

Handläggare:
Philip Hall
Telefon: 08-508 263 76**Till**
Trafiknämnden

Underlag för budget 2017 med inriktning 2018 och 2019 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2017 med inriktning för 2018 och 2019 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefInga-Lill Hultin
AvdelningschefBarbro Edlund
Enhetschef**Trafiknämnden**Box 8311
10420 STOCKHOLM
08-50826376
08-50827200
philip.hall@stockholm.se
stockholm.se

Innehållsförteckning

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	4
1.1 Ett Stockholm som håller samman.....	4
1.2 Ett klimatsmart Stockholm.....	4
1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm.....	6
1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm.....	7
2 Nämndens verksamhetsområde	8
3 Sammanfattande ekonomisk analys.....	17
3.1 Drift.....	18
3.2 Investeringar.....	22
3.2.1 Prioriteringsgrunder.....	25
3.2.2 Konsekvensanalys och risker	26
3.2.3 Måluppfyllelse.....	26
3.3 Betydande projekt som inte är investeringar	27
4 Övriga redovisningar	28
5 Lokalförsörjningsplan.....	31
5.1 Inledning	31
5.2 Beskriv behov/efterfrågan samt bedömning av andra bakomliggande faktorer som förändrar behovet av lokaler	32
5.3 Kapacitetsbeskrivning.....	32
5.4 Förändringar i lokalbeståndet.....	32
5.5 Kostnadsutveckling.....	32
5.6 Effektiviseringsmöjligheter.....	33

Bilagor

Bilaga 1: Underlag till driftbudget 2017-2019

Bilaga 2: Drift av det växande och sammanhållna Stockholm

Bilaga 3: Prisutveckling

Bilaga 4: Digital utveckling 2017-2019

Bilaga 5: Faktorer som påverkar parkeringsverksamhetens intäkter

Bilaga 6: Investeringsplan 2017-2019

Bilaga 7: Planerade cykelfrämjande åtgärder 2017-2019

Bilaga 8: Beslutsläge stora investeringsprojekt 2017-2019

Bilaga 9: Prioriterade projekt utanför ram

Bilaga 10: Prioriteringsverktyg SPIS, Projekt över 50 mnkr

Bilaga 11: Utdrag protokoll förvaltningsgrupp

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål

1.1 Ett Stockholm som håller samman

Långsiktig planering i en växande stad

- Aktivt medverka i planeringsprocessen för att genomföra uppdraget att bygga 40 000 bostäder till år 2020 och inom ramen för detta arbete medverka till realiserandet av nya attraktiva och trygga offentliga rum och förutsättningar för klimatsmarta hållbara transporter.
- Aktivt delta i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten.
- Delta i cityförnyelsen genom att arbeta utifrån en trafik- och gatumiljöplan för city, fortsätta arbetet med att göra befintliga gatumiljöer i city till mer attraktiva offentliga rum och verka för utvecklingen av evenemangsplatsen i Kungsträdgården tillsammans med kulturförvaltningen.
- Arbeta vidare med att utveckla konceptet Levande Stockholm för ett ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Detta innebär bl.a. att tillsammans med stadsdelsnämnder, fastighetsägare och näringsidkare identifiera och skapa fler gågator, gångfartsgator, sommargångar, trottoarer som kan breddas, parkeringsplatser som tillfälligt kan upplåtas för uteserveringar, pop-up-parker, samt identifiera hur torgtor bättre kan användas.
- Inleda arbetet för att omvandla stadens infarter från miljöer som domineras av vägtrafik till mer stadslänkande gator.
- Säkerställa tillgången på platser för omhändertagandet av snö liksom platser för sandupplag, entreprenadmaskiner m.m. i samarbete med stadens övriga aktörer genom implementering av den av kommunfullmäktige antagna strategin.

Drift/städning

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

1.2 Ett klimatsmart Stockholm

Minskad klimatpåverkan

- I syfte att minska klimatpåverkan ska kontoret bidra till en utveckling mot mer energieffektiva fordon som i ökad grad drivs av förnybara drivmedel och arbeta vidare med åtgärder för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Utöver

detta krävs åtgärder för att minska biltrafiken.

- Bidra till ett klimatneutralt och hållbart transportsystem genom att genomföra projekt i linje med framkomlighetsstrategins intentioner. Gång, cykel och kollektivtrafik samt leveranstrafik och annan yrkesmässig trafik prioriteras.
- Fortsätta att vara delaktiga i utbyggnaden av laddstolpar i samarbete med miljöförvaltningen, Stockholm Parkering och de privata aktörerna. Etableringen styrs till kvartersmark. Under året utreder kontoret även förutsättningarna för att skapa laddgator med platser för normalladdning.
- Reducera energiåtgången vid reinvesteringar i nya tekniska anläggningar som belysningsanläggningar, tunnelsystem, markvärme, hissar och rulltrappor.

Framkomlighet

- Skapa förutsättningar för ett växande Stockholm genom att genomföra framkomlighetsstrategins handlingsplaner för att därigenom kunna transportera fler människor och mer gods på ett långsiktigt hållbart sätt.
- Fortsätta samordningsarbetet mellan stora infrastrukturprojekt genom att utveckla metoderna för arbetet med en gemensam huvudtidplan med andra trafik huvudmän, ledningsdragande bolag och kommuner.
- Fullfölja genomförandet av cykelplanen bl.a. genom utbyggnad av högkvalitativa pendlingsstråk, cykelparkeringar och vägvisning.
- Utveckla projekten inom leveransstrategin i samverkan med externa aktörer, t.ex. off-peak-leveranser och samlastningsprojekt.
- Genomföra åtgärder i enlighet med stomnässtrategin för att förkorta restiden för stombussarna och nå närmare målet om en genomsnittshastighet om 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Handlingsplanen för 2012-2016 ersätts av en handlingsplan för 2017-2020.
- Fortsätta arbetet med att genomföra en parkeringsstrategi och en parkeringsplan som beaktar parkeringssituationen i hela staden med utgångspunkt i framkomlighetstrategin.
- Genomföra åtgärder för delar av gångstråk enligt gångplanen för att stärka möjligheterna för gångtrafiken i staden och skapa ytor för ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer.
- Fortsätta arbeta med samlastning av stadens egna varuleveranser.
- Synliggöra förändring och utveckling av gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik med stöd av mätningar.
- Stödja utvecklingen av bilpooler och andra bildelningslösningar.
- Fortsätta arbetet med att hitta alternativ för framtida samarbetsformer inom trafikinformationsområdet mellan de största trafikaktörerna i regionen. Stockholmarna har idag höga förväntningar på kvaliteten på informationstjänster för samtliga trafikslag.
- Inom ramen för Trafik Stockholms verksamhet utveckla trafiken.nu med ett särskilt fokus på bättre information om planerade och oplanerade störningar. Som ett led i detta planeras fler trafikkameror för att stärka trafikinformationen.

Trafiksäkerhet

- Fortsätta att genomföra åtgärder i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet för att uppnå en trafikmiljö som utgår från de oskyddade trafikanternas förutsättningar. Det innebär att verka för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap. Särskild vikt läggs vid trafiksäkerhet vid skolor, tungt belastade och olycksdrabbade gång- och cykelstråk samt andra miljöer med många utsatta trafikanter. Under perioden kommer genomförandet av hastighetsplaner vara den mest betydelsefulla insatsen.

Växtlighet, luft, buller, källsortering

- Fortsätta göra Stockholm grönare genom att plantera träd och genomföra trädvårdande åtgärder i form av växtbäddsrenoveringar med biokolteknik.
- Utveckla stadens parker och grönstruktur i samverkan med stadsdelsförvaltningarna och även medverka i arbetet med en strategi för ekosystemtjänster och grönytekomensation.
- Genomföra åtgärder i enlighet med åtgärdsprogram mot PM10 och NOx, följa luftkvalitetsutvecklingen och tillämpa de metoder som krävs för att miljökvalitetsnormerna för PM10 även fortsättningsvis ska klaras.
- Arbeta med att begränsa de skadliga effekterna av trafikinducerat buller enligt de riktlinjer som gäller enligt bullerprogrammet för 2014-2018. Bullerskyddsåtgärder kommer att genomföras i skolor och bostäder i form av riktade fönsteråtgärder tillsammans med förbättring av befintliga bullerskärmar.
- Fokusera arbetet mot vibrationer kring det ökade behovet av att frakta gods, människor och material till t.ex. byggen i den växande staden.
- Utveckla verktyg och öka kompetensen för att kunna analysera och vidta åtgärder för att minska eventuella effekter av ett förändrat klimat, främst avseende stora nederbördsmängder.

1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

Nya metoder och tekniker

- Samverka med akademier för utveckling och utvärdering av teknik för partikelmätning av PM10-halter i biltunnlar.

Näringsliv och arbetstillfällen ska främjas

- I samarbete med branschen fortsätta driva på för att genomföra åtgärder i enlighet med den strategiska inriktningen för bättre leveranstrafik 2014-2017.
- I samverkan med kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen och Stockholm Business Region AB utveckla evenemangsverksamheten i Stockholm.
- Ge långtidsarbetslösa och ungdomar bättre förutsättningar att etablera sig på arbetsmarknaden genom satsningar på Stockholmsvärdar och sommararbetande parkvärdar.

Ekonomi - Reinvesteringar

- Genomföra reinvesteringar för att främja cykeltrafiken.
- Genomföra beslutat reinvesteringsprogram för att säkerställa funktioner för stadens befintliga gator, vägar, torg, träd och anordningar i form av t.ex. papperskorgar,

cykelställ och skyltar, samt påbörja planering för ett sådant reinvesteringsprogram för perioden 2017-2021.

- Genomföra reinvesteringsprogram för belysning under perioden 2011-2020 som innefattar ett utbyte av den äldsta och mest bristfälliga utrustningen.
- Genomföra beslutat reinvesteringsprogram för mindre konstbyggnadsåtgärder 2014-2022 under perioden för att säkerställa den tekniska livslängden på stadens konstruktioner.
- Genomföra reinvesteringar i trafiksignaler i enlighet med det planerade programmet för 2017-2021.

Driftekonomi

- Utveckla och implementera verktyg för prognostisering av framtida underhållsbehov för stadens gator m.m.
- Vidareutveckla samarbetet med exploaterings- och stadsbyggnadskontoren för gemensamma planeringsguider och mer utvecklade arbetsprocesser.
- Skapa en väl fungerande gatudatabas som ger underlag för bättre planering och upphandling av drift och underhåll av stadens anläggningar genom att genomföra projektet Gatudata.

1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm

Bra arbetsgivare

- Arbeta fram en ny HR-strategi, som bl.a. ska konkretisera hur kontoret ska fortsätta utveckla förmågan när det gäller bemötande, avvägning och leverans (BAL). Det strategiska arbetet tar sikte på år 2020 och innefattar bl.a. utveckling av verksamhet, processer och systematik. Kontoret kommer även att ta fram en projekthanteringsstrategi som bl.a. ska bidra till förbättrad projekthanteringsförmåga.

Mänskliga rättigheter, jämställdhet och barnkonventionen

- Fortsätta arbetet med att säkerställa att mänskliga rättigheter värnas i verksamheten, t.ex. genom att säkra att kontoret gör korrekta bedömningar där så kallad myndighetsutövning bedrivs, och att genomföra kunskapshöjande insatser riktade mot kontorets medarbetare.
- Fortsätta arbetet med att jämställdhetsintegrera trafiknämndens verksamhet för att synliggöra effekten av nämndens resursfördelning utifrån kön.
- Öka kunskapen bland kontorets medarbetare om jämställdhet och genus i relation till den verksamhet kontoret utför.
- Medverka i den förvaltningsövergripande gruppen "Staden i ögonhöjd" som arbetar med att ta fram riktlinjer för hur staden ska arbeta med barnperspektivet vid planeringen av den fysiska miljön.

