

Handläggare:
Philip Hall
Telefon: 08-508 263 76
Barbro Edlund
Telefon: 08-508 281 03**Till**
Trafiknämnden

Underlag för budget 2019 med inriktning 2020 och 2021 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2019 med inriktning för 2020 och 2021 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefIngrid Mårtenson
Tf avdelningschefInga-Lill Hultin
Avdelningschef

Innehållsförteckning

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	3
1.1 Ett Stockholm som håller samman.....	3
1.2 Ett klimatsmart Stockholm.....	3
1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm.....	5
1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm.....	5
2 Nämndens verksamhetsområde	6
3 Sammanfattande ekonomisk analys.....	19
3.1 Drift.....	19
3.2 Investeringar.....	22
3.2.1 Prioriteringsgrunder.....	27
3.2.2 Konsekvensanalys och risker.....	28
3.2.3 Måluppfyllelse.....	28
4 Övriga redovisningar	28
5 Lokalförsörjningsplan.....	30
5.1 Inledning	30
5.2 Beskriv behov/efterfrågan samt bedömning av andra bakomliggande faktorer som förändrar behovet av lokaler	30
5.3 Kapacitetsbeskrivning.....	30
5.4 Förändringar i lokalbeståndet.....	31
5.5 Kostnadsutveckling.....	32
5.6 Effektiviseringsmöjligheter.....	32

Bilagor

Bilaga 1 Underlag till budget trafiknämnden 2019-2021

Bilaga 2 Investeringar 2019-2021

Bilaga 3 Planerade cykelfrämjande åtgärder 2019-2021

Bilaga 4 Beslutsläge stora projekt 2019-2021

Bilaga 5 Prioriterade projekt utanför ram 2019-2021

Bilaga 6 Prioriteringsverktyg SPIS 2019-2021

Bilaga 7 Digital utveckling 2019-2021

Bilaga 8 Prisutveckling

Bilaga 9 Förvaltningsgrupp den 14 mars 2018, utdrag ur protokollet

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål

1.1 Ett Stockholm som håller samman

Attraktiva och trygga offentliga rum

- Fortsätta arbetet med att öka tryggheten i det offentliga rummet, t.ex. genom trygghetsskapande belysningsåtgärder och sanering av klotter. Detta arbete är särskilt viktigt för att säkerställa att varken kvinnor eller män begränsar sin rörlighet utifrån en upplevelse av otrygghet.
- I nära samarbete med polisen och andra berörda aktörer stärka kontorets säkerhetsarbete, t.ex. genom ökat fokus på systematik och förebyggande arbete.
- Fortsätta arbetet med att stärka det offentliga rummets roll som vistelseplats, bl.a. genom fortsatt utveckling av koncepten Levande Stockholm och Grönare Stockholm, och med stöd av dokumentet ”Offentliga rum – förslag på komplettering till Framkomlighetsstrategin”.
- Säkerställa en god standard för stadens alla gator, torg, gång- och cykelvägar i enlighet med Framkomlighetsstrategin, bl.a. genom systematiska kontroller av driftentreprenörers arbete.
- Se över städ- och renhållningsfrekvenser mot bakgrund av de ökade behov som den växande staden medför.
- Utveckla arbetsätt och driftmetoder, såsom jämställd snöröjning, för att säkerställa framkomligheten, särskilt på högfrekventerade platser och stråk samt för stadens gångtrafikanter.
- Delta i cityförnyelsen genom att arbeta utifrån trafik- och gatumiljöplanen för City, utveckla befintliga gatumiljöer i City till mer attraktiva offentliga rum och verka för utvecklingen av evenemangsplatsen i Kungsträdgården tillsammans med kulturförvaltningen.
- Utveckla arbetet med att följa upp att givna upplåtelser följs, bl.a. genom att verka för en ändrad ordningslag.

Långsiktig planering i en växande stad

- I nära samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret bidra till att det byggs 80 000 bostäder mellan åren 2014 och 2025, samt 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030. Inom ramen för detta arbetar kontoret för attraktiva och trygga offentliga rum och förutsättningar för klimatsmarta och hållbara transporter.
- I samarbete med andra förvaltningar säkerställa tillgången till kommunaltekniska ytor (t.ex. för omhändertagande av snö och uppställningsplatser för entreprenadmaskiner) genom implementering av den av kommunfullmäktige antagna strategin.
- Medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten.

1.2 Ett klimatsmart Stockholm

Minskad klimatpåverkan

- Bidra till en utveckling mot mer energieffektiva fordon för att nå målet om en

fossiloberoende fordonsflotta år 2030, t.ex. genom att medverka till 500 laddpunkter på gatumark under 2017-2020. Utöver detta krävs åtgärder för att minska biltrafiken.

- Skapa förutsättningar för ett växande Stockholm genom att genomföra Framkomlighetsstrategins handlingsplaner och därmed bidra till ett klimatneutralt och hållbart transportsystem.
- Fortsätta genomföra energieffektiva reinvesteringar i stadens belysning och andra tekniska anläggningar. Kontorets elförbrukning har minskat kraftigt under den senaste tioårsperioden, främst tack vare byte till LED-ljuskällor. Under kommande år återstår det att byta ut ca 10 000 armaturer. Dessa är generellt av lägre effekt än de som hittills bytts ut och därmed kommer inte elförbrukningen att fortsätta minska i samma takt som tidigare, utan kommer på sikt istället att börja öka i takt med den växande staden.

Hållbara trafiklösningar och god framkomlighet

- Minimera trafikstörningar genom att utveckla processen för att planera inför trafikstörande arbeten och samordningen mellan stora infrastrukturprojekt i regionen. Även arbetet med trafikinformation behöver fortsätta att utvecklas, t.ex. genom att inom ramen för Trafik Stockholms verksamhet utveckla trafiken.nu.
- Fortsätta arbetet med att bygga ut stadens cykelinfrastruktur.
- Genomföra åtgärder enligt gångplanen för att stärka möjligheterna att gå i hela staden och skapa ytor för ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer.
- Genomföra åtgärder för att förbättra regelbundenheten, medelhastigheten och attraktiviteten för stombussarna enligt handlingsplanen för 2017-2021.
- Följa upp effekterna av förändringarna kopplade till den implementerade parkeringsstrategin och plan för gatuparkering.
- Genomföra åtgärderna i godsplanen i samverkan med branschen och andra aktörer, t.ex. genom off peak-leveranser och samlastningsprojekt.
- Synliggöra förändring och utveckling av olika transportslag med stöd av mätningar, samt förbättra verktygen för trafikanalyser, bl.a. genom verktyget TransModeler.
- Arbeta aktivt med omvärldsbevakning för att kunna möta utvecklingen inom transportbranschen, t.ex. skapa förutsättningar för autonoma fordon.
- I enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet verka för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap. Under perioden kommer genomförandet av hastighetsplaner vara den mest betydelsefulla insatsen.

Gröna och blå värden

- I samverkan med stadsdelsförvaltningarna arbeta för ett grönare Stockholm, särskilt i ytterstaden. Detta arbete innefattar vård och utveckling av stadens parker och grönstruktur, gatuträd och ekosystem.
- Arbeta efter åtgärdsprogrammet mot PM10 och NOx i syfte att förbättra luftkvaliteten i staden och klara miljökvalitetsnormerna.
- Begränsa de skadliga effekterna av trafikinducerat buller och vibrationer, bl.a. genom riktade fönsteråtgärder och bullerskärmar, särskilt vid skolor och förskolor.
- Vidta åtgärder för att minska eventuella effekter av ett förändrat klimat, främst avseende stora nederbördsmängder, samt bygga upp kontorets kompetens inom frågor kopplade till dagvattenhantering.

1.3 Ett ekonomiskt hållbart Stockholm

Utvecklade arbetssätt

- Fortsätta prova och systematiskt utvärdera nya innovativa lösningar. Detta arbete innefattar att utveckla kunskapsåterföringen genom att ta fram och implementera en metod för hur arbetet med effektstudier och utvärderingar ska bedrivas, samt att aktivt sprida goda exempel, både internt och externt.
- Utveckla och implementera verktyg för prognostisering av framtida underhållsbehov för stadens gator och andra ytor.
- Genomföra projektet Gatudata för att skapa ett modernt anläggningsregister för stadens gator som möjliggör bättre planering, analys och upphandling av drift och underhåll. Det skulle även möjliggöra delning av gatuinformation digitalt och tydligare kartläggning av bl.a. skyfallskänsliga områden och uppskattat reinvesteringsbehov på varje enskild gata.
- Säkerställa medel och resurser för både förvaltning av nödvändiga verksamhetsstöd och utveckling av nya system.
- Fortsätta arbetet med att utveckla den interna kontrollen.

Näringsliv och arbetstillfällen ska främjas

- I samverkan med berörda förvaltningar och bolag utveckla Stockholm som evenemangsstad.
- Bevaka statens utredning av produktionsincitament och finansieringsstimulanser för filminspelningar, vilket kan leda till att mängden stora produktioner på stadens mark ökar. Detta ställer krav på förenklat ansökningsförfarande och effektiviserad handläggning, samt att kontoret och polisen tydliggör sina roller vad gäller inspektion och sanktioner vid filmning.
- Underlätta för långtidsarbetslösa och ungdomar att etablera sig på arbetsmarknaden genom satsningar på Stockholmsvärdar och sommararbetande parkvärdar.

Reinvesteringar

- Genomföra reinvesteringar för att främja cykeltrafiken i enlighet med ett nytt reinvesteringsprogram för perioden fr.o.m. 2019.
- Genomföra reinvesteringar i stadens gator, torg, träd och tillhörande anordningar i enlighet med programmet för perioden 2019-2023.
- Genomföra reinvesteringsprogram för belysning under perioden 2011-2020 som innefattar utbyte av den äldsta och mest bristfälliga utrustningen. Under perioden planeras en utökad satsning på reinvesteringar i kabelsystem.
- Genomföra reinvesteringsprogram för mindre konstbyggnadsåtgärder 2014-2022 för att säkerställa den tekniska livslängden på stadens konstruktioner och tekniska installationer.
- Genomföra reinvesteringar i trafiksignaler i enlighet med programmet för 2017-2021.

1.4 Ett demokratiskt hållbart Stockholm

Attraktiv arbetsgivare

- Fortsätta arbetet med strategisk organisationsutveckling, som rymmer både strategiskt

HR-arbete och implementering av kontorets projekthanteringsstrategi, och ska leda till effektiv kompetensförsörjning och välfungerande projekthantering.

En jämlik och jämställd stad

- Fortsätta att säkerställa att mänskliga rättigheter värnas i verksamheten, t.ex. vid kontorets myndighetsutövning, och att barns och ungas perspektiv tas tillvara, t.ex. vid planeringen av den fysiska miljön.
- Fortsätta jämställdhetsintegreringen av trafiknämndens verksamhet, t.ex. genom utbildningar för att öka medvetenheten och genom jämställdhetsanalyser i kontorets tjänsteutlåtanden för att synliggöra effekten av nämndens resursfördelning utifrån kön.
- Fortsätta att åtgärda tillgänglighetsbrister i enlighet med kontorets strategi för enkelt avhjälpna hinder, samt inkludera ett tillgänglighetsperspektiv i alla kontorets projekt.

Dialog och lokal samverkan

- I enlighet med de lokala utvecklingsprogrammen genomföra trygghets- och attraktivitetsskapande projekt i de sju prioriterade stadsdelarna i nära dialog med stockholmarna, stadsdelsförvaltningar, fastighetsägare och andra berörda aktörer.
- Fortsätta fördjupa dialogen med stockholmarna, bl.a. genom att utveckla och marknadsföra Tyck till via mobilapp och webb, samt systematisera rutiner för att fullt ut realisera potentialen i det kunskapsunderlag som stockholmarnas synpunkter utgör.

Upphandling

- Utveckla kontorets upphandlings- och affärsmodeller, t.ex. genom att arbeta i samverkansform med utsedda entreprenörer. Incitament- och bonussystem, innovationstänk, gemensam kontrakterad målbild och ansvar kommer vara viktiga ledord i detta arbete.
- Fortsätta utveckla miljökraven vid upphandlingar i linje med nationella miljö- och klimatmål som en del av arbetet för minskad klimatbelastning av entreprenader till år 2030.
- Fortsätta arbetet med att säkerställa att Teknisk handbok stämmer överens med aktuella statliga och kommunala regelverk, föreskrifter och branschgemensam utveckling. Handboken ska vara tydlig och välkänd såväl internt inom stadens förvaltningar som hos externa samarbetspartners.

