

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

Underlag för budget 2020 med inriktning 2021 och 2022 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2020 med inriktning för 2021 och 2022 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Fredrik Alfredsson
Tf förvaltningschefKarin Dhakal
AvdelningschefInga-Lill Hultin
Avdelningschef**Trafiknämnden**

Box 8311

08-508 263 76
08-508 272 00
philip.hall@stockholm.se
stockholm.se

Innehållsförteckning

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	3
1.1 En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla.....	3
1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt.....	3
1.3 En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden.....	5
2 Nämndens verksamhetsområde	6
3 Sammanfattande ekonomisk analys.....	20
3.1 Drift.....	20
3.2 Investeringar.....	23
3.2.1 Prioriteringsgrunder.....	30
3.2.2 Konsekvensanalys och risker.....	30
3.2.3 Måluppfyllelse.....	31
4 Övriga redovisningar	31
5 Lokalförsörjningsplan.....	31
5.1 Inledning.....	31
5.2 Beskriv behov/efterfrågan samt bedömning av andra bakomliggande faktorer som förändrar behovet av lokaler	32
5.3 Kapacitetsbeskrivning.....	32
5.4 Förändringar i lokalbeståndet.....	32
5.5 Kostnadsutveckling.....	33
5.6 Effektiviseringsmöjligheter.....	33

Bilagor

Bilaga 1 Underlag till budget trafiknämnden 2020-2022

Bilaga 2 Investeringsplan 2020-2022

Bilaga 3 Planerade cykelfrämjande åtgärder FP 2020-2022

Bilaga 4 Beslutsläge stora projekt VP 2019 inför FP 2020-2022

Bilaga 5 Prioriterade projekt utanför ram 2020-2022

Bilaga 6 Prioriteringsverktyg SPIS FP 2020-2022

Bilaga 7 Stadens byggnadsverk och konstruktioner. En åldrande infrastruktur

Bilaga 8 Protokollsutdrag Förvaltningsgrupp 26 mars

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål

1.1 En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla

Attraktiva och trygga offentliga rum

- I nära dialog med stockholmarna, stadsdelsförvaltningar, fastighetsägare och andra berörda aktörer öka tryggheten i det offentliga rummet. Detta innefattar t.ex. trygghetsskapande belysningsåtgärder, sanering av klotter, arbete för att minska nedskräpningen, utplacering av betonglejon eller andra rörliga och fasta hinder, lokalt utvecklingsarbete samt deltagande i arbetet med platssamverkan, en svensk version av så kallade Business Improvement Districts. Arbetet är särskilt viktigt för att säkerställa att varken kvinnor eller män begränsar sin rörlighet utifrån en upplevelse av otrygghet.
- I nära samarbete med polisen, stadsledningskontoret och andra berörda aktörer stärka kontorets säkerhetsarbete, t.ex. genom ökat fokus på systematik och förebyggande arbete, och med beaktande av den nya säkerhetsskyddslagen.
- 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 ”Strategi för offentliga rum - en del av Framkomlighetsstrategin”.
- Utveckla barmarksrenhållningen för att fortsätta klara stadens städgaranti, systematisera avtalsuppföljningen, samt se över städ- och renhållningsfrekvenser mot bakgrund av de ökade behov som den växande staden medför.
- Utveckla arbetet med att följa upp att givna upplåtelser följs, bl.a. genom systematiska inspektioner och att undersöka kontorets möjligheter att agera vid olovligt ianspråktagande av offentlig plats.
- Säkerställa en god standard för stadens gator, torg, byggnadsverk och gång- och cykelvägar, bl.a. genom kontinuerliga reinvesteringar enligt beslutade program, systematiska kontroller av driftentreprenörers arbete och utveckling av kontorets arbete med bärighetsfrågor.
- Fortsätta fördjupa dialogen med stockholmarna, bl.a. genom att utveckla och marknadsföra Tyck till via mobilapp och webb, samt att systematisera rutiner för att fullt ut realisera potentialen i det kunskapsunderlag som stockholmarnas synpunkter utgör.
- Säkerställa att Stockholms offentliga rum är tillgängliga och inkluderande för alla, t.ex. genom att åtgärda tillgänglighetsbrister i stadsmiljön, jämställdhetsintegrera trafiknämndens verksamhet och systematiskt granska att likabehandlingsprincipen tillämpas vid kontorets myndighetsutövning.

Sänkta trösklar till arbete

- Underlätta för människor att komma in på arbetsmarknaden genom satsningar på Stockholmsvärdar, sommararbetande parkvärdar och krav i allt fler driftsavtal på att entreprenörer ska anställa människor som står långt ifrån arbetsmarknaden.

1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Sveriges bästa företagsklimat 2025

- Säkerställa att det är lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret, genom att det finns ”en väg in” till kontoret. Detta arbete kommer bl.a. att ske utifrån stadens kommande näringslivspolicy.
- I samverkan med näringslivet fortsätta att upprätthålla offentliga rum som främjar företagande, genom att t.ex. genomföra åtgärderna i godsplanen för effektivare, säkrare och mer miljöanpassade leveranser. En annan viktig åtgärd är att arbeta för trygga och levande stadsdelar.
- Bevaka statens utredning av produktionsincitament för filminspelningar, vilket kan leda till att ökad mängd stora filmproduktioner i staden och därmed krav på förenklat ansökningsförfarande och effektiviserad handläggning.

Långsiktig planering i en växande stad

- I nära samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret bidra till att det byggs 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.
- Delta i cityförnyelsen genom att utveckla befintliga gatumiljöer till mer attraktiva offentliga rum, samt att utveckla Kungsträdgården tillsammans med kulturförvaltningen och stadsbyggnadskontoret.

Hållbara offentliga rum

- I samverkan med stadsdelsförvaltningarna arbeta för ett grönare Stockholm, särskilt i ytterstaden. Detta arbete innefattar vård och utveckling av stadens parker och grönsstruktur, gatuträd och ekosystem.
- Utveckla det strategiska arbetet med skyfalls- och dagvattenhantering för att minska eventuella effekter av ett förändrat klimat, samt vidta konkreta åtgärder på kort sikt för att kunna hantera stora nederbördsmängder.
- Arbeta efter åtgärdsprogrammet mot PM10 och NOx i syfte att förbättra luftkvaliteten i staden och klara miljökvalitetsnormerna. En del i detta arbete är att utvärdera införandet av miljözon klass II på Hornsgatan, samt pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner.
- Begränsa de skadliga effekterna av trafikinducerat buller och vibrationer, bl.a. genom riktade fönsteråtgärder och bullerskärmar, särskilt vid skolor och förskolor.
- Fortsätta genomföra energieffektiva reinvesteringar i stadens belysning och andra tekniska anläggningar som minskar elförbrukningen och driftkostnaderna, bl.a. genom byte till LED-ljuskällor.

Effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet

- Skapa förutsättningar för ett växande Stockholm genom att genomföra Framkomlighetsstrategins underliggande inriktningsplaner, bl.a. för gång, cykel, stombussar och leveranstrafik, och därmed bidra till ett klimatneutralt och hållbart transportsystem.
- Fortsätta arbetet med att investera 1,5 mnr i framkomlighetsåtgärder för cykel, gång

och stombussar under åren 2019-2022. Åtgärderna är en viktig del i att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och attraktiviteten för de hållbara trafikslagen.

- Utveckla arbetssätt och driftmetoder, såsom jämställd snöröjning, för att säkerställa framkomligheten, särskilt på högfrekventerade platser och för stadens gångtrafikanter. Även en systematiserad avtalsuppföljning är av stor vikt.
- Bidra till en utveckling mot mer energieffektiva fordon för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030, t.ex. genom att medverka till 4 000 publika laddplatser till år 2022. Utöver detta krävs åtgärder för att minska biltrafiken.
- Minimera trafikstörningar genom att utveckla processen för att planera trafikstörande arbeten och samordna stora infrastrukturprojekt i regionen. Även arbetet med trafikinformation behöver fortsätta att utvecklas.
- Synliggöra förändring och utveckling av olika transportslag med stöd av mätningar, samt förbättra verktygen för trafikanalyser, bl.a. genom verktyget TransModeler.
- Arbeta med omvärldsbevakning för att kunna möta utvecklingen inom transportbranschen.
- I enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet verka för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap. Under perioden kommer genomförandet av hastighetsplaner och kompletterande fysiska åtgärder vara den mest betydelsefulla insatsen.
- Medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten.

Kultur och evenemang

- I samverkan med berörda förvaltningar och bolag utveckla Stockholm som evenemangsstad, samt arbeta för en ökad närvaro av kultur i det offentliga rummet.

1.3 En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

Långsiktigt hållbar ekonomi

- Utveckla både investeringsplaneringen och verktyg för prognostisering av framtida underhållsbehov för stadens gator och andra offentliga miljöer.
- Fortsätta att utveckla den interna kontrollen, bl.a. kopplat till avtalsuppföljning, god kostnadskontroll och korrekta kalkyler.
- Genomföra reinvesteringar i enlighet med beslutade reinvesteringprogram för cykelstråk, trafiksignaler, belysning, byggnadsverk såsom broar, viadukter och tunnlar, samt för gatuytor med tillhörande anordningar, t.ex. träd, papperskorgar och skyltar.

Innovativ och lärande organisation med effektiva arbetssätt

- Fortsätta prova och systematiskt utvärdera nya innovativa lösningar, utveckla kunskapsåterföringen och aktivt sprida goda exempel, både internt och externt.
- Arbeta vidare med verksamhetsutveckling och digitalisering, bl.a. genom att kartlägga och utveckla förvaltningens processer.
- 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.

Upphandling

- Utveckla kontorets upphandlings- och affärsmodeller, t.ex. genom att arbeta i samverkansform med utsedda entreprenörer, samt utveckla avtalsuppföljningen.
- 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.

Attraktiv arbetsgivare

- Fortsätta arbetet med strategisk organisationsutveckling, som rymmer både strategiskt HR-arbete och implementering av kontorets projekthanteringsstrategi, och som ska leda till effektiv kompetensförsörjning och välfungerande projekthantering. Arbetet ska även öka projektmognaden, samarbetsförmågan och prognossäkerheten för projektverksamheten.
- Löpande analysera kontorets resurs- och kompetensbehov. Inför kommande treårsperiod ser kontoret ett behov av att rekrytera eller utveckla kompetens bl.a. inom geoteknik, miljöområdet, särskilt skyfalls- och dagvattenhantering, och inom juridiska frågor kopplade till utlämnande av offentliga handlingar.
- Fortsätta arbetet med att ta fram och implementera en långsiktig strategi för kontorets arbetsgivarvarumärke som utgår från kompetensförsörjningsplanen. Detta arbete är särskilt viktigt i och med den hårdnande konkurrensen på arbetsmarknaden inom samhällsbyggnadssektorn och kontorets relativt höga personalomsättning. Även kontorets rekryteringsarbete behöver utvecklas.

