hälsa. För att nå WHO:s riktvärden behöver ytterligare insatser genomföras.

Det övergripande målet för ramdirektivet för vatten är att alla vattenförekomster ska ha god status senast 2027 och att vattenkvaliteten inte får försämrats. Vattenförvaltningen sker i sexåriga cykler och omfattar bland annat förvaltningsplaner, åtgärdsprogram och samverkan. För närvarande pågår samråd inför 2027, då nya miljökvalitetsnormer ska fastställas.

Staden har sedan länge bedrivit ett aktivt samarbete för att förbättra vattenkvaliteten, och insatser kommer fortsatt att behövas. För kontoret innebär detta bland annat kostnader för hantering av dagvatten från vägar och infrastruktur i enlighet med lagstiftningen, samt ersättning till stadens VA-huvudman.

EU-kommissionen har bjudit in till ett samråd om förstärkta insatser för att hantera vattenutmaningar i EU, under strategin för vattenresiliens. Strategin syftar till att säkerställa en hållbar förvaltning av vattenresurser och att vidta åtgärder mot vattenbrist.

Dricksvattendirektivet från 2020 har införlivats i svensk lagstiftning och innebär skärpta krav på dricksvattenkvalitet inom hela EU. Syftet är att skydda människors hälsa från skadliga effekter av vattenföroreningar. En nyhet är att tillrinningsområdet för uttagspunkten ska riskbedömas, och vid behov ska åtgärdsprogram tas fram. Detta arbete påbörjas 2027.

Ett nytt avloppsdirektiv har införts i svensk lagstiftning och ska vara implementerat senast den 31 juli 2027. Direktivet innehåller skärpta krav på rening, utsläpp av dagvatten och förbättrad resursåtervinning av slam från reningsverk. Det är i nuläget svårt att bedöma hur direktivet kommer att påverka kontoret, men det förväntas i första hand påverka dricksvattenproducenter.

EU:s gröna giv är en övergripande strategi som syftar till att skapa ett renare, hälsosammare och klimatneutralt Europa till 2050. Detta ska uppnås genom förändringar i hur vi producerar och konsumerar. Lagstiftningspaketet *Fit for 55* innehåller ny eller reviderad lagstiftning inom klimat-, energi- och transportområdena. Målet är att EU-länderna ska minska sina utsläpp med minst 55 procent till 2030 och uppnå klimatneutralitet senast 2050.

Säkerhet, beredskap och välfärdsbrottslighet

De senaste årens utveckling med krig i Ukraina, höjd terrorhotnivå och växande gängkriminalitet och välfärdsbrottslighet innebär att Sverige och Stockholm befinner sig i ett allvarligt säkerhetsläge. Hela samhället behöver kraftsamla och som förvaltare av en stor del av huvudstadens offentliga rum är trafikkontoret en viktig aktör i säkerhetsarbetet på både regional och nationell nivå.

2024 bildade kontoret en säkerhetsenhet som samlar kompetens inom säkerhet, beredskap och säkerhetsskydd. De utökade resurserna har möjliggjort för kontoret att öka takten inom det pågående säkerhetsarbetet och i nära dialog med stadsledningskontorets säkerhetsavdelning implementerar kontoret stadens tillämpningsanvisningar för säkerhetsskydd, samt förstärker inom området med nya resurser. En utmaning i sammanhanget är att attrahera och rekrytera rätt kompetens inom detta område, då efterfrågan på dessa resurser är mycket hög.

En annan utmaning inom säkerhetsskyddsområdet är hantering och arkivering av teknisk dokumentation och annan information som överlämnas från stadens och andra aktörers bygg- och anläggningsprojekt till trafikkontoret. Dokumentationen överlämnas dels till trafikkontorets förvaltande verksamheter som ombesörjer drift och underhåll av anläggningar, dels till kontorets projektarkiv Armaria där informationen arkiveras för att sedan hämtas ut och användas som underlag vid framtida ny- och ombyggnadsprojekt. Med anledning av säkerhetsläget och en skärpning av lagstiftningen ökar mängden säkerhetsskyddsklassade handlingar fortlöpande. I dagsläget finns det inget IT-system som uppfyller kraven för förvaring av säkerhetsskyddsklassad information där projekthandlingarna kan arkiveras. Detta påverkar även förvaltningen av anläggningarna där den tekniska dokumentationen måste finnas tillgänglig under anläggningarnas livslängd, vilket för byggnadsverk handlar om cirka 70-100 år. Eventuella informationsförluster kan ge avsevärda konsekvenser och handlingarna måste därför kunna arkiveras på ett säkert sätt.

I stadens sektorsorganisation för stärkt civil beredskap leder kontoret arbetet inom transportsektorn och deltar i fyra andra sektorer. Kontoret prioriterar även att utveckla beredskapsarbetet på flera sätt, till exempel kopplat till frågan om att ta över viss verksamhet i egen regi. Det finns flera statliga utredningar och lagförslag som kommer att påverka kommunens roll inom det civila försvaret, bland annat lagen om kommuners och regioners åtgärder vid extraordinära händelser i fredstid och vid höjd beredskap, försörjningsberedskapen samt ansvaret för skyddsrum. Samtliga utredningar understryker

kommunens avgörande betydelse inom det civila försvaret och kommer att påverka kontorets verksamhet framöver. Kontoret ser även behov för staden att gemensamt ta sig an frågan om Natos sju grundläggande civila förmågekrav, där det sjätte kravet, ett resilient transportsystem samt förmåga att snabbt återställa transportsystemet efter förstörelse, är särskilt relevant för trafikkontoret. Staden behöver analysera vidare vad detta kan innebära i praktiken för verksamhetens prioriteringar.

Ett angränsande område där kraven skärpts successivt är informationssäkerhet, där till exempel de så kallade NIS- och NIS2-direktiven anger höga krav på informationssäkerheten kopplat till samhällsviktiga och digitala tjänster. Trafikkontoret har ett mycket stort antal tekniska system, IT-lösningar och datamängder som bidrar till att upprätthålla funktionen och utveckla transportsystemet och de offentliga rummen. Därför pågår ett stort och resurskrävande arbete utifrån nuvarande och kommande lagstiftning inom informationssäkerhet.

Välfärdsbrottslighet är ett växande problem i samhället och fungerar även som finansieringskälla för kriminella nätverk. Som en förvaltning som årligen upphandlar för flera miljarder kronor och fattar tusentals myndighetsbeslut, har trafikkontoret ett stort ansvar för att förebygga, upptäcka och hantera välfärdsbrottslighet. Kontoret genomför flera utvecklingsinsatser inom området, bland annat utvecklad avtalsuppföljning med tydliggörande av rutiner och ansvarsfördelning samt förbättrade kontroller av ställda krav. Vidare pågår arbete med att förbättra den interna samverkan, till exempel mellan tillsynsverksamheten och kontorets övriga verksamheter. Staden genomför samordnad inspektion tillsammans med polisen, dessa inspektioner är samordnade av stadsledningskontoret. Förutom polisen har även skatteverket och livsmedelskontrollen deltagit, liksom medarbetare från livsmedelskontrollen samt tillståndsavdelningen och stadsmiljöavdelningen. Syftet med den samordnade inspektionen är att identifiera och försvåra för organiserad brottslighet och välfärdsbrottslighet. En samverkansgrupp återfinns även i staden där även alkoholinspektion, tobaksinspektion och brandförsvaret deltar. Tillsammans finns större möjligheter att försvåra för välfärdsbrottslighet.

Kontoret ser ett behov av ett ökat centralt stöd, framförallt när det gäller att hantera misstankar om välfärdsbrott, då dessa ärenden inte sällan är komplicerade att utreda. För att ytterligare stärka kontorets arbete för att motverka välfärdsbrott ser kontoret behov av utökad kompetens inom juridik. Vidare bedömer kontoret att det kan finnas behov av externa resurser för att genomföra fysiska kontroller av till exempel av miljö- och arbetsmiljökrav.

Säkerhetsarbetet är av hög prioritet för kontoret och staden och kräver både kontinuitet och fortsatta utvecklingsinsatser. De kommande åren kommer att kännetecknas av en fortsatt ambitionshöjning inom områdena säkerhetsskydd, beredskap, informationssäkerhet och motverkan av välfärdsbrottslighet. Inom samtliga av dessa områden har kontoret redan tillsatt resurser under de senaste åren, något som kommer att behöva fortsätta framöver, tillsammans med utvecklade arbetssätt för ökad systematik, analyser av lagkrav och omvärldens förväntningar, gedigna utbildningsinsatser och ökad samverkan. Med utökade resurser kan kontoret öka takten för dessa åtgärder.

Samverkan med andra aktörer

Trafikkontoret samarbetar med en mängd offentliga aktörer där det finns både utmaningar, vägval och möjligheter till lösningar som kommer påverka förväntningar på kontorets investeringar, prioriteringar samt relationen till olika samarbetsaktörer.

Under kommande fyraårsperiod börjar flera av de stora infrastrukturinvesteringarna i Stockholm, som har planerats och byggts under lång tid, att färdigställas. Det kommer påverka transportmönster, behov av följdinvesteringar och möjligheter i nya offentliga platser. Enligt nuvarande tidplan ska Förbifart Stockholm stå klar 2030, tunnelbanan till Nacka, Söderort och Södermalm beräknas vara klar 2030 och Slussen blir klart i etapper under kommande år fram till ca vintern 2027.

Samarbete med exploateringskontoret och stadsbyggnadsprojekt

De senaste årens nedgång i byggande har påverkat de stora stadsbyggnadsprojekten. För trafikkontorets del innebär de förlängda stadsbyggnadsprojekten att vi inte kan vänta oss större investeringar i närtid och områdena hamnar i en form av mellanrum. För att säkerställa levande och fungerande stadsmiljöer måste staden ha beredskap att agera i dessa mellanrum. Genom att identifiera strategiskt viktiga platser och genomföra temporära eller permanenta åtgärder kan vi motverka att dessa ytor blir passiva, otrygga eller outnyttjade. Det handlar om att anpassa och optimera transport- och trafiksystemet i takt med förändrat resande samt att skapa höjda värden i stadsmiljön under väntetiden. Ett exempel på detta är Södertäljevägen som var tänkt att få en omdaning inom stadsbyggnadsprojektet och anpassas till framtidens behov och resande, men nu är planerat att pausas. Genom att det har funnits en tänkt exploatering och omdaning av gaturummet inom stadsbyggnadsprojektet har kontoret inte planerat några större åtgärder på detta stråk. Önskemålen om att trafikkontoret ska kunna stå för denna typ av mellanrumsinvesteringar ökar under kommande år.