2 Nämndens verksamhetsområde

Fysisk och teknisk planering

Bostadsbyggande

Trafikkontorets roll

Stadens bostadsbyggnadstakt kommer under perioden att vara fortsatt hög och det är viktigt att trafikkontoret är delaktigt i hela processen. Kontoret har där två roller, dels att vara myndighetsinstans i form av vägghållare, dels att vara processdrivande och sakkunnig inom kontorets ansvarsområden. Bland arbetsuppgifterna märks att delta i program- och detaljplanearbete, besvara program-, detaljplane- och bygglovsremisser, ansvara för trafikutredningar och utifrån dessa föreslå åtgärder, samt försäkra att den växande staden

åtföljs av en utvidgad grönstruktur.

Det är en utmaning att i den täta staden skapa goda, kostnadseffektiva och långsiktigt hållbara lösningar för alla trafikslag och samtidigt skapa attraktiva offentliga rum. I tidiga skeden, när förutsättningar klagörs och avvägningar görs, behöver kontoret vara med för att t.ex. påverka tillgänglighet till kollektivtrafik, parkeringstal för bil och cykel, nät för gång- och cykeltrafik samt systempåverkan för fordonstrafiken. I senare skeden behöver kontoret vara delaktigt för att medverka till att de allmänna ytorna utformas enligt riktlinjer som både möjliggör attraktiva offentliga miljöer och effektiv drift i framtiden. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det av särskild vikt att tidigt planera för trygga miljöer, där varken kvinnor eller män hämmas av upplevd otrygghet. För att möjliggöra detta är nära samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret en nödvändighet. Kontoret kan också behöva se över regelsystem och acceptera enklare åtgärder för att bostadsproduktionen ska kunna genomföras, vilket kan leda till ökade drifts- och underhållskostnader. Ytterligare en viktig roll för kontoret är att, i egenskap av väghållare, förhålla sig till den trafikpåverkan som den stora mängden byggnadsprojekt innebär.

Utveckling och resursbehov

Den höga bostadsbyggnadstakten innebär fler detaljplaner, stadsbyggnadsprogram och exploateringsprojekt, som i sin tur innebär ökat behov av rådgivning, inspektioner, samordning, kontroller och handläggning. Kontoret arbetar sedan flera år löpande med att effektivisera handläggningen, förbättra stödsystemen och utveckla arbetsprocesserna. Som exempel har kontorets trafikplaneringsavdelning omorganiserats och utökats för att möjliggöra ett ökat deltagande i bostadsbyggnadsarbetet och under 2018 påbörjas ett gemensamt arbete tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret för att utveckla arbetsprocessen vid planering och exploatering av privat mark.

Utvecklade arbetsprocesser och effektiviseringar kommer dock inte att räcka. Antalet bostäder i stadens markanvisningar och detaljplaner har ökat kraftigt under de senaste åren, samtidigt som kontoret ser ett behov av att komma in allt tidigare i exploaterings- och stadsbyggnadsprocessen för att säkra genomslag i frågor som rör trafiksystemet, drift och underhåll, samt vissa specifika frågor som t.ex. konstbyggnader och trafiksignaler. Trafikkontoret ser därför en uppenbar risk att bli en flaskhals i samarbetet med de andra tekniska förvaltningarna, som under de senaste åren har utökat sin personalstyrka i avsevärt högre takt än trafikkontoret. Under den senaste fyraårsperioden (december 2013 till december 2017) har antalet tillsvidareanställda på exploateringskontoret ökat med 74 personer (46 %) och på stadsbyggnadskontoret med 69 personer (23 %), vilket har möjliggjort stadens höga bostadsbyggnadstakt. Motsvarande siffra för trafikkontoret, exklusive avfallsverksamheten som 2014 flyttades till Stockholm Vatten och Avfall AB, är 22 personer (7 %). Denna siffra bör även ses i kontexten att flera av kontorets andra verksamhetsområden, inte bara bostadsbyggandet, har ökat kraftigt i omfattning under de senaste åren. Ett exempel på detta är mängden synpunkter som kontoret hanterar, som har ökat från ca 15 000 år 2013 till ca 110 000 år 2017. Nedan framgår några av de förändringar som har påverkat kontoret mellan åren 2013 och 2017.

	2013	2017	Förändring 2013-2017
--	------	------	-------------------------

	2013	2017	Förändring 2013-2017
Folkmängd Stockholms stad	897 700	949 761	+ 6 %
Folkmängd Stockholms län	2 163 042	2 308 143	+ 7 %
Antal bostäder i godkända/antagna detaljplaner	5 260	8 658	+ 65 %
Antal bostäder i markanvisningar	5 086	8 651	+ 70 %
Antal bygglovsremisser	409*	722	+ 77 %
Antal trafikanordningsplaner	4 256	4 824	+ 13 %
Antal inkomna synpunkter till trafikkontoret	15 000	112 221	+ 648 %
Antal tillsvidareanställda trafikkontoret	335	357	+ 7%
Antal tillsvidareanställda exploateringskontoret	162	236	+ 46 %
Antal tillsvidareanställda stadsbyggnadskontoret	306	375	+ 23%

*) Utfall för 2014 som av kontoret uppskattas vara jämförligt med utfallet 2013

För att säkerställa ett aktivt deltagande av trafikkontoret i exploaterings- och stadsbyggnadsprojekten bedömer kontoret att minst 5 mnkr per år kommer att krävas i resursförstärkning under perioden 2019-2021. Ifall kontoret inte ges möjlighet att fakturera stadsbyggnadskontoret eller byggaktörer vid medverkan i exploateringsprojekt på privatägd mark kan ytterligare medel komma att krävas. Vidare planeras flera stora projekt under perioden som kräver mycket resurser utan att kontoret får motsvarande intäkter, t.ex. tunnelbaneutbyggnaden och projekt tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen.

Stadsbyggnadsprojekt ger även trafikpåverkan utanför det specifika projektet och denna påverkan beror också på den sammanlagda effekten av flera exploateringar. När staden växer uppstår därför nya behov av att utreda, förbättra och komplettera trafiksystemen. Dessa utredningar och åtgärder är en tydlig konsekvens av stadsbyggnadsprojekten och behöver utföras utöver kontorets löpande arbete med områdesplanering.

Utveckling av investeringsplaneringsprocessen

Trafikkontoret har en omfattande investeringsverksamhet och arbetar redan idag systematiskt med prioritering av projekt, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämningar görs kontinuerligt vad gäller projektens måluppfyllelse, beslutsläge och genomförbarhet. Processen för att planera och prioritera kontorets investeringar kan dock utvecklas ytterligare, vilket kontoret kommer att arbeta med under kommande period.

De investeringsprojekt som genomförs kan delas in i följande tre kategorier:

- *Strategiska investeringar* som syftar till att anpassa de offentliga rummen till nya förutsättningar i och med att staden växer och förtätas. Framkomlighetsstrategin är styrande och syftar till att skapa goda, kostnadseffektiva och långsiktigt hållbara lösningar för alla trafikslag och samtidigt skapa attraktiva offentliga rum. I detta arbete är det viktigt att säkerställa att investeringsprojekten bidrar till strategier, planer och mål. Det finns därför skäl att utveckla arbetssättet för avvägningar och prioriteringar mellan olika typer av projekt och åtgärder, likaså hur olika projekttyper bäst

samordnas för att nå synergieffekter.

- *Ersättningsinvesteringar* som syftar till att säkerställa befintliga anläggningars funktion och att förlänga deras livslängd. Staden har en åldrande infrastruktur och kontoret arbetar därför med reinvesteringsprogram för t.ex. gatuytor, belysning och trafiksignaler. Behovet av ersättningsinvesteringar kommer att vara fortsatt högt och nivåerna förväntas öka senare under treårsperioden när ett flertal större byggnadsverk, bl.a. Liljeholmsbroarna, Norra Danviksbron och Kungsgatan, behöver prioriteras utöver fortsatt genomförande av reinvesteringsprogrammen. Kontoret har för avsikt att kartlägga det långsiktiga reinvesteringsbehovet med en tydlig beskrivning av prioriteringar och vad de får för konsekvenser.
- *Investeringar till följd av andra parters önskemål* som har sin bakgrund i att den expansiva utvecklingen i Stockholm gör att det ofta uppkommer behov av kompletterande infrastrukturinvesteringar i stadens anläggningar i samband med andra aktörers projekt. Trafikkontoret får ofta förfrågningar om att staden eller kontoret ska hel- eller delfinansiera dessa. Vanligtvis är det bra projekt som ger positiva effekter och ett lokalt mervärde för staden, dock kan det vara svårt att avgöra hur högt prioriterade de är för staden som helhet i förhållande till andra utpekade uppdrag. Behovet kan variera stort över åren och många projekt är dyra, vilket i sig gör dem svåra att rymma in. Under perioden finns ett flertal projektförfrågningar av denna karaktär, varav en del redan är inrymda inom långsiktig plan medan andra inte är det. Innan staden går in i ett samfinansieringsprojekt behöver noggranna överväganden göras och hänsyn behöver tas till de projekt som staden själv prioriterat så att inte konkurrens med egna arbeten uppstår.

Mot bakgrund av ovanstående kommer kontoret under perioden att utveckla den strategiska investeringsplaneringen för att förbättra möjligheterna till tydliga och korrekta avvägningar och prioriteringar inom och mellan ovan nämnda investeringskategorier. Arbetet kommer bl.a. innefatta utvecklandet av en modell för att tydligare beskriva åtgärdsbehov, prioriteringar och avvägningar och där är utvecklade kostnads-nyttanalyser ett verktyg. Samordning av projekt i tid och rum, både inom staden och med andra aktörer i regionen, är också angeläget för att minimera trafikstörningarna och för att minska utgifterna. Vidare bedömer kontoret att högkonjunkturen för anläggningsarbeten kommer att fortsätta under perioden, vilket skapar konkurrens om tillgängliga resurser. För att säkerställa hög effektivitet i leveransen med väl genomförda projekt i tid är det därför av stor vikt att utveckla kontorets projekthantering och en särskild strategi har tagits fram för detta, vilket beskrivs närmare i avsnittet "Övriga redovisningar" under rubriken "Personalutveckling".

Kommunaltekniska ytor

Med stadens höga exploateringstakt försvinner allt fler kommunaltekniska ytor för sandfickor, snöupplag, sjötippor, materialupplag och uppställning av fordon. Detta kan leda till försämrad framkomlighet, tillgänglighet och i vissa fall samhällsstörningar när t.ex. blåljusmyndigheter, leveranser och kollektivtrafik inte kan komma fram. I samband med det stora snöfallet i november 2016 fastnade t.ex. vinterväghållningsfordon i bilköer på Essingeleden, när de var på väg från en uppställningsplats i Solna.

För att säkerställa effektiv gatu- och parkdrift i innerstaden ser kontoret det som en förutsättning att Vanadisberget, med en total tillgänglig yta om 18 000 kvm, kan användas som etableringsplats. Även för ytterstaden behöver långsiktiga lösningar säkras och kontoret

konstaterar att ytor som nu används till snötippor i västerort och söderort inom kort kommer att exploateras, t.ex. ska en ny idrottsanläggning byggas där kontoret idag har den största snötippen i västerort på ca 23 000 kvm, utan att nya ytor har identifierats. För att hantera snöbortforslingen behövs ytor om ca 70 000 kvm för västerort och lika mycket för söderort.

Kommunfullmäktige gav 2015 exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden tillsammans med trafiknämnden ett uppdrag att säkerställa nödvändiga ytor i den växande staden. Det är av stor vikt att frågan om att finna nya kommunaltekniska ytor när de befintliga exploateras ges fortsatt prioritet inom ramen för det växande Stockholm. Kontoret planerar att utreda hur frågan i västerort ska lösas, för att sedan ta fram en stadsövergripande strategi för snöupplagsplatser där alla ytor som skulle kunna användas kartläggs. Mot bakgrund av att befintliga ytor exploateras i hög takt är det oundvikligt att då även se över möjligheterna att använda park- och naturmark som kontoret själv inte är markägare av till snötippning.