2 Nämndens verksamhetsområde

Fysisk och teknisk planering

Bostadsbyggande

Trafikkontorets roll

Staden har fortsatt höga mål för bostadsbyggnadstakten under perioden och det är viktigt att trafikkontoret är delaktigt i hela processen. Kontoret har där två roller, dels att vara myndighetsinstans i form av väghållare, 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.

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 kontoret medverkar till 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. En annan viktig uppgift för kontoret är att, i egenskap av väghållare, förhålla sig till den trafikpåverkan som den stora mängden byggprojekt 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 samt utveckla organisationen och arbetsprocesserna. Dessa insatser räcker dock inte, särskilt som kontoret ser ett behov av att komma in allt tidigare i exploaterings- och stadsbyggnadsprocessen. 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 högre takt än trafikkontoret.

Under den senaste femårsperioden (december 2013 till december 2018) har antalet tillsvidareanställda på exploateringskontoret ökat med 90 personer (56 %) och på stadsbyggnadskontoret med 61 personer (20 %), vilket har möjliggjort stadens höga bostadsbyggnadstakt. Motsvarande siffra för trafikkontoret* är 44 personer (13 %). 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 125 000 år 2018. 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.

För att kunna upprätthålla ett aktivt deltagande i exploaterings- och stadsbyggnadsprojekten är kontoret beroende av en fortsatt förstärkning om 5 mnkr per år under perioden 2020-2022. Ifall kontoret inte ges möjlighet att fakturera stadsbyggnadskontoret eller byggaktörer vid medverkan i exploateringsprojekt på privatägd mark kan ytterligare medel komma att krävas. Om bostadsbyggnadstakten skulle minska, skulle detta visserligen innebära en minskning av arbetsbelastningen, men också av kontorets upplåtelseintäkter för byggetableringar. Det kan därför inte uteslutas att en minskad byggnadstakt skulle innebära ett ökat behov av medel för trafikkontoret.

*) Exklusive avfallsverksamheten som 2014 flyttades till Stockholm Vatten och Avfall AB, samt exklusive verksamheten för samlingskartan, som 2017 flyttades till kontoret från Stockholm Vatten och Avfall AB.

Farligt gods

För att samhället ska fungera behöver farligt gods, såsom drivmedel och sprängmedel, kunna transporteras i staden. Samtidigt innebär dessa transporter en risk att hantera i ett hållbart stadsbyggande, t.ex. genom skyddsavstånd som minimerar effekterna av en eventuell olycka. Idag finns dock stora osäkerheter när det gäller tillämpningen av gällande lagstiftning, vilket leder till fördröjt eller minskat bostadsbyggande. Nationella data används vid riskbedömningarna och beräkningarna utgår från effekterna av den absolut värsta tänkbara olyckan men där sannolikheten är mycket låg. Detta innebär att ett begränsat antal transporter

leder till omfattande krav på skyddsavstånd. Staden har inställningen att riskbedömningen i stället bör utgå från de mest sannolika olyckorna och riskreduceringen inriktas på att minimera effekterna av dessa.

Staden har ett pågående samarbete med Länsstyrelsen och Trafikverket i frågan och behöver prioritera att driva frågan om utvecklade riskbedömningar på nationell nivå. Trafikkontoret har här en viktig roll att spela genom att t.ex. ta fram underlag, analysera trafikflödet, anpassa lokala trafikföreskrifter och utfärda dispenser. För att kunna upprätthålla denna roll behöver passagemätningar av farligt gods genomföras ungefär vart femte år eller då större förändringar av vägnätet genomförts. Den senaste passagemätningen utfördes 2015 och en ny behöver göras 2020, till en uppskattad kostnad av 1 mnkr.

Det är dock inte kopplat till kontorets väghållaransvar som den stora utvecklingspotentialen finns, utan till stadsbyggnadsprocessen. Ett utvecklat arbete kring det farliga godset, som grundar sig på en tydligare samhällsekonomisk analys och med en utvecklad riskbedömning, skulle framför allt innebära att stadens markinnehav kan utnyttjas mer effektivt och enligt en studie av stadsbyggnadskontoret skulle då upp till 15 000 fler bostäder kunna byggas i staden. Kontoret ser därför sin roll som ett stöd i det fortsatta arbetet och anser det eftersträvansvärt att det från stadens sida tydliggörs att ansvaret för att driva frågan om skyddsavstånd för det farliga godset ligger hos någon av de förvaltningar som ansvarar för övriga exploaterings- och stadsbyggnadsfrågor.

Utveckling av investeringsplaneringen

Trafikkontoret har en omfattande investeringsverksamhet och arbetar systematiskt med prioritering av projekt. Det gäller projekt såväl inom som utom ram med syftet att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Kontoret har tidigare lyft fram behovet av att utveckla processen för att planera och prioritera kontorets investeringar med det övergripande målet att förbättra möjligheterna till tydliga och korrekta avvägningar och prioriteringar inom och mellan olika typer av investeringskategorier. Vidare ser kontoret ett behov av att utveckla arbetet med kalkylering för att säkerställa att prioriteringar görs och beslut fattas utifrån en korrekt uppfattning av projekts kostnader och förutsättningar, samt för att garantera att skattebetalarnas pengar används på ett effektivt sätt.

Mot bakgrund av detta har under 2019 projektet ”Strategisk investeringsplanering - Översyn och utveckling av trafikkontorets process för investeringsplanering” initierats. Planen är att projektet kommer att genomföras i årsvisa etapper. De utvecklingsaktiviteter som planeras kommer främst att tydliggöra och utveckla följande områden:

- Investeringsstrategi för trafikkontoret: Målet för detta utvecklingsområde är att tydliggöra formerna för kontorets investeringsplanering på kort och lång sikt. Det handlar främst om att kontoret ska arbeta efter en långsiktig plan gällande prioriteringar och val mellan olika projekt och åtgärdsområden, inklusive en modell för att skapa flexibilitet och underlätta omprioriteringar.
- Budget- och ekonomiprocess: Målet för detta utvecklingsområde är att kontoret ska ha ett transparent och gemensamt processflöde för budgethanteringen av investeringsprojekten. Processflödet ska bl.a. beskriva rollfördelning, ansvar och befogenheter. Vidare ingår att utveckla formerna för kommunikation och dokumentation gällande beslut och prioriteringsgrunder. Avsikten är att uppnå en god kontroll över pågående och planerade investeringsprojekt samt att tydliggöra de val

som gjorts i prioriteringen av olika projekt. Arbetet ska också leda till förbättrade kalkyler och större förutsägbarhet för investeringsprojekts slutkostnad.

Gator och vägar

Framkomlighet cykel, gång, buss

Under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i framkomlighetsåtgärder för cykel och 0,5 miljard för gång och buss. Nedan beskrivs det planerade arbetet med dessa satsningar och det övriga arbetet för att främja de hållbara och kapacitetsstarka transportslagen.

Framkomlighet cykel

Under 2019 arbetar kontoret intensivt med att identifiera angelägna cykelåtgärder, prioritera mellan dessa, utreda lösningar och skriva fram beslut till nämnden. Arbetet inom ramen för den pågående översynen av cykelplanen, tillsammans med utfallet av och erfarenheter från cykelmiljarden 2012-2018, kommer utgöra viktiga underlag i den strategiska inriktningen för investeringsplaneringen för och prioriteringen av cykelåtgärder. För 2020-2022 är en stor del av miljarden ännu inte fördelad, vilket kommer innebära utmaningar vad gäller kontorets tid och resurser. Ett projekt behöver en viss tid för att hinna planeras, projekteras och genomföras, och att påskynda dessa faser är förenat med potentiellt höga risker som kan leda till fördyringar. Samlade inriktningsbeslut för cykelåtgärder är ett sätt att säkerställa överblicken och förutsägbarheten i planering och genomförande.

En ambition för perioden bör vara att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse. Även fortsättningsvis kommer ett huvudsakligt fokus vara på pendlingsnätet för cykel. Det kommer finnas skäl att bedöma hur balansen framöver bör vara mellan att planera utbyggnad längs hela stråk och att fokusera på punktåtgärder och viktiga länkar, liksom mellan att åtgärda saknade länkar och bredda befintliga. Ett ökat utrymme bör vidare kunna ges för åtgärder på huvudstråk som utgör kopplingar mellan pendlingsstråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. Planeringen bör fortsatt ge utrymme för samordning av kontorets projekt med planer och processer initierade av andra aktörer, liksom möjligheten att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med försök och enklare effektiva lösningar med god måluppfyllelse.

Kontoret planerar också att fortsätta utveckla formerna för erfarenhetsåterföring i projekten, liksom rutiner för att följa upp och utvärdera de satsningar som görs. 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 driftkostnader som blir följderna av en fortsatt kraftig utbyggnad av cykelinfrastrukturen i kombination med en hög ambitionsnivå för trafiksäkerhet och framkomlighet året runt.

Framkomlighet gång och buss

Den halva miljard som ska investeras i framkomlighetsåtgärder för gång och buss är i princip fördelad och bland de större projekt som planeras under perioden finns åtgärder enligt handlingsplanen för stombuss och gångtunnlar vid Odenplan och i Annedal. Vidare ska arbetet enligt gångplanen fortsätta där åtgärderna i högre grad går in i ett genomförandeskede. I det fortsatta arbetet ser kontoret behov av att rikta resurser till ytterligare gångstråk och platser, särskilt i ytterstaden, och att fokusera på befintliga stråk där många går men där standarden är låg. Kontoret planerar också att peka ut ett prioriterat gångnät i staden, höja

kunskapen om gång som trafikslag, och ta fram planeringsstöd. För att åtgärda lokala gångproblem har kontoret provat att genomföra gångprojekt i samverkan med ett antal stadsdelsförvaltningar i ytterstaden. Arbets sättet är resurskrävande och intresset från stadsdelarna relativt litet, varför ett nytt sätt att fånga upp lokala gångproblem kommer att undersökas. Ökad gångvänlighet ska beaktas i kontorets samtliga projekt, vilket innebär att många aktiviteter för ökad gångvänlighet utförs inom ramen för kontorets ordinarie verksamhet, utan att vara särskilt utpekade gångprojekt.

Kommunerna i Stockholms län har tillsammans med regionen och Trafikverket påbörjat en gemensam satsning, ”Grönt ljus stombuss” för att förbättra stombussarnas framkomlighet. I satsningen ingår de åtgärdsvalsstudier som Trafikverket och Trafikförvaltningen har genomfört för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet, där olika stomlinjestråk studerats med förslag på fysiska åtgärder. Kontoret kommer under 2019 att ta fram en prioriteringsordning för de föreslagna åtgärderna för att sedan påbörja utredningsarbeten. Det finns även en handlingsplan för stombussar 2017–2021 som kontoret i samverkan med Trafikförvaltningen ska fortsätta att genomföra för att förbättra bussarnas hastighet, restidspålitlighet och attraktivitet. De många trafikpåverkande arbetena som pågår parallellt gör detta arbete särskilt viktigt och kontoret ska arbeta för att de trafiksäkerhetsåtgärder som behöver genomföras har så liten påverkan som möjligt på framkomligheten för högfrekvent busstrafik. Inom ramen för hastighetsplanerna utvärderas för närvarande två försök med hastighetssäkrande åtgärder tillsammans med Trafikförvaltningen och lärdomar från dessa kommer att vara viktiga för inriktningen av det fortsatta arbetet under perioden.