Samarbete med polisen

Dialogen med polisen kring att få ner väntetiderna för beslut om till exempel uteserveringar pågår kontinuerligt, men det är svårt att nå resultat eftersom polisens arbetsbelastning är hög. Inför ett eventuellt övertagande av ordningslagen är det viktigt att staden har ett nära samarbete med polisen för att kunna förbereda verksamheten på bästa sätt. Kontoret behöver skaffa sig kunskap om lämplig organisation, budget, digitala stöd med mera.

I syfte att renodla polisens uppdrag har regeringen beslutat att utreda möjligheten att lägga över vissa uppgifter som idag är polisens ansvar till andra myndigheter och kommunen. Två av de frågor som utredningen undersöker är möjligheten att flytta ansvaret för ordningslagen och hanteringen av bestridande och rättelser av parkeringsanmärkningar till staden.

När det gäller ordningslagen ser kontoret positivt på de föreslagna förändringarna men kostnaderna behöver utredas och för- och nackdelar behöver vägas mot varandra. Väntetiderna för ett beslut hos polisen är idag upp till tio veckor, om staden tar över ansvaret borde handläggningstiderna kunna kortas ned. Staden skulle även få större rådighet gällande tillsynen för bland annat uteserveringar och byggetableringar, samtidigt skulle kostnaderna för att kontrollera efterlevnaden av upplåtelser sannolikt öka. Även kostnaden för att flytta saker som står fel (till exempel byggsäckar) skulle öka, även om del av kostnaderna bör kunna tas ut av den som har orsakat felet.

Kontoret anser inte att ansvaret för bestridande och rättelse av parkeringsanmärkningar bör flyttas till staden. Eftersom staden redan idag ansvarar för parkeringsanmärkningar skulle det vara olämpligt att ansvaret för bestridande av anmärkningar ligger på samma part. Det skulle innebära att staden överprövar sina egna beslut. Skulle utredning komma fram till att staden ändå ska ta över detta ansvarsområde kommer det få långgående konsekvenser för kontoret. Men tanke på den mängd parkeringsärenden som idag bestrids (40 000 i hela landet årligen) skulle en ny enhet med cirka tio handläggare behöva skapas till en kostnad på 15 mnkr årligen. Utredningens förslag ska presenteras i oktober 2025.

Samarbete med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA)

Under 2025 och framåt ska Trafiknämnden i samarbete med bland annat Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) ta fram en plan och finansieringsmodell för att identifiera platser för insamling av förpackningar samt skrymmande förpackningar i staden för att möta kommande lagkrav. Den nya lagstiftningen, som träder i kraft från 2027, innebär att samtliga fastigheter ska ha fastighetsnära insamling vilket kommer vara mycket utmanande i den täta staden. Ansvaret läggs främst på fastighetsägarna, men om dessa inte har möjlighet att ordna insamling på kvarterismark kan staden få ansvar för detta. Det offentliga rummet är begränsat och det finns fler konkurrerande intressen om utrymmet. Kontoret avser att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB bland annat att tolka lagstiftningen och hur den ska appliceras i stadsmiljön.

I de lokala åtgärdsprogrammen (LÅP), som tagits fram för stadens vattenförekomster finns ett antal åtgärder där trafikkontoret tilldelats ansvar, antingen som enskild part eller tillsammans med andra. Målet är att minska trafikens- och gaturummets påverkan på stadens vattenförekomster. En viktig förutsättning för genomförandet av de åtgärder som berör dagvattenrening är kontorets dagvattenavtal med SVOA. Dagvattenavtalet innebär att SVOA ansvarar för genomförande (investering) av dagvattenanläggningar på allmän platsmark som omfattas av avtalet, och att trafikkontoret ansvarar för finansieringen av dem genom kapitalkostnader och drift. Kontoret behöver därmed säkerställa att SVOA har resurser för genomförandet av åtgärder inom ramen för LÅP.

Inom dagvattenavtalet pågår även överföring av brunnsrensansvar från kontoret till SVOA. Överföringen beräknas vara färdig under 2027. För att SVOA ska anses vara ensam verksamhetsutövare (enl. beslut i KF 2014-06-16) överlåter kontoret dagvatteninstallationer för investeringsvärdet. Investeringsutgiften är enkelt tillämpningsbar vid nya installationer, äldre dagvatteninstallationer (främst brunnar) är kontoret fortsatt huvudman. Dialogen mellan parterna pågår om en överföring är möjlig. I nuläget kan inte trafikkontoret uppskatta vilka kostnader det skulle innebära att fortsätta verka för att SVOA ska vara ensam verksamhetsutövare för stadens dagvatten och Va-anläggningar. Kontoret kommer att återkomma i kommande underlag för budget med en kostnadsuppskattning.

Samarbete med stadsdelsförvaltningarna

Under 2025 har kontoret fått ett budgetuppdrag att se över hur stödet till stadsdelsnämndernas arbete med parkplaner kan stärkas. Idag är det trafikkontoret som ansvarar för att underlagen som används ser likadana ut för alla stadsdelsförvaltningar. Eftersom kontoret vet att stadsdelsförvaltningarna har svårt att inrymma kostnader för att uppdatera parkplanerna är

kontorets förslag att stadsdelsförvaltningarna i samarbete med trafikkontoret kan signalera när en parkplan behöver uppdateras och därefter lyfta det i kommande underlag för budget.

Medel för stadens parkinvesteringar fördelas till respektive stadsdelsförvaltning men trafikkontoret samordnar fördelningen. Under 2025 ska kontoret genomföra en översyn i syfte att utveckla processen kring stadens parkinvesteringar för ökad, effektivitet, transparens och delaktighet. Upprustningsbehovet för parkerna är stora men investeringsmedlen är oförändrade sedan införandet av stadsdelsförvaltningarna. En del av Stockholms parker är relativt stora med ett stort upptagningsområde. För att kunna genomföra de upprustningar som behövs i de större parkerna behöver genomförandet av projekten idag ofta delas upp på mellan två till fyra år. Från 2025 har reinvesteringarna för stadens parker nycklats direkt till respektive stadsdelsförvaltning och inte enligt samma process som parkinvesteringarna. Det betyder att investeringsmedlen i ännu större utsträckning än tidigare behöver prioriteras stadsdelarna emellan.

De parker som idag förvaltas av kontoret är de kommuncentrala parkerna som (med undantag för Hansta som är ett kulturresevat och av en annan karaktär) är centralt belägna i innerstan och är en del av turiststråk alternativt välbesökta turistmål. Detta är anläggningar med hög kvalitet som är viktiga för stadsbilden och har ett högt besöksstryck med högt slitage och tekniskt komplexa anläggningar på exempelvis bjälklag med speciallösningar för växtbäddar och bevattning. Två parker som är under byggnation och är av likartad karaktär är Tegelbacken och Katarinaparken vid nya Slussen. Kontoret ser ett behov av att tillsammans med stadsdelsförvaltningarna utreda dessa parkers lämplighet som kommuncentrala parker, för att även dessa i framtiden ska kunna vara fina och attraktiva besöksmål.

I budget 2025 fick kontoret i uppdrag att i samarbete med andra nämnder säkra tillgången till kommunaltekniska ytor. Behovet av kommunaltekniska ytor är stort, särskilt nu när flertalet förvaltningar inom staden ställer om till egen regi, men tillgången är begränsad. Kontoret behöver därför tillsammans med stadsdelsförvaltningarna hitta effektiva sätt för samnyttjande. En förutsättning är dock att de ytorna som redan finns kan behållas inom staden och att alla förvaltningar ska ha budget för detta. Tidigare har exempelvis stadsdelsförvaltningarna haft kostnadsfria arrendeavtal med exploateringskontoret men vartefter avtalen förnyas kommer de numer vara förlagda med en avgift. Eftersom stadsdelsförvaltningarna inte kan kompenseras på annat sätt än via nyckeln kommer de följaktligen inte ha budget för dessa tillkommande kostnader. Genom att kontoret tilldelas driftmedel som kan slussas vidare till den aktuella förvaltningen, ser kontoret en möjlighet att säkerställa tillgången till kommunaltekniska ytor.

Följdinvesteringar

Trafiknämndens prioriteringar påverkas av andra, såväl interna som externa, aktörers byggverksamhet i staden, vilka ofta kommer med en förväntan och krav på insatser, samt i vissa fall även önskemål om delfinansiering från trafiknämnden. Det kan handla om projekt som drivs av Trafikverket, regionen, privata fastighetsägare eller ledningsdragande bolag. De här samverkansprojekten skapar ofta en förväntan och behov av vissa följdinvesteringar på kommunal mark för att anpassa den kringliggande miljön. Exempel på projekt där kontoret har identifierat behov av följdinvesteringar är exempelvis den pågående tunnelbaneutbyggnaden, Förbifart Stockholm, bytespunkt Norra Sköndal och Tvärbanan

Kistagrenen.

Sedan detaljplanen för Slussen antogs 2011 har trafikutvecklingen förändrats. Slussens systemhandling dimensionerade trafiksystemet för 30 000 fordon per dygn. År 2015 reviderades denna siffra till 20 000 fordon per dygn. Under 2023 fattades även beslut i trafiknämnden om att hålla Katarinavägens stängd för genomfartstrafik samt att mittbarriärerna i Söderledstunneln skulle behållas. Under samma period har även trafikutvecklingen visat att gång- och cykeltrafiken ökar och att biltrafiken minskar centralt i staden. Speciellt i Slussen har genomförandet av projektet sedan 2016 kraftigt förändrat flödena genom platsen. Både faktiska politiska beslut och trafikutvecklingen har gjort att Slussen till vissa delar kommer ha en överkapacitet för motorfordon när platsen öppnar som helhet, vilket trafikkontoret bedömer kan nyttjas på ett annat sätt. Över tid finns det stora möjligheter att fördela om yta på huvudbron från motorfordonstrafik till gång- och cykeltrafik, vilket sker med provisoriska lösningar redan idag. Sektionen på Katarinavägens norra del och anslutningen mot Slussbrogatan kan fördelas om för att minska den hårda trafikmiljö som ytan mellan busshållplatserna utgör. Utöver omfördelning till andra trafikslag finns det även möjlighet att komplettera platsen med ytterligare gröna inslag när ytor omfördelas. Även på Slussbrogatan ser kontoret att det finns en viss överkapacitet, utrymme där skulle kunna fördelas om till både gång- och cykeltrafik, med fördel de strömmar som går norrut utmed Stadsmuseet på Slussbrogatan.

Förväntan från regionala och statliga parter

Utöver följdinvesteringar finns det diskussioner med regionen särskilt i bytespunktsprojekt där de uttrycker behov av medfinansiering från staden. Kontorets hållning är att staden inte ska medfinansiera bytespunkter men att kontoret deltar i arbetet med att få bytespunkterna väl integrerade i stadsmiljön och välfungerande i trafiksystemet. Denna fråga har växt under senare år i takt med att regionens utmanande ekonomi. Inom ramen för Stockholms- och Sverigeförhandlingens samarbeten pågår liknande diskussioner kring hur vissa förordningar ska finansieras. Trafikkontoret samordnar förhandlingarna mellan förvaltningarna men diskussioner om avtal och finansiering bedrivs av stadsledningskontoret.