Gator och vägar

Framkomlighet buss, gång, cykel

Framkomlighetsstrategins principer innebär en successiv omställning till ett mer hållbart transportsystem med ökad tillgänglighet. När andelen som går, cyklar och åker kollektivt ökar, samtidigt som biltrafiken minskar, minskar trafikens påverkan på både miljö och klimat. Under kommande period fortsätter detta arbete och nämndens investeringsbudget har förstärkts med 150 mnkr för 2019 för att fortsätta stärka framkomligheten för buss, gång och cykel.

Framkomlighet buss

Handlingsplanen för stombussar 2017–2021 ska i samverkan med landstingets trafikförvaltning fortsätta att genomföras i syfte att förbättra hastigheten, restidspålitligheten och attraktiviteten för stombussarna i hela staden. De många trafikpåverkande arbetena som pågår parallellt gör detta arbete särskilt viktigt och kontoret ska även prioritera arbetet för att minska trafikstörningarna. Vidare ska kontoret arbeta för att de trafiksäkerhetsåtgärder som behöver genomföras har så liten påverkan som möjligt på framkomligheten för högfrekvent busstrafik. Inom ramen för hastighetsplanerna pågår för närvarande två försök med hastighetssäkrande åtgärder tillsammans med landstingets trafikförvaltning och lärdomar från dessa kommer att vara viktiga för inriktningen av det fortsatta arbetet under perioden.

Framkomlighet gång

Arbetet med åtgärder enligt gångplanen har påbörjats och under perioden 2019-2021 går åtgärderna i högre grad in i ett genomförandeskede. I samband med detta ser kontoret att en översyn av gångplanens handlingsplan kan behövas, där en fråga gäller avvägningen mellan att åtgärda hela stråk eller att satsa på mer punktvisa åtgärder på platser med stora flöden, t.ex. lokala centrum och kollektivtrafikens knutpunkter. En annan fråga gäller hur åtgärderna kan samordnas med det arbete som bedrivs tillsammans med stadsdelsförvaltningarna för ökad trygghet. Ur ett jämställdhetsperspektiv är detta av särskild vikt, då studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Gång- och cykelvägar behöver därför planeras på så sätt att den upplevda tryggheten ökar, t.ex. genom att gångtrafikanter och cyklister upplever att de har en god sikt och att de syns från omkringliggande byggnader, t.ex. genom god belysning och avsaknad av skymmande vegetation.

När ledningsdragande bolag genomför återställningar efter ledningsomläggningar kan möjlighet finnas för kontoret att passa på att bredda gångbanor till en lägre utgift, något som möjliggör åtgärder vid gator med låg nyttjandegrad som annars är svåra att prioritera. En fråga är hur upphandling av sådana tilläggsarbeten bäst bör göras och eftersom omfattande omläggningar planeras under perioden ska kontoret utreda detta närmare.

Framkomlighet cykel

Kontoret slutför under 2018 satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan 2012 och 2018, samt förbereder en slutredovisning av satsningen inför 2019. Eftersom stadens cykelplan sträcker sig till år 2030 planerar kontoret för att utbyggnaden av cykelinfrastrukturen ska fortsätta även efter år 2018 och kommer under 2018 att påbörja en översyn av cykelplanen för att öka ambitionen ytterligare, samt att ta fram förslag på strategisk inriktning för investeringsplaneringen och prioriteringen av cykelåtgärder fr.o.m. 2019.

I detta arbete kommer de sträckor med hög prioritet i cykelplanen och i utredningsbeslutet från 2012 som ännu inte har åtgärdats att behöva vägas mot nya identifierade angelägna åtgärder. Det kan även finnas skäl att bedöma hur fördelningen framöver bör vara mellan att bygga ut längs hela stråk och att fokusera på punktåtgärder och viktiga länkar, liksom möjligheten att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med en högre andel försök och enklare effektiva lösningar. Kontoret ska också utveckla formerna för att systematiskt utvärdera de försök som görs och att sprida slutsatserna, både internt och externt. Vidare bedöms kontorets arbete med att utveckla investeringsplaneringsprocessen och projekthanteringen bidra till en ökad effektivitet i leveransen av åtgärder i cykelinfrastruktur och förbättrade möjligheter till prioriteringar såväl mellan som inom projekt. En utmaning är att hantera de ökade driftskostnader som blir följderna av en fortsatt kraftig utbyggnad av cykelinfrastrukturen i kombination med en hög ambitionsnivå för trafiksäkerhet och framkomlighet året runt.

Kontoret har genomfört en upphandling av ett utvecklat låncykelsystem, där totalt 5 000 elcyklar kommer att finnas tillgängliga dygnet runt, året runt och i hela staden. Upphandlingen har dock överklagats till förvaltningsrätten, varför avtalet med den tidigare leverantören har förlängts till 2018. Om domen blir att upphandlingen behöver göras om finns en risk att det inte kommer finnas något låncykelsystem i drift under 2019. Samtidigt undersöker flera olika företag för närvarande möjligheten att utan medverkan från staden etablera egna låncykelsystem i Stockholm. Dessa system har inga fasta stationer utan skulle ta upp en stor del av stadens cykelställ. Kontoret följer utvecklingen och kommer om det visar sig nödvändigt öka övervakningen av felparkerade och övergivna cyklar för att frigöra plats i stadens cykelställ.

Regional framkomlighet

Att Stockholmsregionen växer kraftigt, samtidigt som det finns ett stort behov av att reinvestera i en åldrande infrastruktur, innebär att mängden trafikpåverkande arbeten ökar för varje år. Detta gäller inte bara i Stockholms stad, utan i princip i alla kommuner i regionen, vilket leder till stora påfrestningar på trafik- och transportsystemet. Kontorets samarbete med Trafikverket, landstingets trafikförvaltning och grannkommuner har under de senaste åren fördjupats och breddats och det behöver fortsätta, t.ex. genom fler analyser som i detalj studerar områden där många störningar förväntas ske samtidigt. Det är ofta svårt att flytta beslutade projekt i tid, men med en tidig samverkan kan betydande förbättringar för

framkomligheten ske.

Skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. I dagsläget utgör män 59 % både i biltrafiken och i cykeltrafiken, medan kvinnor utgör 58 % i kollektivtrafiken. Det är viktigt att baserat på kunskapen om med vilka färdmedel som män och kvinnor reser, säkerställa att framkomligheten och trafiksäkerheten i samband med trafikomläggningar inte systematiskt missgynnar något av könen. Dessa omläggningar regleras i en trafikordningsplan (TA-plan) och alla gatuarbeten som påverkar den rörliga trafiken kräver en av trafikkontoret godkänd TA-plan, som beskriver hur framkomligheten för samtliga trafikslag ska säkras.

För handläggandet av TA-planen kan staden ta ut en avgift enligt självkostnadsprincipen, men lagstöd saknas för att istället basera avgiften på samhällseffekterna av den trafikstörande aktiviteten. Därför finns det få incitament att ta så liten del som möjligt av gaturummet i anspråk under så kort tid som möjligt och en trafikstörande aktivitet längs med en tungt trafikerad gata som påverkar hundratusentals trafikanter per dygn med miljonbelopp i samhällskostnader och negativ miljöpåverkan kan i princip betala samma avgift som öppnandet av ett brunnslöck i utkanten av staden som påverkar en handfull bilister. Inom ramen för projektet ”Innovativa Lösningar för Drift och Underhåll i Stadsmiljö” (ILDUS) arbetar staden, tillsammans med andra kommuner och myndigheter, för att staten ska utreda frågan om påverkansbaserad avgift. ILDUS består även av andra delar med syfte att hitta nya lösningar för att minska effekterna av trafikstörningar.

Kartverket Gatuarbete Samordnad Projektplanering (GSP), som syftar till att koordinera åtgärderna på stadens gator för att minska antalet störningstillfällen och ge mesta möjliga nytta för insatta medel, har breddats och fördjupats, bl.a. genom att stadens planerade bostadsbyggnation nu finns inlagd i systemet. Utvecklingsarbetet behöver fortsätta och under kommande period ska kontorets eget deltagande säkerställas, samtidigt som även övriga förvaltningar, Trafikverket och privata aktörer på sikt bör kunna registrera sina planerade arbeten för att i än högre grad möjliggöra samordning och synergieffekter.

De andra systemstöd som stödjer samordning, framför allt huvudtidplanen för trafikstörande arbeten (TSA) och Gatuarbete Webb, behöver också fortsätta utvecklas för att optimera den samordnade planeringen. Det är av stor vikt att kunna ta till sig resultatet av innovationer inom IT-området och utvecklade system ger även möjligheter att delta i Smart City-projekt, dela information med andra system och publicera verifierad öppen data. Säkerställandet av förvaltningsmodeller och ett ökat förvaltnings- och myndighetsöverskridande samarbete gällande IT-stöd är också viktiga byggstenar i detta arbete. Även kontorets processer behöver utvecklas och bli mer robusta och mindre personberoende, med syftet att förbättra möjligheterna till samordning.

Det primära nätet

Det primära nätet för fordonstrafiken är ett nätverk av gator och vägar med stor betydelse för regionens framkomlighet och innefattar bl.a. stombusstrafik och det permanenta omledningsvägnätet. För cykeltrafiken är motsvarande nät de regionala cykelstråken. För att värna framkomligheten och förutsägbarheten för trafikanterna på nätet finns en överenskommelse om planering och åtgärder mellan staden, Trafikverket, trafikförvaltningen och Nacka kommun. Behovet av investeringar som kan minska flaskhalsar ökar och staden deltar i ett flertal regionala s.k. åtgärdsvalsstudier, t.ex. för att öka framkomligheten för

stombussarna. Ofta identifieras behov av samordnade investeringsåtgärder mellan flera väghållare och utrymme för sådana s.k. trimningsåtgärder är därför angeläget.

Ett gemensamt arbete mellan stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har under 2017 lett till att urbana stråk beskrivs i den nya översiktsplanen. Här studeras möjligheten att på lång sikt utnyttja stora markytor som finns längs med flera gator i det primära nätet för bostadsbebyggelse. Dessa åtgärder behöver ske samordnat och effekterna på framkomligheten studeras i hela stråk. Nya verktyg behövs för att kunna analysera effekterna och det pågående arbetet med att utveckla och validera verktyget TransModeler behöver fortsätta.

Minskad och mer hållbar biltrafik

En av de stora utmaningarna när regionen växer så snabbt är att tillgodose efterfrågan på ökat resande på ett sätt som skapar attraktiva stadsmiljöer och samtidigt minskar klimatpåverkan. Stadens befolkningsökning och den goda ekonomiska utvecklingen utgör starka drivkrafter för en ökad biltrafik och trafikarbetet ökade också under 2017, framförallt utanför innerstaden. Samtidigt är biltrafiken per person i Stockholm klart lägst i landet och en av de allra viktigaste åtgärderna som staden kan vidta för att minska landets totala biltrafik är därför att fortsätta göra det möjligt för fler att bo i Stockholm, bl.a. genom fortsatt bostadsbyggande.

Utifrån Framkomlighetsstrategins inriktning att prioritera de färdssätt som kan transportera flest människor och mest gods på minst yta har kontoret de senaste åren arbetat intensivt med att bl.a. utforma gaturummet på gåendes och cyklisters villkor, medverka till bättre framkomlighet och ökad attraktivitet för kollektivtrafiken, förbättrat tillgången till publik laddning och styrt tillgången till och priset på parkering. Som ett underlag i en översyn av stadens klimatstrategi togs under 2017 en handlingsplan för en fossilbränslefri vägtransportsektor fram, där ytterligare åtgärder föreslås som staden kan driva igenom. Det konstateras även att statliga åtgärder kommer att krävas, t.ex. förändrade bränsleskatter och reseavdrag, medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder och förändrad lagstiftning som gör det möjligt att förtäta ytterligare i centrala delar av regionen.