Tillgänglighet

- Arbeta vidare med att åtgärda tillgänglighetsbrister i enlighet med kontorets strategi för enkelt avhjälpta hinder. Det innebär att tillgänglighetsåtgärder inkluderas i andra projekt och att hinder undanröjs vid anmälan och på prioriterade platser.
- Söka nya kostnadseffektiva metoder för drift av stadens offentliga rum som samtidigt

säkerställer olika gruppers behov, såsom de hos barn, kvinnor och personer med funktionsnedsättning.

Dialog och lokal samverkan

- Genomföra olika trygghets- och attraktivitetsskapande projekt i stadens ytterstadsområden i utvecklad dialog med stadsdelsförvaltningar, organisationer, fastighetsägare m.fl. i enlighet med stadens riktlinjer för lokal utveckling.
- Fortsätta utveckla dialogen med stockholmarna. Den plats, förutom stadens webb, som utgör navet när staden ska kommunicera ett Stockholm som växer är Stockholmsrummet.
- Fortsätta utveckla Tyck till via mobilapp och webb till att bli den naturliga ingången till trafikkontoret, bl.a. genom fortsatta kampanjer.
- Undersöka möjligheterna för att i samarbete med stadsdelsförvaltningar, stadens bostadsbolag och ungdomsgrupper genomföra skötselinsatser i ytterstaden.

Upphandling

- Fortsätta arbetet med att driva, uppdatera och utveckla miljökraven för entreprenader i linje med nationella miljö- och klimatmål som en del av arbetet för att minska klimatbelastningen av entreprenader till år 2030. Arbetet sker tillsammans med Trafikverket, Göteborg stad och Malmö stad. Beställar- och utförarsidans förutsättningar och förmågor att genomföra, uppfylla och följa upp kraven utreds som en del av arbetet. En revidering av kraven sker för närvarande och nya krav som inkluderar klimataspekten beräknas kunna träda i kraft under 2017.
- Utveckla kontorets upphandlingsmodeller genom att finna lämpliga projekt att genomföra som totalentreprenader, om möjligt genomföra innovationsvänliga upphandlingar samt skapa upphandlingsformer och incitament för att få kortare projekttider.

2 Nämndens verksamhetsområde

Fysisk och teknisk planering

Bostadsbyggnad – stadsutveckling och ett välfungerande transportsystem

Takten i bostadsbyggandet kommer vara fortsatt hög. Samtidigt ska staden ha ett välfungerande transportsystem med låg klimat- och miljöpåverkan där gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik prioriteras. Detta förutsätter ett infrastrukturperspektiv vid planeringen av de nya bostäderna. Under perioden behöver kontoret tillsammans med berörda parter konkretisera hur de kvaliteter staden eftersträvar gällande transporter och attraktiva rum ska utformas. En komplikation är att fokus ligger på enskilda detaljplaner och det är bl.a. otydligt hur följeffekter i det övergripande transportnätet ska finansieras.

För att få en långsiktigt hållbar lösning där trafikplaneringen går i takt med stadsplaneringen deltar kontoret i program- och planarbeten i tidiga skeden samt följer den kontinuerliga processen fram till färdig detaljplan. Det är viktigt eftersom det redan då klargörs vilka förutsättningar som gäller och vilka avvägningar som bör göras. Exempel på detta är tillgänglighet till kollektivtrafik, parkeringstal, nät för gång- och cykeltrafik samt systempåverkan för motorfordonstrafiken. Kontoret är även delaktigt när bostadsprojekten

närmar sig genomförande för att medverka till att de allmänna ytorna utformas enligt stadens riktlinjer. Det är en utmaning att i den täta staden skapa goda, kostnadseffektiva lösningar för alla trafikslag och samtidigt skapa attraktiva offentliga rum. Kontoret kan även behöva se över regelsystem och acceptera enklare åtgärder för att bostadsproduktionen ska kunna genomföras. Det kan som följdseffekt leda till ökade underhålls- och driftskostnader.

Ett ökat deltagande av kontoret i stadsbyggnadsprocessen vore önskvärt eftersom detta ökar förutsättningarna för att processen flyter på utan hinder. Kontoret bedömer att det behövs en förstärkning med fler personella resurser för att kunna möta en ökande efterfrågan på kontorets kompetens. Viss förstärkning har skett och arbete med effektivisering pågår och kommer att fortsätta.

Drift av det växande och sammanhållna Stockholm

Den allt tätare staden med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden innebär att stockholmarnas förväntningar på väghållningen ökar i dessa områden. Denna utveckling beskrivs närmare i bilaga 2. I en förtätad och trängre stad med smalare gator minskar dessutom möjligheterna att lagra snö intill vägkanterna, vilket ger ett större behov av att transportera bort snö samtidigt som antalet tippningsplatser minskar.

Trafikkontoret har, och kommer att fortsätta, att bidra till förverkligandet av det växande Stockholm. I denna utveckling finns dock ett flertal utmaningar som rör väghållningen. Under de senaste fem åren har ett åttiotial nya gator byggts och de ytor som kontoret ansvarar för kommer fortsätta att öka. Nya ambitioner, bl.a. cykelsatsningen och jämställd snöröjning, innebär ökade och nya insatser.

Det finns således behov av att i kommande budgetar säkerställa de drift- och underhållsbehov som är kopplade till att staden växer och den önskade framkomligheten. Det kan bli nödvändigt att ompröva den nuvarande driftstandarden för stadens vägar och gator för att skapa utrymme för de behov stadens investeringar genererar. Parallellt behöver kontoret undersöka sätt att ytterligare effektivisera och metodutveckla driftverksamheten. Bl.a. kommer solcellsdrivna komprimerande skräpkärl att prövas vid särskilt belastade platser.

Förbättrat samarbete med landstingets trafikförvaltning

I en växande stad med många parallellt pågående infrastrukturprojekt är samordning mellan kontoret och landstingets trafikförvaltning nödvändig. Samarbete kring enskilda reinvesteringsprojekt gällande finansiering och tider sker kontinuerligt redan idag och därutöver har kontoret och Trafikförvaltningen ett löpande utbyte kring planering som kan påverka parternas konstruktioner samt behov av spårtillträde. I samverkansprojekt med Trafikförvaltningen avser kontoret att utveckla samarbetsformerna för att i ett tidigare planeringsskede ta hänsyn till parternas kommande behov av reinvesteringar och förbättringar i trafikinfrastrukturen. Målsättningen är att uppnå bättre funktionalitet i trafikinfrastrukturen, synergieffekter av bättre gemensam planering och därmed totalt minskade kostnader för att genomföra landstingets och stadens projekt. Ett önskvärt scenario är en gemensam tioårsplan som uppdateras i samband med flerårsplanen, tertialrapporter och verksamhetsplanen. Detta planeringsunderlag skulle vara en bra grundstomme för samordningsarbetet gällande trafikstörande arbeten som beskrivs nedan. Även när det gäller kommunikationsarbetet är samarbetet med Trafikförvaltningen viktigt och ambitionen är att utveckla samarbetet ytterligare.

Samordning av trafikstörande arbeten genom huvudtidplanen

Stockholmregionens tillväxt innebär stora påfrestningar på trafik- och transportsystemet. Det partsgemensamma arbetet med koordinering och samordning av trafikstörande arbeten blir allt mer komplext och kritiskt i syfte att upprätthålla god framkomlighet och förutsägbara restider för alla trafikanter och transportslag. Staden har tagit fram nya hjälpmedel för att underlätta samordningen, men fortfarande saknas en kartläggning och förbättring av de kringliggande processerna. Nya rutiner och funktioner krävs för att säkerställa den organisationsspecifika och partsgemensamma planeringen på kort, medel och längre sikt. Den framtida samverkan behöver omfatta analyser för att få en fördjupad inblick i konsekvenser och möjliga åtgärder, samt kommunikation för att informera resenärer på rätt sätt, rätt plats och i rätt tid. Trafikinformation behöver även utnyttjas proaktivt som styrmedel. Det pågående arbetet inom regionala trafikgruppen och styrgruppen för regional framkomlighet har genomgått en snabb utveckling under senare år men måste nu förstärkas med ny kompetens och resurser för att klara de växande kraven och säkerställa stadens åtaganden kring framkomlighet.

Totalentreprenader

Kontoret har som mål att genomföra fler totalentreprenader och under perioden är målsättningen att två totalentreprenader ska genomföras. Totalentreprenader karaktäriseras av att entreprenören själv utför, eller för egen räkning låter utföra, projekteringen. Beställaren har som underlag vanligen lämnat ifrån sig någon form av enklare handlingar, där endast krav på den tänkta funktionen framgår, men inte exakt hur något ska vara. Denna entreprenadform passar projekt som tillåter fler frihetsgrader än vad som hittills varit normalt på trafikkontoret, både sett till genomförande och slutresultat.

Det är lämpligt att inleda arbetet med totalentreprenader med projekt med förhållandevis låg komplexitet. Kontoret avser att under perioden 2017-2019 identifiera lämpliga projekt att genomföra som totalentreprenad, samt kontakta andra upphandlande myndigheter för att inhämta erfarenheter och lärdomar.

Kommunal samlastning

Med kommunal samlastning kan staden styra mot färre och effektivare leveranser vilket ger positiva effekter på bl.a. transportarbete, luftkvalitet, buller och trafiksäkerhet. Erfarenheter från andra svenska kommuner visar att en riggning är komplex och resurskrävande och mindre städer har gått in med mångmiljonbelopp och flera heltidsanställda redan ett par år innan start. Stockholm har i jämförelse med dessa kommuner betydligt fler verksamheter och därmed också större godsmängder, varför det kan antas att arbetet blir än mer resurskrävande. För en lyckad samlastningsstart 2018 krävs snarast tillsättning av projektmedel och projektledare för en period som sträcker sig innan, men också efter samlastningsstarten. Med största sannolikhet kommer det att långsiktigt finnas behov av någon som ansvarar för detta område inom staden. Arbetet kan vara alltför omfattande för att ingå i ordinarie förvaltningsverksamhet och skulle därför troligen lämpa sig bäst för stadsledningskontoret.

Gator och vägar

Cykelstaden Stockholm

Stockholm har en uttalad målsättning att bli en ledande cykelstad och den viktigaste enskilda åtgärden är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra

och framkomliga cykelvägar.

Den cykelplan som tagits fram sträcker sig till år 2030 och därför planerar kontoret för att cykelutbyggnaderna ska fortsätta även efter år 2018. De pendlingsstråk för cykel som prioriteras utifrån cykelplanen ligger ofta i täta stadsmiljöer med stor konkurrens om gatuutrymmet. Ombyggnader där blir ofta dyra, exempelvis p.g.a. ledningsflyttar, trädåtgärder eller flytt av busshållplatser, liksom behov av att i samband med cykelåtgärder åtgärda exempelvis vattenavrinning och beläggning. I sådana projekt förlängs den genomsnittliga tiden från projektstart till färdigställande. Detta kan bidra till tröghet i genomförandet av åtgärder enligt cykelplanen. På några platser har kontoret samtidigt genomfört försök i syfte att bl.a. öka framkomligheten för cykel genom mindre förändringar i gaturummet.