Tyck till

Ett exempel där samverkan kan utvecklas är de felanmälningar och synpunkter som inkommer via Tyck till. För att i större utsträckning möta stockholmarnas förväntningar om en gemensam väg in till staden för synpunkter och felanmälningar kan en möjlighet vara att bredda Tyck till, till att omfatta fler av stadens verksamheter. Redan idag inkommer ärenden som inte rör nämndens verksamhet genom Tyck till, där hanteringen och service gentemot stockholmarna skulle kunna förbättras genom en ökad tydlighet och samverkan mellan stadens verksamheter.

Under kommande år är denna fråga särskilt aktuell, då kontoret påbörjat förberedelser inför upphandling av en ny version av Tyck till-appen. Kontoret kommer att utreda möjligheten att utvidga appens funktionalitet till att samla fler av stadens verksamheter, för att kunna möta en eventuell framtida efterfrågan. För att maximera nyttan av en eventuell utvidgning av appen och upprätthålla det höga förtroende som finns för Tyck till, är det viktigt att samverkan med berörda verksamheter utvecklas och att de har förutsättningar för att omhänderta synpunkterna

på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Kommunikation och information

Information i samband med trafikplaneringsplaner

I större projekt ansvarar respektive projektägare för att informera övergripande om sina projekt på projektens egna webbsidor. Trafikkontoret tillhandahåller därför ingen generell information på stadens webbplats för projekt som kontoret inte själv äger. Däremot publicerar kontoret detaljerad information om varje specifik trafikplaneringsplan(TA-plan) via www.trafiken.nu. Tjänsten har avsevärt minskat antalet frågor om TA-planer och effektiviserat arbetet på kontoret. Ett nästa steg skulle kunna vara att utveckla en mer realtidsuppdaterad version, där entreprenörerna själva delar information när de faktiskt är på plats och arbetar.

Vid särskilt uppmärksammade TA-planer eller platser med omfattande förändringar planerar kontoret att utöka informationen i de befintliga kanalerna. Det är viktigt att medborgare och aktörer i berörda områden får en samlad bild av de förändringar som sker, även om de är tillfälliga.

Medborgardialog och samråd

Dialogprocesser med invånarna i Stockholm är en viktig del i demokratiprocessen och ska syfta till att öka förtroendet för det offentliga och skapa insyn i planeringsprocesser och stadsutvecklingsarbetet. Trafikkontorets verksamhet har sällan lagstadgade krav på dialog och samråd i motsats till stadsbyggnadsprocessen och framtagandet av detaljplaner. Därför saknar kontoret i viss mån verktyg och rutiner för ett effektivt medborgardialogarbete. Kontoret upphandlar verktyg och tjänster som möjliggör en förbättrad medborgardialog. Kontoret ska också ta fram arbetssätt och samverka med andra förvaltningar och stadsdelsförvaltningar i lokala frågor och gemensamma frågor som till exempel klimat och miljö.

Under 2025 kommer trafikkontoret genomföra ett insiktsarbete för att undersöka Stockholmarnas förväntningar och önskemål gällande medborgardialog. Resultatet av insiktsarbetet kommer att användas för att utveckla rutiner och arbetssätt.

Effektiv intressenthantering och kommunikation för en hållbar stad

Intressenthantering är en central del av trafikkontorets arbete och går hand i hand med medborgardialog. Fokus ligger på både enskilda individer och grupper som påverkas av kontorets projekt och initiativ. I takt med nya typer av uppdrag krävs ökad kommunikation – exempelvis införandet av miljözon klass 3, där Transportstyrelsen har lyft fram kommunikation som en nyckelfaktor för ett lyckat genomförande – utvecklas även kontorets kommunikationsstrategier, där intressenthantering spelar en viktig roll.

Direktkontakt och fysiska möten med berörda aktörer skapar inte bara bättre informationsspridning, utan också ökad förståelse för stadens utvecklingsarbete. Dessutom ger dessa möten möjlighet att identifiera viktiga detaljer som kan påverka enskilda individer och verksamheter, vilket kan leda till justeringar i planerade arbeten. Intressenthanteringen omfattar allt från individuella möten med näringsidkare till webinarier med hundratals deltagare. Under 2024 genomfördes över 300 intressentmöten i olika format. Arbetet handlar även om att identifiera synergier och skapa mervärde för alla inblandade parter, exempelvis

genom samarbeten mellan fastighetsägare och trafikkontoret. Funktionen som intressentkoordinator kommer att fortsätta utvecklas och är en prioriterad roll inom kontoret.

Behovet av information och dialog ökar i takt med att nya projekt initieras. Ett aktuellt exempel är stadens satsning på att utveckla kajer och vattennära områden till nya platser för rekreation, vistelse och bad. Kajstrategin och utvecklingen av Stockholms offentliga rum kräver stöd i form av kommunikation, med målet att invånarna ska kunna ta del av de nya baden på ett informerat, säkert och tryggt sätt. Under de kommande åren planeras därför flera dialoger för att stärka medborgarnas inflytande och delaktighet i utvecklingen. För att möta detta behov kommer kontoret att ta fram kommunikationsmaterial, utveckla nya arbetsmetoder och samverka med andra förvaltningar och stadsdelsförvaltningar.

Utöver satsningen på kajer fortsätter kontoret att utveckla kommunikationen kring stadens offentliga rum. Målet är att fler invånare ska känna till och kunna ta del av stadens möjligheter till rekreation. Kontoret arbetar även med att stärka Stockholms profil som en ledande cykelstad i Europa. Genom kreativa kommunikationsinsatser ska stadens cykelvarumärke lyftas fram, samtidigt som nya gestaltningar av prioriterade cykelstråk underlättar navigering och synliggör cykelns fördelar. Dessa åtgärder kommer att implementeras under kommande år och inkluderar allt från ny skyltning till information för ökad regelefterlevnad och minskade konflikter. Samarbetet med andra förvaltningar och organisationer utökas för att utveckla gemensamma kommunikationsinsatser, evenemang och cykelskolor.

Genom dessa kommunikationssatsningar vill kontoret skapa bättre förutsättningar för att fler ska välja cykeln som transportmedel och därmed bidra till ett mer cykelvänligt Stockholm, där ökad hänsyn i trafiken är en självklarhet.

Tyck till

Kontoret genomför under 2025 en förstudie för att säkerställa goda förutsättningar inför upphandling och utveckling av en ny Tyck till-app vilket kommer ske under 2026.

Kontoret kommer bland annat att utreda möjligheten att utvidga appens funktionalitet för att samla fler av stadens verksamheters ärendehantering. Förstudien kommer också titta på möjligheterna att använda en framtida Tyck till-app som dialogverktyg samt som kommunikationskanal gentemot stockholmarna i större utsträckning än vad som är möjligt idag.

Lanseringen av den nya appen kommer kräva kommunikationsinsatser, dels gentemot alla som använder appen idag och dels stadsövergripande gentemot alla stockholmare för att öka kännedomen om appen. Kontoret behöver lyfta fram syftet med appen och nyttan med de nya funktionerna. Kommunikationsinsatserna behöver särskilt riktas mot stadens fokusområden varifrån det idag kommer en procentuellt mindre andel av synpunkter.

4 Sammanfattande ekonomisk analys

Under de senaste åren har kontorets verksamhet ställts inför betydande ekonomiska utmaningar. De högre priserna är här för att stanna och kontoret har under de senaste åren haft en brant kostnadsökning i form av indexökningar för entreprenadköp och konsulter. Den

utdragna lågkonjunkturen, det förändrade omvärldsläget och en ökad global osäkerhet har skapat ett stort tryck på kontorets budgetamar. Budget 2025 innebar för nämndens driftbudget en viss kompensation för indexökningar, vilket är positivt och har underlättat något för verksamheten, men osäkerhetsfaktorer kvarstår och påverkar både intäkt- och kostnadssidan i betydande omfattning.

Den ryska invasionen av Ukraina och det globala geopolitiska läget har skapat ökade politiska spänningar, samtidigt som USA:s mer protektionistiska handelspolitik bidrar till ytterligare ekonomisk osäkerhet. Begränsningar i den globala handeln påverkar svenska företags konkurrenskraft och bidrar till finansiell instabilitet. Sverige befinner sig i en utdragen lågkonjunktur med låg tillväxt och hög arbetslöshet. Inflationen har minskat för att återigen öka, kontoret kommer noga att följa utvecklingen av inflationen då det slår hårt mot kontorets entreprenadkostnader och investeringsutgifter.

Kontorets ekonomi påverkas även av interna faktorer, såsom ett stort underhållsbehov och därmed ett ökat behov av budgetmedel, främst investeringsmedel. Den infrastruktur som byggdes under miljonprogrammet på 1960- och 70-talet som nu med marginal passerat sin teoretiska tekniska livslängd, vilket skapar ett omfattande och kostsamt underhållsbehov. Kostnaderna för entreprenadtjänster har ökat kraftigt de senaste åren, vilket ytterligare försvårar möjligheten att hantera det ökade behovet. En konsekvens av den ansträngda ekonomin är att vissa underhållsinsatser kan skjutas framåt i tiden, vilket riskerar att leda till kapitalförstöring och högre kostnader på sikt.

Utöver underhållsskulden står kontoret inför utmaningar kopplade till klimatanpassning. Behovet av förebyggande åtgärder för att hantera klimatförändringarnas effekter är omfattande och innebär ökade ekonomiska krav. Kontorets ansvar för klimatanpassningsåtgärder är brett och omfattande och de sammantagna utgifterna för att helt och hållet anpassa samt att förebygga kommande klimatförändringar är en ekonomisk utmaning för kontoret.

I den pågående utredningen av ansvar och utveckling av stadens innerstadskajer med hänsyn till trafiksäkerhet, farleder och framtida kollektivtrafikpunkter på sjö så utreds också en eventuell flytt av förvaltning av innerstadskajer från Stockholms Hamn AB. Om utredningen medför att trafiknämnden får ett utökat ansvarsområde så förutsätter kontoret att ekonomisk kompensation medges fullt ut.

De senaste årens utveckling med krig i Ukraina, höjd terrorhotnivå och växande gängkriminalitet och välfärdsbrottslighet innebär att Sverige och Stockholm befinner sig i ett allvarligt säkerhetsläge. Mot bakgrund av detta har kontoret en central roll i stadens säkerhetsarbete och har därför bildat en säkerhetsenhet för att stärka arbetet med säkerhet, beredskap och säkerhetsskydd. Kontoret leder transportsektorn inom stadens civilförsvaret och påverkas av nya lagkrav, bland annat kopplade till informationssäkerhet och Natos civila förmågekrav. Samtidigt intensifieras arbetet mot välfärdsbrottslighet genom stärkt avtalsuppföljning och förbättrad intern samverkan. För att möta dessa utmaningar krävs ytterligare resurser, kompetens och systematiskt utvecklingsarbete.