Kommande år behöver kontoret fortsätta att arbeta med både pågående och nya åtgärdsområden kopplade till målen om minskad biltrafik och om en fossilbränslefri stad, t.ex. genom att fortsätta arbetet med en transportsnål stadsplanering, genomföra åtgärder inom trafikplanering, parkering, godstrafik på väg samt åtgärder för att minska koldioxidutsläpp från stadens egna resor och transporter. Samtidigt behöver andra åtgärder utredas vidare, exempelvis vad en miljözon klass 3 skulle innebära för Stockholm och om staden önskar förändringar av lagen om trängselskatt. Vidare behöver kontoret i än högre utsträckning förstå biltrafikens drivkrafter, särskilt mot bakgrund av de senaste årens ökning av vägtrafikarbetet. Även arbetet med att främja den publika laddinfrastrukturen behöver fortsätta och stadens inriktningsmål om 15-25 000 laddpunkter på gatan år 2030 ska revideras år 2020. Inför revideringen kommer kontoret att utvärdera och analysera hur befintliga laddpunkter fungerar och används, samt följa utvecklingen av s.k. ultrasnabba laddare.

Drift av det växande Stockholm

Stockholms kraftiga tillväxt innebär både att helt nya områden byggs och att befintliga områden förtätas och därmed skiftar karaktär. Av de 140 000 nya bostäder som ska byggas fram till år 2030 kommer majoriteten att byggas utanför innerstaden. När ytterstaden får fler innerstadslika miljöer ökar förväntningarna på väghållningen i dessa områden och en höjd standard kommer att krävas. Det blir därför allt viktigare att med större exakthet kunna

prognosticera hur drift- och underhållskostnaderna för tillkommande eller förändrade gator, vägar och övriga ytor kommer att utvecklas. För att visa de ekonomiska konsekvenserna av tillkommande ytor i samband med exploatering har kontoret under 2017 utarbetat matriser för beräkning av driftkostnader i förhållande till yta och frekvens på driftinsatserna. Matriserna visar också hur höjd standard påverkar kostnaderna i takt med att befintliga områden förtätas.

Exploateringskontoret använder sedan länge en schablon som visar tillkommande kostnader för drift av gator, parker och andra offentliga ytor. Schablonen beräknas per nybyggd lägenhet och används av exploateringsnämnden i samband med beslut om exploateringsprojekt. Trafikkontoret har under en längre tid ansett att schablonen kan utvecklas och till viss del differentieras för att bättre kunna spegla drift- och byggnadstekniska förhållanden och därmed utgöra ett mer rättvisande underlag för trafikkontorets prognoser. Under perioden kommer kontoret därför i samarbete med exploateringskontoret utveckla den befintliga schablonen.

De många stadsbyggnadsprojekt som pågår, i kombination med t.ex. tunnelbaneutbyggnaden och allt tyngre bussar, innebär att stadens gator får en högre belastning. Beräkningar visar t.ex. att i samband med tunnelbaneutbyggnaden kommer varje vecka i flera års tid ca 15 000 ton massor att lastas ut bara från Sofiaområdet på Södermalm. Kontoret ser därför ett behov av att undersöka vilka effekter på kort och lång sikt detta kommer få för behovet av drift och underhåll, att tydliggöra ansvaret för bärighetsfrågor internt på kontoret och att proaktivt samordna och samverka med exploateringskontoret och landstingets trafikförvaltning.

Trygghet och lokalt utvecklingsarbete

Stockholms stadsmiljö ska vara trygg för alla i hela staden och under perioden kommer arbetet med trygghets-, säkerhets- och ordningsfrågor att fortsätta stärkas, dels inom ramen för de sju prioriterade stadsdelarnas lokala utvecklingsprogram (LUP), dels genom riktade insatser runt om i staden. Den trygghetskommission med stadsövergripande ansvar som har tillsatts är också en viktig samarbetspartner. Arbetet med trygghetsfrågor är särskilt betydelsefullt för att säkerställa att kvinnor och män har lika möjligheter att nyttja stadens offentliga rum, vilket kan åstadkommas genom satsningar för ökad trygghet, t.ex. genom utformning av den fysiska miljön, upprätthållande av god belysning samt skötsel och underhåll för säkra och trygga gång- och cykelbanor. Kvinnor och män upplever trygghet i offentliga miljöer olika och studier visar att kvinnor i högre grad begränsar sin rörlighet p.g.a. upplevd otrygghet. Brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökning 2016 visade t.ex. på stora skillnader i upplevd trygghet mellan kvinnor och män, där kvinnor betydligt oftare än män uppgav att de känner sig otrygga: 31 procent av kvinnorna uppgav att de känner sig ganska eller mycket otrygga eller att de på grund av otrygghet låter bli att gå ut, vilket ska jämföras med 9 procent av männen. I stadens årliga medborgarundersökning uppmäts också en mindre skillnad gällande nöjdhet med belysning, där en högre andel av männen är nöjda med belysningen i sin stadsdel, 70 procent, jämfört mot 64 procent av kvinnorna.

Säkerhetsfrågorna bedöms öka i betydelse och kontorets insatser inom området förväntas också öka. Samtidigt är trafikkontorets huvudsakliga roll väghållande myndighet med uppgifter inom bl.a. framkomlighet och trafiksäkerhet och kontoret har inga möjligheter att med nuvarande organisation ta på sig uppgiften att bedöma medborgarnas säkerhet och risk för terrorbrott. Polisen är i dagsläget den myndighet som är bäst lämpad att genomföra kartläggningar av risker och hotbilder och kontoret har en viktig roll i att stödja detta arbete. Även arbetet med situationell brottsprevention bör grunda sig i polisens säkerhets- och

riskanalyser. Med polisens bedömningar som grund kommer kontoret t.ex. att fortsätta arbetet med att placera ut fysiska trafik hinder. Samtidigt behöver dessa åtgärder ställas mot stadens ambition att vara tillgänglig, öppen och välkomnande för alla.

Lokalt utvecklingsarbete

Kommunfullmäktige beslutade 2015 om riktlinjer för lokalt utvecklingsarbete och stadsdelsförvaltningarna har tagit fram lokala utvecklingsprogram (LUP) som kontoret medverkar till att genomföra. Staden har prioriterat sju stadsdelar med störst behov: Rinkeby-Kista, Spånga-Tensta, Hässelby-Vällingby, Skärholmen, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck. Kontoret har utsett en koordinator som i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna kanalisera LUP-frågor vidare inom kontoret. Kontorets LUP-arbete kommer även fortsatt att utgå från de fyra övergripande förhållningssätt som utgör grunden för förvaltningarnas arbete: att det lokala utvecklingsarbetet ska utgå från ett medborgarperspektiv med stadsdelsnämnderna som nav, att alla stadsdelar ska utvecklas utifrån sina förutsättningar och unika kvaliteter, att resurser ska styras till områden med störst behov och att uppföljningen och samordningen av det lokala arbetet ska fördjupas.

Trafikkontoret ska vara en tillgänglig och konstruktiv samarbetspartner i LUP-arbetet som lyssnar till de behov som identifieras lokalt och som aktivt deltar i medborgardialoger. Samarbetet bedöms hittills ha fungerat väl och en framgångsfaktor har varit lyhördhet inför de önskemål som stadsdelsförvaltningarna för fram. En förutsättning inför perioden 2019-2021 är att kontoret även framgent får utökade investeringsmedel för LUP-åtgärder. Kontoret gör även bedömningen att driftmedel om 0,5 mnkr per prioriterat stadsdelsområde, d.v.s. totalt 3,5 mnkr, skulle behöva tillskjutas nämndens budget för fler städinsatser för att bidra till ökad upplevd trygghet för kvinnor och män i dessa stadsdelar. Att tillföra driftmedel till de ytterstadsområden som förtäts är särskilt angeläget för att kunna upprätthålla en jämlik standard i hela staden och för att förhindra att bostadsområden med samma täta bebyggelsekaraktär, men i olika delar av staden, har olika driftstandard.

Hastighetsplaner

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Trafiksäkerhetsåtgärder bidrar även till att öka den upplevda och den faktiska tryggheten, vilket också är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män begränsar sin rörlighet p.g.a. upplevd otrygghet. Kontoret arbetar utifrån myndigheten Trafikanalys förslag om 40 km/h som ny bashastighet i tätort och utifrån Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) metod ”Rätt fart i staden” med att sätta hastighetsgränsen med hänsyn till gatans funktion och standard. För arbetet med hastighetsplanerna är staden uppdelad i fem delområden och beslut om nya hastighetsgränser i delområde 1, som består av Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten, antogs av nämnden 2015 och hastighetssänkningarna implementerades under 2016. Beslut om nya hastighetsgränser för delområde 2, som består av Hässelby-Vällingby, Skärholmen, Liljeholmen, Fruängen och Norrmalm, antogs av nämnden 2017.

Inom hastighetsplanerna föreslås både sänkningar och höjningar av hastigheterna. På gator där det föreslås hastighetshöjningar ska dessa bl.a. föregås av hastighetssäkrade passager. Även för vissa gator där hastigheten ska sänkas ser kontoret behov av fysiska åtgärder 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, samtidigt som det är ett stort åtagande att koppla fysiska åtgärder till en omskyllning för nya hastighetsgränser, vilket gör det viktigt att hitta en rimlig nivå för dessa åtgärder. Efter analys av kostnaderna för omskyllning, kommunikation och gatuåtgärder i delområde 1 bedömer kontoret att det samlade investeringsbehovet för hela staden är ca 750 mnkr under perioden 2017-2026. I kontorets förslag till budget har årliga nivåer mellan 50-120 mnkr preliminärt inrymts. Kontoret avser att även fortsättningsvis, i samband med nämndens beslut om hastighetsplaner och förändrade hastighetsgränser, precisera inriktningen för vilka gator där åtgärder kommer genomföras.

Barmarksrenhållning

Uppföljning av driftentreprenader

Kontoret ansvarar för barmarksrenhållning och vinterväghållning av ca 3 900 gator och mer än 300 mil gång- och cykelvägar. Att dessa ytor, som totalt uppgår till mer än 18 miljoner kvadratmeter, är välskötta i hela staden är viktigt för att stadsmiljön ska upplevas som trygg för såväl kvinnor som män. Arbetet sker med en rad upphandlade driftentreprenörer och under kommande period ser kontoret ett behov av att utveckla uppföljningen av dessa entreprenader. Syftet är att säkerställa kvaliteten i entreprenörernas arbeten genom systematiska och dokumenterade stickprovskontroller som på sikt ska genomföras för alla avtal. För att möjliggöra detta arbete behöver sanktionsåtgärder när avtal inte följs, i form av monetära avdrag, tydliggöras i upphandlingsskedet. Vidare behöver ett nytt arbetssätt utarbetas, en checklista för avtalsuppföljning tas fram och det digitala beställarverktyget Driftportalen utvecklas för att kunna användas vid dokumentering av systematiska stickprov.

Parkering

Utvärdering och utveckling av parkeringsverksamheten

Den av kommunfullmäktige antagna parkeringsstrategin och plan för gatuparkering färdigimplementeras under våren 2018 och därefter kommer kontoret att utvärdera effekterna av förändringarna och redovisa för nämnden under hösten 2018. I kontorets uppdrag ligger även att vid behov initiera förändringar av parkeringsreglerna utanför det numera avgiftsreglerade området. För att fullt ut förstå och kunna analysera de långsiktiga effekterna av de mycket omfattande förändringar som nu har genomförts rekommenderar kontoret att inte starta upp områdena med inaktiv taxa 5 och taxa 6 innan erforderlig kunskap har kunnat inhämtas om vad genomförd utvidgning av område för avgiftsbelagd parkering resulterat i. För att kunna bedöma framtida utökningar av parkeringsregleringar bör även 2019 års parkeringsundersökningar beaktas. Vid en framtida utökning av parkeringsregleringar kommer inköp av ytterligare solcellsdrivna parkeringsautomater att krävas.