Regional framkomlighet

Antalet pågående och planerade trafikpåverkande arbeten i staden är mycket högt och leder till omfattande avstängningar och därmed begränsad framkomlighet, samtidigt som de många stadsbyggnadsprojekten leder till förändrade resmönster och nya målpunkter. Staden har målsättningen att störningarna ska minimeras och sedan 2019 följer staden även upp den procentuella restidsförlängningen, d.v.s. den extratid det tar att vistas i trafiken under rusningstid. För att klara detta ser kontoret ett behov av att i en plan beskriva vad som utgör det primära vägnätet, där framkomligheten behöver värnas, medan det på omgivande sekundära vägnätet finns större möjligheter att t.ex. minska kapaciteten och sänka hastigheter. En sådan plan skulle också kunna innehålla en handlingsplan för att identifiera och utvärdera smärre trimningsåtgärder i det primära nätet, samt en plan för hanteringen och samordningen av trafikstörande arbeten i detta nät. Planen ska utgå från Framkomlighetsstrategin och utgöra ett komplement till de tidigare konkretiseringarna av strategin, t.ex. cykelplanen, godsplanen och parkeringsplanen, samt ett komplement till översiktsplanens uppdrag att omvandla stora vägar till urbana stråk.

Dessutom ska arbetet fortsätta med den gemensamma tidplanen för kontoret, Trafikverket, regionens trafikförvaltning, Solna stad och Nacka kommun. För att upprätthålla denna plan sker kontinuerligt samordningsmöten och utveckling av planeringsverktygen GSP (Gatuarbete Samordnad Projektplanering) och TSA (TrafikStörande Arbeten). Under 2019 etableras en ny arbetsgrupp på kontoret med uppgift att både utveckla rutiner och ajourhålla verktygen för regional framkomlighet i syfte att minimera störningarna. Vidare ska arbetet inom ramen för projektet TITAN ("Tillståndsgivning och incitament för minskad trafikpåverkan") fortsätta, även det med syftet att minska trafikstörningarna inom staden.

Minskad och mer hållbar biltrafik

En av de stora utmaningarna när regionen växer så snabbt är att tillgodose efterfrågan på ökat resande, samtidigt som klimatpåverkan ska minska. Trots att stadens befolkningsökning och den goda ekonomiska utvecklingen utgör starka drivkrafter för en ökad biltrafik minskade trafikarbetet något under 2018. Jämfört med fem år tillbaka (2013) innebar dock 2018 års trafikarbete en ökning med ca tre procent, varför arbetet med att främja de hållbara transportslagen behöver fortsätta under kommande treårsperiod. En väsentlig del i detta arbete är att investera 1,5 miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för cykel, gång och buss. Andra åtgärder inom kontorets rådighet som kan ha påverkan på biltrafiken är bl.a. möjligheten att styra tillgången till och priset på parkering samt deltagande i arbetet med att införa miljözon klass II på Hornsgatan och löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner.

Detta är dock åtgärder som främst ger effekt på lång sikt och de styrmedel som staden förfogar över är inte tillräckliga för att kunna styra vägtrafikarbetets utveckling på kort sikt. Biltrafiken per person i Stockholm är klart lägst i landet och den allra viktigaste åtgärden 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. Statliga åtgärder kommer också 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.

En angränsande fråga är den om publik laddinfrastruktur, där kontoret har fått i uppdrag att medverka till 4 000 publika laddplatser till år 2022. Nuvarande affärsmodell bygger på att privata aktörer själva bekostar större delen av investeringen för att anlägga laddplatsen och får de intäkter som genereras, medan staden står för kostnaderna för skyltning. Under perioden 2017-2018 uppfördes ca 100 publika platser och för 2019 bedöms mellan 60-250 platser tillkomma. Kontoret ser löpande över hur villkoren kan förändras för att göra det mer attraktivt att uppföra laddplatser, men saknar i övrigt verktyg för att påverka antalet platser som uppförs. Kontoret gör därför bedömningen att delar av de 4 000 laddplatserna kommer att behöva uppföras av Stockholm Parkering AB för att stadens mål ska uppnås.

Samtidigt som kontoret arbetar för minskad och mer hållbar biltrafik sker andra förändringar i transportsektorn som påverkar stadsmiljön och kontorets verksamhet. Under de senaste åren har utvecklade former av så kallade mobilitetstjänster blivit allt vanligare, t.ex. fasta och friflytande bil- och cykelpooler, elscootrar, och nya taxilösningar. Kontoret ser positivt på att nya och effektiva lösningar etableras, eftersom det ökar medborgarnas resmöjligheter. I egenskap av väghållare är det inte kontorets roll att själv bedriva denna typ av tjänster, däremot förs en dialog med aktörerna om hur staden kan stödja de nya aktörerna och att bidra till kunskapsuppbyggnaden om mobilitetstjänsterna. En specifik fråga som kan komma att bli aktuell under den närmaste treårsperioden är den om möjligheten att reservera gatumark för bildelningstjänster.

Drift av det växande Stockholm

Under kommande treårsperiod ser kontoret en stor utmaning i att hantera de ökade väghållningskostnaderna till följd av det växande Stockholm, där den allt tätare staden med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden innebär att stockholmarnas förväntningar på skötseln ökar i dessa områden. Stadens budget 2019 höjer dessutom ambitionsnivån, t.ex. vad gäller

renhållning och trygghetsarbete, varför kontoret ser ett behov av utökade åtgärder vad gäller t.ex. papperskorgstömning, städning, spolning av trappor och torg, klottersanering, omhändertagande av tjuvtippning av sopor och slyröjning. Detta är också viktigt för att upplevelsen av trygghet och renhet ska vara lika i både redan bebyggda och nybyggda områden. Det finns således behov av att i kommande budgetar säkerställa de drift- och underhållsbehov som är kopplade till att staden växer avseende framkomlighet, trafiksäkerhet och allmän kvalitet i den offentliga miljön. För att möta framtida förväntningar kommer kontoret att behöva ompröva den nuvarande driftstandarden i olika delar av staden med fokus på högre servicenivåer i ytterstaden och med väsentligt höja kostnader som följd.

De exakta långsiktiga behoven är svåra att bedöma och beror huvudsakligen på vilken typ av stadsutveckling som är aktuell för respektive område. Om ett område med typisk bostadsgata om 1 000 kvm med tillhörande gång- och cykelvägar om 1 000 kvm, en trappa, skräpkorgar m.m. i ytterstaden utvecklas till en mer kvartersstadslig miljö med avseende på boende och andra funktioner och lyfts från nuvarande väghållningsstandard till kvarterstenstadsstandard fördubblas driftkostnaden, från ca 36 000 kr/år till ca 75 000 kr/år. Om samma område istället förändras till något som är att jämföra med citykaraktär närmast trefaldigas kostnaden för driften, från ca 36 000 kr/år till ca 100 000 kr/år. Sammantaget ser kontoret ett behov av utökad finansiering om 6 mnkr per år för städning och det löpande gatuunderhållet, och 5 mnkr per år för klottersanering.

Under byggnationen av ett område sker många transporter med tung trafik och i vissa fall behöver också busslinjer dras om till andra gator. Detta innebär att gator trafikeras av vikter och antal fordon som de inte är dimensionerade för, vilket ökar slitaget. När ett område är färdigbyggt är det vanligt att omkringliggande gator är i dåligt skick och att kontoret kan behöva lägga en stor del av reinvesteringsbudgeten på att ta hand om dessa gator som använts som transportvägar vid exploatering. En möjlighet skulle kunna vara att teckna avtal mellan trafikkontoret och exploateringskontoret om delfinansiering av gatuombyggnad i stadsutvecklingsprojekten. Det skulle kunna innebära att trafikkontoret kan få delintäkt från exploateringskontoret för att åtgärda det ökade slitaget av gatuytor och exploateringskontoret kan få lägre gatuombyggnadskostnader genom att åtgärderna samordnas i tid och genomförande.

I ett växande Stockholm ökar behovet av att knyta ihop gamla och nya områden. När nya målpunkter uppkommer, förändras rörelsemönster och befintliga gång- och cykelstråk, trottoarer, torgytor och små platser behöver anpassas för att få en sammanhållen stad där människor på ett tryggt sätt kan röra sig mellan gamla och nya områden. Detta skapar dels ett större behov av reinvesteringar i befintliga ytor, dels ett behov av investeringar i nya gång- och cykelbanor genom gamla områden. Mot bakgrund av dessa förutsättningar ser kontoret även ett behov av att under kommande period se över det strategiska arbetet med drift och underhåll, särskilt mot bakgrund av den växande staden.

Den växande staden medför också utmaningar med vinterväghållningen, eftersom en förtätad och trängre stad minskar möjligheterna att lagra snö intill vägkanterna, vilket ger ett större behov av att transportera bort snö samtidigt som antalet tippningsplatser minskar. Även den ökade förekomsten av gångfartsområden, utan skillnad mellan var gång- och fordonstrafik ska framföras, minimerar möjligheten att förvara snön i gränsen mellan gång- och körbana, vilket annars är brukligt. Dessa förutsättningar kommer att innebära ökade kostnader för vinterväghållningen.

Under vintersäsongen 2018/2019 arbetar kontoret med att med hjälp av sopsaltningsmetoden utveckla vinterväghållningen av trottoarer och gångbanor, bl.a. genom försök på elva specifika gator. Bland det som kontoret hittills har noterat märks att det krävs breda gångbanor där maskinerna får plats, att tillräckligt många maskiner används och att materialet anpassas efter väderlek. Att öka omfattningen av detta försök och skapa märkbar förbättring för stockholmarna kan även vara ett sätt att undvika att snöröjningen för olika trafikslag ställs mot varandra. Samtidigt är det viktigt att inte skapa förväntningar om att all snö på alla trottoarer kommer att kunna tas bort. I likhet med sopsaltningen av cykelbanor bör den förbättrade metoden främst användas på högfrekventerade gångstråk och i närhet till kollektivtrafik. Utökade försök förutsätter dels att de 5 mnkr som nämndens budget förstärktes med 2019 får behållas, dels även utökad finansiering, i ett första steg med 5 mnkr per år.

Trygghet och säkerhet

Under kommande treårsperiod kommer kontoret att fortsätta prioritera arbetet med att säkerställa att Stockholm är en trygg och säker stad att bo, vistas och driva företag i. Detta är särskilt viktigt ur jämställdhetssynpunkt, för att säkerställa att varken kvinnor eller män begränsar sin rörlighet utifrån en upplevelse av otrygghet. För kontorets räkning handlar det bl.a. om att gatubelysningen fungerar och utvecklas, att stadsmiljön upplevs som välskött, att vara pådrivande i försök med geofencing, att delta i trygghetsvandringar och därefter genomföra trygghetsskapande åtgärder, samt att delta i stadsdelsförvaltningarnas lokala utvecklingsarbete. Under 2018 och i samband med verksamhetsplanen för 2019 har kontoret ansökt om centrala medel för genomförande av ett flertal trygghetsskapande åtgärder, främst inom ytterstaden. Kontorets ambition är att fortsätta genomföra liknande åtgärder under kommande år med utgångspunkt från lokala behov. Om förutsättningar finns att ansöka om centrala medel för finansiering av projekten även under åren 2020-2022 skulle det möjliggöra en ökad omfattning.