4.1 Drift

Kontorets verksamhet genererar intäkter från flera olika källor, vilka huvudsakligen är kopplade till användning av stadens offentliga utrymmen och tjänster. En betydande del av intäkterna kommer från parkeringsrelaterade avgifter, vilket inkluderar besöksparkering, boendeparkering, felparkering och nyttoparkering m.m. Dessa avgifter syftar både till att styra parkeringsbeteendet i staden och att uppnå miljömålet med en bättre luftkvalité genom att minska biltrafiken.

En annan intäkt är upplåtelseavgifter, där kontoret tar ut avgifter för användning av offentlig mark. Detta omfattar exempelvis tillstånd för uteserveringar, foodtrucks, torghandel och byggetableringar. Dessa intäkter möjliggör en reglerad och rättvis användning av stadens gemensamma ytor och säkerställer att offentliga platser kan nyttjas på ett ordnat och funktionellt sätt. En revidering av flertalet av taxorna har inte skett sedan 2017 under tiden har index ökat med 30 procent. En höjning av taxorna är nödvändig för att säkerställa kostnadstäckning, en rättvis prissättning och en hållbar finansiering av stadens offentliga ytor. Vidare genererar kontoret reklamintäkter genom upplåtelse av reklamutor på offentliga platser, såsom busskurer, digitala skyltar och andra kommersiella exponeringsmöjligheter inom stadsmiljön. Kontoret får även intäkter från användaravgifter kopplade till olika tjänster och faciliteter, såsom offentliga toaletter.

Utöver dessa intäkter kan kontoret även söka och ta emot externa bidrag från myndigheter och EU, i syfte att finansiera särskilda projekt eller utvecklingsinsatser inom trafik och infrastruktur.

Kontoret ser över sin strategi för att öka sin externa finansiering och prioriterar ansökningar med större bidrag från både nationella myndigheter och EU, Förfarandet med relativt små och många bidrag med omfattande återrapporteringar försvårar arbetet och kräver en tydlig prioritering vilka bidrag som ska sökas och när.

För parkeringsrelaterade avgifter har utvecklingen under perioden 2021–2024 varit varierande men år 2024 ökade intäkterna i förhållande till de tre senaste åren. En relativt liten förändring i beteende hos trafikanterna får stort utslag på intäktssidan. Besöksparkeringsavgifterna har ökat med cirka 16 procent, medan boendeparkeringsintäkterna först minskade mellan 2021 och 2023, men därefter ökade under 2024. Nämndens beslut att höja boendeparkeringsavgifterna från och med den 1 februari 2024 har ökat intäkterna och det kommer även att påverka de följande åren.

Felparkeringsintäkterna har däremot minskat stadigt mellan 2021-2024, en minskning på totalt 26 procent. Minskningstakten har dock avtagit till 6 procent årligen och prognosen för 2025 och framåt visar på en utplaning. Minskningen kan delvis förklaras av en ökad rättsparkering i staden.

Upplåtelseintäkterna har ökat under åren, med reklamavgifter och ökade tillståndsinktäkter från restauranger och andra verksamheter. Den långdragna lågkonjunkturen har däremot inneburit att byggsektorn har avmattas vilket har lett till färre upplåtelser och därmed minskade intäkter. Mot bakgrund av den utdragna lågkonjunkturen prognostiseras en vikande trend för byggsektorn med färre upplåtelser till följd.

För nämnden finns en ekonomisk osäkerhetsfaktor kopplad till Skatteverkets pågående analys av momsplikt inom parkeringsområdet.

Kontoret ser en utmaning i att prognostisera intäktssidan de tre följande åren dels på grund av den utdragna lågkonjunkturen, att små beteendeförändringar ger relativt höga förändringar på intäktssidan och påverkan på antalet planerade parkeringsplatser.

Kontoret ser positivt på omställningen till elektrifierade arbetsmaskiner i enlighet med stadens miljömål, men konstaterar att detta medför betydande ekonomiska utmaningar. Eldrivna maskiner är i dagsläget avsevärt dyrare än fossildrivna motsvarigheter, vilket innebär höga initiala kostnader. Orsakerna är bland annat begränsade tillverkningsvolymen, högre produktionskostnader och behovet av ny infrastruktur såsom laddstationer och elnätförstärkning. Prognosen är att om det ställs högre miljökrav i upphandlingar och avtal kommer det att innebära högre kostnader initialt för driften i de avtal som är kopplade till det till exempel för barmarkshållning och snöröjning.

Stockholms strategi för utomhusbelysning syftar till hållbar, trygg och energieffektiv belysning med minskad miljöpåverkan. Under 2024–2025 utreder Trafikkontoret vilka anläggningar som berörs och vilka kostnader övertagandet innebär för drift, underhåll och investeringar. Trafikkontoret ska ta över ansvaret för all fast installerad belysning på allmän plats, inklusive parker och lekplatser, från stadsdelsnämnderna. Övergången kräver inventering, tekniska omkopplingar och ekonomiska resurser, och även att budgetmedel behöver överföras till kontoret.

Prisutvecklingen under de senaste åren har varit mer eller mindre kännbar för kontorets samtliga verksamhetsområden. Effekterna har kommit stegvis, i takt med att ingångna avtal indexreglerats och nya avtal upphandlats. Under flerårsperioden 2026–2028 är den prognosticerade ökningen för index cirka 110 mnkr för driftbudgeten. Detta kommer att utmana kontorets förmåga att upprätthålla befintlig nivå av tjänster och service till stadens invånare, vilket på nytt belyser vikten av att budgetmedel fördelas till områden och projekt där de gör störst nytta. Detta innebär svåra beslut om fördelning av tillgängliga resurser samt ett ökat fokus på effektivisering och innovativa lösningar för att uppnå största möjliga värde. Kontoret bedömer dock att det minskade värdet av tilldelade budgetramar till viss del kan kompenseras genom effektivisering av arbetssätt, då den kumulativa effekten av ökade marknadspriser har blivit mycket stor över flera år. Kontoret ser däremot också ett behov av förstärkt budget för att upprätthålla befintlig nivå av tjänster och service framöver.

Den samlade bedömningen är att kontoret står inför en fortsatt utmanande ekonomisk situation, där både externa och interna faktorer påverkar budgetförutsättningarna. Långsiktiga åtgärder krävs för att säkerställa en hållbar ekonomisk utveckling, där effektiv resursanvändning, noggrann uppföljning av intäkter och en strategisk hantering av kostnader blir avgörande för att kunna möta framtidens behov.

Enligt kommunfullmäktiges budget har nämnden tilldelats medel för driftverksamhet enligt följande tabell.

Mnkr	KF-budget 2025	KF-plan 2026	KF-plan 2027	Förslag 2026	Förslag 2027	Förslag 2028
Driftverksamhet						
Kostnader (-)	-3 240,6	-3 300,6	-3 361,6	-3 394,2	-3 458,7	-3 507,7
Drift och underhåll	-1 975,6	-1 974,6	-1 948,6	-2 068,2	-2 068,7	-2 067,7
Avskrivningar	-897,6	-942,0	-994,0	-947,8	-987,6	-1 019,6
Internräntor	-367,4	-384,0	-419,0	-378,2	-402,4	-420,4
Intäkter	1 625,3	1 625,3	1 625,3	1 675,3	1 675,3	1 675,3
Netto	-1 615,3	-1 675,3	-1 736,3	-1 718,9	-1 783,4	-1 832,4

Driftverksamheten och dess utveckling beskrivs i föregående avsnitt av ärendet och här under ekonomiavsnittet sammanfattas de ekonomiska aspekterna av detta.

Kontoret har för de kommande åren identifierat ett utökat medelsbehov för ett antal angelägna områden, I de tre högra kolumnerna i tabellen ovan är behoven inräknade i förslaget. Ökade kostnader under kolumnen för året som kostnaden träder i kraft. Om kostnaderna ändrar sig anges förändringen i kolumnen för de år ändringen sker.

Nedan följer en beskrivning av angelägna områden där kontoret förslår en utökad ram för de kommande åren. Läs mer under avsnitt "2 Nämndens verksamhetsområde". Beloppen anges i mnkr.

Kostnader mnkr	2026	2027	2028
Fysisk och teknisk planering			
Rekrytering av en resurs som ska ansvara för genomförande och planering av tid inom portföljstyrningen, säkerställa att det nya verktyget används effektivt samt utveckla samarbete med andra aktörer för en mer heltäckande planering och simulering av projekt.	-1,3		
Gator och vägar			
Drift och underhåll i samband med övertagandet av nya anläggningar vid Slussen, tekniska anläggningar & Victoriaslussen.	-7,9	-1,3	-2,2
Drift och underhåll i samband med övertagandet av Slussen, städning snöröjning, blomsterprogram.	-1,8	-1,1	-0,1
Drift och underhåll av nya anläggningar, broar och viadukter	-1,3	-1,3	-1,3
Drift och underhåll av nya anläggningar, ljuspunkter innerstad & ytterstad	-1,2		
Drift och underhåll av nya anläggningar, trafiksignaler.	-1,3		
Stadsmiljö			
Drift och underhåll av två bastur.	-4,0		
Drift och underhåll av nya områden som kontoret tar över från Exploateringskontoret.	-8,7	-4,5	
Höjning av dagvattentaxan, trafikdagvatten renas av Stockholm	-1,8	-5,4	-2,6

Kostnader mnkr	2026	2027	2028
Vatten och Avfall AB (SVOA).			
Driftkostnader för överförda dagvattenanläggningar till SVOA, kontoret ska ersätta SVOA för dagvattenhantering för de anläggningar som har överförts.	-9,8	-9,4	-5,3
Drift och underhåll för tömning av källsorterat avfall enligt förordning (2022:1274)	-3,0		
Tillstånd			
Regeringen utreder möjligheten att flytta ansvaret för ordningslagen och hanteringen av bestridande och rättelser av parkeringsanmärkningar till staden. Kontoret åskar medel för att utreda frågan.	-2,0		
System och verksamhetsstöd			
Driftkostnader för geodataplattformen som syftar till att förenkla datadelning mellan stadens olika verksamheter.	-4,0		2,0
Utveckling av Tyck till-appen, som årligen hanterar hundratusentals synpunkter och felanmälningar från stockholmarna.	-1,5		1,5
Ersättning av anläggningsdatabasen och införande av ett nytt systemstöd för underhållsplanering med syfte att stärka planerings- och kravhanteringsförmågan.	-7,0		6,0
Förstärkning och modernisering av cybersäkerheten samt stabiliteten i IT-infrastrukturen. Överföring av övervakningen av det tekniska nätet till St. Erik.	-3,0	-2,0	3,0
Förstärkt kompetens inom säkerhetsskydd, beredskap, informationssäkerhet.	-3,0	-1,5	
Övriga fokusområden			
Medel för att förstärka arbetet med trygghetsinsatser i fokusområden, hantering av medborgardialoger och utveckling av nya uppdrag såsom bad- och bastufaciliteter. Samordning och förändrade arbetssätt i fokusområden är en central del, liksom uppbyggnad av verksamhet i egen regi och stärkt kompetens inom underhållsplanering.	-30,0		
Kontroller för att stävja välfärdsbrott, externt stöd	-1,0		
Minskade/ökade intäkter			
Ökade Intäkter från besöksparkering.	10,0		
Ökade Intäkter från upplåtelser inom försäljning, uteserveringar och reklam.	20,0		
Ökade Intäkter till följd av en ny utbredning av parkeringstaxeområden. Cirka 250 parkeringsplatser omregleras från taxa 2 till taxa 1, och cirka 3 000 platser från taxa 3 till taxa 2.	20,0		
Kapitalkostnader			
Förändring av avskrivningskostnad	-5,8	12,2	-32
Förändring av internräntekostnad	5,8	10,8	-18
NETTO TOTALT	-43,6	-3,5	-49

4.2 Investeringar

Nämnden har tilldelats en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 610-850 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. Den långsiktiga planen har för åren 2023-2027 förstärkts med sammanlagt 1 750,0 mnkr för att inrymma en satsning på framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik.