Utöver arbetet med att följa upp ny plan för gatuparkering sker även andra förändringar inom parkeringsverksamheten. Kontoret har på uppdrag av nämnden utrett och konstaterat att det är möjligt att inte bevilja dispens för boendeparkering för boende i enskilda nya fastigheter även om de uppförts inom ett så kallat boendeparkeringsområde. Ärendet är nu skickat på remiss till berörda förvaltningar och bolag och om det nya synsättet antas av kommunfullmäktige borde resultatet bli att trycket på gatuparkering åtminstone inte ökar, i synnerhet i de stadsdelar i ytterstaden där förtätning i äldre bebyggelse sker i betydande omfattning. Vidare arbetar kontoret inom ramen för EU-projektet Civitas Eccentric med att utveckla metoder för att på ett kostnadseffektivt sätt kunna informera bilister om parkeringsmöjligheter och dynamiskt styra parkeringsövervakningen till de områden där extra resurser behövs. Den

digitala betaltjänsten ”Betala P” kommer under perioden att utvecklas och redan under 2019 kommer två upphandlingar för parkeringsövervakningen på stadens norra sida att genomföras, vilket beskrivs närmare i detta ärendes ekonomiavsnitt.

Parker, träd och grönområden

Dagvattenhantering och klimatanpassning

Ett förändrat klimat med ökad och mer intensiv nederbörd ställer krav på anpassningar av stadsmiljön. Under 2018 deltar kontoret i det av stadsledningskontoret ledda arbetet med klimatanpassning, skyfallshantering och översvänningsproblematik, samt utreder tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) ansvarsfrågan kring stadens dagvattenhantering. Beroende på utfallen av dessa arbeten kan kontorets organisation komma att behöva anpassas till det nya ansvarsområdet, vilket innebär att metoder och arbetsätt behöver utvecklas, kompetens rekryteras och resurser tillsättas. Ifall utredningen om ansvarsfrågan resulterar i att kontoret ska betala en avgift till SVOA, behöver kontorets driftbudget förstärkas med motsvarande summa.

Malmö och Köpenhamn har efter extrema regn tagit fram klimatanpassningsplaner som visar på stora kostnader för klimatanpassningen, men ännu större kostnader om inget görs. Kontorets bedömning är att investeringsbehovet i Stockholms fall uppgår till flera miljarder för att märkbart öka stadens motståndskraft mot skyfall. En nära samverkan med berörda förvaltningar och bolag i staden, men även med stockholmarna, företag och andra organisationer, kommer vara avgörande för att nå förankrade och funktionella lösningar som också har nytta för flera önskade funktioner i staden som t.ex. friluftsliv, trygghet, estetiska värden och stärkta ekosystemtjänster. Som ett första steg ser kontoret ett utökat resursbehov för att rekrytera kompetens och utveckla drifts- och underhållsmetoder. Även utökat arbete med stadens gatuträds växtbäddar krävs.

Markupplåtelser

Förändrad ordningslag

Polisen ansvarar för att ge tillstånd för markupplåtelser, men staden remitteras och har vetorätt. Det är dock bara polisen som har verktyg för att följa upp och säkra att givna tillstånd och villkor följs. Tillsammans med SKL har kontoret inlett en process för att vända ordningslagen så att kommunerna blir tillståndsgivare och polisen remissinstans, bl.a. med syftet att ge kommunerna bättre verktyg för att öka regelefterlevnaden. Under de närmaste åren behöver kontoret därför utreda konsekvenserna av en sådan lagändring ur ett organisatoriskt perspektiv för att kunna vara i fas när en eventuell ny lag träder i kraft.

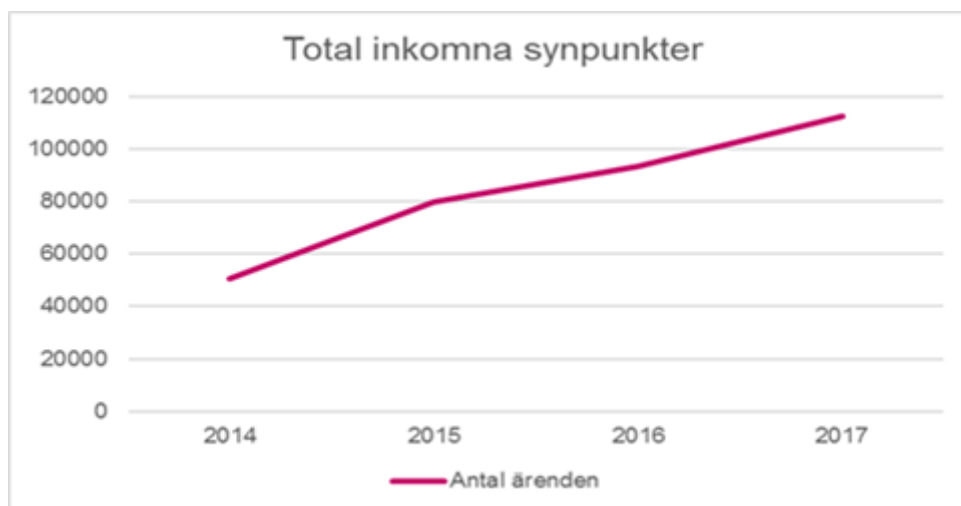
Översyn av nyttjanderättsavtal och arrenden

Det finns idag ett antal nyttjanderättsavtal och arrenden som exploateringskontoret och trafikkontoret ansvarar för där de ytor, eller delar av de ytor, som avtalas om är offentlig plats. Enligt ordningslagen kan dock användande av offentlig plats endast regleras med polistillstånd och markupplåtelse, inte med ett civilrättsligt avtal som t.ex. nyttjanderättsavtal eller arrende. Trafikkontoret behöver därför utreda hur staden reglerar användande av offentlig plats i olika typer av avtal för att säkerställa att ordningslagen följs. En konsekvens av detta kan bli att vissa avtal kan behöva sägas upp för att skrivas om vid avtalstidens slut.

Övriga fokusområden

Utvecklad dialog med stockholmarna

Trafikkontorets verksamhet engagerar och antalet inkomna synpunkter har ökat kraftigt sedan ett nytt webbformulär lanserades 2013 och en mobilapp togs i drift 2014. 2017 inkom 112 221 ärenden, vilket är en ökning med drygt 122 % sedan 2014 och kontoret har i dagsläget ett tjugotal medarbetare som besvarar och handlägger synpunkterna. Kontoret ska uppfattas som trovärdigt, tillgängligt och serviceinriktat i dialogen med stockholmarna och det ska vara tydligt hur man kommer i kontakt med kontoret. Sedan början av 2018 innehåller Tyck till en funktion för återkoppling på felanmälan, vilket har förbättrat servicenivån ytterligare. Antalet synpunkter bedöms fortsätta öka i hög takt under den kommande perioden, vilket nödvändiggör effektiviseringar och nya arbetssätt för att kunna fortsätta ge stockholmarna god service. På sikt kommer dock betydande resurser att behöva tillföras för att kunna upprätthålla den goda medborgardialog som Tyck till-verktyget har möjliggjort.



Synpunkterna utgör en stor tillgång för kontoret och under perioden fortsätter arbetet med att på ett strukturerat sätt ta tillvara på synpunkterna och att låta dem utgöra underlag för prioriteringar i och utveckling av verksamheten. Ju fler av medborgarnas idéer som förverkligas, desto högre blir kostnaderna, varför det på sikt inte enbart kommer att krävas ytterligare resurser för handläggningen av synpunkter, utan även för åtgärder i stadsmiljön.

Kontorets kommunikation ska fortsätta vara proaktiv, t.ex. genom att i förväg förmedla information om stadens satsningar och därmed sätta förväntningar på rätt nivå. Val av kanaler ses löpande över och en strategi för sociala medier har tagits fram. En Facebooksida har startats för att berätta om satsningar på gång och cykel och för att staden ska kunna vara en aktiv del i de många diskussioner som förs i bloggar och i andra forum, och kontoret bedömer att närvaron i sociala medier kan komma att utökas under perioden. Vidare ska den interna kommunikationen utvecklas vidare, vilket är en förutsättning för bra extern kommunikation.

Upphandling

Att fortsätta utveckla upphandlingsarbetet är en viktig strategisk fråga för kontoret och med utökade lagkrav kommer en successiv centralisering av kontorets upphandlingar troligen att vara nödvändig. Den offentliga upphandlingen styrs idag av komplicerade regelverk och långa lagstyrda ledtider. Dessutom finns alltid en överhängande risk för överklaganden som

avsevärt kan förlänga uppstartstiden. Kontoret kommer därför under perioden att följa branschens utveckling och utveckla upphandlings- och affärsmodeller för att kunna klara kontorets projekt inom tid och budget. Incitament- och bonussystem, innovationstänk, gemensam kontrakterad målbild och ansvar kommer vara viktiga ledord i detta arbete.

För större och komplicerade uppdrag kommer kontoret att arbeta i samverkansform med utsedda entreprenörer. Kontoret avser, liksom en del andra större kommunala och statliga beställarorganisationer, att sluta längre avtal med en eller flera entreprenörer, vilka på ramavtalsbasis kan utföra även större uppdrag och med längre planeringshorisont än tidigare ramavtal. För att detta ska bli attraktivt för de privata aktörerna är det nödvändigt att kontoret kan presentera en långsiktig och tämligen detaljerad plan på kommande uppdrag. På en överhettad marknad där anbuderna är få eller uteblir helt kan sådana avtal vara värdefulla. Kontoret kommer även att börja arbetet med kategoristyrning inom upphandlingsområdet.

På senare tid har det blivit tillåtet att inom kontorets verksamhetsområden inrätta s.k. dynamiska inköpssystem, vilket är en utveckling av ramavtalsstanken som lämpar sig bäst för mindre uppdrag. Det innebär att beställaren via kvalificerande krav ansluter leverantörer till en lista med entreprenörer och vid beställningsbehov gör en enklare förnyad konkurrensutsättning bland dessa. Nya leverantörer kan under avtalstiden ansluta sig och andra kan hoppa av.

Som en stor beställare kan kontoret genom miljökrav vid upphandlingar påverka marknaden och under perioden kommer kontoret fortsätta att 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. Samtidigt riskerar ökade miljökrav att i vissa fall innebära färre anbud och ökade kostnader, varför det är viktigt att hitta rätt balans.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

3.1 Drift

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

Mnkr	KF-budget 2018	KF-plan 2019	KF-plan 2020	Förslag 2019	Förslag 2020	Förslag 2021
Driftkostnader	1 510,1	1 538,2	1 543,2	1 577,2	1 601,8	1 611,2
Avskrivningar	484,0	559,0	580,0	559,0	610,3	659,9
Internräntor	72,0	78,0	83,0	89,1	94,9	97,0
Summa kostnader	2 066,1	2 175,2	2 206,2	2 225,3	2 307,0	2 368,1
Summa intäkter	-1 448,7	-1 588,7	-1 588,7	-1 588,7	-1 588,7	-1 588,7
NETTO	617,4	586,5	617,5	636,6	718,3	779,4

Kontoret har för de kommande åren identifierat ett utökat medelsbehov för ett antal angelägna områden. I de tre högra kolumnerna är behoven inräknade i förslaget.

Nedan följer en beskrivning av angelägna områden där kontoret föreslår en utökad ram för de kommande åren.