Polisen är den myndighet som kartlägger risker och hotbilder och med polisens bedömningar som grund ska kontoret fortsätta att genomföra förändringar av den fysiska miljön för att öka medborgarnas säkerhet. Åtgärder av denna typ kan även bidra till situationell brottsprevention. Samtidigt behöver dessa åtgärder ställas mot stadens ambition att vara tillgänglig, öppen och välkomnande för alla.

Bland de fysiska trygghetsskapande åtgärder som kan genomföras i stadsrummet finns bl.a. övervakningskameror samt höj- och sänkbara pollare. Medan det inom staden finns fungerande arbetssätt och finansieringsmodell för kamerorna, bör arbetet med pollare förtydligas. Pollare finns redan på ett par platser runt om i staden, t.ex. Hägerstenvägen och Sibeliushöjden, och har föreslagits på ett ökande antal platser. Kontoret anser att det kan finnas skäl att använda pollare för att förhindra trafik på platsbildningar, såsom torg, när obehörig trafik är ett problem och polisövervakning inte är tillgänglig. När det gäller att använda pollare på gator och vägar för att reglera fordonstrafik förespråkar kontoret dock en restriktiv inställning, bl.a. med hänsyn till kollektivtrafikens framkomlighet och allmänhetens tillgänglighet. Pollare innebär även en betydande investeringsutgift om uppskattningsvis 1-1,5 mnkr per pollare, samt en årlig driftskostnad om 30-200 tkr per pollare och år. Ifall staden önskar se ett annat förhållningssätt till automatiserade pollare behöver detta tydliggöras, och trafikkontorets drift- och investeringsbudget förstärkas.

Även säkerhetsarbetet behöver utvecklas och kontoret ska ha en god krisberedskap, en tydlig kontaktyta gentemot andra parter och en effektiv intern samordning. Den nya säkerhetsskyddslagen innehåller ökade krav på åtgärder för att skydda uppgifter som är av betydelse för Sveriges säkerhet eller som ska skyddas enligt ett internationellt åtagande om säkerhetsskydd. Organisationer som bedriver säkerhetskänslig verksamhet, såsom trafikkontoret, måste inventera och klassificera informationstillgångar och IT-system efter informationssäkerhetens grundprinciper konfidentialitet, tillgänglighet och riktighet. Om de faller inom säkerhetsskyddslagen måste organisationen genomföra en säkerhetsskyddsanalys och sedan upprätta en plan för hur säkerhetsskyddet ska se ut.

För staden och kontoret kräver detta mer systematik med ökad koordinering mellan fysisk säkerhet, informationssäkerhet och riskhantering. Säkerhetsskyddsanalyser måste göras i alla utvecklingsprojekt och hållas aktuella, nya säkerhetsskyddsavtal behöver tecknas, fler säkerhetsprövningar av medarbetare och konsulter genomföras och uppföljning och kontroll av kontrakterade leverantörer utökas. För att klara av denna utmaning behöver kontoret anställa minst en ny resurs till en uppskattad årlig kostnad om 1,5 mnkr.

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 byggandet 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 omskyltning för nya hastighetsgränser, vilket gör det viktigt att hitta en rimlig nivå för dessa åtgärder. Efter analys av kostnaderna för omskyltning, 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. Genomförandebeslut för fysiska åtgärder antogs av kommunfullmäktige under 2017 för första etappen i delområde 1 och under 2018 för första etappen i delområde 2.

Stadens byggnadsverk

Stockholms byggnadsverk och konstruktioner, såsom broar och tunnlar, blir allt äldre och kontoret ser framöver en stor utmaning i att rymma in medel för den drift och reinvestering som krävs för att vårda och upprätthålla funktionen för denna viktiga del av stadens infrastruktur. Reinvesteringar kan ge anläggningarna en förlängd livslängd, men många äldre broar och andra anläggningar kommer att fordra allt mer omfattande åtgärder och även större ombyggnader. Mycket stora projekt, t.ex. upprustning av Västerbron och Klaratunneln, med preliminärt uppskattade investeringsnivåer mellan 500-1 500 mnkr skulle dock medföra stora omprioriteringar och senareläggning av andra strategiska och prioriterade investeringar. En utökning av nämndens långsiktiga investeringsplan skulle väsentligt förbättra möjligheterna att kunna inrymma nödvändiga större reinvesteringar- och ombyggnadsprojekt.

Broarnas bärförmåga är idag inte fastställd, vilket är särskilt angeläget med tanke på den ökande mängd byggtrafik och massgodstransporter som färdas i staden. Detta behöver utredas och beroende på vad utredningarna visar kan ökade vikter komma att tillåtas på vissa broar. Det viktigaste är dock att klassa broarna efter dagens normer och krav på bärighet för att fortsatt kunna godkänna dagens belastning på vägnätet, generellt "BK2", och inte behöva begränsa trafiken till en lägre bärighetsklass. Kostnaden för att utreda bärigheten på stadens alla broar uppskattas till ca 100 mnkr och en rimlig ambitionsnivå skulle vara att göra detta över en tioårsperiod, där de broar med störst risk för brister samt de broar som ingår i de färdvägarna med flest sökta dispenser för tyngre fordon prioriteras. Således skulle ett årligt tillskott på driftmedel om 10 mnkr under en tioårsperiod krävas. Dessa behov beskrivs närmare i bilaga 7.

Vanadisberget

Trafikkontoret sade i juni 2014 upp arrendeavtalet mellan staden och Logistikhus Vanadisberget AB avseende upplåtelse i och invid bergparti under Vanadislunden till upphörande den 30 september 2017. Det pågår en rättslig tvist mellan staden och arrendatorn om huruvida arrendatorn har rätt till ersättning av staden mot bakgrund av uppsägningen av avtalet. Huvudförhandlingen i målet är satt till i slutet av maj 2019.

Kontoret tog över berget vid avtalets upphörande och sedan dess pågår en översyn av bergets tekniska skick gällande betongbjälklag och teknisk infrastruktur, som visar att berget är i stort behov av omfattande reinvesteringar. När bergutrymmet har restaurerats är avsikten att använda det för stadens obligatoriska avfallshanteringsverksamhet (insamling, transport och hantering), för gatu- och renhållningsverksamhet (uppställningsplats för arbetsfordon, vilket kommer minska antalet tunga transporter) och som möjlig uppställningsplats för entreprenörer i stadens byggprojekt.

Barmarksrenhållning

Stockholmsvärdar

I Stockholm ska alla människor ges förutsättningar att kunna försörja sig själva och trafikkontoret har i egenskap av en kommunal förvaltning en viktig samhällelig uppgift i att medverka till att sänka trösklarna till arbete för grupper som står långt från arbetsmarknaden. Kontoret erbjuder därför i nära samverkan med arbetsmarknadsförvaltningen anställning för så kallade Stockholmsvärdar som plockstädar, felanmäler och åtgärdar andra brister i stadsmiljön. Kostnaderna för dessa insatser ökar över tid och staden har ambitioner om att

sysselsätta allt fler stockholmare genom denna typ av åtgärd. Kontoret ser därför ett behov av en förstärkning om 4 mnkr per år för att kunna utveckla sitt bidrag till att skapa ett Stockholm där människor är självförsörjande och där vägen till arbete är kort.

Parkering

Parkering

Parkeringsverksamheten står för majoriteten av kontorets intäkter och storleken på dessa är svårprognostiserade då yttre faktorer som väderlek och resvanor påverkar. Händelsen som den i Bromma, där Transportstyrelsen upphävde 289 lokala trafikföreskrifter som infördes i och med den nya planen för gatuparkering, innebar att även regleringen i Hägersten överklagades och kontoret vet i dagsläget ännu inte utgången av detta. Då kravet på utredning i samband med parkeringsreglering skärpts görs nu en än mer grundlig utredning än tidigare för att i möjligaste mån undvika att kontorets beslut upphävs.

Arbetet med att ställa om till mer hållbara transporter och attraktiva offentliga rum innebär att delar av gaturummet som tidigare använts till parkering istället tas i anspråk till andra användningsområden, såsom kollektivtrafikförfäلت, bredare gång- och cykelbanor, sommargångator och uteserveringar. Detta innebär ofrånkomligen att parkeringsintäkterna blir lägre än vad de annars skulle ha blivit. Om tio parkeringsplatser med taxa 1 tas bort innebär det ett intäktsbortfall om ca 2,5 mnkr per år. Motsvarande siffror för taxa 2 är ca 1 mnkr och för taxa 3 ca 0,25 mnkr.

Kontoret har genomfört försök med s.k. scancars, bilar som används till att hitta felparkerade bilar och identifiera lediga p-platser för att minska söktrafiken. Det är för tidigt att dra några exakta slutsatser av försöken, men användandet av scancars kan vara ett framtida hjälpmedel i parkeringsövervakningen.

Parker, träd och grönområden

Skyfallshantering och kommunaltekniska ytor

Arbetet med klimatanpassning, skyfallshantering och att säkerställa kommunaltekniska ytor berör stadens samtliga tekniska förvaltningar, stadsdelsförvaltningar och fastighetsägande bolag. När klimatet förändras förväntas förekomsten av extrema väder, särskilt skyfall, bli allt vanligare och trafikkontoret ska etablera en strategisk funktion för att leda skyfallsarbetet med stöd av andra berörda förvaltningar, vilken kommer att utgå från stadens skyfallsprinciper. Kontoret tolkar uppdraget som att samordna skyfallsarbetet och bereda förslag, förvalta och kommunicera stadens skyfallsmodell, samla kunskap och ta fram åtgärdsförslag för skyfallslösningar i staden. Ett förarbete har påbörjats med att identifiera stadens behov och förväntningar inom detta område.

För att i klimatanpassningsarbetet både kunna hantera extrema väderhändelser men även stadens reguljära drift behövs tillgång till kommunaltekniska ytor som kan användas för exempelvis tillfälliga översvämningar, stora snöfall, vattenreserver vid längre perioder av torka eller uppställning av driftfordon. Med stadens höga exploateringstakt försvinner allt fler av dessa ytor, varför kontoret kommer att ta fram en strategi som identifierar tillgängliga ytor som kan bli multifunktionella. I samband med detta behöver också kontorets GIS-kompetens utvecklas för att dokumentera ytors användningsområde i stadens geodatabas, som ska kunna användas som ett systematiskt planeringsunderlag i kommande skyfallskarteringar. För att etablera en skyfallsorganisation som samlar kompetens, samordning och analyser, samt för att

fortsätta ta fram och investera i klimatanpassningslösningar, bedömer kontoret att det är nödvändigt att medel för detta fortsätter att fördelas och förstärks i kommande budgetar.