För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt har nämnden tilldelats en utökad investeringsplan som sammanlagt uppgår till 1060 mnkr under åren 2025-2030. Den utökade planen avser den fortsatta satsningen *Grönare Stockholm*, medfinansiering av gång- och cykelbron i Slussen-projektet samt utgifter för stora infrastrukturprojekt.

I den *utökade planen* ingår följande olika satsningar och projekt:

- Satsningen på ett *Grönare Stockholm*,
- Satsning på stadsmiljöutveckling inom stadens fokusområden
- Trafiknämndens medfinansiering av den nya gång- och cykelbron inom ramen för Slussenprojektet.
- Medel för åtgärder inom större infrastrukturprojekt
- Renoveringen av Norra Danviksbron.

I bilaga 1 redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden 2026-2030. I bilaga 2 redovisas beslutsläget för samtliga större projekt och program över 50 mnkr.

Utöver de projekt som har prioriterats och inrymts inom ram redovisas även en prioriterad lista över större planeringsprojekt utanför ram, se bilaga 3.

I nedanstående tabell redovisas kommunfullmäktiges budget, kontorets prognos för 2025 samt förslag till budget för åren 2026-2030 för både långsiktig och utökad investeringsplan.

Kontoret tillämpar sig av överplanering vilket innebär att inlagda prognosnivåerna som regel är högre än budgetramen. Arbetssättet bygger på erfarenheten att några av de planerade åtgärderna försenas eller skjuts i tiden av olika anledningar, varav flera inte är påverkbara för kontoret.

	Prognos	Budgetperiod				
TK Investeringar	2025	2026	2027	2028	2029	2030
KF-budget totalt	1 427,5	1 295,0	1 270,0	1 000,0	1 050,0	850,0
Långsiktig plan KF Budget	1 202,5	1 060,0	1 020,0	850,0	850,0	850,0
Cykel-, gång- och kollektivtrafik	446,0	401,5	261,6	185,3	185,0	185,0
Offentliga rum - trygghet och attraktivitet	188,9	120,0	119,5	118,7	119,6	119,8
Klimat- och miljöinvesteringar	171,9	43,0	53,0	93,0	93,0	93,0
Trafiksäkerhet	55,5	39,1	27,9	25,0	25,0	25,0
Reinvesteringsprogram och övr. mindre reinvesteringar	325,5	427,5	546,0	465,5	465,5	465,5
Stora reinvesteringar >50 mnkr	218,4	200,4	165,3	200,0	200,0	200,0
Övriga nyinvesteringar	9,3	3,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Överplanering (nedrundning)	-213,0	-174,5	-173,2	-257,5	-258,2	-258,3
Budgetjusteringar begärda i VB 2024	29,4					
Summa långsiktig plan 1)	1 231,9	1 060,0	1 020,0	850,0	850,0	850,0
Utökad plan KF-Budget	225,0	235,0	250,0	150,0	200,0	0,0
Stadsmiljö i fokusområden	20,0	20,0				
Grönare Stockholm	30,0	70,0	100,0			
GC-bron Slussenprojektet, medfinansiering	76,0	63,6	3,2			
Stora ersättningsinvesteringar	127,5	105,5	142,2	150,0	200,0	
Budgetjusteringar begärda i VB 2024	33,5					
Summa utökad ram 1)	287,0	259,1	245,4	150,0	200,0	0,0
Summa nettointinvesteringar	1 518,9	1 319,1	1 265,4	1 000,0	1 050,0	850,0
-varav icke-aktiverbara utgifter	30,0	30,0	30,0	30,0		

1) Inklusive ombudgeteringar begärda i VB 2024

Behov av ökade budgetramar

Det ansträngda budgetläget i staden, tillsammans med höga marknadspriser, har lett till ett ökat fokus på att identifiera nya källor till extern finansiering och att utveckla kostnadseffektiva lösningar för genomförande av investeringsprojekt. Under 2025 kommer kontoret att fortsätta detta arbete, men konstaterar att tilldelade budgetmedel inte kommer att vara tillräckliga för att trafiknämnden ska kunna uppfylla kommunfullmäktiges mål, med hänsyn till nämndens huvuduppdrag som väghållare, med ansvar för att förvalta och utveckla det offentliga rummet.

Kontoret har kontinuerligt strävat efter en balans mellan nyinvesteringar för att utveckla det offentliga rummet och reinvesteringar för att underhålla och bevara befintliga anläggningar. Med hänsyn till stadens ansträngda budgetläge och det ökande behovet av reinvesteringar har nämndens långsiktiga investeringsplan, från och med år 2028 då framkomlighetssatsningen är avslutad, en fördelning där 60 % av medlen (500 mnkr) avsätts för reinvesteringar och 40 % (350 mnkr) för nyinvesteringar. Ovanstående belopp är beräknade utan överplanering.

Behov för reinvesteringsprojekt

Det planerade underhållet kan inte genomföras i full omfattning, vilket redan lett till kapitalförstöring inom nämndens anläggningsbestånd. Inom flera teknikområden räcker resurserna enbart till de mest akuta underhållsåtgärderna. Läget har även medfört en ökad

belastning på nämndens driftbudget, särskilt för akuta åtgärder såsom felavhjälpande underhåll. Det gäller exempelvis lagning av potthål till följd av vägkropparnas försämrade skick.

Kontoret konstaterar att de totala reinvesteringsbehoven uppgår till i genomsnitt cirka 1100 mnkr per år, utöver vad som ryms inom de befintliga budgetramarna. Det samlade behovet gäller dels *större åtgärder*, genomförda som enskilda fristående projekt, dels *mindre åtgärder*, genomförda inom ramen för beslutade reinvesteringsprogram.

Som framgår av avsnitten nedan önskar kontoret en successiv ökning av budgetramarna för att säkerställa att de är anpassade till tidplanerna för de större åtgärderna samt för att ge kontoret möjlighet att gradvis stärka kapaciteten att genomföra en mer omfattande portfölj av mindre åtgärder.

För större åtgärder pågår utrednings- och planeringsarbete för flera centrala anläggningar där reinvesteringsbehov för att upprätthålla anläggningarnas funktion och säkerhet redan har konstaterats – exempelvis *Liljeholmsbroarna*, *Vasabron* och *Västerbron*. Av det totala önskade tillskottet om 1100 mnkr per år avser 650 mnkr reinvesteringar i större anläggningar, där åtgärder såsom tätskiktsbyten i broar och konstruktioner ingår. Kontoret ser därför positivt på att nämnden tilldelats sammanlagt 450 mnkr inom utökad plan under åren 2027–2029 för genomförande av dessa reinvesteringar. Samtidigt kommer den nuvarande ramen endast att täcka en del av det årliga behovet om 650 mnkr per år för de stora reinvesteringarna. De redovisade behoven gäller från och med år 2028 då de stora reinvesteringarna som nu är under planering kommer att vara i genomförandefas.

Kontoret bedömer att det även är av hög prioritet att öka takten inom reinvesteringsprogrammen för *mindre åtgärder* för att motverka en fortsatt ökning av underhållsskulden. Under perioden 2022–2024 har åtgärder inom reinvesteringsprogrammen uppgått till i genomsnitt cirka 450 mnkr per år. Utförandetakten har inneburit att en endast en liten del av stadens totala anläggningsvolym åtgärdats varje år. Den nuvarande takten leder i praktiken till att många anläggningar inte upprustas i tid, vilket förvärrar situationen och resulterar i högre utgifter för framtida reparationer. Av det totala önskade tillskottet om 1100 mnkr per år avser 450 mnkr mindre reinvesteringsåtgärder. Med en höjning av nivån för reinvesteringsprogrammen skulle kontoret kunna möta den ökade underhållsskulden. Bedömningen är att genomförandet kommer kunna ske utan större organisationsförändringar och inom ramen för gällande avtal. Kontoret önskar dock en succesiv ökning över perioden för att ge kontoret tid att bygga upp förmågan att planera och genomföra en större åtgärdsportfölj.

Behov för nyinvesteringsprojekt

Trafikkontoret utför en mängd strategiska investeringar i syfte att utveckla det offentliga rummet, bl.a. för ökad attraktivitet, trygghet och trafiksäkerhet samt för att skapa bättre framkomlighet för olika trafikantgrupper. Projekten utgår i första hand från beslutade planer, men också från särskilt utpekade politiska uppdrag. För närvarande har kontoret en förstärkt långsiktig ram för satsningen inom ökad framkomlighet för cykel, gående och kollektivtrafik.

Efter att satsningarna slutförts år 2027 återgår nämndens långsiktiga budgetram till normal

nivå om 850 mnkr, varav 40% (cirka 350 mnkr exkl. överplanering) är fördelat mot nyinvesteringar. Utöver behovet av att fortsätta arbetet med framkomlighetsförbättrande åtgärder anser kontoret att det är särskilt angeläget att arbeta mer strategiskt för att stärka de offentliga rummens attraktivitet.

Ett annat viktigt område är omhändertagande av dagvatten och skyfallshantering, där kontoret ser ett växande behov av förebyggande åtgärder för att minska framtida risker.

En förstärkning av den långsiktiga budgetramen skulle skapa goda förutsättningar för kontoret att driva det påbörjade arbetet vidare inom bland annat förbättrad framkomlighet för prioriterade trafikslag samt för ökad trygghet och attraktivitet inom det offentliga rummet. Dessutom skulle en utökad budget ge kontoret bättre möjligheter att ta ett huvudansvar för stadsövergripande åtgärder inom området dagvatten- och skyfallshantering.