KOSTNADER	År 2019	År 2020	År 2021
Bostadsbyggande			
Trafiknämnden tar över driftansvaret för nya områden: Investeringstakten i nya områden och anläggningar förväntas vara fortsatt hög de kommande åren och driftansvaret för allt fler objekt överförs till kontoret.	18,0	14,6	4,4
Ökat behov av deltagande av trafikkontorets kompetens: Tidigare i ärendet, under rubriken "Bostadsbyggande", bedömer kontoret att för att säkerställa ett aktivt deltagande av trafikkontoret i exploaterings- och stadsbyggnadsprojekten kommer minst 5 mnkr per år att krävas i resursförstärkning under perioden 2019-2021. Kontoret har genomfört viss personell förstärkning de senaste åren och ett löpande arbete pågår med att effektivisera handläggningen och utveckla bra stödsystem. Det kommer dock inte räcka för att hantera den ökande mängden detaljplaner, stadsbyggnadsprogram och exploateringsprojekt, som i sin tur innebär ökat behov av rådgivning, inspektioner, kontroller och handläggning. Det är även viktigt att förhindra att kontoret blir en flaskhals i samarbetet med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Vidare planeras flera stora projekt under perioden som kräver mycket resurser utan att kontoret får motsvarande intäkter, t.ex. tunnelbaneutbyggnaden och projekt tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen.	5,0		
Analys och förbättringar: Tidigare i ärendet, under rubriken "Bostadsbyggande", beskrevs de behov av att utreda, förbättra och komplettera trafiksystemen som uppstår när staden växer. Dessa utredningar och åtgärder är en tydlig konsekvens av stadsbyggnadsprojekten och behöver utföras utöver kontorets löpande arbete med områdesplanering.	2,0		
Utökat behov av barmarksrenhållning			
Lokala utvecklingsprogram: Behovet av extra driftmedel kopplat till LUP beskrivs tidigare i ärendet under rubriken "Trygghet och lokalt utvecklingsarbete". I korthet handlar det om att utöka städinsatserna i de sju prioriterade stadsdelarna för att bidra till ökad upplevd trygghet för kvinnor och män. Att tillföra driftmedel till de ytterstadsområden som förtäts är särskilt angeläget för att kunna upprätthålla en jämlik standard i hela staden. Kontoret gör bedömningen att behovet uppgår till 0,5 mnkr per prioriterat stadsdelsområde, d.v.s. totalt 3,5 mnkr.	3,5		
Södermalm och Norrmalm: Ökat behov av papperskorgstömningar och gatuspolningar på platser med betydligt mer rörelse och aktiviteter än tidigare på Södermalm och Norrmalm.	3,0		
Träd och växtbäddar			
Kontoret ser ett ökat behov av att underhålla stadens 40 000 gatuträd, bl.a. genom utökad och mer systematisk beskärning. Vidare finns ökat behov av att underhålla trädens växtbäddar. Växtbäddarna tar hand om dagvatten och vattnet leds in genom luft- och dagvattenbrunnar. Dessa brunnar behöver i högre utsträckning rensas från t.ex. sopsand och cigarettfimpar för att växtbäddarna ska tjäna sitt syfte, annars finns risk att dagvattnet inte tas upp och översvämningar blir mer sannolika.	6,0		
Utvärderingsfunktion			
Kontoret planerar att under perioden genomföra fler tester och försök för att utveckla verksamheten. Kontoret arbetar idag löpande med att följa upp enskilda projekt, däremot är det sällan som åtgärdernas effekter och nyttor systematiskt utvärderas. Det finns också stort behov av kunskapsåterföring i organisationen, vilket blir allt viktigare med tanke på stadens kraftiga utbyggnad. En metod behöver tas fram och implementeras för hur arbetet med effektstudier och utvärderingar ska bedrivas. Detta innebär ett ökat behov av resurser till mätning, uppföljning och utvärdering.	1,5		
Övriga förändringar			
Indexökning parkeringsentreprenaderna		5,0	5,0
Räntor och avskrivningar. Förändringar enligt stadsledningskontorets anvisningar.	11,1	31,1	51,7

KOSTNADER	År 2019	År 2020	År 2021
SUMMA TILLKOMMANDE KOSTNADER	50,1	50,7	61,1
INTÄKTER	År 2019	År 2020	År 2021
Parkeringsverksamheten			
Sänkta intäkter plan för gatuparkering	-70,0		
Höjda intäkter ordinarie parkeringsverksamhet	48,0		
Upplåtelse			
Ökat antal byggetableringar ger ökade intäkter.	22,0		
SUMMA FÖRÄNDRING INTÄKTER	0	0	0

Parkering

Intäkter från parkeringsverksamheten utgör närmare tre fjärdedelar av kontorets intäkter och för kommande period är utvecklingen särskilt svårprognosticerad. Under våren 2018 beräknas den nya planen för gatuparkering att vara fullt implementerad. Sannolikt kommer beteenden att förändras gradvis, där somliga väljer andra parkeringslösningar, medan andra använder bil mindre eller helt väljer bort bil. Effekterna kommer att uppstå succesivt och den verkliga förändringen behöver mätas och analyseras på längre sikt innan slutsatser kan dras, vilket även beskrivs tidigare i ärendet under rubriken ”Utvärdering och utveckling av parkeringsverksamheten”.

Parkeringsintäkterna har ökat i takt med att den nya planen har införts, men det är svårt att redan nu bedöma det förmodade ”normalläget” för planens intäkter. I genomförandebeslutet beräknades att planen årligen skulle generera ökade intäkter om ca 400 mnkr. I nuläget bedömer dock kontoret att detta kommer vara svårt att uppnå för 2019 och att 330 mnkr är en mer rimlig bedömning, d.v.s. en minskning med 70 mnkr. Minskningen vägs upp av att intäkterna från ordinarie parkeringsverksamheten ökar med 48 mnkr och övriga 22 mnkr omfördelas till upplåtelseintäkter. Vidare bedöms planen innebära ökade driftkostnader om ca 70 mnkr per år, i enlighet med tidigare lämnad prognos.

Även andra faktorer kan påverka utvecklingen av parkeringsintäkterna, t.ex. trafikregleringar som minskar eller leder om biltrafiken (såsom dubbdäcksförbud och miljözoner), minskning av antalet parkeringsplatser (t.ex. för att använda ytorna till uteserveringar, cykelbanor eller busskörfält) och väderförhållanden (där regn och snö i regel innebär minskade intäkter).

2019 löper befintliga avtal för parkeringsövervakning ut för områdena Öst och Väst, varför två upphandlingar kommer att genomföras. De nya avtalen beräknas träda i kraft fr.o.m. 1 juni 2019, men upphandlingar innebär risk för överklagan med kraftigt minskade intäkter, från både parkering och felparkering, som följd. Senast det skedde var i slutet av 2012 och inte förrän till sommaren 2013 var antalet utfärdade anmärkningar tillbaka på tidigare nivå. Inom ramen för EU-projektet Civitas Eccentric pågår försök med nya tekniska lösningar för att effektivisera parkeringsövervakningen, vilket på sikt kan påverka behovet av parkeringsvakter.

Upplåtelse

Upplåtelseintäkterna har under senare år överträffat budget och kontoret omfördelar budget från plan för gatuparkering till upplåtelser med 22 mnkr enligt tidigare text. Kontoret saknar i dagsläget effektiva verktyg för att förutsäga utfallet, vilket är starkt beroende av antalet byggetableringar på stadens mark. Byggindustrin är dock konjunkturkänslig och om byggandet minskar i Stockholm påverkas intäkterna negativt.

Områden där det i nuläget är svårt att beräkna ekonomiska konsekvenser

Dagvattenhantering och klimatanpassning

Frågan beskrivs tidigare i ärendet under rubriken ”Dagvattenhantering och klimatanpassning”. Under 2018 deltar kontoret i det av stadsledningskontoret ledda arbetet med klimatanpassning, skyfallshantering och översvänningsproblematik, samt utreder tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) ansvarsfrågan kring stadens dagvattenhantering. Beroende på utfallen av dessa arbeten kan kontorets organisation komma att behöva anpassas till det nya ansvarsområdet, vilket innebär att metoder och arbetssätt behöver utvecklas, kompetens rekryteras och resurser tillsättas. Ifall utredningen om ansvarsfrågan resulterar i att kontoret ska betala en avgift till SVOA, behöver kontorets driftbudget förstärkas med motsvarande summa.

Utvecklad dialog med stockholmarna

Tidigare i ärendet, under rubriken ”Utvecklad dialog med stockholmarna”, beskrivs hur dialogen med stockholmarna ska utvecklas. Antalet synpunkter bedöms fortsätta öka i hög takt under den kommande perioden, vilket nödvändiggör effektiviseringar och nya arbetssätt för att kunna fortsätta ge god service. På sikt kommer dock betydande resurser att behöva tillföras för att kunna upprätthålla den goda medborgardialog som Tyck till-verktyget har möjliggjort.

Ombyggnad av Tekniska nämndhuset

Målsättningen med ombyggnaden är att skapa ca 1 400 arbetsplatser i flexibla lokaler med god arbetsmiljö och med god kvalitet i gestaltning samt med bibehållna estetiska och antikvariska värden. I det genomförandebeslut som förväntas tas upp i kommunfullmäktige under våren redovisas total investeringsutgift och framtida uppskattade hyreskostnader. Hyreskostnaderna kommer att öka under perioden och redan 2019 beräknas en uppskattad tilläggskostnad för flytt på motsvarande ca 4,6 mnkr.

3.2 Investeringar

Nämnden tilldelas en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 730,0 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. För att uppfylla fullmäktiges prioriteringar på kortare sikt tilldelas nämnden därutöver en utökad investeringsplan som under 2019 uppgår till 300,0 mnkr. Den utökade ramen avser dels fortsatt satsning på ett grönare Stockholm, dels en satsning på framkomlighet för buss, gång och cykel.

I tabellen nedan framgår KF-budget, kontorets förslag till justeringar mellan åren, prognos för 2018 samt förslag till budget för åren 2019-2023 per verksamhetsområde.

Netto mnkr	Prognos 2018	Förslag 2019	2020	2021	2022	2023
KF-budget	1 623,8	1 030,0	730,0	730,0	730,0	730,0
<i>Förslag till justerad budget för</i>						
<i>Grönare Stockholm</i>	-63,5	-10,0	76,5			
<i>Framkomlighet buss, gång, cykel</i>		-35,0	35,0			
Summa nettoinvesteringar efter justering	1 560,3	985,0	841,5	730,0	730,0	730,0
Fördelning per verksamhetsområde						
Gator och vägar	1 395,6	836,0	740,4	704,8	730,0	730,0
Parkering	37,7	2,0	3,0			
Barmarksrenhållning	9,6					
Parker	117,4	147,0	98,1	25,2		
Summa nettoinvesteringar	1 560,3	985,0	841,5	730,0	730,0	730,0

Utanför ram	2020	2021	2022	2023
Prio 1 - de 10 högst prioriterade	61,5	252,5	400,0	285,0
Prio 2 - övriga	20,0	20,0	0,0	0,0
Summa utanför ram	81,5	272,5	400,0	285,0

I kontorets budgetunderlag ingår ett förslag till omfördelning av utökad plan mellan åren för satsningarna Grönare Stockholm och framkomlighetsåtgärder för buss, gång och cykel. De föreslagna justeringarna medför att nämndens förslag till budget avviker från kommunfullmäktiges budget för åren 2019 och 2020.

Förslag till åtgärder inom satsningen på framkomlighetsåtgärder för buss, gång och cykel om 150,0 mnkr år 2019 redovisas i kontorets förslag helt inom långsiktig plan. Nämndens investeringar är inte av den arten att det är möjligt att genomföra projekt i den omfattningen under ett verksamhetsår, utan projekten pågår oftast under flera år. Förslag till åtgärder inom satsningen beskrivs närmare nedan under rubriken Framkomlighet buss, gång och cykel.

I *bilaga 2* redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden 2019-2021. I *bilaga 4* 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 5*. Förutsättningarna för att genomföra projekten är ofta osäkra och möjligheten att inrymma dem inom ram prövas kontinuerligt.

I *bilaga 8* beskrivs prisutvecklingen inom de områden som har störst betydelse för verksamheten.

Gator och vägar

Reinvesteringar

I den beslutade drift- och underhållsstrategin för kontorets väghållning beskrivs omfattande behov av reinvesteringar och de utmaningar som stadens framtida tillväxt innebär. För att skydda funktionen i den befintliga infrastrukturen kommer fortsatta satsningar på reinvesteringar att krävas. Beslut om kommande etapper från år 2018 och framåt kommer successivt att tas upp i nämnden under budgetperioden.

Reinvesteringsprogrammets andel av den långsiktiga investeringsbudgeten beräknas under åren 2019-2023 sammanlagt uppgå till i genomsnitt cirka 29 procent av den långsiktiga investeringsplanen, vilket är något lägre än under senare år. Under perioden har dock flera större reinvesteringar utöver reinvesteringarna prioriterats inom ram i förslaget, bl.a. upprustning av bergbanan i Skärholmen, Söder Mälarstrand/Pålsundsbacken, Liljeholmsbron, Norra Danviksbron, Kungsträdgården och Kungsgatan, vilket även påverkar den möjliga nivån för reinvesteringarna.

I tabellen nedan framgår planerade nivåer för tidigare beslutade långsiktiga reinvesteringar samt planerade nivåer under åren 2019-2023.