Kontoret kommer under treårsperioden att arbeta för att öka effektiviteten i leveransen av åtgärder i cykelinfrastruktur, bl.a. genom att ge projektledare stöd i avvägningsdiskussioner och i genomförandet av investeringsprojekten. Ett annat sätt är genom att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med en högre andel försök enligt ovan och/eller permanenta lösningar men som består av mindre förändringar i gaturummet, både fysiskt och kostnadsmässigt. Detta givetvis utan att ge avkall på den höga ambitionsnivå för planeringen av cykelinfrastruktur som anges i cykelplanen. Ett tredje sätt är ökad beredskap för att kunna genomföra ”passa på”-åtgärder i samband med exempelvis omdragningar av ledningar för el och vatten. Vidare ska samordningen förbättras ytterligare, t.ex. i form av framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande korsningsåtgärder i samband med planerade reinvesteringsåtgärder på cykelstråk.

En annan utmaning för perioden är att hantera de ökade driftskostnader som blir följden av en fortsatt kraftig utbyggnad av cykelinfrastrukturen. Med krav på trafiksäkerhetshöjande åtgärder, separering av trafikslag inklusive den mellan cyklister och gående och en tydlig fysisk infrastruktur som minskar antalet konfliktytor i stadsrummet kommer ytterligare kostnader i form av målning och skyltning. Med en hög ambitionsnivå vad gäller säkerhet och framkomlighet året runt kommer kostnader för underhåll av cykelinfrastrukturen.

Hastighetsplaner

Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Kontoret arbetar utifrån Trafikverkets riktlinjer om nya bashastigheter med att sätta hastighetsgränsen med hänsyn till gatans funktion. Beslut om nya hastighetsgränser för de s.k. pilotområdena Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten antogs av nämnden 2015 och implementeras under våren 2016. Hastighetsöversynen innebär att hastigheterna sänks på flertalet gator. Hastighetshöjningar ska bl.a. föregås av hastighetssäkrade passager. För vissa gator där hastigheten ska sänkas ser kontoret behov av att säkra hastigheten för att skapa en säker miljö där oskyddade trafikanter rör sig. Detta för att undvika för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket kan leda till låg hastighetsefterlevnad. Detta innebär en möjlighet att åtgärda platser med bristande säkerhet, men då det samtidigt är ett stort åtagande att koppla fysiska åtgärder till en omskyltning för nya hastighetsgränser är det viktigt att hitta en rimlig nivå för åtgärder. Genom att extrapolera kostnader för omskyltning, kommunikation och gatuåtgärder från de tre pilotområdena bedömer kontoret att det samlade investeringsbehovet för hela staden är ca 720 mnkr under perioden 2017-2022. I kontorets förslag till budget har årliga nivåer mellan 60-115 mnkr preliminärt inrymts.

Dialogbaserad utveckling i ytterstaden

Ett mer sammanhållet Stockholm innebär att ett ökat fokus måste läggas på de områden i staden med störst utvecklingsbehov. Utmaningarna är många och kräver därför bred och lokal samverkan. Under de senaste åren har kontoret utvecklat sådana arbetsformer och för närvarande finns mer eller mindre formaliserade samverkansprojekt i ett femtontal ytterstadsområden. Genom återkommande trygghetsvandringar, medverkan på lokala näringslivsråd, företagar- och fastighetsägarmöten och nära samarbete med stadsdelsförvaltningarna genomför kontoret lokalt anpassade drift- som reinvesteringsinsatser för att öka tryggheten, tillgängligheten och attraktiviteten på torg, stråk och andra närmiljöer, bl.a. genom de medel som avsatts för medborgardialoger. Arbetssättet, som förutsätter långsiktig finansiering för både drift och investering, kommer att vidareutvecklas. Krav kommer att ställas på ökad intern samverkan för att svara upp mot de tvärdisciplinära lokala behoven. Inom ramarna för denna samverkan avser kontoret även att undersöka förutsättningarna för lokalt utvecklade källsorteringslösningar.

Belysning

Kontoret har under lång tid haft en målmedveten satsning för att skapa och behålla en god standard på stadens belysning. Kontoret avser att under perioden 2016-2020 genomföra en satsning för att öka invånarnas trygghet och nöjdhet med belysningen. En riktad insats planeras mot de fyra områden i staden där nöjdheten med belysningen är lägst och upplevd otrygghet som störst. Dessutom kommer åtgärder att genomföras i stadens andra områden för att behålla dagens nivå på upplevd nöjdhet med belysningen. Vidare arbetar kontoret med att utveckla och utvärdera potentialen för åtgärder för behovsanpassad belysning, t.ex. belysning som är närvarostyrd.

Trafiksignalstrategi

Trafiksignaler är ett av de mest effektiva verktygen för att styra trafik i städer och därmed ett viktigt verktyg för förverkligandet av framkomlighetsstrategin. Inom området sker en teknisk utveckling som ger möjligheter till effektivare anläggningar och en mer medveten trafikstyrning. Under de närmaste åren avser kontoret att ta fram ett underlag som kan leda fram till en trafiksignalstrategi. Relevant i en sådan strategi är teknisk utveckling som ger nya möjligheter till detektering, datahantering, kommunikation, underhåll och övervakning, samt möjligheter för styrning vid trafikstörningar. En annan viktig fråga är principer för fördelning av gröntid, d.v.s. vilka trafikströmmar och trafikslag som ska prioriteras och var köer gör minst skada.

Trafik Stockholm och trafiken.nu

Trafik Stockholms fokus ligger på fortsatt utveckling inom samverkan och störningshantering, trafikinformation och trafikanalyser. I styrelsen ingår numera, förutom staden och Trafikverket, även Trafikförvaltningen och Nacka kommun (den senare adjungerad) och utökad regional samordning kommer att eftersträvas.

Webbsidan trafiken.nu initierades av staden 1998 och är ett samarbete mellan Trafikförvaltningen, Stockholms stad och Trafikverket. I april 2014 valde Trafikförvaltningen att avsluta nuvarande samarbetsavtal. Uppsägningstiden löper fram t.o.m. april 2016 och under tiden, samt under hela 2016, fokuserar parterna på att finna en framtida samarbetsform inom trafikinformationsområdet. Arbetet bedrivs som ett förändringsprogram med målet att

Trafik Stockholm kontinuerligt ska tillvarata behov och löpande utveckla trafikinformationserbjudandet för Stockholmsregionens resenärer och trafikanter. Detta uppnås bl.a. genom att ta fram och implementera en metodik för analys av trafikinformationstjänster, samt ta fram ett förslag till utveckling av befintlig tjänst i linje med analysen av trafikinformationstjänster. Fr.o.m. 2017 är det tänkt att verksamheten för trafik.nu blir en stadigvarande ny verksamhet inom Trafik Stockholm.

Barmarksrenhållning

Avfallshantering i offentlig miljö

Under 2016 pågår en rad aktiviteter rörande avfallshanteringen i den yttre miljön som syftar till att klarlägga möjligheter för nya lösningar och ytterligare förbättringar för genomförande under kommande år. Bl.a. kommer solcellsdrivna komprimerande skräpkorgar att prövas på ett antal platser i staden. Genom sådana kärl minskar transportarbetet liksom driftkostnaderna samtidigt som större volymer kan omhändertas. I samarbete med Håll Sverige Rent samt Göteborgs stad och Malmö stad pågår vidare arbetet med att ta fram kärl, märkning och information för mer allmänt tillämpbara källsorteringslösningar i den offentliga miljön som kan utgöra en nationell standard inom området. Under 2016 kommer konceptet att testas på ett antal platser i inner- och ytterstaden, bl.a. i Järva och Rålambshovsparken. Utvärdering kommer även att göras avseende olika omhändertagandelösningar, t.ex. komprimerande kärl och sopsugning, för att få underlag till ställningstaganden om hur staden kan kostnadseffektivisera avfallshanteringen i den offentliga miljön i nya stadsutvecklingsprojekt. Samarbete kommer även, förutom med nämnda aktörer, Stockholm Vatten AB och miljöförvaltningen, sökas med stadens bostadsbolag för att gemensamt utveckla informationen kring källsortering i den offentliga miljön. Tillsammans med de närmast berörda aktörerna i staden kommer dessa kunskaper och erfarenheter utgöra en del av ett mer samlat program.

Vinterväghållning

Jämställd snöröjning

Under vintern 2015/2016 gjorde kontoret omprioriteringar av driftmedel för försök med jämställd snöröjning. Dessa insatser har koncentrerats till innerstadsträckor där samordning har kunnat åstadkommas med de tekniker som används inom cykeljournsverksamheten och PM10-åtgärder. Dessa försök är för närvarande under utvärdering. En mer omfattande försöksverksamhet som också t.ex. inkluderar knutpunkter och vissa skolvägar i ytterstaden skulle innebära successivt ökade driftkostnader inom treårsperioden.

Parkering

Ny parkeringsstrategi

I april 2016 förväntas nämnden att anta en ny parkeringsstrategi och ärendet ska sedan fastställas i kommunfullmäktige. Genomförandet beräknas kunna påbörjas i september 2016 och vara avslutat under december 2018. Genomförandet kommer att kräva utökad parkeringsövervakning, nya vägmärken, nya lokala trafikföreskrifter och omfattande information till stadens medborgare. De mätningar som kontoret idag gör två gånger om året för att följa upp beläggningen av parkering i innerstaden kommer att utökas och även omfatta delar i ytterstaden i takt med att planen implementeras.

Planens genomförande kommer att få ett antal följder som bidrar till att uppfylla målen i framkomlighetsstrategin. En ökad kostnad för parkering som ska betalas av den enskilde ökar kostnaden för bilresor och bilinnehav. Detta leder till att fler parkeringsplatser på sikt bör bli lediga, med positiva följeffekter för söktrafik och dubbelparkering. Dessa effekter bör minska trafikvolymerna och trängseln och därmed bidra till att uppfylla stadens mål om minskad klimatpåverkan från trafiken.

Markupplåtelser

Nya områden

Upplåtelseintäkter är konjunkturkänsliga, där majoriteten av intäkterna hänförs till olika byggprojekt. Kontorets intäkter påverkas därför av det växande Stockholm, då bostadsbyggande ofta medför behov av markupplåtelser för t.ex. byggställningar, kranar, containrar och evakueringsbostäder. Om upprustningen av miljonprogrammet kommer igång under perioden kommer detta också att påverka kontorets intäkter. I takt med att nya bostadsområden färdigställs ökar också antalet platser som är möjliga att söka upplåtelser på. Bemanningen kan därför framöver behöva utökas beroende på i hur hög grad antalet upplåtelseansökningar och bygglovsremisser ökar.

Evenemang

För att kunna svara upp mot önskemål från branschens aktörer samt stadens ambitioner om att vara en ledande evenemangsstad har kontoret från 2016 skapat en egen enhet för evenemangstillstånd. Med en samlad organisation för evenemang kan kontoret underlätta för de personer och företag som vill genomföra evenemang i Stockholm. Inom perioden kommer arbetet med att ta fram ett system ”En väg in” för att underlätta både intern och extern hantering av evenemangsansökningar att slutföras.