Investeringsplan 2026-2030

Framkomlighet – cykel-, gång- och kollektivtrafik

Kontoret har fått i uppdrag att investera 2,0 mdkr i åtgärder för ökad framkomlighet för cyklister, gående och resenärer i kollektivtrafiken under åren 2023-2027. Av budgeten utgör 250,0 mnkr medfinansiering av nya gång- och cykelbron i Slussen-projektet. Budgetmedel fördelas mellan satsningarna enligt nedanstående tabell.

Efter att nämndens långsiktiga investeringsplan återgår till en lägre nivå fr.o.m. 2028 minskar även utrymmet för åtgärder inom cykel-, gång- och kollektivtrafik. För år 2028 uppgår investeringsnivån för de tre trafikslagen sammanlagt till 185 mnkr. Investeringsnivån gör det möjligt att avsluta projekt som påbörjats inom satsningen, men kommer innebära en väsentlig sänkning jämfört med de genomsnittliga nivåerna under satsningens genomförande.

Kontorets bedömning är att nivån räcker till några medelstora projekt (exempelvis 1-2 cykelprojekt, 1 gångprojekt och 1 kollektivtrafikprojekt). Utöver detta finns utrymme för några punktåtgärder. Kontoret bedömer att denna omfattning inte är i linje med de höga ambitionerna inom de tre områdena som uttrycks i stadens strategiska planer, behovet av att fortsätta åtgärda saknade länkar och utifrån den trafikutveckling som sker.

Då framkomlighetssatsningen har ett tydligt fokus på utveckling och förbättring för cyklister, gående och resenärer i kollektivtrafiken redovisas inte reinvesteringsåtgärder för dessa tre områden som en del i satsningen. För perioden 2026-2028 planeras åtgärder om totalt cirka 159 mnkr för de tre områdena. Se även rubriken Reinvesteringsprogram och mindre ersättningsinvesteringar.

Framkomlighetssatsningen

	Utfall	Prognos						
Framkomlighetsåtgärder	2023 & 2024	2025	2026	2027	Summa satsning	2028	2029	2030
Cykelinvesteringar	387,0	197,3	198,2	117,5	900,0	90,0	90,0	90,0
Gångåtgärder	143,3	146,8	97,9	37,1	425,0	70,0	70,0	70,0
Kollektivtrafikåtgärder	110,6	102,0	105,4	107,0	425,0	25,3	25,0	25,0
Gång- och cykelbro, Slussen 1	27,7	118,3	99,0	5,0	250,0	0,0	0,0	0,0
Summa	668,6	564,3	500,4	266,7	2 000,0	185,3	185,0	185,0

1) Exklusive medfinansieringsinkomst

Cykelåtgärder

Under åren 2023-2027 ska 900 mnkr investeras i cykelinfrastruktur. Drygt 80 procent av den totala planerade nivån för cykel avser projekt som redan har genomförande- och/eller inriktningsbeslut. Det största enskilda projektet inom satsningen är *Riddarholmskanalen*, där entreprenad genomförs under åren 2025-2026. Övriga större projekt som kommer genomföras under perioden för satsningen är bland annat *Norra Götgatan* och *Drottningholmsvägen mellan Alviksplan och Ulvsundaplan*. Dessutom fortsätter arbetet med utbyggnad av cykelparkeringar över hela staden samt genomförande av flera åtgärder av enklare karaktär.

Från och med år 2028 avsätts en långsiktig budget på 90 mnkr per år för cykelinvesteringar. Denna finansiering möjliggör åtgärdande av ett begränsat antal saknade cykellänkar per år samt genomförandet av flera mindre förbättringsåtgärder. Dock kommer utbyggnadstakten att vara avsevärt lägre jämfört med tidigare år.

Gångåtgärder

Under åren 2023-2027 ska 425 mnkr investeras i framkomlighetsåtgärder för gående. Förutom åtgärder inom gångplanen planeras även för fortsatt arbete med tillgänglighetsåtgärder och trafikantförbättrande åtgärder. Större enskilda projekt som beräknas pågå under budgetperioden är bland annat *Tegelbacken, omgestaltung* samt *Mäster Samuelsgatan och Jakobsgatan, tillgänglighet och trygghet*. Exempel på mindre projekt under budgetperioden är framkomlighetsåtgärder på gångbanan längs med Sveaborgsvägen i Kista.

Från och med år 2028 avsätts en långsiktig budget på 70 mnkr per år för gångåtgärder.

Kollektivtrafik

I kontorets uppdrag ingår att investera 425 mnkr i åtgärder för ökad framkomlighet i kollektivtrafik under åren 2023-2027. Projekt som kommer genomföras under budgetperioden är bland annat *Brommaplan, trimningsåtgärder* och *Bytespunkt Norra Sköndal*. Dessutom utreder kontoret möjligheten att anlägga busskörfält längs tre utpekade prioriterade stråk för stombussar, varav ett stråk ska vara i västerort, ett i söderort och ett längs linje 4.

Kontoret arbetar fortfarande intensivt med att ta fram projekt för att nå upp till nivån för uppdraget. Arbetet har försvårats av den alltför osäkra tidplanen för utbyggnaden av tvärbanans Kistagren. Utbyggnadstakten i projektet påverkar tidplanerna för flera av nämndens följdinvesteringar. Det gäller bland annat de nya väderskydden på Jan Stenbecks

torg.

Från och med år 2028 avsätts en långsiktig budget på 25 mnkr per år för kollektivtrafikåtgärder. Jämfört med investeringar i förbättrad framkomlighet för gående och cyklister är denna budget lägre, eftersom åtgärder inom kollektivtrafiken generellt sett är mindre kostsamma. Det inkluderar exempelvis införandet av busskörfält på trafikerade infartsleder och innerstadsgator.

Gång- och cykelbro Slussen, medfinansiering

Som en del i exploateringsnämndens projekt Slussen ska en ny gång- och cykelbro byggas mellan Södermalmstorg och Gamla stans T-banestation/Mälartorget. Bron anläggs parallellt med den befintliga tunnelbanebron.

Trafiknämnden medfinansierar projektet med 250 mnkr. Budgeten är fördelad över perioden 2023-2026. Tidplanen för projektet har tidigare förskjutits, men entreprenaden har nu enligt exploateringskontoret god framdrift. Aktuell prognos för projektet redovisas i ovanstående tabell.

Projektet har beviljats en inkomst från Trafikverket genom stadsmiljöavtal. Denna inkomst har justerats från 137 mnkr till 94 mnkr, efter att rampen till det nedre brofästet på Södermalm har utgått ur projektet.

Offentliga rum – trygghet och attraktivitet

Kontoret ska under budgetperioden fortsätta utveckla stadens offentliga rum genom åtgärder för att skapa en attraktiv och trygg stadsmiljö.

Kontoret fortsätter även att arbeta med belysningsåtgärder för en trygg och snygg stad samt mindre trygghetsåtgärder på små platser och torg. För de sistnämnda åtgärderna kommer kontoret fortsätta att ansöka om trygghetsmedel och åtgärdsområdets omfattning kommer bero på utfallet av ansökningarna.

I planeringen ingår bland annat anpassningar av *Södra Götgatan* samt *Lysviksgatan* i Farsta. Inom åtgärdsområdet ingår även bland annat upprustningen av *Östermalmstorg*, för vilket entreprenaden påbörjats och enligt plan kommer att färdigställas år 2025. Projekt *Tegelbacken, omgestaltning* syftar också till att skapa ett tryggt och attraktivt offentligt rum även om projektet budgetmässigt inte redovisas inom åtgärdsområdet.

	Prognos	Budgetperiod				
Offentliga rum - trygghet och attraktivitet	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Östermalmstorg, upprustning	46,9					
Södra Götgatan, omdaning	5,7	10,7	11,5	12,0	12,7	12,9
Belysning för attraktiva offentliga rum	5,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
Små platser och torg samt trygghet	48,2	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
Torginvesteringar 5-50 mnkr	45,9	50,2	50,0	50,0	50,0	50,0
Stockholm vid vatten och kajbalkonger	12,0	0,6				
Övriga projekt	24,9	20,0	19,5	18,2	18,4	18,4
Summa	189,1	120,0	119,5	118,7	119,6	119,8

För att förbättra stadens offentliga miljöer och möta behov inom trygghet, hållbarhet och trivsel har kontoret identifierat prioriterade investeringsområden som i dagsläget saknar budgetmedel.

Nedan följer en sammanställning av investeringsbehoven som totalt uppgår till 52 mnkr:

- **Fordonshinder:** 5 mnkr årligen 2026 och 2027 för att bland annat tillgodose behov vid nya Slussen.
- **Stadsmiljözon, utökning av område:** 8 mnkr för att utöka stadsmiljözonen på Södermalm till sommaren 2026.
- **Bastu, kajbalkonger och bad:** 6 mnkr år 2026 för att bygga två kommunala bastur. En satsning inom området skulle kunna fortsätta under flera år för att utveckla fler bad- och bastufaciliteter.
- **Permanent platsaktivering:** 20 mnkr årligen löpande för att stärka insatser för trygghet och aktivering av offentliga platser.
- **Fler träd för ökad krontäckningsgrad:** 10 mnkr årligen 2026 och 2027 för att plantera 350 nya träd i innerstaden för att öka krontäckningsgraden med en procentenhet.
- **Källsorteringskärl:** 2–3 mnkr för investering i källsorteringskärl på välbesökta platser 2026.

Grönstruktur, klimat och miljö

Grönare Stockholm

Under budgetperioden fortsätter satsningen *Grönare Stockholm*, för vilken nämnden har beviljats en utökad investeringsram på totalt 200 mnkr för åren 2025-2027.

För att hantera det minskade utrymmet för investeringar under 2025 har vissa av Grönare Stockholm-projekten senarelagts. Det underlättar investeringsbudgeten i det korta perspektivet men innebär samtidigt att de pågående och planerade projekt som fått längre tidplaner behöver indexeras upp. Kontoret ser att det åtminstone påverkar två av de pågående projekten inom etapp fyra.

Samtliga mindre projekt som planeras inom etapp 5 får ny tidplan med en planerad

anläggning år 2027. Alla trafikkontorets större projekt, likt de som startas inom etapp fem, tar i regel minst fyra år från budgettilldelning till slutfört projekt. Framflyttande av medel betyder att större projekt inom etapp fem inte kommer att hinna färdigställas till 2026 och tidplanen kommer att behöva förlängas till 2028. Kontoret vill därmed redan nu lyfta behovet av att kunna ombudgetera medel för dessa projekt.