Efter att kommunfullmäktige 2014 beslutade att Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) skulle vara ensam verksamhetsutövare för stadens dagvatten- och VA-anläggningar överlämnades 34 dag- och spolvattenanläggningar från trafiknämnden till SVOA genom ett överlåtelseavtal. Anläggningarna är avsedda för hantering av dagvatten på allmän platsmark som trafiknämnden förvaltar, samt av spolvatten som uppstår i nämndens tunnlar och spolvatteninstallationer. Anläggningarna avleder dagvatten till den allmänna VA-anläggningen och blir där en del av den dagvattenhantering som finansieras av VA-kollektivet via taxan.

För att tydliggöra gränsdragningen mellan SVOA och trafiknämnden har parterna tagit fram ett avtal med principer för ansvarsfördelningen för dagvatten mellan å ena sidan det VA-ansvariga bolaget och å andra sidan kommunen i egenskap av förvaltare av allmän platsmark. Trafikkontoret kommer även fortsättningsvis att erlägga taxebaserad avgift för SVOA:s kostnader för hantering av dagvatten i den allmänna VA-anläggningen, samt ersätta SVOA:s kostnader för att hantera dagvattnet i de överförda anläggningarna. Löpande avstämningsmöten ska hållas avseende avtalets omfattning, samt underhållsbehov och skulle behoven visa sig omfattande kommer kontoret att behöva central kompensation för tillkommande kostnader. Hittills har det dock varit svårt för bolaget att beräkna trafikkontorets kostnader för det löpande underhållet. För att säkerställa att kommande underlag för budget blir korrekt är det viktigt att detta arbete intensifieras redan under innevarande år.

Vidare ser kontoret ett behov av förstärkt budget om 5 mnkr per år för löpande trädunderhåll.

Markupplåtelse

Efterlevnad av markupplåtelse, andra tillstånd, regler och förbud

I egenskap av väghållare ansvarar kontoret för att reglera gatornas användning, men saknar samtidigt vanligtvis effektiva verktyg att följa upp att reglerna efterföljs. Ett exempel är så kallat olovligt ianspråktagande av offentlig plats, d.v.s. när gatan används utan tillstånd, vilket regleras i ordningslagen. Dagligen inkommer synpunkter och frågor till kontoret om ärenden där tillstånd helt saknas eller där villkoren inte följs, men det är främst polisen som har verktyg för att åtgärda detta. Kompetensen hos polisen, och i vissa fall även hos åklagarmyndigheten, vad gäller ordningslagen är dock bristfällig. Frågan utreds för närvarande på kontoret och där har det framgått att kontoret kan ha andra möjligheter att ta till vid vissa typer av olovligt ianspråktagande. Vidare pågår under 2019 ett projekt med anställda kontrollanter med syftet att öka efterlevnaden av givna tillstånd och avtal, samt värna framkomligheten.

Liknande problematik, där kontoret kan utfärda regler men inte kontrollera att de följs, finns inom fler områden av kontorets verksamhet, t.ex. gällande hastighetsefterlevnad, dubbdäcksförbud, förbud mot vänstersväng och miljözoner. Vad gäller dubbdäcksförbuden visar mätningar att ca 30 % av de som kör på förbudsgatorna ändå har dubbdäck och staden kan inte beivra lagbrott av denna typ. När regler och förbud inte följs minskar de positiva effekter på miljön, trafiksäkerheten och/eller framkomligheten som annars skulle ha uppnåtts och det kan även på sikt urholka förtroendet för staden. Kontoret ser därför att staden borde verka för att ge kommuner större möjligheter och handlingsfrihet för att öka

regelefterlevnaden.

Övriga fokusområden

Verksamhetsutveckling och digitalisering

Ett aktivt arbete med verksamhetsutveckling och digitalisering är en förutsättning för att Stockholm ska vara en ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden. De senaste åren har trafikkontoret höjt ambitionsnivån inom detta område och arbetar under paraplyet strategisk organisationsutveckling med att säkerställa välfungerande kompetensförsörjning och kunskapsöverföring, effektiv projekthantering, samt en attraktiv och professionell kultur. Under kommande treårsperiod fortsätter detta arbete, med ett utökat fokus på att utveckla kontorets förvaltande verksamhet i likhet med det arbete som genomförts för att utveckla projektverksamheten. Kontoret ser även ett behov av att i högre utsträckning kartlägga och utveckla förvaltningens processer, särskilt de som går över enhets- och avdelningsgränser. Väldokumenterade och effektiva processer är avgörande när kontorets årliga personalomsättning ökat till ca 10 % och förväntas fortsätta vara på ungefär samma nivå.

Trafikkontoret arbetar idag med ca 50 lokala IT-system, varav vissa är delvis integrerade. Systemstöden behöver utvecklas utifrån en helhetssyn på verksamhetens behov, vilket skulle kunna leda till ökade samordningsvinster och mer transparenta arbetssätt. En sådan utveckling behöver föregås av ovan nämnda processutveckling för att säkerställa att systemen stödjer effektiva processer, och inte låser fast befintliga arbetssätt.

Omvärldens krav och förväntningar på kontorets digitala mognad ökar, t.ex. vad gäller hantering av data. Det handlar dels om att medborgare och näringsliv har ökade förväntningar på datans tillgänglighet, dels om att datans kvalitet behöver vara hög eftersom den kan ligga till grund för olika smarta lösningar i gaturummet, t.ex. geofencing. En annan stor utmaning gäller den digitala arkiveringen av teknisk dokumentation, där det i bygg- och anläggningsprojekt upprättas dokumentation med hjälp av IT-system och format som kontoret för närvarande inte kan ta emot eller arkivera digitalt, t.ex. CAD-filer, BIM/3D-modeller och geotekniska format. För att undvika ett stort och kostsamt informationssvinn kommer omfattande teknisk utveckling att krävas i enlighet med branschutvecklingen. Vidare är det nödvändigt att införa nya och enhetliga arbetssätt och rutiner samt IT-stöd. Det behöver även tillföras ny kompetens för att kunna hantera den nya tekniken, vilket också kommer att kräva resurser.

Mot bakgrund av ovanstående utvecklingsområden ser kontoret stor potential i att ta ett helhetsgrepp och genomföra en större satsning på verksamhetsutveckling, delvis med hjälp av digitalisering. Syftet är att skapa en bättre upplevelse för medborgare, medarbetare och samverkanspartner samt att förbättra och effektivisera verksamheten. Samtidigt belastar kostnader för IT-utveckling driftbudgeten och kontoret står redan nu inför en ständig utmaning att säkerställa medel för nödvändiga uppdateringar, underhåll och förvaltning av befintliga IT-system. Möjligheterna att prioritera IT-utveckling har därför begränsats, vilket gäller både mindre utvecklingsåtgärder av befintliga system och de stora åtgärder som krävs för att möta kraven och förväntningarna på digitalisering i verksamheten och därigenom bidra till att göra Stockholm till världens smartaste stad år 2040.

Utvecklad dialog med stockholmarna

Trafikkontorets verksamhet engagerar och under 2018 inkom ca 125 000 synpunkter och

felanmälningar. Antalet ärenden bedöms fortsätta öka under kommande treårsperiod och kontoret arbetar för att uppfattas som trovärdigt, tillgängligt och serviceinriktat i dialogen med stockholmarna. För att uppnå detta, och för att effektivisera ärendehantering, samordnar kontoret under 2019 detta arbete i en ny organisatorisk enhet, Servicecenter, placerad inom kommunikationsavdelningen.

Den huvudsakliga kanalen in till kontoret är Tyck till-appen och den ska fortsätta att utvecklas och marknadsföras framöver. För att i högre grad kunna ta om hand stockholmarnas idéer och förslag utvecklas under 2019 en ”idémodul”, där idéer ska läggas in och utgöra en del av underlaget för kontorets prioriteringar. I detta arbete är det viktigt att få in ett brett underlag med synpunkter och idéer från ett representativt urval av stockholmare. Kontoret ska också fortsätta att kommunicera proaktivt, t.ex. genom Facebooksidan om cykel och gång, och i förväg förmedla information om stadens satsningar och sätta förväntningar på rätt nivå.

Dialogen med stockholmarna skulle kunna utvecklas på flera sätt under kommande treårsperiod. Det skulle t.ex. kunna handla om att anställa fler synpunktshandläggare när antalet ärenden ökar, att utveckla e-tjänster som stödjer synpunktshandlingen, att utöka närvaron i sociala medier, och att prioritera genomförandet av fler åtgärder i gaturummet efter inkomna synpunkter. Alla dessa åtgärder är sätt att effektivisera verksamheten men innebär samtidigt en ökad kostnad på kort sikt som behöver ställas mot annan verksamhet.

Uppföljning av driftentreprenader

Kontoret har redan idag ett uppdrag att följa upp alla avtal, men ser ett särskilt behov av att utveckla kontrollerna av driftentreprenaderna, såsom för städning, klottersanering och vinterväghållning, genom systematiska och dokumenterade stickprov. Dessa stickprov behöver kunna utföras dygnet runt och under veckans alla dagar och under kommande period ska arbetssätt utvecklas som säkerställer att detta sker i större omfattning och med ökad systematik. Ett alternativ skulle kunna vara att handla upp denna typ av stickprovskontroll. Kontoret kommer dock aldrig att kunna kontrollera alla entreprenörer hela tiden, utan behöver stödja branschen i att också arbeta med egenkontroll för att säkerställa att oegentligheter inte förekommer och att avtal följs.

Upphandling

Trafikkontorets upphandlingsarbete genomgår för närvarande en översyn, med fokus på systematisk tillämpning av process, genomförande och uppföljning. Utmaningarna under kommande period ligger främst i att kunna möta de ständigt ökande formkraven för upphandling samt att kunna tillgodose stadens mål för affärsmässighet, miljö, sociala hänsynstagande och arbetskapande åtgärder. Nya former och lösningar för att klara kontorets anskaffningsbehov kommer att provas, främst så kallade dynamiska inköpssystem, som är en variant på ramavtal. I enlighet med stadsledningskontorets projekt för kategoristyrning kommer kontorets upphandlingsorganisation att behöva genomgå en omvandling till en mera specialiserad verksamhetsindelning. Kontoret kommer aktivt att delta i stadens gemensamma arbete i dessa frågor.

Mobilus och annan extern finansiering

Stadens budget för 2019 innehöll en stor generell effektivisering för trafiknämnden och kontoret har prioriterat i enlighet med de nya ekonomiska förutsättningarna. Utrymmet för att minska kostnaderna för den dagliga driften av stadsmiljön, t.ex. städning, klottersanering och

vinterväghållning, är begränsat, varför andra slags verksamheter behöver prioriteras ned. Kontoret gör därför bedömningen att det under kommande treårsperiod kommer att finnas minskade möjligheter att inrymma kostnader för innovativa försök och pilotprojekt. För att ändå kunna upprätthålla viss innovativ verksamhet ser kontoret det som en nödvändighet att intensifiera arbetet med att söka extern finansiering, t.ex. från staten och från EU.