Övriga fokusområden

Jämställdhet

Arbetet med att jämställdhetsintegrera trafikinämndens verksamhet kommer att drivas vidare och utvecklas under de kommande tre åren. I underlag för budget 2016 med inriktning 2017 och 2018 identifierade kontoret fem områden som särskilt angelägna ur ett jämställdhetsperspektiv: fallolyckor, belysning, prioritering av drift och underhåll, trafiksäkerhetsåtgärder, samt kunskapshöjande insatser. Arbetet med dessa prioriterade sakområden fortsätter. Statistik är grundläggande för att synliggöra och analysera vilka konsekvenser verksamheten får för kvinnor respektive män. Underlaget kan användas som grund för jämställdhetsanalyser där konsekvenser av förslag och åtgärder analyseras utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Arbetet med att samla och analysera relevant statistik behöver därför fortsätta. Inom trafikområdet går trenden från manuella mätningar och enkäter mot mer kostnadseffektiva, automatiserade mätningar, exempelvis videoräkning. Detta försvårar möjligheten till könsuppdelad statistik.

Insatser ska även göras för att höja medarbetarnas kunskap i jämställdhetsfrågor kopplat till verksamheten samt i normkritiskt tänkande. En särskild utmaning under de kommande åren är arbetet med jämställdhetsintegrerad budgetprocess. Här ser kontoret samverkan som en nyckelfaktor, dels inom staden med kommunstyrelsen, andra nämnder och bolagsstyrelser, dels med andra kommuner.

Service och kommunikation

Stockholmare, företag och besökare har allt högre krav och förväntningar på både kvalitet och service och kontorets verksamhet väcker särskilt mycket engagemang eftersom verksamheten påverkar vardagen. Alla medarbetare är därför ambassadörer för kontoret och för Stockholms stad. Under 2014 inkom ca 50 400 ärenden via kontorets synpunktsportal, vilket ökade med 58 procent under 2015 till ca 80 000 ärenden. Merparten av frågorna rör den dagliga driften. Antalet ärenden förväntas öka ytterligare då mobilappen Tyck till fortsatt kommer att marknadsföras och vara den primära kanalen in till kontoret för felanmälan och möjligheten att lämna synpunkter och ge förslag. Den ökade användningen av Tyck till, samt det stora antalet pågående stadsutvecklingsprojekt, medför att ökade resurser kan komma att krävas för att kunna fortsätta ge stockholmarna god service.

Utifrån det stora antal samtal och synpunkter som årligen inkommer till Trafik Stockholm finns behov av att ytterligare såväl effektivisera som kundanpassa verksamheten. Ny telefonlösning bör sökas och bemötandenaspekterna bör utvecklas. Likaså kommer sätt att använda inkomna synpunkter i verksamhetsutvecklande syfte att undersökas.

Det proaktiva kommunikationsarbetet ska utvecklas vidare för att säkerställa att bra information ges om kontorets satsningar och vilka avvägningar som görs mellan olika intressen i staden. Kommunikationsarbetet omfattar kontorets hela verksamhet, t.ex. utvecklingsprojekt och trafikomläggningar där samverkan sker med andra förvaltningar och externa samarbetspartners som Trafikverket, Trafikförvaltningen och andra kommuner. Kontoret kommer att öka fokus på kommunikation om hållbart resande och presentera stadens satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik samt uppmuntra stockholmarna att reflektera och ifrågasätta sina resemönster.

Webbsidorna stockholm.se och bygg.stockholm.se är viktiga kommunikationskanaler för staden. På den förstnämnda sidan kan invånarna få vägledning, göra jämförelser och beställa ytterligare information, medan de på den sistnämnda sidan kan få information om den växande staden. För mer information om det ämnet kan Stockholmsrummet i Kulturhuset besökas och arbete pågår med att utveckla denna mötesplats.

Miljö

Minskad klimatpåverkan

En av de stora utmaningarna när Stockholm växer är att tillgodose efterfrågan på ökat resande på ett sätt som skapar attraktiva stadsmiljöer och samtidigt minskar klimatpåverkan. Sveriges riksdag har antagit mål för transportsektorn om att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila bränslen till år 2030, och nettoutsläpp av växthusgaser ska vara noll år 2050. Stadens eget mål är att vara en fossilbränslefri stad till 2040 och en fossiloberoende organisation till 2030. För detta krävs en fortsatt utveckling av motorer, bränsle och fordonsteknologi samt insatser för att få till en övergång till fossilfria drivmedel. Detta kommer dock inte att vara tillräckligt för att uppnå riksdagens mål, utan det krävs även en minskning av biltrafikarbetet, d.v.s. det totala antal fordonskilometer. För att klara dessa mål kommer kraftfulla åtgärder att krävas.

Framkomlighetsstrategins intentioner är att prioritera de färdssätt som kan transportera flest människor och mest gods på minst yta, d.v.s. gång, cykel, kollektivtrafik och godsfordon med hög beläggning. Att utforma gaturummet på gående och cyklisters villkor, medverka till att

kollektivtrafik byggs ut, öka kollektivtrafikens attraktivitet, styra tillgången till parkering och priset på densamma, främja bilpooler och anpassa hastigheter är samtliga exempel på åtgärder som kan minska klimatpåverkan och som i varierande grad ligger inom ramen för kontorets verksamhet och rådighet.

Energieffektiviseringar

När staden växer får kontoret ansvar för fler och större områden, vilket kan innebära ökade energikostnader. Kontoret arbetar därför kontinuerligt med att energieffektivisera verksamheten och detta arbete kommer att drivas vidare under perioden. T.ex. innebär reinvesteringar av nya rulltrappor och hissar att energiåtgången minskar markant. Fokus ligger även på att reducera tillförd energi för uppvärmning av driftutrymmen för stadens rörliga broar. Kontoret kommer att fortsätta samarbeten med Trafikverket om utveckling av drift av vägtunnlar och med Fortum om drift av ledningstunnlar. Kontoret avser även att delta i diverse forsknings- och utvecklingsprojekt, t.ex. kring att använda drönare för inspektion av komplexa konstruktioner.

Buller

Stadens nya riktlinjer för inomhusvärden för buller kan resultera i att ett omtag måste göras för ett flertal fastigheter vad gäller bullerskydd. Dessutom måste befintliga bullerskydd ses över beträffande kondition och teknisk funktion. Målet är ett reinvesteringsprogram för stadens befintliga bullerskydd för att säkerställa den framtida funktionen, samt att en utredning ska göras avseende gator och fastigheter där man idag inte når ned till den nya nivån.

Vibrationer

När gaturummets användning förändras i.o.m. att gator byggs om innebär det i vissa fall att den tunga trafiken koncentreras på en annan del av gatan än vad som var tänkt från början. Detta medför att hjulspåren passerar över t.ex. brunnslöck, med vibrationer som följd. Dessa vibrationer överförs till omkringsliggande byggnader med för de boende störande komfortvibrationer som resultat. Dessa kan även uppkomma då det blivit allt vanligare med exploatering av bostäder på mark med dålig bärrighet, där hänsyn inte tas till trafikinducerade vibrationer. Målet är att klargöra att hänsyn måste tas till detta förhållande vid exploatering, samt att bygga upp en ökad kunskap hur vibrationerna kan reduceras.

Dagvatten

Kontoret är ansvarigt för att ta om hand dagvatten från gator och allmän platsmark. För vatten som hanteras i Stockholm Vattens anläggningar betalar kontoret ersättning. En ny taxa för hantering av dagvatten är under framtagande som kan få konsekvenser för driftbudgeten. Kontoret kommer även att behöva utveckla verktyg och öka kompetensen för att kunna analysera och vidta åtgärder för att minska eventuella effekter av ett förändrat klimat, främst avseende stora nederbörds mängder. Som exempel kan nämnas ökad tillämpning av skelettjordsteknik med biokol och ny tekniktillämpning för dagvattenhantering i gatumiljö vilket kan bidra till minskad sårbarhet vid skyfall och minskad klimatpåverkan. För att möjliggöra sådana insatser kommer kontoret att utreda möjligheterna att ansöka om investeringsmedel för klimatåtgärder från Centrala medelsreserv. Då åtgärderna behöver genomföras i samarbete med Stockholm Vatten skulle det underlätta om även stadens bolag hade möjlighet att ta del av dessa investeringsmedel.

Luftkvalitet

Trafikarbetet i staden har påverkan på luftkvaliteten vilket har inneburit att miljökvalitetsnormerna för NO_x och partiklar (PM₁₀) överskridits. Kontoret arbetar därför med de åtgärder som pekas ut i det av Länsstyrelsen framtagna åtgärdsprogrammet för luftkvalitet. Kontorets arbete med att minska partikelhalterna (PM₁₀) har gett resultat främst genom dubbdäcksförbud på Hornsgatan och genom nya dammbindande tekniker. Dubbdäcksförbudet har från 2016 utökats med ytterligare två gator vilket kan bidra till att den generella dubbdäcksanvändningen minskar om fler väljer att köra odubbade. Kontoret bedömer dock att det alltså kommer att krävas dammbindande och renhållande åtgärder på gator med höga halter partiklar (PM₁₀). Kontoret anser vidare att dubbdäcksavgifter skulle minska behovet av dammbindning på sikt. Det saknas dock rättsliga förutsättningar för att införa den typen av avgifter.

Teknikutveckling

Stadens ambition i Vision 2040 är hög. Stockholm ska bli världens smartaste stad, genom att bl.a. tillämpa ny energi- och miljöteknik, samt informationsteknik för att förbättra kapaciteten i transportsystemet och minska behovet av att resa. Som ansvarigt för stadsmiljö, väghållning, trafikplanering och tillståndshantering har trafikkontoret en central roll i denna utveckling och kraven på kontoret blir därför stora, såväl vad gäller att delta med personella resurser som att bidra med finansiering. Det handlar om att främja hållbar stadsutveckling med hjälp av ny teknik inom områden som t.ex. "big data", sensorteknik, belysning, bildanalys, trafikstyrning och "sakernas internet", samt infrastruktur för autonoma och eldrivna fordon. Digitaliseringen kommer även att bidra till ökad service för invånare och företag, samt bättre effektivitet i den egna verksamheten. Som en jämförelse från näringslivet står informations- och kommunikationsteknik enligt rapporten "Digitaliseringens bidrag till tillväxt och konkurrenskraft i Sverige" för 42 % av produktivitetstillväxten i Sverige under perioden 2006-2013 och motsvarande nyttorealisering bör vara möjlig även inom offentlig verksamhet.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

En växande stad

Stockholm växer och för att klara av att möta behovet av bostäder ska bostadsbyggnadstakten vara hög. Fram till år 2020 ska 40 000 nya bostäder byggas och till år 2030 ska sammanlagt 140 000 nya lägenheter byggas. Potentialen i innerstaden har bedömts till 37 200 bostäder, medan den i ytterstaden bedöms vara 115 300 bostäder.

Den växande staden medför ökade drift- och underhållskostnader för bl.a. nya områden och ökat slitage på befintliga anläggningar. En växande stad innebär också att fler människor vänder sig till staden, vilket ökar mängden ärenden att hantera. En effektiviserad handläggning och bra stödsystem kan till viss del möta denna ökade efterfrågan, men behovet av rådgivning, inspektioner, kontroller och handläggning kommer likväl att öka. En tätare stad innebär också nya utmaningar i kontorets grunduppdrag – att säkerställa att staden är framkomlig, trygg och attraktiv tjugofyra timmar om dygnet, året runt. Ökad konkurrens om marken kräver nya lösningar för renhållning och snöröjning samt ställer nya krav på kontorets anläggningar för dessa verksamheter.

Prisutveckling

Kontoret följer fortlöpande utvecklingen på marknaden med fokus på de index som har störst betydelse för verksamheten. I *bilaga 3* finns en analys av prisutvecklingen. Prognosen bygger på den genomsnittliga indexförändringen under de senaste 15 åren. Reservation görs för kortsiktiga variationer och för att trenden kan komma att förändras beroende på händelser i omvärlden.