Klimat- och miljöinvesteringar

Under budgetperioden planerar kontoret att fortsätta ersätta energikrävande belysningsarmaturer, förutsatt att materialinköpet – som utgör den största delen av utgiften – kan finansieras med klimatmedel. Kontoret kommer även att fortsätta söka klimatmedel för åtgärder som förbättrad dagvattenhantering och undersöka möjligheterna att få stöd från stadsexterna finansiärer, såsom Klimatklivet.

Från och med 2028 avsätts enligt kontorets förslag 50 mnkr per år inom nämndens långsiktiga ram för omhändertagande av dagvatten samt skyfallsåtgärder.

Trafiksäkerhet

Genomförandet av de *nya hastighetsplanerna* fortsätter under budgetperioden och förväntas bli klart år 2027. Åtgärderna syftar till att säkerställa efterlevnaden av föreslagna hastighetsgränser genom att anlägga fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Sammanlagt planerar kontoret att investera cirka 550 mnkr under perioden 2017-2027, vilket är lägre än de 750 mnkr som redovisades i inriktningsbeslutet 2017. Den lägre utgiften beror framförallt på att åtgärderna har visat sig vara billigare än vad de initiala kalkylerna visade.

För genomförande av *trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor* har kontoret avsatt 20 mnkr per år under åren 2025-2030.

Reinvesteringsprogram och övriga mindre reinvesteringar

Enligt kommunfullmäktiges budget ska reinvesteringar för att bevara den befintliga infrastrukturen inrymmas inom nämndens långsiktiga plan. I åtgärdsområdet ingår reinvesteringsprogram för gatuytor, mindre konstruktionsåtgärder, tekniska installationer, trafiksignaler, belysning och trädåtgärder. Därutöver planeras utredning, projektering och genomförande av ett antal konstruktioner samt ett antal mindre reinvesteringsåtgärder såsom gatugröna ytor och åtgärder på prydadsdammar och fontäner.

Under budgetperioden kommer kontoret att intensifiera arbetet med att utveckla och implementera effektivare metoder för fördelning av budgetresurser till reinvesteringsprogram.

Som en del av detta arbete planerar kontoret att under 2025 presentera ett inriktningsbeslut för ett nytt, samlat reinvesteringsprogram som omfattar samtliga teknikslag. Syftet med det gemensamma programmet är att skapa en bättre översikt över anläggningsbeståndet och ge nämnden en tydligare bild av underhållsåtgärdernas effekter. Programmet bidrar även till en mer målinriktad styrning och effektiviserar administrationen.

I tabellen nedan framgår planerad omfattning under åren 2025-2030.

Reinvesteringsprogram och övriga reinvesteringar	Prognos	Budgetperiod				
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gatuytor och tillhörande anordningar, bl.a.:	95,2	120,0	120,0	120,0	120,0	120,0
reinvestering Cykel	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
reinvestering Gångbanor	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
reinvestering Kollektivtrafik	3,3	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Belysning	47,0	47,0	47,0	47,0	47,0	47,0
Mindre konstruktionsåtgärder	24,0	41,0	41,0	41,0	41,0	41,0
Konstruktioner 5-50 mnkr	65,0	65,0	65,5	65,0	65,0	65,0
Tekniska installationer	33,5	12,0	27,0	27,0	27,0	27,0
Trafiksignaler	17,0	33,5	33,5	33,5	33,5	33,5
Trädåtgärder	27,0	22,0	27,0	27,0	27,0	27,0
Övriga mindre reinvesteringar	5,7	5,5	5,0	5,0	5,0	5,0
Budgetnivå för planering och genomförande		78,0	180,0	100,0	100,0	100,0
Summa netto	314,4	424,0	546,0	465,5	465,5	465,5

Stora reinvesteringar över 50 mnkr

Utöver reinvesteringsprogrammen finns också flera enskilda projekt där äldre anläggningar kräver omfattande åtgärder och större ombyggnader. Följande reinvesteringar är inrymda inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Samtliga projekten planeras bli färdigställda under budgetperioden.

- *Kungsgatan, konstruktionsförstärkning* – byggstart 2023, entreprenad klar 2025
- *Ny bergbana i Skärholmen* – entreprenad 2024-2026
- *Norra Danviksbron* – huvudentreprenad startad 2024, möjlig idrifttagning höst 2026. Projektet finansieras inom nämndens utökade ram.
- *Förstärknings- och cykelåtgärder Södermälarsstrand* – entreprenad 2024-2026.
- *Västerbron, etapp 1* – fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner – entreprenad 2025-2027

Övriga högt prioriterade reinvesteringar som ännu inte är inrymda med utgifter för genomförande är:

- *Klaratunneln, renovering*
- *Klarastrandsleden* – inriktningsbeslut planeras under 2025
- *Liljeholmsbroarna* – reviderat inriktningsbeslut planeras under 2025
- *Vasabron, ny bro* – inriktningsbeslut planeras under 2025
- *Västerbron, etapp 2* – inriktningsbeslut planeras under 2025.

Nämnden har tilldelats sammanlagt 450 mnkr under åren 2027-2029 för planering och genomförande av större reinvesteringar inom utökad investeringsplan.

Av projekten som för närvarande utreds kommer inget vara redo för genomförande år 2027.

Därför föreslår kontoret att befintliga budgetmedel senareläggs från 2027 till 2028 enligt nedanstående tabell.

Stora infrastrukturprojekt		Budgetperiod					
Budget och prognos (i mnkr)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Summa
KF budget		100	150		200		450
Förslag till justering		-100	100				0
Summa - ny fördelning		0	250		200	0	450

Övriga nyinvesteringar

Inom området mindre nyinvesteringar redovisas de projekt som inte ingår i någon av de satsningar eller åtgärdsområden som beskrivs ovan exempelvis vägvisningsskyltning, och nyinvestering av trafiksignaler m.m. Under budgetperioden planeras bland annat anpassning och förbättring av flera kommunaltekniska ytor för användning av nämndens upphandlade entreprenörer. Även åtgärder av mer löpande karaktär som ofta initieras utifrån synpunkter från medborgare redovisas under denna kategori.

Kontoret föreslår att det fortsatt avsätts budgetmedel för dessa ändamål, cirka 20 mnkr fr.o.m. 2026.

4.2.1 Prioriteringsgrunder

Kontoret arbetar systematiskt med bedömning av projekt, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämning görs kontinuerligt vad gäller bland annat projektens måluppfyllelse, beslutsläge och genomförbarhet. Dessutom beaktas parametrar som trafikpåverkan och produktionsmöjligheter i samband med planering och prioritering av investeringsprojekten.

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan innehåller både nyinvesteringar och reinvesteringar. I arbetet med planering av nyinvesteringarna ställs höga krav hur avvägningar mellan olika åtgärdsområden och projekt genomförs, för att säkerställa att projekten bidrar till uppfyllandet av kommunfullmäktiges beslutade strategier, planer och mål. Planerings- och prioriteringsarbetet för reinvesteringar utgår från kartläggningar av det långsiktiga reinvesteringsbehovet. Då drift- och underhållsbehovet bedöms öka kraftigt under kommande år kommer det att bli allt viktigare att avvägningar mellan olika områden och projekt är tydligt beskrivna, inklusive vilka konsekvenser besluten får för staden.

För åren 2023-2027 har trafiknämndens investeringsplan förstärkts för att inrymma en satsning på framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik samt ett grönare Stockholm. Därtill har nämnden under åren 2027-2020 tilldelats en utökning om totalt 450 mnkr för stora reinvesteringar. Kontoret ser en fördel om mycket stora projekt generellt kan hanteras genom utökad ram då det minskar konsekvenserna för övrig verksamhet vid eventuella projektförändringar, t.ex. förskjutna tidplaner. Givet de omfattande reinvesteringar som krävs för att säkerställa anläggningarnas funktion framöver, anser kontoret att satsningen

bör utökas ytterligare.

I förslag till budget för kommande år har flera större ersättningsinvesteringar inrymts, bl.a. renoveringen av Norra Danviksbron och förstärkningen av Kungsgatan. Utöver dessa projekt är flera andra stora anläggningar under utredning, men ännu ej inrymda, se redovisningen i bilaga 3 *Prioriterade projekt utanför ram*. Där ingår bl.a. utbyte av Vasabron och upprustning av Klaratunneln, som är omfattande projekt med preliminärt uppskattade investeringsnivåer mellan 500-1 500 mnkr. Dessa komplexa och stora projekt behöver samordnas utifrån både prioritet för genomförande, ekonomiska ramar, produktionsförutsättningar samt trafiksystempåverkan.

4.2.2 Konsekvensanalys och risker

Trafiknämndens investeringsverksamhet står under kommande år inför flera utmaningar när staden utvecklas och befintliga anläggningar åldras. I detta avsnitt beskrivs dessa samt omvärldsrisker för investeringsplanen, bland annat ökade prisnivåer.

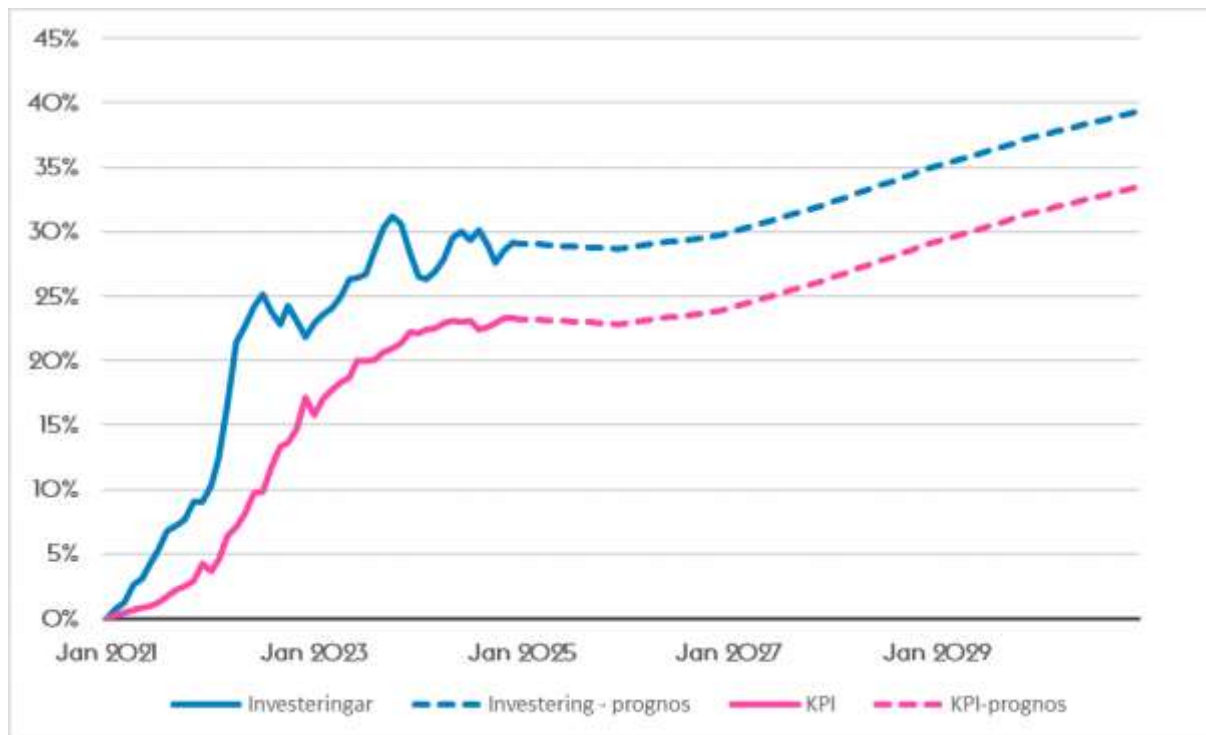
Under denna period kommer omfattande reinvesteringar som tunnlar och broar att kräva betydande delar av nämndens budget. Dessa investeringar är kritiska och prioriteras högt av kontoret eftersom fördröjningar kan leda till allvarliga konsekvenser, inklusive ökad risk för haverier. Att skjuta upp dessa nödvändiga åtgärder innebär inte bara en risk för omedelbara problem, som trafikpåverkan och ökade driftkostnader, utan kan också resultera i att framtida budgetbehov eskalerar på kort tid.