Som exempel på detta kan nämnas att det i december 2018 annonserades att ett konsortium som Stockholms stad ingår i, vid namn Mobilus, ska få leda den europeiska utvecklingen inom urban mobilitet de kommande sju åren, med möjlig förlängning om ytterligare sju år. Detta innebär goda möjligheter till EU-finansiering för innovationsprojekt som bygger vidare på befintlig verksamhet. Finansieringsmodellen innebär att ersättning ges med upp till 25 % av en verksamhets befintliga kostnader. För kontorets räkning skulle det t.ex. kunna handla om innovativa projekt kopplade till parkering, offentliga rum, effektiviserad leveranstrafik och geofencing. För att få ut mesta möjliga nytta av denna möjlighet behöver dedikerade resurser tillsättas som driver och bevakar stadens frågor, tar fram konkreta projektförslag samt deltar och driver innovationsprojekt. Inför 2020 är det kontorets avsikt att i samarbete med andra förvaltningar och/eller bolag öka den årliga medlemsavgiften från 0,3 mnkr till 0,5 mnkr, för att därmed ge staden möjlighet att söka bidrag utan en takbegränsning. I så fall skulle även fler av stadens förvaltningar och bolag, t.ex. miljöförvaltningen och Stockholm Vatten och Avfall AB, kunna involveras i arbetet.

Samverkan med övriga nämnder och bolagsstyrelser

Samtliga ovanstående utmaningar och fokusområden har en sak gemensamt: trafikkontoret kan inte ensamt lösa dem utan behöver aktivt samverka med andra förvaltningar och bolag i staden. Det handlar bl.a. om att stärka och systematisera det kontinuerliga informationsutbytet med andra förvaltningar och bolag, att göra det enkelt för andra att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret, och att stärka kontorets inlevelseförmåga för att i såväl interna som externa dialoger kunna förstå hela kommunkoncernens perspektiv. I kontorets verksamhetsplan för 2019 beskrevs planerna för samverkan mer ingående.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

En växande stad

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

3.1 Drift

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

Mnkr	KF-budget 2019	KF-plan 2020	KF-plan 2021	Förslag 2020	Förslag 2021	Förslag 2022
Driftkostnader	1 567,3	1 572,9	1 577,3	1 620,0	1 643,0	1 658,0
Avskrivningar	559,0	610,3	659,9	610,0	660,0	710,0
Internräntor	89,1	94,9	97,0	110,9	133,0	156,0
Summa kostnader	2 215,4	2 278,1	2 334,2	2 340,9	2 436,0	2 524,0
Summa intäkter	-1 673,7	-1 673,7	-1 673,7	-1 673,7	-1 673,7	-1 673,7
NETTO totalt	541,7	604,4	660,5	667,2	762,3	850,3

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 2020	År 2021	År 2022
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.	2,0	8,9	5,0
Ökat behov av deltagande av trafikkontorets kompetens. Tidigare i ärendet, under rubriken "Bostadsbyggande, Utveckling och resursbehov", bedömer kontoret att för att säkerställa ett aktivt deltagande av trafikkontoret i exploaterings- och stadsbyggnadsprojekten kommer 5 mnkr per år att krävas i resursförstärkning under perioden 2020-2022	5,0		
Tidigare i ärendet under "Bostadsbyggande, Farligt gods" beskrivs betydelsen av bra underlag för att göra riskbedömningar och beräkningar för nödvändiga transporter av farligt gods. Trafikkontoret har en viktig roll att spela genom att t.ex. ta fram underlag, analysera trafikflödet, anpassa lokala trafikföreskrifter och utfärda dispenser. För att kunna upprätthålla denna roll behöver passagemätningar av farligt gods genomföras ungefär vart femte år eller då större förändringar av vägnätet genomförs. Den senaste passagemätningen utfördes 2015 och en ny behöver göras 2020, till en uppskattad kostnad av 1 mnkr.	1,0	-1,0	
Drift av det växande Stockholm			
Under kommande treårsperiod ser kontoret en stor utmaning i att hantera de ökade väghållningskostnaderna till följd av det växande Stockholm, där den allt tätare staden med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden innebär att stockholmarnas förväntningar på skötseln ökar i dessa områden. Det beskrivs i avsnittet "Drift av det växande Stockholm" tidigare i ärendet (6,0 mnkr). Fortsatt satsning på klottersanering (5, 0 mnkr)	11,0		
Kontoret ser ett behov av att fortsätta och utöka försöket med sopsaltning av gångbanor med utgångspunkt från gångplanen, för att tydliggöra prioriteringen av gångstråk. Kontoret avser att, på samma sätt som för sopsaltning av cykelbanor, ta fram ett gångvägnät där denna förbättrade metod kan användas. Det beskrivs i avsnittet "Drift av det växande Stockholm" tidigare i ärendet. Utökningen förutsätter att redan tilldelade medel om 5 mnkr behålls samt att ytterligare 5 mnkr tillförs.	5,0		
Trygghet och säkerhet			
Under detta avsnitt, tidigare i ärendet, beskrivs utökade krav vad gäller systematik och koordinering mellan fysisk säkerhet, informationssäkerhet och riskhantering.	1,5		

KOSTNADER	År 2020	År 2021	År 2022
Stockholmsvärdar			
Kontoret erbjuder i nära samverkan med arbetsmarknadsförvaltningen anställning för så kallade Stockholmsvärdar som plockstädar, felanmäler och åtgärdar andra brister i stadsmiljön. Kostnaderna för dessa insatser ökar över tid.	4,0		
Parker, träd och grönområden			
Under avsnittet "Skyfallshantering och kommunaltekniska ytor" tidigare i ärendet står beskrivet om fortsatt behov av att etablera en skyfallsorganisation samt fortsatt behov av underhåll av stadens träd och växtbäddar (5 mnkr). I stadens finns ungefär 40 000 gatuträd som systematisk behöver beskäras och vars växtbäddar behöver underhållas. 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.	5,0		
Stadens konstruktioner			
Tidigare i ärendet under avsnittet "Stadens konstruktioner" beskrivs att Stockholms broar och vägtunnlar blir allt äldre och att mängden byggtrafik och massgodstransporter ökar. Det viktigaste är att klassa broarna utefter dagens normer och krav på bärighet för att inte behöva begränsa trafiken till en lägre bärighetsklass. Kostnaden för att utreda bärigheten på stadens broar uppskattas till ca 100 mnkr och en rimlig ambitionsnivå är att utföra det under en tioårsperiod.	3,0	5,0	5,0
Övriga förändringar			
Indexökning parkeringsentreprenaderna	9,6	5,7	5,0
Räntor beräknat på avskrivningar enligt plan. Förändrad räntesats enligt stadsledningskontorets anvisningar.	16,0	20,0	23,0
Ökade avskrivningar jämfört med året innan			50,0

Områden där det i nuläget är svårt att beräkna ekonomiska konsekvenser.

Framkomlighet cykel

För att upprätthålla en hög ambitionsnivå för trafiksäkerhet och framkomlighet i den utbyggda cykelinfrastrukturen, följer utökade kostnader. Kontoret kommer fortsatt följa utvecklingen för detta.

Parkeringsverksamheten

Inom ramen för det EU-finansierade projektet Eccentric genomförs ett försök med så kallade Scancars, bilar som används för att hitta felparkerade bilar och identifiera lediga parkeringsplatser. Detta test tar slut i september 2020 och ska därefter utvärderas för att skapa ett beslutsunderlag inför en eventuell permanentning.

Parkeringsstrategin och den genomförda planen för gatuparkering kommer att utvärderas under 2019 och 2020. De förändringar som skett inom områden där föreskrifter har upphävts av transportstyrelsen, kommer kräva analys och förändringar under 2019. Under 2020 kommer fortsatta mätningar behövas för att utvärdera effekterna av förändringarna i dessa områden.

I april 2019 kommer felparkeringsavgifterna höjas vilket bedöms minska antalet utfärdade

felparkeringsanmärkningar på grund av den avskräckande effekten. Ett minskat antal utfärdade anmärkningar kommer även minska intäkterna. Effekterna kommer att följas upp under 2019.

Arbetet med att ställa om till mer hållbara transporter och attraktiva offentliga rum innebär att delar av gaturummet som tidigare använts till parkering istället tas i anspråk till andra användningsområden, såsom kollektivtrafikförfäلت, bredare gång- och cykelbanor, sommargångator och uteserveringar. Detta innebär ofrånkomligen att parkeringsintäkterna blir lägre än vad de annars skulle ha blivit. Som exempel kan anges att om tio parkeringsplatser med taxa 1 tas bort innebär det ett intäktsbortfall om ca 2,5 mnkr per år. Motsvarande siffror för taxa 2 är ca 1 mnkr och för taxa 3 ca 0,25 mnkr.

Driftskostnader för dagvattenanläggningar

Tidigare i ärendet beskrivs under rubriken "Parker, träd och grönområden" att trafikkontoret ska ersätta en del av de kostnader som SVOA har för dagvattenhantering i de anläggningar som har överförts från trafiknämnden till SVOA. Hittills har det dock varit svårt för bolaget att beräkna dessa kostnader och för att säkerställa att kommande underlag för budget blir korrekt är det viktigt att detta arbete intensifieras redan under innevarande år.

Verksamhetsutveckling och digitalisering

Tidigare i ärendet beskrivs svårigheten att rymma in åtgärder inom digitaliseringsområdet inom ordinarie budget.

3.2 Investeringar

Nämnden tilldelas en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 730,0 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. I budget 2019 utökades den långsiktiga planen under åren 2019-2022 med sammanlagt 970 mnkr, vilket gör det möjligt att inrymma en satsning på cykel- och framkomlighetsåtgärder om sammanlagt 1 500 mnkr under fyraårsperioden.

För att uppfylla fullmäktiges prioriteringar på kortare sikt tilldelas nämnden därutöver en utökad investeringsplan som under 2020 uppgår till 100,0 mnkr. Den utökade ramen avser fortsatt satsning på ett grönare Stockholm.

I tabellen nedan framgår KF-budget, prognos för 2019, förslag till justeringar mellan åren samt förslag till budget för åren 2020-2024 per verksamhetsområde.

Netto mnkr	Prognos 2019 1)	Förslag 2020	2021	2022	2023	2024
KF-budget	1 030,0	1 120,0	985,0	985,0	730,0	730,0
<i>Förslag till justerad budget för</i>						
<i>Grönare Stockholm</i>	-53,2	-8,9	42,3	17,0		
Summa nettoinvesteringar efter justering	976,8	1 111,1	1 027,3	1 002,0	730,0	730,0
Fördelning per verksamhetsområde						
Gator och vägar	883,7	996,0	931,4	967,8	730,0	730,0
Parkering	3,5					
Parker och grönområden	89,6	115,1	95,9	34,2		
Summa nettoinvesteringar	976,8	1 111,1	1 027,3	1 002,0	730,0	730,0

1) Exklusive begärda budgetjusteringar avseende klimat- och trygghetsmedel

I kontorets budgetunderlag ingår ett förslag till omfördelning mellan åren av budgeten för satsningen Grönare Stockholm som ingår i nämndens utökade investeringsplan. De föreslagna justeringarna medför att nämndens förslag till budget avviker från kommunfullmäktiges budget för åren 2020-2022. Se vidare under rubriken Parker, träd och grönområden.

