

Handläggare  
Isabel Evensen Landström  
Telefon: 08-508 263 01  
Handläggare  
Barbro Edlund  
Telefon: 08-508 281 03

Till  
Trafiknämnden

## Verksamhetsberättelse 2019 för trafiknämnden

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2019 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 10,3 mnkr avseende klimatinvesteringar.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 5,4 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.
4. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Philip Hall  
Tf avdelningschef

Inga-Lill Hultin  
Avdelningschef

### Trafiknämnden

Box 8311  
104 20 Stockholm  
08-508 263 01  
08-508 272 00  
isabel.evensen.landstrom@stockholm.se  
start.stockholm

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattande analys .....</b>	<b>5</b>
<b>Uppföljning av Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....</b>	<b>6</b>
1. En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla .....	6
1.1 I Stockholm är människor självförsörjande och vägen till arbete och svenskunskaper är kort.....	6
1.2. Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i.....	8
1.4. I Stockholm får människor i behov av stöd insatser i tid präglade av hög kvalitet, evidens och rättssäkerhet.....	17
2. En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt.....	20
2.1. Stockholm har Sveriges bästa företagsklimat och ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv .....	21
2.2. Stockholm byggs attraktivt, tätt och funktionsblandat utifrån människors och verksamheters skiftande behov .....	25
2.3. Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet.....	28
2.4. Stockholm är en modern kultur- och evenemangsstad med en stark besöksnäring .....	41
2.5. Stockholm är en hållbar stad med en god livsmiljö .....	43
3. En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden .....	55
3.1. Stockholm har en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser .....	55
3.2. Stockholm använder skattemedlen effektivt till största nytta för stockholmarna .....	57
<b>Uppföljning av ekonomi.....</b>	<b>66</b>
Analys av resultaträkning – uppföljning av driftbudget.....	66
Investeringar .....	75
Ombudgeteringar.....	85
Analys av balansräkning .....	86
<b>Bedömning av nämndens interna kontroll.....</b>	<b>86</b>
<b>Kvalitetsarbete .....</b>	<b>87</b>
<b>Övrigt.....</b>	<b>88</b>

### Bilagor

*Bilaga 1: Bilaga 1 Budgetavräkning Bokslut 2019*

*Bilaga 2: Bilaga 2 Investeringar VB 2019*

- Bilaga 3: Bilaga 3 Beslutsläge stora projekt VB 2019 TK*
- Bilaga 4: Bilaga 4 Planerade cykelfrämjande åtgärder VB 2019*
- Bilaga 5: Bilaga 5 Framkomlighetssatsning inom gång- och kollektivtrafik*
- Bilaga 6: Bilaga 6 Uppföljning av Grönare Stockholm 2019*
- Bilaga 7: Bilaga 7 Balansräkning - Bokslut 2019*
- Bilaga 8: Bilaga 8 Uppföljning av intern kontroll*
- Bilaga 9: Bilaga 9 Sammanställning Slutredovisningar VB 2019*
- Bilaga 10: Bilaga 9.1 8002002 Slutredovisning Trafiksäkerhet Björkhagens skola*
- Bilaga 11: Bilaga 9.2 8002251 Slutredovisning Trafiksäkerhet Långbrodalskolan*
- Bilaga 12: Bilaga 9.3 8002856 Slutredovisning Trafiksäkerhet Fruängsskolan*
- Bilaga 13: Bilaga 9.4 8003190 Slutredovisning Offentlig toalett Fagerlidsparken*
- Bilaga 14: Bilaga 9.5 8003260 Slutredovisning Trafiksäkerhet Engelbrektskolan*
- Bilaga 15: Bilaga 9.6 8003289 Slutredovisning Offentlig toalett St Eriksplan*
- Bilaga 16: Bilaga 9.7 8003290 Slutredovisning Offentlig toalett, parkleken Ådalen*
- Bilaga 17: Bilaga 9.8 8003331 Slutredovisning Offentlig toalett Vanadisunden*
- Bilaga 18: Bilaga 9.9 8003340 Slutredovisning Offentlig toalett Skarpnäcks Alle*
- Bilaga 19: Bilaga 9.10 8003357 Slutredovisning Trafiksignaltekniska investeringar 2018*
- Bilaga 20: Bilaga 9.11 8003377 Slutredovisning Vägmaking Norr 2018*
- Bilaga 21: Bilaga 9.12 8003378 Slutredovisning Skyltar Norr 2018*
- Bilaga 22: Bilaga 9.13 8003379 Slutredovisning Vägvisningsskyltning 2018*
- Bilaga 23: Bilaga 9.14 8003485 Slutredovisning Smärre gatuåtgärder skola 2018*
- Bilaga 24: Bilaga 9.15 8003630 Slutredovisning Klarabergsviadukten cykelbanor*
- Bilaga 25: Bilaga 9.16 8003656 Slutredovisning Vägmaking Söder 2018*
- Bilaga 26: Bilaga 9.17 8003657 Slutredovisning Skyltar Söder 2018*
- Bilaga 27: Bilaga 9.18 8003822 Slutredovisning Offentlig toalett Trudelutten, Husby*
- Bilaga 28: Bilaga 9.19 8003868 Slutredovisning Trafiksäkerhet Slättgårdsskolan*
- Bilaga 29: Bilaga 10 Nyckeltal 2019 Trafiknämnden*
- Bilaga 30: Bilaga 11.1 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering - Judiska församlingen*
- Bilaga 31: Bilaga 11.2 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Brunnskogstorget*
- Bilaga 32: Bilaga 11.3 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Husby torg*
- Bilaga 33: Bilaga 11.4 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Kungsträdgården*
- Bilaga 34: Bilaga 11.5 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Kvarnhagsplan*