Förändringar i tidplanerna för de stora projekten ger som regel stor påverkan på kontorets totala investeringsportfölj, då en tidsförskjutning skapar ett stort budgetutrymme som är svårt att med kort framförhållning hantera med andra projekt. Mot bakgrund av detta arbetar kontoret dels för att säkra tidplanerna för de stora projekten, dels med parallella utredningar för att skapa flexibilitet om förutsättningarna för ett projekt ändras. Kontoret har under 2025 tagit fram en övergripande genomförandeplan för de stora projekten inom nämndens ansvarsområde. Som stöd för det arbetet pågår även utveckling av nya verktyg och processer som inköp av tidplaneringsprogram, anpassning av GIS-verktyg samt standardisering av projektbudgetar och tidplaner.

Under perioden bedöms även utvecklingen av marknadspriserna ha en fortsatt stor påverkan på kontorets investeringsverksamhet. Ökningen av entreprenadindex varierar från år till år och har under större delen av 2010-talet varit ca 2-5 procent per år. Jämfört med prisläget som var i början av 2021 har dock flera viktiga indexserier för bland betong- och stålarbeten ökat betydligt mer. Det gäller bland annat priser för asfaltsarbeten och stålarbeten. Under 2024 och början av 2025 har entreprenadindex sjunkit något jämfört med toppnivån i oktober 2023, vilket främst beror på sjunkande priser på oljemarknaden. Det är dock i dagsläget svårt att sia om denna förändring är början på en trend av sjunkande marknadspriser.

Nedanstående diagram visar den procentuella utvecklingen av Entreprenadindex för investeringar och KPI jämfört med prisläget i januari 2021. Linjen för Entreprenadindex bygger på en standardindexkorg för nämndens projektportfölj. I diagrammet har Konjunkturinstitutets prognos för KPI-utvecklingen lagts till för båda serierna, eftersom

Entreprenadindex saknar framåtblickande prognoser.



4.2.3 Måluppfyllelse

Nämndens investeringar uppfyller främst följande verksamhetsområdesmål:

- 2.1 Stockholm ska bli klimatpositivt – genom minskade utsläpp och ökad koldioxidlagring.
- 2.2 Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar.
- 2.3 Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.
- 2.4 Stockholmarens hälsa ska främjas genom ren luft, rent vatten och giftfria miljöer.
- 3.1 Stockholms ekonomi är stark, hållbar och lägger grunden för en jämlik välfärd.

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering för att ha en väl avvägd projektportfölj utifrån nämndens samlade uppdrag och där hänsyn tas till politiska prioriteringar, projektets måluppfyllelse, beslutsläge, beroenden till andra projekt och genomförbarhet. Målsättningen är att ha en balanserad investeringsportfölj där både strategiska och ersättningsinvesteringar genomförs, eftersom båda delar är viktiga för stadens utveckling.

5 Lokalförsörjningsplan

5.1 Sammanfattning

Lokalförsörjningsplanen är ett styrdokument för respektive nämnds kort- och långsiktiga arbete med lokalplanering där nämndens totala behov av lokaler och planerade förändringar

sammanställs. Nämndernas lokalförsörjningsplaner aggregeras till stadens övergripande lokalresursplan som årligen föreläggs kommunstyrelsen.

Kontoret hyr administrativa lokaler på Fleminggatan 4 i Stockholm. Trafikkontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret hyr dessutom arkivlokaler i Liljeholmen och ett flertal andra mindre lokaler runt om i staden, bland annat teknikutrymmen.

Efter färdigställandet av Tekniska nämndhuset finns arbetsplatser för omkring 70 procent av trafikkontorets medarbetare och det beräknas vara tillräckligt även för att möta viss ökande personalvolym då medarbetarna ges möjlighet att arbeta delvis hemifrån.

5.2 Planeringsförutsättningar

Lokalerna i Tekniska nämndhuset är främst utformade som flexkontor, vilket innebär att det inte finns fasta arbetsplatser. Denna lösning möjliggör en större anpassningsförmåga vid förändringar i personalstyrkan och underlättar delning av ytor mellan husets förvaltningar. Därför bedöms inga större förändringar vara nödvändiga för trafikkontoret under den aktuella planeringsperioden.

5.3 Bedömd hyreskostnadsutveckling

Hyreskostnaden uppgår under 2025 till ca 34,3 mnkr inklusive drift och FM-tjänster. Hyreskostnaden för 2026 och framåt förväntas bli 34,3 mnkr exklusive indexjusteringar och prisökningar.

Årliga hyresgenererade investeringsutgifter för lokaler är från och med 2025 om 1,6 mnkr och är ej inkluderade i ovan sammanställning.

Hyreskostnaden fördelar sig enligt följande:

- Bashyra och gemensam yta: 25,9 mnkr
- Möbler inredning: 1,6 mnkr
- El, värme, kyla: 1,1 mnkr
- FM-tjänster och service: 6,2 mnkr
- Säkerhet: 0,35 mnkr
- Garage: 0,7 mnkr

Vedertagen indexuppräknings sker årligen på de nya hyrorna.

5.4 Samverkan

Det sker idag samverkan med övriga hyresgäster i Tekniska nämndhuset. Detta gäller bland annat samutnyttjande av gemensamhetslokaler, konferensrum och garaget. Därtill finns en gemensam reception.

5.5 Lokalplanering - ej pedagogisk verksamhet

5.5.1 Nuläge 31 januari 2025

Trafikkontoret sitter i administrativa lokaler i Tekniska nämndhuset, tillsammans med de övriga tekniska förvaltningarna. Lokalerna förvaltas av fastighetsnämnden.

5.5.2 Behov och planering av lokaler för år 2026-2033 (första planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.

5.5.3 Behov och planering för lokaler år 2034-2045 (andra planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.

6 Övriga redovisningar

Demokrati

Stadens förmåga att kommunicera samordnat och effektivt och medverka till stockholmarnas inflytande och delaktighet har stor betydelse för demokratin. Medborgardialog är ett sätt att arbeta för ökat lokalt inflytande genom att ta vara på stockholmarnas synpunkter, förslag och upplevelser för att utveckla lokalsamhället. Det skapar förutsättningar för delaktighet och inflytande och bidrar till lokal demokrati. Under 2025 håller kontoret ett tiotal dialoger runt om i staden, exempelvis inom arbetet med att inrätta fler bastubad samt utvecklingen av tre cykelstråk i söderort. Kontoret arbetar även med att stärka sin dialogförmåga och maximera potentialen som finns i mötet med stockholmarna. Utvecklingsarbetet kommer att fortsätta under kommande år genom bland annat utveckling av intressentkoordinering, upphandling av nya verktyg för medborgardialog, metodutveckling samt utökad samverkan med stadsdelsförvaltningarna och andra berörda aktörer i gemensamma frågor. Under 2025 genomför kontoret även ett insiktsarbete om stockholmarnas förväntningar och önskemål om dialog. Resultatet kommer att utgöra värdefullt underlag för kontorets dialogarbete framöver.

Varje år mottar trafikkontoret cirka 300 000 synpunkter, felanmälningar och idéer från stockholmarna vilket visar på ett stort intresse och engagemang för kontorets verksamhet. Majoriteten av ärendena inkommer via Tyck till-appen, som kommer att utvecklas i samband med att en ny app kommer upphandlas under 2026. Kontoret ser även stora möjligheter att utveckla analysen av statistik från Tyck till-appen för att i ännu högre grad dra nytta av stockholmarnas synpunkter. Kontoret avser att stärka organisationen med statistisk kompetens för att analysera data från Tyck till-appen, användandet av trafikkontorets externa kanaler och vidareutveckla arbetet med kommunikationsanalys. För att genomföra detta vill kontoret inrätta en ny tjänst för en statistiker. Kontoret önskar extra anslag för denna tjänst. Tillgänglig och tydlig information om stadens verksamheter och beslut är en demokratisk rättighet, vilket är viktigt att beakta både när allmänheten efterfrågar information och när kontoret kommunicerar om sin verksamhet. Trafikkontoret tar emot en stor mängd förfrågningar om utlämnanden av allmänna handlingar och under de kommande åren bedriver kontoret ett utvecklingsarbete kopplat till utlämnandeprocessen.

I trafikkontorets implementering av stadens nya kommunikationsprogram ingår dessutom aktiviteter för att utveckla kontorets arbete med tillgänglig och tydlig kommunikation. Det är ett långsiktigt utvecklingsarbete som kommer att pågå under de kommande åren.

Stadens verksamheter har på olika sätt arbetat med mänskliga rättigheter (MR) under lång tid. Med stadens nya MR-program höjs nu ambitionerna och trafikkontoret följer de ambitioner som programmet anger.

Informationspåverkan från främmande makt syftar till att påverka Sveriges demokrati och vårt lands möjligheter till eget beslutsfattande. Staden har ett ansvar att bidra till samhällets motståndskraft mot antidemokratiska krafter och till att främja demokratin. Trafikkontoret har påbörjat ett arbete att öka kunskapen och kännedomen om desinformation, bland annat genom utbildningar för kommunikatörer om informationspåverkan och vilka verktyg som finns för att kunna identifiera påverkanstekniker. Under 2025 ges en grundläggande kunskap, som sedan kommer att fördjupas under 2026-2027. En krisövning med fokus på försök till informationspåverkan kommer att genomföras under perioden. Trafikkontoret kommer också att genomföra kontorsövergripande insatser för att ytterligare höja kunskapsnivån och fördjupa medarbetarnas förståelse för säkerhet och beredskap.