I förslag till investeringsplan för år 2020 ingår i nuläget ofördelade medel om 76,5 mnkr. Förutsättningarna är osäkra inom flera större projekt, bl.a. Vasagatan, Östermalms torg och Vanadisberget. Medlen ligger därför ofördelade i nuläget och kommer att specificeras i samband med prognoser under 2019.

I *bilaga 2* redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden 2020-2024. 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. Med nuvarande planering för den närmaste femårsperioden skulle genomförande av projekten medföra stora omprioriteringar och senareläggning av andra strategiska och prioriterade projekt.

Gator och vägar

Reinvesteringar

I den beslutade drift- och underhållsstrategin för stadens väghållning beskrevs 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 2020 och framåt kommer successivt att tas upp i nämnden under budgetperioden.

Reinvesteringsprogrammets andel av den långsiktiga investeringsbudgeten beräknas under åren 2020-2024 sammanlagt uppgå till i genomsnitt cirka 34 procent av den långsiktiga investeringsplanen, vilket är något högre än nivån under de senaste åren.

I tabellen nedan framgår planerade nivåer för tidigare beslutade långsiktiga reinvesteringsprogram samt planerade nivåer under åren 2020-2024.

Reinvesteringsprogram <i>Investeringar mnkr</i>	2020	2021	2022	2023	2024
Trafiksignaler 2017-2022 - beslutat	41,5	35,0	32,7		
Trafiksignaler 2023-2027 - planerad nivå				40,0	40,0
Energibesparande armaturbyte 2020-2028 - planerad nivå	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
Belysning 2011-2020 - beslutat	39,0	39,0	6,4		
Belysning 2022-2031 - planerad nivå			33,6	40,0	40,0
Gatuytor 2019-2023 - beslutat	120,0	100,0	125,0	105,0	
Gatuytor 2024-2028 - planerad nivå					125,0
Mindre konstbyggnader 2014-2023 - beslutat	35,0	35,0	35,0	22,4	
Mindre konstbyggnader 2023-2033 - planerad nivå				17,6	40,0
Summa	255,5	229,0	252,7	245,0	265,0

Under perioden har, utöver reinvesteringsprogrammen, även flera större reinvesteringsprojekt prioriterats inom ram, bl.a. upprustning av bergbanan i Skärholmen, förstärkningsåtgärder vid Söder Mälarstrand/Pålsundsbacken samt ombyggnad av Liljeholmsbron, Norra Danviksbron, Kungsträdgården och Kungsgatan.

Cykelåtgärder

Enligt budget 2019 ska nämnden genomföra framkomlighetsåtgärder för cykel om totalt 1 000 mnkr under åren 2019-2022. Det innebär att nivån för cykelinvesteringar kommer att vara fortsatt hög under budgetperioden.

I tabellen redovisas prognos för 2019 samt planerad omfattning för cykelinvesteringar under åren 2020-2022.

Cykelinvesteringar <i>- planerade nivåer (mnkr)</i>	Prognos		Planering		
	2019	2020	2021	2022	Summa
Utbyggnad av pendlingsstråk	198,8	200,1	195,8	243,8	838,5
Reinvestering cykel	10,0	15,0	15,0	15,0	55,0
Övriga åtgärder framkomlighet, trygghet, säkerhet	25,4	20,9	10,0	10,0	66,3
Parkering, vägvisning, pumpar	13,8	14,0	6,2	6,2	40,2
Summa cykelinvesteringar	248,0	250,0	227,0	275,0	1 000,0
Angiven nivå cykel per år i KF-budget 2019	200,0	250,0	275,0	275,0	1 000,0

I kontorets förslag till investeringsplan, som i den aktuella prognosen avviker något från de årliga nivåer som angavs i budget 2019, föreslås fortsatt utbyggnad av cykelvägnätet.

Åtgärderna avser huvudsakligen cykelpendlingsnätet, trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i korsningspunkter och förbättrad cykelvägvisning.

Större projekt som beräknas pågå under 2020 är bl.a. Bromstensvägen, Vasagatan, Torsgatan,

Spånga station, tunnel under Fruängsbanan samt cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken.

I *bilaga 3* redovisas planerade cykelfrämjande åtgärder under åren 2019-2022.

Framkomlighet kollektivtrafik och gång

Enligt budget 2019 ska nämnden genomföra framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik och gång om totalt 500 mnkr under åren 2019-2022. Förslaget till åtgärder inom satsningen omfattar ett flertal årliga förbättringsåtgärder inom handlingsplanen för stombuss, åtgärder inom gångplanen, tillgänglighetsåtgärder och andra trafikantförbättrande åtgärder. Senare under perioden planeras två större tunnelprojekt, en gångtunnel under Odengatan i anslutning till citybanans uppgång och en gång- och cykeltunnel mellan Annedal och Solvalla i anslutning till tvärbana Norr. I slutet av perioden planeras ytterligare följdinvesteringar i samverkan med andra parter.

Planerade framkomlighetsåtgärder 2019-2022 redovisas i tabellen nedan.

	Prognos	Planering			
	2019	2020	2021	2022	Summa
Kollektivtrafik					
Mindre punktinsatser kollektivtrafik	4,0	2,5	2,5	3,0	12,0
Åtgärder handlingsplan stombuss	17,9	19,9	12,0	10,0	59,8
Åtgärder ÅVS framkomlighet stomnätet	6,3	5,2			11,5
Summa kollektivtrafik	28,2	27,6	14,5	13,0	83,3
Offentliga rum					
Åtgärder inom gångplanen	31,2	13,6	15,0	15,0	74,8
Trafikantförbättrande åtgärder	15,0	15,0	15,0	15,0	60,0
Tillgänglighetsåtgärder	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Summa Offentliga rum	56,2	38,6	40,0	40,0	174,8
Samverkan med andra parter					
Bytespunkt Norra Sköndal	0,1	0,4	4,5	4,0	9,0
Gångtunnel Odenplan	1,6	20,3	62,8	3,0	87,7
Tvärbana Norr/Gångtunnel Annedal	5,7	25,9	47,6	24,9	104,1
Följdinvesteringar, ofördelat				41,1	41,1
Summa samverkansprojekt	7,4	46,6	114,9	73,0	241,9
SUMMA INRYMDA PROJEKT	91,8	112,8	169,4	126,0	500,0
Angiven nivå per år i KF-budget 2019	140,0	165,0	105,0	90,0	500,0

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, Trafikförvaltningen, fastighetsägare eller andra förvaltningar och bolag inom staden. Behovet av medel kan vara svårt att bedöma och kontoret rör ofta inte över tidplanen. Från och med 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 2020-2022.

<i>mnkr</i>	2020	2021	2022	<i>Beslutade belopp</i>
Projekt som inrymts inom ram				
Norra Länken	1,6	7,2		
Citybanan, gångtunnel Odenplan	20,3	62,8	3,0	85,0
Norra Länken, ytvägnätet, Lidingövägen	1,1			57,0
Citybanan, ytvägnätet, Torsgatan	14,8			64,0
Tvårbana Kistagrenen, Solvallakopplet och Kistagången	16,1	15,6	0,3	30,0
Tvårbana Kista, GC-tunnel Annedal	9,8	32,1	24,7	
Norra Danviksbron	8,9	15,0	62,8	
Spårväg city	0,4			
Bussbytespunkt Norra Sköndal	0,4	4,5	4,0	23,0
Förbifart Stockholm	1,9	1,9	1,9	
Mälardalen GC-tunnel Bromsten	5,8		23,3	24,0
Östermalmstorg, återställning	15,5	12,5		
Järvabadet, ny väg	7,2			
Följdinvesteringar tunnelbaneutbyggnaden, beläggningsåtgärder	12,0	12,0		
Summa inrymt inom ram	103,8	151,6	120,0	
Prioriterade projekt utanför ram				
Väg 73 Nynäsvägen, nytt kollektivkörfalt		20,0	21,0	
Tunnel vid Frescati			10,0	
Ny gestaltning södra Götgatan		25,0	65,0	
Fagersjövägen, ny bro		5,0	30,0	
Följdinvesteringar FUT		x	x	
Följdinvesteringar Förbifart Stockholm		x	x	
Summa prioriterade projekt utanför ram	0,0	50,0	126,0	
Summa totalt	103,8	201,6	246,0	

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.

Trygghetsskapande åtgärder

Under 2018 och i samband med verksamhetsplanen för 2019 har trafiknämnden ansökt om centrala medel för genomförande av ett flertal trygghetsskapande åtgärder, främst inom ytterstaden. Kontorets ambition är att fortsätta genomföra liknande åtgärder under kommande år med utgångspunkt från lokala behov. Om förutsättningar finns att ansöka om centrala medel för finansiering av projekten även under åren 2020-2022 skulle det möjliggöra en ökad omfattning.

Grönare Stockholm

I nämndens budget ingår en satsning på ett grönare Stockholm om sammanlagt 300,0 mnkr under åren 2017-2020. Satsningen innebär att nämnden ska anlägga parker och gröna stråk i ytterstaden i nära samarbete med berörda stadsdelsnämnder.

Inriktningsbeslut för tre etapper har tagits i nämnden under 2017-2018, genomförandebeslut har tagits för en del av åtgärderna och fortsatt planering och genomförande pågår. I mars 2019 redovisades ett genomförandebeslut för den nya stadsdelsparken vid Vårbergstoppen i nämnden. Beslutet kommer även att föreläggas kommunfullmäktige. Genomförande av projektet beräknas pågå under åren 2020-2021.

Enligt nuvarande prognos kommer genomförandetiden för projekten att behöva förlängas, vilket innebär att utgifterna till viss del senareläggs jämfört med fördelningen mellan åren i nämndens budget. Orsaken är främst genomförande av Vårbergstoppen och planerade åtgärder inom etapp 3.

I tabellen nedan redovisas tidigare bokförda nettoutgifter, kommunfullmäktiges budget för satsningen samt förslag till ny fördelning av den utökade budgeten för åren 2019-2022.

<i>mnkr</i>	Prognos 2019	Planering 2020	Planering 2021	Planering 2022	Totalt
KF-budget 2019	130,0	100,0			
Bokfört 2017-2018					72,8
Prognos 2019-2021	76,8	91,1	42,3	17,0	227,2
Förslag till justering	-53,2	-8,9	42,3	17,0	
Totalt					300,0

Klimatinvesteringar 2020-2022

Energisnålare belysning

Genom att fortsätta arbetet med att byta ut energikrävande belysningsarmaturer kan staden spara energi och därigenom både sänka driftkostnaden och minska klimatpåverkan. LED-armaturer har avsevärt lägre energiförbrukning än de traditionella ljuskällorna. I och med utbyte av armaturer till LED-teknik investeras även i teknik som möjliggör närvarostyrd belysning.

I tidigare projekt beräknades att CO₂-utsläppen skulle minska med 120 000 kg per år, och att bytena skulle leda till minskad energiförbrukning med cirka 3,5 GWh. Utfallet av genomförda armaturbyten till LED visar att energiförbrukningen har gått ner med förväntad minskning, d.v.s. 3,5 GWh under tidsperioden 2017-2018, samtidigt som anläggningen växer.