Sedan år 1999 har prisutvecklingen för trafikkontorets verksamheter i genomsnitt ökat med 3,8 procent per år, vilket kan jämföras med KPI (konsumentprisindex) som under samma period har ökat med i genomsnitt 1,3 procent per år. De kostnadsområden som har ökat mest är asfaltsarbeten, broarbeten och elektricitet med genomsnittliga prisökningar mellan 4 och 5 procent per år.

Under de senaste två åren har trenden vänt till minskande priser, till stor del med anledning av det fallande oljepriset. Det har inneburit att kontoret fått ”mer för pengarna” inom kostnadsområden som asfalt, transport och el.

Kontoret upphandlar en del personalintensiva verksamheter där avtalens prisindex årligen justeras genom en kombination av arbetskostnadsindex (AKI) och konsumentprisindex (KPI). Detta gör att kostnader för kontorets verksamheter över tid ökar snabbare än exempelvis intäkterna som ofta regleras utifrån KPI. Ett tydligt exempel på detta är kostnaden för parkeringsövervakningen som mellan 2015 och 2016 ökade med 2,2 procent, trots att KPI under 2015 var i det närmaste oförändrat jämfört mot föregående år.

3.1 Drift

Mnkr	KF-budget 2016	KF-plan 2017	Förslag 2017	KF-plan 2018	Förslag 2018	Förslag 2019
Kostnader						
Driftkostnader	1 382,3	1 398,2	1 465,9	1 412,3	1 512,8	1 560,8
Avskrivningar	357,6	389	389,0	414,4	470,0	545,0
Internräntor	133,3	149,3	149,3	171,1	166,9	187,0
Summa kostnader	1 873,2	1 936,5	2 003,7	1 997,8	2 149,7	2 292,8
Intäkter	-1 104,4	-1 109,4	-1 189,4	1 109,4	-1 369,4	-1 509,4
NETTO totalt	768,8	827,1	814,3	888,4	780,3	783,4

Ekonomiska förändringar i driftverksamheten utöver kommunfullmäktiges budget 2016 och plan 2017-2018 sammanfattas i tabellen nedan och kommenteras i påföljande text.

Mnkr		Tillkommande förslag 2017		Tillkommande förslag 2018	Tillkommande förslag 2019
Specifikation av tillkommande kostnader under perioden (exkl. kapitalkostnader)					
Nya områden, driftansvar		7,7		13,3	8,0
Slussen, ökad kostnad för skötsel		1,5			
Förändrad vatten- och avloppstaxa		13,0			
Jämställd snöröjning i ytterstaden		5,0		5,0	10,0
Parkeringsentreprenader, index (2 %)				4,0	4,0
Genomförande av ny parkeringsplan		33,0		11,0	26,0
Trädvård, almsjuka och beskärning		7,0			
Summa tillkommande kostnader		67,2		33,3	48,0
Genomförande av ny parkeringsplan		- 80,0		- 180,0	- 140,0
Summa tillkommande intäkter		- 80,0		-180,0	- 140,0

Underlag till driftbudget 2017-2019 redovisas i *bilaga 1*.

Gator och vägar

Stockholm växer, trafiknämnden tar över driftansvaret för nya områden

Eftersom investeringstakten i nya områden och anläggningar förväntas vara hög de kommande åren överförs driftansvaret för allt fler objekt till kontoret. Objekt som tas över för drift är bl.a. cykelgarage vid Odenplan, bro över Rinkebystråket, markvärme och belysning i flera områden samt fontän i Norra Djurgårdsstaden. I takt med att nya områden färdigställs krävs också nya signalanläggningar. År 2017 krävs fem nya anläggningar vid Solnavägen, Universitetet, Bällstavägen, Roslagsvägen och Kvarnbacksvägen.

För nya områden bedöms medelsbehovet öka med 7,7 mnkr år 2017, 13,3 mnkr år 2018 och 8,0 mnkr år 2019.

Alla stadsutvecklingsprojekt innebär att driften påverkas. Inom Slussenprojektet märks redan nu av en ökad mängd synpunkter rörande skötseln av området och närliggande ytor. De ökade driftkostnaderna uppgår till cirka 1,5 mnkr per år enbart för detta område.

Förtätningen av staden innebär att allt fler delar av ytterstaden får innerstadslänkande karaktär. När ytterstaden får fler täta miljöer ökar förväntningarna på väghållningen i dessa områden och en standard mer lik den i innerstadens täta miljöer kommer att krävas. De långsiktiga behoven är svåra att bedöma och kontoret kommer att återkomma med mer utvecklade analyser. Se *bilaga 2* för mer information och exempel.

Dagvattentaxa, nytt förslag

Stockholm Vatten AB avser att lägga fram ett förslag till kommunfullmäktige om ändrade principer för beräkning av vatten- och avloppstaxa för Stockholm. Enligt förhandsbesked kommer den nya taxan att innebära ökade kostnader från ca 18 mnkr till cirka 31 mnkr, vilket initialt är en ökning om 13 mnkr per år.

Vinterväghållning

Jämställd snöröjning

En mer omfattande försöksverksamhet som också t.ex. inkluderar knutpunkter och vissa skolvägar i ytterstaden skulle innebära successivt ökade driftkostnader inom en treårsperiod om cirka 20 mnkr per år.

Parkering

Parkeringsavtalen, index

Parkeringsverksamheten består till största delen av upphandlade entreprenader och avtalen regleras med 70 procent AKI (arbetskostnadsindex) och 30 procent KPI (konsumentprisindex). Verksamheten är personalintensiv vilket ger en prognostiserad kostnadsökning om cirka 4,0 mnkr årligen, givet indexökning på 2 procent och fullt uppfyllda avtal.

Parkeringsverksamhetens entreprenadavtal

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

Ett flertal av parkeringsverksamhetens entreprenader kommer att behöva upphandlas senast 2019 vilket kan påverka de ekonomiska villkoren.

Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering

I april 2016 förväntas trafiknämnden fatta beslut om att anta "Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering" och ärendet ska sedan fastställas i kommunfullmäktige. Beräknad start för genomförandet är september 2016 och planen planeras vara fullt genomförd sista december 2018. Under projektets gång kommer kontoret ha kostnader för införandet, bl.a. för IT-utveckling och konsulter. Successivt kommer även kostnaderna för parkeringsentreprenader samt parkeringsintäkterna att öka i takt med att antalet områden för avgiftsbelagd parkering ökar. Intäkter är dock svåra att prognostisera då det är svårt att förutspå vilka beteendeförändringar som de nya regleringarna kommer att leda till. Efter planens genomförande beräknas intäkterna öka med 400-450 mnkr per år. Förskjutningar i tidplanen kommer att ge förskjutning i angivna kostnads- och intäktsökningar.

Kostnaderna bedöms öka med 33,0 mnkr år 2017, 11,0 mnkr år 2018 och 26,0 mnkr år 2019.

Intäkterna bedöms öka med 80,0 mnkr år 2017, 180,0 mnkr år 2018 och 140,0 mnkr år 2019.

P.g.a. att många faktorer kan påverka de antaganden som ligger till grund för den beräknade intäktsutvecklingen föreslår kontoret att justering av nämndens intäktsbudget med anledning av planen för gatuparkering görs succesivt och fullt ut först när en första analys av effekterna har kunnat göras.

Läs mer i *bilaga 5*.

Parker

Fortsatta trädsatsningar

I syfte att värna stadens grönstruktur och stockholmarnas upplevelser av den offentliga miljön finns behov av att förbättra livsbetingelserna för många av stadens träd. Ökade driftinsatser förutspås bl.a. med hänsyn till almsjukans utbredning liksom ökad beskärning och fnasning som är viktigt för trafiksäkerheten. Kostnadsökningen beräknas till cirka 7,0 mnkr per år.

Markupplåtelser

Upplåtelser

Kontoret har tagit fram ett förslag till revidering av taxor för upplåtelser, vilket antogs i trafiknämnden i februari 2016. Kommunfullmäktige förväntas anta de nya taxorna i juni, för att kunna tillämpa de nya taxorna från juli 2016. Det nya förslaget bygger i högre grad på olika platserns attraktivitet och frångår den tidigare mer strikt geografiska indelningen. Det här är en del i stadens vision om ett Stockholm som håller samman. Det innebär ökad omvärldsbevakning och flexibilitet samt ett ökat antal inspektioner. För att underlätta och effektivisera inspektionerna påbörjar kontoret en översyn om möjligheten att utveckla en mobil lösning.

Digital utveckling

Ökad digitalisering och aktivt deltagande i den smarta staden kräver ökade resurser för IT-satsningar, både i form av ekonomiska medel samt i kompetensförstärkning på kontoret. Dessa kostnader ska motiveras genom nyttokalkyler för de enskilda satsningarna. För att säkra en digitaliseringstakt i linje med stadens Vision 2040 bedöms behovet öka för IT-utvecklingskostnader med i genomsnitt ca 15 mnkr per år under planeringsperioden, vilket ger en nivå för IT-utveckling om ca 50 mnkr per år. För att säkerställa en konsekvent satsning på digitalisering bör budgeten för IT-utveckling särredovisas och inte prioriteras mot övrig driftverksamhet av mer variabel karaktär, p.g.a. variationer i t.ex. väderlek eller trafikutveckling. Medel kommer att sökas från "Programmet för digital förnyelse".

Utöver detta tillkommer kostnader för olika installationer i gaturummet, t.ex. i form av laddstolpar, sensorer och kameror, samt kommunikationsutrustning och ledningsdragning. Omfattningen av dessa kostnader beror på stadens utrullningstakt av "Smart city"-infrastruktur och kommer att preciseras i kommande planer utifrån den strategi för Stockholm som en smart och uppkopplad stad som ska fastställas av kommunfullmäktige under 2016.

Systemet Gatuvyer kommer fr.o.m. 2017 att gå in i förvaltningsskede och därför behövs budgetmedel för detta. Systemet kommer att nyttjas även av andra förvaltningar, men staden har ingen plattform för fördelning av denna typ av gemensamma kostnader och därför föreslås att trafikkontoret får ansvar och medel för att insamling och lagring av information genomförs regelbundet.

Se även *bilaga 4*.

3.2 Investeringar

Nämnden tilldelas en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 680,0-690,0 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. I budget 2016 har nämndens långsiktiga investeringsplan utökats till 830,0 mnkr år 2017 och 780,0 mnkr år 2018 inklusive en satsning på cykelåtgärder. För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt uppgår nämndens utökade investeringsbudget i budget 2016 därutöver till 458,5 mnkr under 2017 och 459,5 mnkr under 2018. Den utökade ramen avser till största delen fortsatta förstärkningsarbeten vid Sergels torg. Därutöver ingår medel för klimatinvesteringar för gång och cykel, en satsning på träd samt Park Järnafältet.

I tabellen nedan framgår kontorets prognos för 2016 samt förslag till budget för åren 2017-2021 per verksamhetsområde.