Reinvesteringsprogram <i>Investeringar mnkr</i>	2019	2020	2021	2022	2023
Trafiksignaler 2017-2022 - <i>beslutat</i>	44,5	41,5	35,0	17,0	
Energibesparande armaturbyte 2019-2028 - <i>planerad nivå</i>	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Belysning 2011-2020 - <i>beslutat</i>	35,0	35,0	35,0	24,6	
Gatuytor 2019-2023 - <i>planerad nivå</i>	100,0	100,0	100,0	125,0	125,0
Mindre konstbyggnader 2014- 2018 - <i>beslutat</i>	40,0	30,0	35,0	35,0	28,9
Summa	239,5	226,5	225,0	221,6	173,9

Cykelåtgärder

Under 2018 slutförs satsningen som pågår under åren 2012-2018 att investera en miljard kronor i cykelinfrastruktur. Under 2018 kommer kontoret att ta fram ett förslag till strategisk inriktning för investeringsplaneringen kommande år, och detta arbete kommer att påverka inriktningen för perioden 2019-2021. Se även avsnittet Nämndens verksamhetsområde, Gator och vägar, Framkomlighet cykel.

I kontorets förslag till investeringsplan föreslås fortsatt utbyggnad av cykelvägnätet, och i *bilaga 3* redovisas planerade cykelfrämjande åtgärder under åren 2019-2021. I bilagan redovisas även projekt som beräknas färdigställas under 2018, samt projekt som har genomförts under åren 2012-2017 inom cykelmiljarden.

Framkomlighet buss, gång och cykel

I nämndens budget för 2019 ingår en särskild satsning om 150,0 mnkr för framkomlighetsåtgärder för buss, gång och cykel. Kontoret har tagit fram ett förslag till prioriterade åtgärder inom berörda områden som kan inrymmas inom satsningen. Eftersom nämndens investeringar ofta är av den arten att det inte är möjligt att planera och genomföra projekt i den omfattningen under ett verksamhetsår, innehåller förslaget delvis projekt där planering gjorts inom cykelmiljarden eller gångplanen men där genomförande inte har kunnat inrymmas. Förslaget innehåller även andra projekt där genomförandet inte har kunnat inrymmas inom den långsiktiga planen, samt fortsatt höjd ambitionsnivå för cykel- och gångåtgärder.

I tabellen nedan redovisas förslag till projekt som kan prioriteras inom satsningen på framkomlighetsåtgärder för buss, gång och cykel. Även tidigare nedlagda utgifter redovisas.

	Bokfört t.o.m. 2017 Netto	Prognos 2018 Netto	Prognos 2019 Netto	Prognos 2020 Netto	Summa
Cykelåtgärder					
Cykel Spånga station	0,3	3,0	15,1		15,1
Cykel Hässelbystråket, Åkeshov	2,2	13,8	17,0		17,0
Cykel mindre punktåtgärder			5,0		5,0
Götgatan Cykel, utredning			3,0		3,0
Cykelbro Gamla stan-Tegelbacken, förstärkning Riddarholmskajen				35,0	35,0
Nybroplan, andel cykel 50%			7,5		7,5
Reinvestering cykelbanor			15,0		15,0
Summa cykelåtgärder	2,5	16,8	62,6	35,0	97,6
Buss					
Kollektivtrafik, handlingsplan stombuss			10,0		10,0
Summa bussåtgärder	0,0	0,0	10,0	0,0	10,0
Gångåtgärder					
Åtgärder gångplan 2019			14,0		14,0
Nybroplan, andel gång 50%			7,5		7,5
Reinvestering gångbanor			7,0		7,0
Summa gångåtgärder	0,0	0,0	28,5	0,0	28,5
Övriga framkomlighetsåtgärder					
Utomhusbad på Järvafältet, vägar			12,0		12,0
Ofördelat			1,9		1,9
Summa övriga åtgärder	0,0	0,0	13,9	0,0	13,9
Summa inrymda projekt			115,0	35,0	150,0

Kontorets förslag innebär sammanlagda utgifter om 115,0 mnkr under 2019, medan 35,0 mnkr av medlen föreslås senareläggas till år 2020. I kontorets förslag till investeringsplan redovisas dessa åtgärder helt inom den långsiktiga investeringsplanen på grund av svårigheter att särredovisa delar av planerade projekt. Det finns även svårigheter att följa upp projekten inom den utökade investeringsplanen vid förändringar eller senareläggning. Kontoret föreslår därför att de utökade medlen för satsningen om 150 mnkr istället läggs som en tillfällig utökning av den långsiktiga investeringsplanen i budget för 2019.

Följdinvesteringar

Trafiknämndens prioriteringar påverkas i hög grad av andra aktörers byggverksamhet i staden, där ökad investeringstakt medför ökade förväntningar och krav på insatser inom nämndens område. Det kan vara projekt som drivs av Trafikverket, landstinget, fastighetsägare eller andra förvaltningar och bolag inom staden. Behovet av medel kan vara svårt att bedöma och kontoret rör ofta inte över tidplanen. I budget 2018 utökades nivån för nämndens långsiktiga investeringsplan med 50,0 mnkr årligen bl.a. för att skapa utrymme för denna typ av investeringar.

I förslaget till investeringsplan har ett antal projekt bedömts vara så angelägna för staden att

projekten har prioriterats och inrymts inom ram. Därutöver finns ett antal större projekt som inte har kunnat inrymmas, trots att de är prioriterade. I tabellen nedan redovisas prioriterade projekt som har initierats av andra aktörer som har inrymts inom budget eller redovisas utanför ram under åren 2019-2022.

<i>mnkr</i>	2019	2020	2021	2022	<i>Beslutade belopp</i>
Projekt som inrymts inom ram					
Norra Länken		1,6	7,2		
Tvärbana Kista, bro över E18, Rinkeby-Ursvik	0,1				81,0
Citybanan, gångtunnel Odenplan	57,3	23,5			85,0
Norra Länken, ytvägnätet, Lidingövägen	21,7				57,0
Citybanan, ytvägnätet, Torsgatan	37,7	10,9			64,0
Tvärbana Kistagrenen	0,9	15,6		15,3	30,0
Tvärbana Kista, GC-tunnel Annedal	3,1	36,0	28,8		
Norra Danviksbron	6,2	11,0	23,0	53,0	
Spårväg city	15,4				
Bussbytespunkt Norra Sköndal	0,2	4,5	4,0		23,0
Förbifart Stockholm	1,9	1,9	1,9	1,9	
Mälarbanan GC-tunnel Bromsten	0,3	5,8		23,3	24,0
Östermalmstorg, återställning	7,0				
Liljevalchstorget	4,0				
Järvabadet, ny väg	12,0				
Summa inrymt inom ram	167,8	110,8	64,9	93,5	
Prioriterade projekt utanför ram					
Östermalmstorg, upprustning		12,5	12,5		
GC-bro över Roslagsvägen		4,0	20,0	25,0	
Fagersjövägen, ny bro			5,0	30,0	
Summa prioriterade projekt utanför ram	0,0	16,5	37,5	55,0	
Summa totalt	167,8	127,3	102,4	148,5	

Parker, träd och grönområden

Kontoret ansvarar för kommuncentrala parker och under perioden planeras ett flertal åtgärder, bl.a. utveckling av evenemangsplatsen i Kungsträdgården. Genomförande av åtgärder på parkmark fortsätter även inom satsningen Grönare Stockholm.

Grönare Stockholm

I nämndens budget ingår en satsning på ett grönare Stockholm om sammanlagt 300,0 mnkr under åren 2017-2019. Satsningen innebär att nämnden ska anlägga ett antal större parker och gröna stråk i ytterstaden i samarbete med berörda stadsdelsnämnder. Inriktningsbeslut för två etapper har tagits i nämnden under 2017, genomförandebeslut har tagits för en del av åtgärderna och fortsatt planering och genomförande pågår. Ytterligare beslut planeras under

2018.

Enligt nuvarande prognos kommer en stor del av utgifterna att senareläggas jämfört med fördelningen mellan åren i nämndens budget. I tabellen nedan redovisas tidigare bokförda nettoutgifter, kommunfullmäktiges budget för satsningen samt förslag till ny fördelning av den utökade budgeten för 2018-2020.

<i>mnkr</i>	Bokfört			
	2017	2018	2019	2020
KF-budget 2018		130,0	140,0	
Prognos 2018-2020	27,0	66,5	130,0	76,5
Förslag till justering		-63,5	-10,0	76,5

Enligt kontorets bedömning kommer fortsatta åtgärder att krävas i slutet av perioden utöver de särskilt tilldelade budgetmedlen om 300 mnkr.

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, och därefter prioriteras ersättningsinvesteringar och projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter.

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan om 730 mnkr ska inrymma både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. Behovet av reinvesteringar är fortsatt högt, och nivåerna förväntas öka under perioden när ett flertal större reinvesteringsprojekt behöver prioriteras utöver fortsatt genomförande av reinvesteringsprogrammen. Inom den långsiktiga planen ska även årliga åtgärder i form av t.ex. förbättrad trafikmiljö vid skolor, förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken samt mindre trafiksäkerhetsåtgärder inrymmas, liksom strategiska satsningar som bl.a. fortsatta cykelåtgärder och åtgärder för nya hastighetsplaner. Trafiknämndens prioriteringar påverkas samtidigt av andra aktörers byggverksamhet i staden. Planerna för utveckling av kontorets arbete med att prioritera inom och mellan investeringar beskrivs närmare i avsnittet "Nämndens verksamhetsområde" under rubriken "Utveckling av investeringsplaneringsprocessen".

I *bilaga 5* redovisas de projekt som har identifierats som prioriterade men inte har kunnat inrymmas inom ram. Prioriteringsunderlag enligt stadens modell, prioriteringsverktyget SPIS, redovisas *bilaga 6*.

Jämställdhetsanalys

I underlag till budget 2016 identifierades fem sakområden som ska utgöra fokus för nämndens jämställdhetsarbete, 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 fortsatt hög ambitionsnivå för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, bl.a. genom införande av nya hastighetsplaner. Kontorets arbete analyseras löpande i ärendet ur ett jämställdhetsperspektiv.

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 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", 2.3 "Stockholm har en hållbar mark- och vattenanvändning", 3.2 "Stockholm är en företagsvänlig stad" och 4.6 "Stockholm är en tillgänglig stad för alla".

4 Övriga redovisningar

Personalutveckling

Strategisk organisationsutveckling

Kontorets strategiska HR-arbete tar sikte på år 2022 och har konkretiserats i en HR-strategi. Parallellt med detta har en strategi för projekthantering tagits fram med syftet att visa den långsiktiga målbilden för projektarbetet på kontoret. Syftet är effektiv kompetensförsörjning och kunskapsöverföring samt förbättrad, välfungerande projekthantering. Med utgångspunkt i dessa två strategier har en plattform för vidare utvecklings- och förbättringsarbete tagits fram och under 2018 fördjupas arbetet med att förbättra alla anställdas samarbetsförmåga och projekthanteringskompetens. Nästa steg i organisationsutvecklingen har målbilden "Professionell kompetens med speciell inriktning på erfarenhetsanvändning och lärande".

Som ett led i att attrahera, behålla och utveckla goda ledare är ledarskapsutveckling en viktig del av den strategiska organisationsutvecklingen. Ett gott ledarskap har en betydande roll dels för arbetsgivarvarumärket, dels för att få kontorets medarbetare att realisera sin fulla potential i arbetet med de betydande utmaningar som den växande staden innebär. Vidare fortsätter arbetet med att tidigt identifiera och uppmuntra de medarbetare i organisationen med potential att bli goda ledare.

Kompetensförsörjning

Att attrahera, rekrytera och behålla rätt kompetens är avgörande för kontorets framtid i en tid då det råder stor konkurrens om arbetskraften. Arbetet med att stärka kontorets arbetsgivarvarumärke behöver intensifieras de kommande åren, både gentemot nuvarande, potentiella och tidigare medarbetare. Befintliga nyckelkompetenser och framtida talanger kommer att vara avgörande för att kontoret ska lyckas med sina uppdrag och nå sina mål.