Det årliga investeringsbehovet för gatubelysningen under åren 2020-2022 beräknas uppgå till cirka 45,0 mnkr per år. För tunnelbelysning är avsikten att genomföra utbytet i en vägtunnel per år. År 2020 i Karlbergstunneln, år 2021 i Blekholmstunneln och år 2022 i Söderledstunneln. Investeringsbehovet beräknas i nuläget till 0,5 mnkr 2020, 0,9 mnkr 2021 och 4,3 mnkr 2022.

Dagvattenhantering

I samband med verksamhetsplanen ansökte nämnden om klimatinvesteringsmedel för 2019 för ett flertal åtgärder för förbättrad dagvattenhantering. Flera av projekten behöver fortsatta medel kommande år för att kunna genomföras helt enligt plan. Sammanlagt beräknas behovet av klimatinvesteringar för följande, och liknande, åtgärder till cirka 30,0 mnkr per år under åren 2020-2021.

- Ytlig dagvattenhantering i innerstaden – fortsatt arbete med växtbäddsrenovering i avrinningsområdet till Rådmansgatans tunnelbanestation. De befintliga träden på bl.a. Döbelnsgatan, Kungstensgatan, Olof Palmes gata, Norrtullsgatan och Odengatan får cirka 15 kubikmeter växtbädd per träd med möjlighet till dagvattenfördröjning.
- I Enskede/Hammarbyhöjden har många gator växtlighet på förgårdsmark till fastigheterna. Ytorna är 1-2 meter breda och är tänkta som utrymme för gatans snö och dagvatten, samt för bevarande av grönytor i gatumiljön. Planerade åtgärder görs för att förnya ytorna och förbättra dagvattenhantering och snöförvaring.
- Dagvattenhantering Stora Ängby allé/Hedebyvägen – en total ombyggnad av gatan och anläggning av nya träd längs hela sträckan, vilket möjliggör att det mesta av vattnet infiltreras via växtbäddar. Gatan har underdimensionerade dagvattenledningar som gör att ytavvattningen inte fungerar på ett tillfredställande sätt vid kraftigt regn. Fastigheter längs gatan är hårt ansatta av problem då avloppsvattnet tränger upp i fastigheterna.
- Dagvattenhantering, dagvattenbrunnar – i stadens gatunät finns idag närmare 30 000 dagvattenbrunnar som sugs rena från slam och grus varje år. Felaktigheter i brunnarna hittas löpande, och en total översyn och åtgärd av de problem som uppkommer kan inte inrymmas inom nämndens budget. Risken när brunnarna inte har full funktion är att det kan uppkomma översvämningar och annan vattenproblematik.
- Sättningar, svackor, Söderort – åtgärder för att justera gång- och vägbanor på ett flertal gator i Söderort, för att förbättra avrinningen till närliggande dagvattenbrunn eller grönyta. Vid vattensamlingar på gång- och vägbanor krävs större insatser för halkbekämpning vintertid, vilket ökar mängden använd sand och salt

Busstrafik

Trafikkontoret avser att kommande treårsperiod ansöka om klimatmedel för framkomlighetsåtgärder för busstrafiken. Åtgärderna kommer från de åtgärdsvalsstudier som Trafikverket och Trafikförvaltningen genomfört för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet. Kontoret kommer under 2019 ta fram en prioritetsordning för de föreslagna åtgärderna för att sedan påbörja utredningsarbeten. Det är därför inte möjligt att redan nu peka på vilka specifika åtgärder som kommer att genomföras kommande treårsperiod.

Skyfallshantering

Under 2019 påbörjas etablering av en strategisk funktion för ledning av stadens

skyfallsarbete. Arbetet kommer att utgå från framtagning av principer för skyfallshantering som pågått under 2018, och baseras på de behov och förväntningar som har identifierats.

En viktig förutsättning för klimatanpassningsarbetet är tillgång till lämpligt placerade kommunaltekniska ytor och framtagning av ett systematiskt planeringsunderlag för kommande skyfallskarteringar. Kontoret avser att återkomma med ansökningar om klimatinvesteringsmedel kommande år med utgångspunkt i förarbetet till skyfallsfunktionen som kommer att genomföras under 2019, men i nuläget är det för tidigt att ange specifika åtgärder.

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 utöver särskilda satsningar i budgeten prioriteras därefter ersättningsinvesteringar och projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter.

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan 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 framkomlighetsåtgärder för cykel, gång och kollektivtrafik inrymmas. Därutöver 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. åtgärder för nya hastighetsplaner. Trafiknämndens prioriteringar påverkas samtidigt av andra aktörers byggverksamhet i staden.

Kontoret ser ett behov av att utveckla arbetet med kalkylering av projektens kostnader för att säkerställa effektiv användning av investeringsmedlen, och garantera att prioriteringar görs och beslut fattas utifrån korrekta förutsättningar.

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*.

3.2.2 Konsekvensanalys och risker

Staden har en åldrande infrastruktur som har byggts ut under lång tid. En stor del av infrastrukturen, som broar, tunnlar och ledningstunnlar, byggdes under 1900-talet, och åldersprofilen och kopplingen till underhålls- och reinvesteringsprocessen är tydlig. Idag är cirka 85 procent av stadens broar äldre än 30 år, och år 2030 kommer andelen att ha ökat till 95 procent, samtidigt som broar som är äldre än 50 år kommer att uppgå till cirka 80 procent. För att säkerställa stadens investeringar och en god framkomlighet måste därför olika former av åtgärder utföras fram till år 2030.

Reinvesteringar kan ge anläggningarna en förlängd livslängd, men många äldre broar och andra anläggningar kommer att fordra allt mer omfattande åtgärder och större ombyggnader. Även utbyten av anläggningar kan bli aktuellt.

I förslag till budget för kommande år har flera större reinvesteringsprojekt inrymts inom nämndens budget, bl.a. ombyggnad av Liljeholmsbron, Norra Danviksbron och Kungsgatan. Flera högt prioriterade större reinvesteringsprojekt är ännu inte inrymda inom ram, se redovisningen i *bilaga 5*. Där ingår bl.a. upprustning av Klaratunneln och Västerbron, som är omfattande projekt med preliminärt uppskattade investeringsnivåer mellan 500-1 500 mkr. Utredningsbeslut för Västerbron togs i nämnden under hösten 2018, och projektering av Klaratunneln föreslås tidigareläggas. Att genomföra projekten under den närmaste femårsperioden skulle medföra stora omprioriteringar och senareläggning av andra strategiska och prioriterade investeringar. En utökning av nämndens långsiktiga investeringsplan skulle väsentligt förbättra möjligheterna att kunna inrymma nödvändiga större reinvesterings- och ombyggnadsprojekt. Se vidare i *bilaga 7* Stadens byggnadsverk och konstruktioner.

Inom miljöförvaltningen pågår arbetet med att ta fram lokala åtgärdsprogram, och trafikkontoret följer arbetet. Programmen kan komma att innebära att åtgärder behöver genomföras inom nämndens ansvarsområde, och därmed inrymmas inom nämndens investeringsplan. Omfattningen av investeringsbehovet är inte klarlagt än.

3.2.3 Måluppfyllelse

Nämndens investeringar bidrar främst till följande verksamhetsmål:

1.2 Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i

2.3 Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet

Nämnden har tidigare beskrivit kopplingarna mellan de jämställdhetspolitiska målen och trafiknämndens verksamhet. Fem områden identifierade som utgör fokus för nämndens jämställdhetsarbete: fallolyckor, belysning, prioritering av drift och underhåll, trafiksäkerhetsåtgärder samt kunskapshöjande åtgärder. Av dessa områden är det främst fortsatt satsning på trygghetsskapande belysningsåtgärder samt trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder som närmast har anknytning till nämndens investeringsverksamhet.

Mycket av det arbete som görs inom nämnden ligger i linje med de jämställdhetspolitiska målen. Enligt kontorets förslag till investeringsplan kommande år ingår en fortsatt satsning på belysningsåtgärder. Förutom inom beslutade reinvesteringsprogram genomförs även belysningsåtgärder inom ett flertal planerade cykel- och gatuprojekt. I förslaget ingår även en hög ambitionsnivå för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, exempelvis genom genomförande av nya hastighetsplaner.

4 Övriga redovisningar

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 (exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret) 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. Under 2018 påbörjades arbetet med om- och tillbyggnaden. Den ska genomföras i fyra etapper om vardera 1-1,5 år. Arbetet beräknas vara klart 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 410 anställda och lika många arbetsplatser. Kontorets lokalyta i Tekniska nämndhuset uppgår till 7 947 kvm varav ca 960 kvm utgörs av arkivlokaler där trafikkontorets, exploateringskontorets och 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 stadsarkivet påbörjades hösten 2018 och beskrivs nedan. 29 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

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 430 tkr/år. Dessutom tillkommer kostnader för egna arbetsplatser, möbler och egen utrustning i Liljeholmskajen samt kostnader för det arkivmaterial som tillhör de upphörda arkivbilderna som stadsarkivet övertar ansvaret för. Trafikkontoret kommer dessutom vara med och dela på kostnaderna för skannrar och möbler i det gemensamma teknikrummet. Stadsarkivets inflyttning i Liljeholmskajen pågår och i april 2019 öppnas verksamheten för allmänheten.

Trafikkontorets och exploateringskontorets flytt till Liljeholmskajen genomförs i april-maj 2019. Sammanlagt ska ca 350 000 ritningar och 3 200 hyllmeter (hm) handlingar överföras, 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.

I samband med ombyggnaden ska även handlingar som tillhör upphörda arkivbildare överlämnas till stadsarkivet, som övertar ansvaret för handlingarna. Stadsarkivet debiterar årligen 250 kr/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 325 tkr/år. Kostnaden för själva flytten av handlingarna från Tekniska nämndhuset till Liljeholmskajen beräknas uppgå till 500 tkr.

5.5 Kostnadsutveckling

Hyreskostnaderna för kontorets lokaler i Tekniska nämndhuset uppgår till 25,7 mnkr, varav 4,6 mnkr är tilläggshyra för hyressättning under ombyggnation 2020-2023. I de 25,7 mnkr ingår även kostnaderna för 29 garageplatser för tjänstebilar på 0,6 mnkr, kontorets andel av Klamparhallen som uppgår till 0,4 mnkr, samt kostnader för arkivlokaler om 0,9 mnkr. Kostnaderna för lokalerna i Tekniska nämndhuset kommer under perioden att öka något genom årliga indexuppräknningar som regleras enligt avtal och övriga lokalhyror indexregleras på samma sätt. Tillkommande kostnader för flytt till evakueringslokaler och temporära lokalanpassningar beräknas uppgå till närmare 1,0 mnkr under 2020.

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 7 947 kvm, antalet arbetsplatser är ca 410 och årskostnaden 19,2 mnkr exkl. arkivlokaler, garageplatser och Klamparhallen. Det ger en årshyreskostnad per administrativ arbetsplats om ca 46 800 kr. Effektiviseringsmöjligheter utreds kontinuerligt under pågående ombyggnation av Tekniska nämndhuset.