Netto mnkr Verksamhetsområde	Prognos 2016	Förslag 2017	2018	2019	2020	2021
Gator och vägar	971,5	1 136,0	1 068,0	687,1	669,0	669,0
Vinterväghållning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Parkering	18,6	34,9	27,1	10,0	10,0	10,0
Parker, träd och grönområden	36,9	48,6	39,4	31,9	0,0	0,0
Förvaltning, administration	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa nettoinvesteringar	1 028,0	1 220,5	1 135,5	730,0	680,0	680,0
Förslag till justerad budget för Sergels torg	-90,0	68,0	104,0	-50,0		
KF-budget	938,0	1 288,5	1 239,5	680,0	680,0	680,0

Utanför ram	2017	2018	2019	2020	2021
Prio 1 - de 10 högst prioriterade	10,0	170,0	184,0	75,0	70,0
Prio 2 - övriga	7,0	79,0	115,0	329,0	567,0
Summa utanför ram	17,0	249,0	299,0	404,0	637,0

I kontorets förslag till budget ingår ett förslag till omfördelning av tilldelad utökad plan för fortsatt upprustning av Sergels torgs tätskikt, vilket medför att förslaget totalt avviker från kommunfullmäktiges budget för åren 2017-2019. Se särskilt avsnitt nedan.

I *bilaga 6* redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden.

I *bilaga 8* redovisas beslutsläget för samtliga större projekt över 50,0 mnkr.

Utöver projekt som har prioriterats och inrymts inom ram redovisas även en prioriterad lista över planeringsprojekt utanför ram, se *bilaga 9*. Förutsättningarna för genomförande av projekten är osäkra och möjligheten att inrymma dem inom ram provas kontinuerligt.

Gator och vägar

Reinvesteringar

I den beslutade drift- och underhållsstrategin för kontorets väghållning beskrevs det omfattande behovet av reinvesteringar och de utmaningar som stadens framtida tillväxt innebär. För att skydda funktionen i den befintliga infrastrukturen krävs fortsatta satsningar på

reinvesteringar. Flera av de beslutade reinvesteringsprogrammen ska enligt besluten vara slutförda under perioden, men kommer p.g.a. svårigheter att inrymma planerad investeringstakt att genomföras under en längre tidsperiod. Därefter kommer behov av fortsatta reinvesteringar att kvarstå, och senare i perioden planeras motsvarande eller ökade nivåer för reinvesteringar. Beslut om kommande etapper från år 2017 och framåt kommer successivt att tas upp för beslut under budgetperioden.

Reinvesteringsprogrammets andel av den långsiktiga investeringsbudgeten beräknas under åren 2017-2019 sammanlagt uppgå till i genomsnitt cirka 30 procent av den långsiktiga investeringsplanen. Utöver programmen planeras även genomförande av större reinvesteringsprojekt avseende bl.a. Västberga allé, bergbanan i Skärholmen, Liljeholmsbron och beläggningsarbeten i samband med avstängning av Tvärbanan.

I tabellen nedan framgår planerade nivåer för tidigare beslutade långsiktiga reinvesteringsprogram för olika anläggningstyper samt planerade nivåer under åren 2017-2021.

Reinvesteringsprogram					
<i>Investeringar mnkr</i>	2017	2018	2019	2020	2021
Trafiksignaler - beslutat program	28,1				
Trafiksignaler - planerad nivå	6,9	35,0	45,0	35,0	35,0
Energibesparande armaturbyte - planerad nivå	10,0	10,0	10,0		
Belysning - beslutat program	35,6	35,0	35,0	35,0	35,0
Gatuytor - beslutat program	103,0	103,0	73,9		
Gatuytor - planerad nivå			26,1	100,0	100,0
Mindre konstbyggnader - beslutat program	38,4	31,0	61,0	61,0	61,0
Summa	222,0	214,0	251,0	231,0	231,0

Inom utökad budget för klimatåtgärder kommer reinvesteringsåtgärder på befintliga cykelvägar att genomföras främst i form av beläggningsåtgärder.

Cykelplanen

Under perioden planeras genomförande av ett stort antal projekt inom cykelplanen. Störst omfattning har utbyggnad av pendlingsstråken, men cykelinvesteringarna omfattar även åtgärder för bättre framkomlighet, trygghet och säkerhet samt parkering, vägvisning och pumpar.

I tabellen nedan framgår bokförda utgifter 2012-2015, prognos för 2016 samt planerad omfattning av cykelinvesteringar under åren 2017-2019. Åtgärder på huvudstråk kan bli aktuella under 2017-2019 i samband med andra projekt. För närvarande är det oklart när och i vilken omfattning det kan bli aktuellt.

Cykelinvesteringar - bokfört och föreslagna nivåer (mnkr)	Bokfört				Prognos	Planering			
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summa
Utbyggnad av huvud- och lokalstråk	13,6	20,7	5,4	8,5	23,9	0,0	0,0	0,0	72,1
Övriga åtgärder framkomlighet, trygghet, säkerhet	0,4	1,0	6,6	3,9	7,0	5,2	5,2	0,2	29,5
Parkering, vägvisning, pumpar	3,4	6,3	19,0	9,6	13,4	5,0	5,0	5,0	66,7
Utbyggnad av pendlingsstråk	40,1	60,4	127,9	85,6	189,3	251,1	213,8	118,2	1 086,4
Avgår ej cykelåtgärder i blandprojekt	-2,3	-12,8	-39,9	-22,1	-33,3	-43,6	-30,0	-30,0	-214,0
Summa cykelinvesteringar	55,2	75,6	119,0	85,5	200,3	217,7	194,0	93,4	1 040,7

I bilaga 7 redovisas planerade cykelåtgärder under perioden.

Sergels torg, tätskiktet

Upprustning av tätskiktet vid Sergels torg ingår i nämndens utökade investeringsplan för åren 2017 och 2018. Budgeten baseras på den prognos som togs fram för cirka ett år sedan, och eftersom projektet är komplicerat och påverkas av många yttre faktorer har förutsättningarna förändrats. Under 2015 redovisades ökade utgifter för projektet jämfört med tidigare beräkning, samtidigt som en större del av resterande utgifter enligt nuvarande prognos beräknas tidigareläggas till 2016 jämfört med fördelningen i budgeten. Den totala utgiften för projektet beräknas trots osäkerhet inte avvika från genomförandebeslutets totala budget om 1 483,0 mnkr.

För att underlätta uppföljningen av projektet resterande år föreslår kontoret att den utökade budgeten anpassas till den justerade prognosen.

I tabellen nedan redovisas tidigare bokförda nettoutgifter, utökad budget för projektet samt förslag till ny fördelning av den utökade budgeten för åren 2017-2019.

mnkr	-2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Summa
Bokfört t.o.m. 2012, inrymt inom långsiktig investeringsplan	60,9								60,9
Bokfört 2013-2015		133,6	83,6	226,8					444,0
Prognos - förslag till ny fördelning av utökad budget					257,0	353,0	318,0	50,1	978,1
Totalt genomförandebeslutet	60,9	133,6	83,6	226,8	257,0	353,0	318,0	50,1	1 483,0
KF-budget 2016					167,0	421,0	422,0	0,0	
Förslag till justerad budget					90,0	-68,0	-104,0	50,1	

Prognosen innebär ökade utgifter 2016, samt minskade utgifter 2017 och 2018 jämfört med budget. Under 2019 beräknas utgifter för relationshandlingar, återställning och avslut av projektet uppkomma.

Västberga allé

Projektet, som avser byte av bro där Västberga allé passerar över järnvägen strax norr om Älvsjö samt en ny gång- och cykelbro över Åbyvägen, startade hösten 2015. Under 2016 genomförs grundarbeten för den nya bron som beräknas läggas ut i slutet av sommaren. Därefter rivs den gamla bron, och avslutande arbeten beräknas pågå under 2017. Jämfört med tidigare prognoser beräknas utgiften för projektet tidigareläggas och en större del belastar därmed år 2016. Projektet beräknas avslutas under 2017.

Trafiksäkerhetsåtgärder – nya hastigheter

Ett beslut om nya hastighetsgränser i tre pilotområden antogs av nämnden 2015 och implementering påbörjas under våren 2016. För att genomföra förändringen krävs åtgärder i form av omskyltning, kommunikation och gatuåtgärder. Utifrån kostnaderna för de tre pilotområdena bedömer kontoret att det samlade investeringsbehovet för hela staden är cirka 720 mnkr under perioden 2017-2022 för att genomföra planen. I kontorets förslag till budget har årliga nivåer mellan 60-115 mnkr preliminärt inrymts.

Övriga större projekt

Övriga större projekt som planeras under perioden är ny bro mellan Rinkeby och Stora Urvik, upprustning av bergbanan i Skärholmen, arbeten i samband med Tvärbanans avstängning 2017, ombyggnation av Liljeholmsbron samt ny gångtunnel vid Odenplan.

Parkering

Genomförande av den plan för gatuparkering som kommunfullmäktige förväntas fastställa i juni beräknas preliminärt påbörjas under september 2016. Projektet kommer att pågå kommande år och avslutas preliminärt i december 2018. Under projektets gång kommer investeringsutgifter att krävas för anskaffning av vägmärken och parkeringsautomater, och investeringen har preliminärt beräknats till cirka 80 mnkr. Planen innebär att delar av ytterstaden ska avgiftsbeläggas och att innerstadens avgiftsbelagda tider förlängs. Detta innebär att delar av ytterstaden och hela innerstaden måste skyltas om. Antalet vägmärken som behöver sättas upp är svårt att beräkna och utreds för närvarande. En annan osäkerhetsfaktor är upphandling av parkeringsautomater, där tidplanen riskerar att förskjutas p.g.a. överklaganden. Även vägmärken kommer att upphandlas under perioden.

Investeringen har inrymts inom nämndens budget.

Park, träd och grönområden

Kontoret ansvarar för kommuncentrala parker och under perioden planeras ett flertal mindre åtgärder genomföras. Under perioden fortsätter satsningen på trädåtgärder.

3.2.1 Prioriteringsgrunder

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering av projekten, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämning görs kontinuerligt vad gäller projektens måluppfyllelse, beslutsläge och genomförbarhet. Projekt där nämnden har fattat genomförandebeslut har högst prioritet, liksom projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter. Projekt där nämnden fattat utredningsbeslut eller inriktningsbeslut kan delvis redovisas utanför ram om tidplanen är osäker. För att ha bra framförhållning redovisas även projekt som har identifierats som prioriterade men inte har kunnat inrymmas inom ram, se *bilaga 9*.

Prioriteringsunderlag enligt stadens modell, prioriteringsverktyg SPIS, redovisas *bilaga 10*.

Investeringar till följd av andra parter önskemål

Trots god konjunktur ställs ofta krav på att kontoret ska finansiera följdinvesteringar i bl.a. exploateringskontorets, Trafikverkets och Trafikförvaltningens projekt. Det är ofta oklart hur högt projektet är prioriterat för staden som helhet, och en komplikation är att följdinvesteringarna normalt måste ske ett visst år, ofta i närtid.

Medelsbehovet för denna typ av investeringar är svårt att bedöma, då det sker en förhandling i varje projekt och kontoret ofta inte når över tidplanen. Det beror även på att såväl antalet som omfattningen av sådana projekt varierar. Under kommande år ligger årligen cirka 100 mnkr inrymt i budgetramen för den typen av projekt och cirka 40 mnkr årligen på utanförlistan.

Jämställdhetsanalys

I underlag till budget 2016 identifierades fem sakområden som ska utgöra fokus för nämndens jämställdhetsarbete de närmaste åren, där trygghetsskapande belysningsåtgärder samt trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder är de områden som närmast har anknytning till nämndens investeringsverksamhet.

Enligt kontorets förslag till investeringsplan kommande år ingår en fortsatt satsning på belysningsåtgärder och en höjd ambitionsnivå för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, bland annat genom införande av nya hastighetsplaner.