Med ambitionen om att 2022 vara en av regionens mest attraktiva arbetsgivare och samarbetspartners bedriver kontoret sedan 2016 ett strategiskt utvecklingsarbete. Som en del av detta och arbetet med kompetensförsörjning behöver en långsiktig strategi utarbetas för arbetsgivarvarumärket och det budskap kontoret vill nå ut med både internt och externt. Ett tydligt och attraktivt budskap i lämpliga kommunikationskanaler är viktiga faktorer för att nå fram till utvalda målgrupper och är avgörande för att attrahera framtida talanger. Det kontoret har att erbjuda måste uppfattas som viktigt, lockande och värt att komma ihåg. I en tid med hög konkurrens om arbetskraften och brist på ingenjörer är det viktigt att kontoret samlar sina resurser och arbetar proaktivt med exempelvis kontakt och samarbete med högskolor, branschmässor och evenemang.

En möjlighet är att på kontoret skapa ett nätverk av studentambassadörer som skulle kunna få en nyckelroll dels gällande samarbete med högskolor, dels med att fånga upp praktikanter, ex-jobbare och doktorander som intresserar sig för kontoret. Att kontinuerligt ta in traineer och rekrytera studenter för korta uppdrag kan bli ett framgångsrikt sätt att sätta kontoret på kartan och öka intresset för kontoret som arbetsgivare hos dessa grupper. Vidare kan deltagande i undervisningen på t.ex. civilingenjörsutbildningar vara ett sätt att väcka intresse både för kontoret som arbetsgivare och för de delar av verksamheten där kompetensbrist råder i branschen.

Under kommande treårsperiod ser kontoret att behovet inom en del kompetensområden kommer att växa och vissa nya kompetenser kommer att behöva rekryteras till förvaltningen. Det handlar t.ex. om dagvattenhantering, och där kommer omfattningen av rekryteringen att bero på hur staden väljer att fördela ansvaret för dessa frågor. Kontoret ser även ett behov av att stärka kompetensen inom andra miljöfrågor och bli en än mer kunnig beställare inom miljöområdet, t.ex. genom att bygga upp kompetens om Byggvarubedömningen. Vidare kan behov finnas av att rekrytera geoteknisk kompetens för att arbeta med bärighetsfrågor, fler inspektörer för att kontrollera upplåtelse ifall ordningslagen förändras, fler medarbetare som hanterar synpunkter ifall antalet inkomna ärenden via Tyck till fortsätter att öka, samt en eller flera resurser som ansvarar för att systematiskt utvärdera kontorets verksamhet och därigenom stärka kontoret som kunskapsaktör. Mot bakgrund av den höga bostadsbyggnadstakten ser kontoret även ett stort behov av att förstärka sina resurser för att inte bli en flaskhals i samarbetet med de andra tekniska förvaltningarna. Eftersom rekryteringsbehovet är så stort är det viktigt att kontinuerligt effektivisera kontorets processer, uppmuntra medarbetarnas kompetensutveckling och i än högre grad ta tillvara på digitaliseringens möjligheter.

Omställning/omstrukturering

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

Hälsa

Trafikkontorets sjukfrånvaro ligger utifrån ett historiskt perspektiv lågt, både när det gäller korttids- och långtidssjukfrånvaro. Utvecklingen följer sjuktalsutvecklingen i övriga samhället. Arbetet fortsätter med att fånga upp tidiga tecken på ohälsa för att undvika sjukskrivning och skapa förutsättningar för ett hållbart och varaktigt arbetsliv. Kontorets arbete för hållbar arbetsmiljö fortsätter och kontorets chefer vidareutbildas löpande i arbetsmiljöfrågor. Medarbetarna erbjuds ett omfattande friskvårdsprogram med subventionerad massage, friskvårdstimme, friskvårdssubvention, seminarier och aktiviteter i Tekniska nämndhusets motionshall.

Jämställdhet

Jämställdhetsprincipen är central på trafikkontoret och kvinnor och män ska ha lika möjligheter och förutsättningar på arbetsplatsen. Kontoret har under det senaste året bedrivit ett aktivt arbete med att fördjupa kunskaperna om jämställdhet hos medarbetare och chefer, både vad gäller det interna och externa perspektivet. Det interna perspektivet är nära kopplat till det arbete med strategisk organisationsutveckling som beskrivs ovan, men riktade insatser genomförs också, t.ex. diplomutbildning i hbtq och normkritik.

Ärendets beredning

Ärendet har behandlats i förvaltningsgruppen den 14 mars 2018. För utdrag ur protokollet, se bilaga 9.

5 Lokalförsörjningsplan

5.1 Inledning

Trafikkontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret har 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 Stockholmsvärdarna.

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

Stadens ledning beslutade 2016 att de tekniska förvaltningarna ska samlokaliseras till Tekniska nämndhuset på Kungsholmen. Förvaltningarna är idag lokaliserade till Tekniska nämndhuset (Klamparen 7 och 11) och till Kanalhuset (Pilträdet 12) på Hantverkargatan 2. 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. Planen är att ombyggnaden ska starta 2018 och genomföras i fyra etapper om vardera 1-1,5 år. Det betyder att om- och tillbyggnaden beräknas kunna vara klar 2023. Målsättningen är att skapa ca 1 400 arbetsplatser i flexibla lokaler med en mycket god arbetsmiljö och med god kvalitet i gestaltning och med bibehållna estetiska och antikvariska värden.

5.3 Kapacitetsbeskrivning

Trafikkontoret har ca 390 anställda och i Tekniska nämndhuset har kontoret 390 arbetsplatser. 22 personer arbetar inom verksamheten Trafik Stockholm och åtta av dessa har beretts arbetsplatser i Tekniska nämndhuset. Resterande 14 har sin nuvarande arbetsplats på Kristinebergs Slottsväg 10 och ska under 2018 flytta till Tekniska nämndhuset.

Kontorets lokalyta i Tekniska nämndhuset uppgår till 7 947 kvm varav 672 kvm utgörs av arkivlokaler där trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar samt delar av fastighetskontorets handlingsbestånd förvaras och hanteras. I arkivet förvaras även handlingar som tillhör förvaltningar och bolag som har upphört, bl.a. gatu- och fastighetskontoret. En

flytt av stora delar av arkivet till Liljeholmen planeras till hösten 2018 och beskrivs nedan. 23 garageplatser för tjänstebilar disponeras av kontoret i Tekniska nämndhuset varav två är avsedda för cykelparkering. Lokalytan för friskvård i Klamparhallen är 775 kvm.

5.4 Förändringar i lokalbeståndet

Till följd av trafikkontorets övertagande av verksamheten för Samlingskartan från SVAAB har en ny enhet för systemstöd för samordning och gatuarbete bildats inom kontorets tillståndsavdelning och är numera lokaliserad till Tekniska nämndhuset. Detta har inneburit en fördyrning av lokalkostnaderna med 0,4 mnkr på årsbasis. Under 2018 kommer resterande personal från Trafik Stockholm flytta från Kristineberg till Tekniska nämndhuset, vilket innebär en ytterligare fördyrning av lokalkostnaderna med 0,3 mnkr på årsbasis.

Ombyggnaden av Tekniska nämndhuset innebär ett begränsat utrymme för arkivlokaler. Trafikkontoret och exploateringskontoret kommer därför att flytta ritningar och annan teknisk dokumentation till Liljeholmen, där fastighetskontoret har förvärvat nya arkivlokaler åt stadsarkivet. Verksamhetsinriktningen för de nya lokalerna kommer att vara Stockholms bebyggelsehistoria och -utveckling. I de nya lokalerna kommer stadsarkivet att samverka med flera andra aktörer, bl.a. stadsmuseet, Arkitektur- och Designmuseet (ArkDes), arkitekturutbildningen vid Kungliga Tekniska högskolan samt trafikkontoret. Kontoret tilldelas där ett arkivutrymme om ca 160 kvm. De båda förvaltningarna kommer dock även fortsättningsvis att ansvara för materialet och ha en arkivexpedition som sköts av arkivpersonal från trafikkontorets dokumentationsenhet.

Årsgrundhyran för arkivutrymmet i Liljeholmskajen beräknas uppgå till ca 275 tkr, exklusive administrationsavgift beräknat till 35 % av årsgrundhyran. Totalt blir det ca 370 tkr/år.

Dessutom tillkommer kostnader för egna arbetsplatser, möbler och egen utrustning i Liljeholmskajen. Hyllsystemen beräknas kosta ca 400 kr per hyllmeter (hm), vilket ingår i hyran. Om det inte är möjligt att återanvända de shuttlar som idag används i arkivet kommer ett femtiotal ritningsskåp att behöva köpas in. Kostnaden ingår i priset till hyllsystemleverantören och innebär inte någon ytterligare kostnad för kontoret. Shuttlarna/lektrievrarna kommer att behöva monteras ned och forslas bort, vilket medför ytterligare kostnader.

Inflyttningen i Liljeholmen beräknas kunna påbörjas i november 2018 och i januari 2019 öppnas verksamheten för allmänheten. Sammanlagt ska ca 350 000 ritningar och 3 200 hm handlingar överföras till Liljeholmen, vilket kräver förberedelser i form av ordnings- och förteckningsarbeten och i viss mån även digitalisering. Ca 1 000 hm av trafikkontorets och exploateringskontorets handlingar kommer även fortsättningsvis att förvaras i en arkivlokal i Tekniska nämndhuset efter ombyggnaden. Eftersom fler förvaltningar i framtiden ska samsas om en mindre yta innebär detta ett avsevärt begränsat utrymme för arkivlokaler.

I samband med ombyggnaden ska även handlingar som tillhör upphörda arkivbildare överlämnas till stadsarkivet, som övertar ansvaret för handlingarna. Stadsarkivet debiterar årligen 250 kronor/hm för detta material samt 10 kr/ritning. Trafikkontoret har ansvar för ca 1 300 hm av de handlingar som stadsarkivet övertar ansvaret för och kostnaderna för detta kommer att uppgå till ca 325 tkr/år. Engångskostnaden för flytten av handlingarna från Tekniska nämndhuset till Liljeholmen beräknas uppgå till ca 100 kr/hm. I dagsläget är det oklart om stadsarkivet kan ta emot gallringsbara handlingar, som annars måste överlämnas till

en extern depåfirma. De gallringsbara handlingarna uppgår till ca 800 hm.

5.5 Kostnadsutveckling

Den totala kostnaden för trafikkontorets lokaler uppgår till ca 23,8 mnkr. Hyreskostnaderna för kontorets lokaler i Tekniska nämndhuset uppgår till 19,7 mnkr, varav 0,9 mnkr avser arkivlokaler. Årskostnaden för kontorets 23 garageplatser för tjänstebilar beräknas till ca 0,5 mnkr. Klamparhallen kostar ca 1,2 mnkr inklusive städning, el och värme varav kontorets andel är ca 0,25 mnkr. Resterande 0,9 mnkr faktureras övriga externa föreningar och förvaltningar i Tekniska nämndhuset baserat på antal anställda. För lokalerna på Kristinebergs Slottsväg 10, där delar av Trafik Stockholm för närvarande inryms, uppgår hyreskostnaden till 3,3 mnkr. Kostnaderna för lokalerna i Tekniska nämndhuset kommer under perioden att öka något genom årliga indexuppräkningsregleras enligt avtal och övriga lokalhyror indexregleras på samma sätt. För Trafik Stockholms lokaler pågår diskussioner om hur avtalet ska hanteras när trafikkontorets medarbetare har flyttat från lokalerna.

Målsättningen med ombyggnaden är att skapa ca 1 400 arbetsplatser i flexibla lokaler med god arbetsmiljö och med god kvalitet i gestaltning samt med bibehållna estetiska och antikvariska värden. I det genomförandebeslut som förväntas tas upp i kommunfullmäktige under våren redovisas total investeringsutgift och framtida uppskattade hyreskostnader. Hyreskostnaderna kommer att öka under perioden och redan 2019 beräknas en uppskattad tilläggskostnad för flytt på motsvarande ca 4,6 mnkr.

5.6 Effektiviseringsmöjligheter

Alla nämnder ska i detta ärende redovisa nyckeltal för lokaler som används för administrativ verksamhet. All verksamhet på trafikkontoret är av mer eller mindre administrativ karaktär. Arean för kontorets administrativa lokaler är därför 7 947 kvm, antalet arbetsplatser 390 och årskostnaden 18,8 mnkr exkl. arkivlokaler. Det ger en årshyreskostnad per administrativ arbetsplats om ca 48 200 kr. Effektiviseringsmöjligheter utreds kontinuerligt som ett led i arbetet med den kommande ombyggnationen av Tekniska nämndhuset.