För att nämndens investeringsplaner ska kunna analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv mer i detalj krävs ett utvecklat statistikunderlag som kan ligga till grund för analys av hur nämndens investeringar gynnar män respektive kvinnor. Se även särskilt avsnitt under rubriken "Jämställdhet", i avsnitt 2 Nämndens verksamhet.

3.2.2 Konsekvensanalys och risker

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

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

3.2.3 Måluppfyllelse

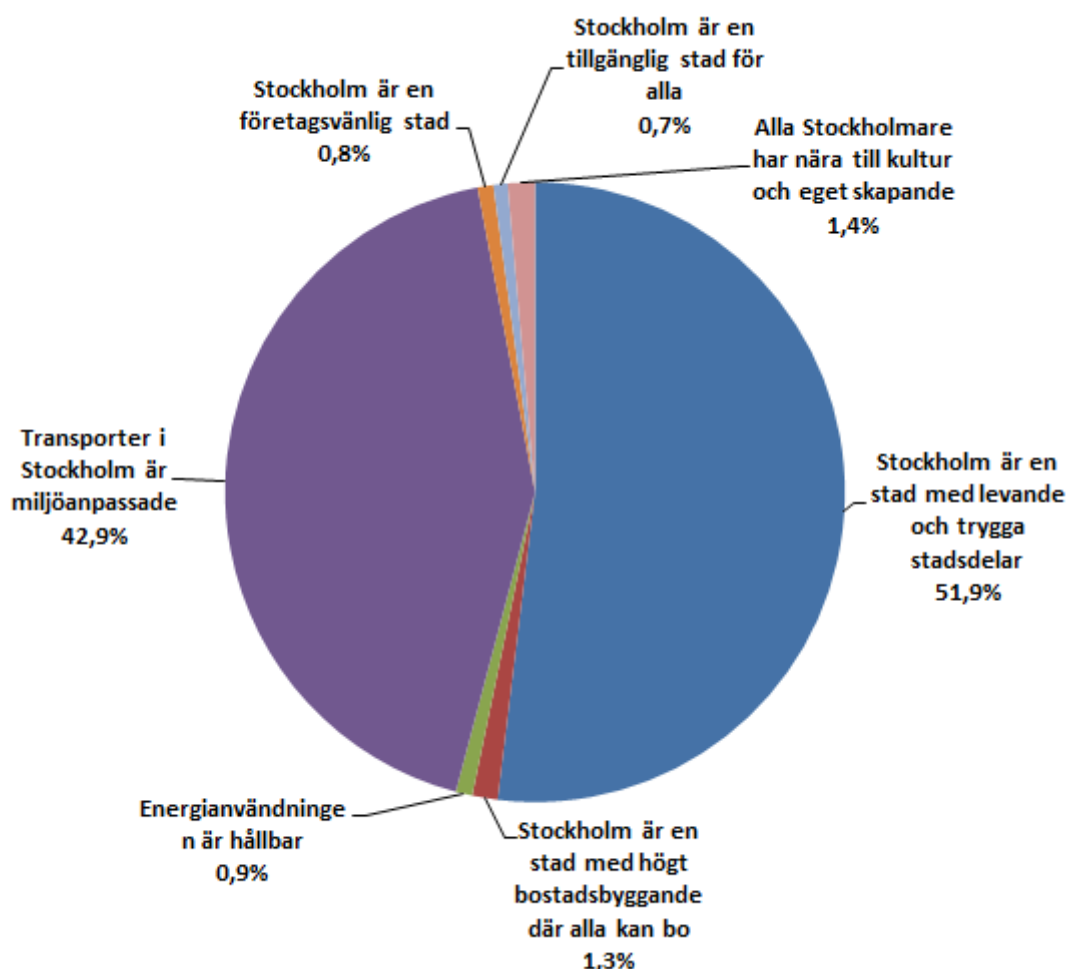
Nämndens investeringar uppfyller framför allt följande mål:

1.3 Stockholm är en stad med levande och trygga stadsdelar

2.2 Transporter i Stockholm är miljöanpassade

Inom nämndens kompetensområde bidrar kontoret även till kommunfullmäktiges mål 1.4 "Stockholm är en stad med högt bostadsbyggande där alla kan bo", 2.1 "Energianvändningen är hållbar", 1.6 "Alla stockholmare har nära till kultur och eget skapande", 3.2 "Stockholm är en företagsvänlig stad och 4.6 "Stockholm är en tillgänglig stad för alla".

Förslag till investeringsplan 2017 fördelas preliminärt på kommunfullmäktiges verksamhetsmål enligt följande:



3.3 Betydande projekt som inte är investeringar

Slussen

I samband med att projektet Nya Slussen nu påbörjar byggprocessen, varvid rivning av vissa anläggningskonstruktioner inleds, kommer behovet av driftmedel att förändras. Allt eftersom delar färdigställs kommer kontoret att ta över dessa för drift. Även konstruktioner av tillfällig karaktär, t.ex. en bro för tillfällig trafik.

Stora delar av de konstruktioner som inte berörs är i många fall i mycket dåligt skick. Behovet av drift- och förstärkningsåtgärder kommer att kvarstå om dessa ska kunna användas som trafikytor under byggtiden. En försiktig bedömning för att säkerställa den tekniska statusen för dessa delar samt drifttagande av nya konstruktioner under de inledande trafikskedena fram till och med 2018 bedöms till ca 4-6 mnkr årligen. Driftkostnaden kommer därefter öka allt eftersom nya Slussen växer fram.

Arbetet kring drift och underhåll och övertagande av delar av nya Slussen genomförs i samråd med projektorganisationen Nya Slussen.

4 Övriga redovisningar

Personalutveckling

Strategisk HR och projekthanteringsstrategi

Trafikkontoret satsar aktivt på att arbeta strategiskt med sikte på år 2020. Det betyder att kontoret för perioden 2017-2019 kommer att utveckla verksamhet, processer och systematik med tydligt fokus på strategiskt HR-arbete och förbättrad projekthanteringsförmåga.

Kontoret ska inom ramen för sin projekthanteringsstrategi ta fram en tydlig projektportfölj, ge större och mellanstora projekt ett mer effektivt stöd, sammanföra mindre uppdrag och delprojekt till projektprogram samt skapa en funktion för projektstöd, vägledning och metodstöd. Kontoret ska designa och genomföra kompetensutvecklingsinsatser och träna alla medarbetare i effektivare förhållningssätt i olika projekthanteringsroller. De områden som inledningsvis ska prioriteras är intern styrning och resurshantering.

Kontorets strategiska HR-arbete kommer att konkretiseras i en HR-strategi som inriktas på kompetenshöjande program för kontorets ledningsgrupper och chefer för att säkerställa förbättringar och helhetssyn. Medarbetarskapet ska förtydligas och sättas mer i fokus med målet om ökad medvetenhet, medledarskap och effektivt samarbete. Kontoret kommer i större utsträckning att använda forskningsbaserade metoder och verktyg för att stimulera utveckling, professionalitet och kommunikationsförmåga hos medarbetare och chefer.

Rekrytering

Kontorets rekryteringsbehov utgår ifrån verksamheternas framtida behov. Sett över perioden bedömer kontoret att det finns ett behov av viss nettorekrytering, bl.a. p.g.a. det ökade bostadsbyggandet och den nya parkeringsstrategin. Kontorets personalomsättning är relativt låg och jämn över tid, men pensionsavgångarna är något högre inom ingenjörsyrket än för övriga yrkesgrupper. Statistiska centralbyråns (SCB) arbetskraftsbarometer har de senaste åren pekat på att det utbildas för få ingenjörer i förhållande till arbetsmarknadens behov, vilket innebär ökad konkurrens om utbildade ingenjörer. Därför fortsätter kontorets arbete med att synliggöra kontorets karriär- och utvecklingsmöjligheter med målet att behålla och attrahera kompetenta ingenjörer. Arbetet med att stärka kontorets arbetsgivarvarumärke inom teknikbranschen fortsätter genom deltagande i stadens traineeprogram, i Tekniksprånget, på arbetsmarknadsdagar vid tekniska högskolor och branschmässor, samt i sociala medier, nätverkande i branschen, annonser i fackpress och ta emot studiebesök. Genom en LinkedIn-sida för de tekniska förvaltningarna har kontoret möjlighet att etablera en kontinuerlig kontakt med studenter och andra intresserade som vill följa kontoret som arbetsgivare.

Omställning/omstrukturering

Inga kända organisationsförändringar som kan leda till behov av omställning finns.

Kompetensutvecklingsinsatser

Att möta framtiden med rätt kompetens är en viktig fråga för kontoret och ett led i att stärka kontorets attraktionskraft när det gäller befintliga och potentiella medarbetare. Lokala kompetensutvecklingsinsatser med fokus på kontorets olika roller inom exempelvis projektledning eller drift och underhåll kommer att spela en central roll när det gäller att utveckla och behålla medarbetare. Arbetet med kontorets HR-strategi och projekthanteringsstrategi är ett led i detta, likväl som utvecklingen mot ”breda” karriärvägar,

d.v.s. att medarbetarna framöver breddar sin kompetens och utvecklas från specialister till generalister.

Hälsa

Kontorets satsning på hållbart hälsoarbete fortsätter. Medarbetarna erbjuds ett omfattande friskvårdsprogram med subventionerad massage, friskvårdstimme, friskvårdssubvention, seminarier och aktiviteter i Tekniska nämndhusets motionshall. Vart femte år erbjuds medarbetarna en hälsobedömning med uppföljning hos företagshälsovården.

Sjukfrånvaro

Trafikkontorets sjukfrånvaro har historiskt sett varit låg men likväl som i övriga samhället ökar den, både när det gäller korttidsfrånvaro och långtidssjukskrivningar. Arbetsmiljöverkets föreskrift om organisatorisk och social arbetsmiljö som börjar gälla den 31 mars 2016 har som mål att minska den arbetsrelaterade ohälsan och ställer tydliga krav på arbetsgivaren när det gäller arbetsbelastning, arbetstider och kränkande särbehandling. De kommande åren kommer kontorets chefer utbildas i hur ohälsosam arbetsbelastning och kränkande särbehandling ska förebyggas och hanteras. Vidare kommer kontoret sätta upp nya mål för att främja en god social och organisatorisk arbetsmiljö. Arbetet fortsätter med att fånga upp tidiga tecken på ohälsa för att undvika sjukskrivning och skapa förutsättningar för ett hållbart och varaktigt arbetsliv.

Hållbarhetskommisionens rekommendationer och åtgärder

Trafiknämnden är delansvarig för fyra åtgärder i rapporten "Från delad till enad stad" från Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm. Vad gäller åtgärd 6.1.1 "Styr forskningsnära samverkan mot kunskapsutveckling rörande social hållbarhet" avser kontoret att medverka i det av stadsbyggnadskontoret ledda arbetet. Trafikkontoret har redan idag samverkan i ett antal forskningsprojekt, främst via Kungliga Tekniska Högskolan. Flera av dessa berör social hållbarhet. Gällande åtgärd 6.3.1 "Utveckla modell för socialt värdeskapande analys (SVA)" kommer kontoret att bevaka stadsbyggnadskontorets arbete med frågan och delta med kompetens utifrån kontorets verksamhet och förutsättningar.

Vad gäller åtgärderna 6.1.2 "Genomför utbildningsinsatser om socialt hållbar stadsplanering och -utveckling" och 6.3.2 "Använd sociala stadsrumsanalyser för att identifiera platser och samband med störst behov av utveckling" arbetar kontoret redan idag med dessa frågor. T.ex. medverkar kontoret för närvarande i mer eller mindre formaliserade samverkansprojekt i ett femtontal ytterstadsområden, där de sociala dimensionerna är starkt påtagliga. I samarbete med bostadsbolag, stadsdelsförvaltningar och privata aktörer genomför kontoret lokalt anpassade drift- och reinvesteringsinsatser med stark social prägel för att öka tryggheten och attraktiviteten. Under 2015 rörde dessa insatser bl.a. Östberga, Rågsved, Rinkeby, Akalla och Skärholmen. Med erfarenheter från dessa samarbeten och arbetssätt kommer det lokalt förankrade arbetet med medborgardialoger att utgöra en naturlig fortsättning som bedöms ha förutsättningar att kunna omfatta fler satsningar förutsatt finansiering. I detta arbete deltar kontoret i de processer som bl.a. drivs av stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningarna om hur stadsutvecklingen kan och bör vidareutvecklas sett ur socialt hållbara perspektiv. Som exempel på sådan medverkan kan nämnas de frukostmöten som anordnas av Hållbarhetskommisionen, stadsbyggnadskontorets process kring Dialog 2.0 samt de inspel som görs om socialt hållbar stadsutveckling inom ramarna för Samverkan Östberga.

Stockholm är en jämställd stad där makt och resurser fördelas lika

Inom ramen för KF:s mål om jämställdhet presenterade kontoret möjligheter att utveckla verksamheten i mer jämställd riktning i underlag för budget 2016 med inriktning 2017 och 2018, där kontoret identifierade ett antal särskilt prioriterade sakområden. Arbetet med dessa fortsätter och kontoret ser en särskild möjlighet i att genomföra insatser för att höja medarbetarnas kunskap i jämställdhetsfrågor kopplat till verksamheten samt i normkritiskt tänkande.

Under 2016 kommer trygghetsaspekter kopplade till driftverksamheten att analyseras ur ett jämställdhetsperspektiv i ett examensarbete vid Stockholms universitet. Denna typ av kartläggning ser kontoret som en möjlighet som kan ligga till grund för överväganden om hur driften bäst bör utvecklas.

En särskild utmaning under de kommande åren är arbetet med jämställdhetsintegrerad budgetprocess. I många stora investeringsprojekt, t.ex. renoveringen av Sergels Torg, är det svårt att identifiera vilka som är brukare av den offentliga platsen och hur nyttan av investeringen fördelas mellan kvinnor och män. Ytterligare en försvårande faktor är att investeringen ska hålla under lång tid och förändringar av användandet av platsen kan ske över tid. I arbetet med att jämställdhetsintegrera budgetprocessen ser kontoret samverkan som en nyckelfaktor, dels inom staden med kommunstyrelsen, andra nämnder och bolagsstyrelser, dels med andra kommuner.

Statistik är grundläggande för att synliggöra och analysera vilka konsekvenser verksamheten får för kvinnor och män. En svårighet vad gäller framtagande av separerad statistik på trafikområdet är trenden mot nya och mer kostnadseffektiva, automatiserade mättekniker, t.ex. videoräkning. För att få separerad statistik krävs olika former av manuella mätningar som inte genomförs regelbundet idag.

Stockholm är en stad som respekterar och lever upp till barnets rättigheter i enlighet med FN:s barnkonvention

Inom ramen för KF:s mål om barnets rättigheter ser kontoret möjligheter i sitt deltagande i det förvaltningsövergripande nätverket, ”Staden i ögonhöjd”, som arbetar med att samla frågor gällande barn och unga i den växande staden. Förhoppningen är att nätverket ska utvecklas ytterligare och bl.a. kunna fungera som ett processtöd i stadsutvecklingsfrågor för att belysa barn och ungas behov och stärka deras delaktighet. Inom ramen för nätverket pågår ett arbete med att ta fram underlag för hur staden ska arbeta med barnkonventionen i den fysiska planeringen med hjälp av barnkonsekvensanalyser.

Att bygga en stad där barn och unga får vara delaktiga ökar förståelsen för staden ur barns perspektiv. Kontoret arbetar idag aktivt med att ta med barnens perspektiv i planeringen och utformningen av den fysiska miljön, bl.a. vad gäller parker och trafikmiljön runt skolor. Arbetet bygger på dialog och delaktighet och fokus ligger på att skapa trygga, säkra och lustfyllda miljöer för barn och unga. Genom att skapa attraktiva platser där barn vill vistas och som samlar flickor och pojkar från olika delar av staden kan den fysiska miljön möjliggöra och stimulera till möten mellan olika grupper och individer. Kontoret arbetar aktivt med att involvera barn och unga i planeringen av denna typ av åtgärder och ser en möjlighet i att använda det arbete som bedrivs inom ”Staden i ögonhöjd” som stöd för att utveckla arbetet ytterligare.

Runt hälften av kontorets medarbetare har tidigare genomgått en utbildning i barnkonventionen och hur barnens perspektiv kan implementeras i planeringen. Därutöver sker kunskapshöjande åtgärder löpande genom dialoger mellan berörda medarbetare samt genom deltagande vid seminarier, läsning av artiklar, nya rön på området o.s.v. Även ”Staden i ögonhöjd” utgör en god möjlighet till kunskapsinhämtning genom erfarenhetsutbyte och förvaltningsövergripande samverkan.

Stockholm är en stad som lever upp till mänskliga rättigheter och är fritt från diskriminering

Inom ramen för KF:s mål om mänskliga rättigheter och diskriminering ser kontoret möjligheter med samarbetet med rådet för mänskliga rättigheter. Rådet har ett samordnande ansvar för att bl.a. utbilda personal och förtroendevalda och kontoret avser att tillsammans med rådet genomföra kunskapshöjande insatser om skyddet för mänskliga rättigheter och hur de påverkar kontorets verksamhet.

Kontoret har rådighet över stora delar av utformningen av Stockholms stadsmiljö och har därigenom möjlighet att verka för en stad där den fysiska miljön inte diskriminerar. Som exempel arbetar kontoret under 2016 med att inventera och succesivt avlägsna exkluderande design.

En utmaning för kontoret är att utveckla verksamheten så att omsorg tas till specifika behov i varje enskild stadsdel. Resurser i form av exempelvis tid eller investeringar ska fördelas på ett sådant sätt att socioekonomiskt starka områden inte premieras på övriga stadens bekostnad.

Kontoret kommer att fortsätta det systematiska arbetet som påbörjats avseende diskrimineringsgrunderna genom att kunskapshöjande insatser genomförs under 2016 för samtliga medarbetare i diskrimineringslagen och skyddet för mänskliga rättigheter för att öka förståelsen hur de påverkar kontorets verksamhet.

Inom kontorets verksamhet fattas dagligen en mängd beslut som påverkar enskilda. För att säkerställa att dessa beslut inte bidrar till systematisk diskriminering eller missgynnande avser kontoret att genomföra en fördjupad granskning av de områden där så kallad myndighetsutövning bedrivs.

Ärendets beredning

Ärendet har behandlats i förvaltningsgruppen den 16 mars 2016. För utdrag ur protokollet, se bilaga 11.

5 Lokalförsörjningsplan

5.1 Inledning

Trafikkontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret har även ett avtal med fastighetskontoret om Klamparhallen, som används för motionsaktiviteter för Tekniska nämndhusets anställda. Kontoret hyr dessutom ett flertal lokaler för bl.a. teknikutrymmen och lokaler som används av Stockholmsvårdarna.

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

I mars beslutades att exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ska samlokaliseras i Tekniska nämndhuset på Kungsholmen samt att huset ska byggas om. Tekniska nämndhuset ska i framtiden kännetecknas av öppenhet, tillgänglighet och en flexibel användning som inte begränsar framtida förändrade lokalbehov. Placering av rum och funktioner ska både stödja samarbete och samverkan samt enskilt arbete. Detta kräver en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. En detaljerad tidplan finns inte i nuläget, men byggstart beräknas kunna ske sommaren 2018, och en etappvis inflyttning påbörjas vid årsskiftet 2019/2020. Kontoret kommer att följa den fortsatta utvecklingen.

5.3 Kapacitetsbeskrivning

I Tekniska nämndhuset har kontoret 322 arbetsplatser. Totalt är 366 personer anställda på kontoret. 22 personer arbetar på Trafik Stockholm, som för närvarande sitter i lokaler i Kristineberg. 22 medarbetare arbetar på Styckjunkargatan, där enheten driftteknik inom anläggningsavdelningen har sina lokaler.

Kontorets lokalyta i Tekniska nämndhuset uppgår till 6 876 kvm, varav 935 kvm utgörs av arkivlokaler. Kontoret hanterar och förvarar trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar samt delar av fastighetskontorets handlingsbestånd. I arkivet förvaras även handlingar som tillhör förvaltningar och bolag som har upphört men som fortfarande används i de nuvarande förvaltningarnas verksamhet, bl.a. gatu- och fastighetskontoret, AB Strada och AB Gekonsult.

Kontoret disponerar 23 garageplatser i Tekniska nämndhuset varav två platser är avsedda för cykelparkering. Lokalytan för friskvård i Klamparhallen är 680 kvm.

5.4 Förändringar i lokalbeståndet

I mars beslutades att exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ska samlokaliseras i Tekniska nämndhuset på Kungsholmen samt att huset ska byggas om. Tekniska nämndhuset ska i framtiden kännetecknas av öppenhet, tillgänglighet och en flexibel användning som inte begränsar framtida förändrade lokalbehov. Placering av rum och funktioner ska både stödja samarbete och samverkan samt enskilt arbete. Detta kräver en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. En detaljerad tidplan finns inte i nuläget, men byggstart beräknas kunna ske sommaren 2018, och en etappvis inflyttning påbörjas vid årsskiftet 2019/2020. Kontoret kommer att följa den fortsatta utvecklingen.

5.5 Kostnadsutveckling

Den totala kostnaden för trafikkontorets lokaler uppgår till ca 20,9 mnkr. Hyreskostnad för kontorets lokaler i Tekniska nämndhuset uppgår till 16,4 mnkr, varav 0,8 mnkr avser arkivlokaler. Årskostnaden för kontorets 23 garageplatser för tjänstebilar beräknas till ca 0,6 mnkr. Klamparhallen kostar ca 0,9 mnkr inklusive städning, varav kontorets andel är ca 0,2 mnkr. Resterande 0,7 mnkr faktureras övriga förvaltningar i Tekniska nämndhuset baserat på

antal anställda.

För lokalerna på Kristinebergs Slottsväg 10, där Trafik Stockholm för närvarande inryms, uppgår hyreskostnaden till 3,2 mnkr. Lokalkostnad för Styckjunkargatan 6 uppgår till cirka 0,5 mnkr. Kostnaden avser el, värme och städning. Kostnaderna för lokalerna i Tekniska nämndhuset kommer under perioden att öka något genom årliga indexuppräknings som regleras enligt avtal. Övriga lokalhyror indexregleras på samma sätt.

5.6 Effektiviseringsmöjligheter

I mars beslutades att exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret ska samlokaliseras i Tekniska nämndhuset på Kungsholmen samt att huset ska byggas om. Tekniska nämndhuset ska i framtiden kännetecknas av öppenhet, tillgänglighet och en flexibel användning som inte begränsar framtida förändrade lokalbehov. Placering av rum och funktioner ska både stödja samarbete och samverkan samt enskilt arbete. Detta kräver en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. En detaljerad tidplan finns inte i nuläget, men byggstart beräknas kunna ske sommaren 2018, och en etappvis inflyttning påbörjas vid årsskiftet 2019/2020. Kontoret kommer att följa den fortsatta utvecklingen.