- Bilaga 35: Bilaga 11.6 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Pilotorget*
- Bilaga 36: Bilaga 11.7 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering Skärholmen*
- Bilaga 37: Bilaga 11.8 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering\_Lagaplan*
- Bilaga 38: Bilaga 11.9 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering\_Sibeliussgången*
- Bilaga 39: Bilaga 11.10 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering\_Stieg Trenters torg*
- Bilaga 40: Bilaga 11.11 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering\_Strandpromenad Edö*
- Bilaga 41: Bilaga 11.12 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering\_Taxingeplan*
- Bilaga 42: Bilaga 11.13 - TRYGGHET Uppföljning av trygghetsinvestering\_Övervakningskameror*
- Bilaga 43: Bilaga 12.1 - KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel\_Energibesparande armaturbyte*
- Bilaga 44: Bilaga 12.2 - KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel\_Enskede Hammarbyhöjden förgårdsmark*
- Bilaga 45: Bilaga 12.3 - KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel\_Författarvägen*
- Bilaga 46: Bilaga 12.4 - KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel\_Gimågatan*
- Bilaga 47: Bilaga 12.5 - KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel\_Gurlitavägen*
- Bilaga 48: Bilaga 12.6 - KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel\_Smart belysning*
- Bilaga 49: Bilaga 12.7 - KLIMAT Uppföljning klimatinvesteringsprojekt\_Energibesparande armaturbyte Husby*
- Bilaga 50: Bilaga 12.8 - KLIMAT Uppföljning klimatinvesteringsprojekt\_Hedebyvägen*
- Bilaga 51: Bilaga 12.9 - KLIMAT Uppföljning klimatinvesteringsprojekt\_Pilotprojekt för ytlig dagvattenhantering*
- Bilaga 52: Bilaga 12.10 - KLIMAT Slutrapport klimatinvesteringsmedel\_Norrtullsgatan\_Växtbäddar*
- Bilaga 53: Blankettset Trafiknämnden*

## Sammanfattande analys

### En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla

Stockholms offentliga rum ska vara trygga och attraktiva och därför har kontoret drivit vidare det lokala utvecklingsarbetet genom att i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna utföra trygghetskapande åtgärder i stadens utemiljöer. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det av särskild vikt att säkerställa att varken kvinnor eller män hämmas av upplevd otrygghet. En annan viktig aspekt är att säkerställa att utemiljön är tillgänglig och inkluderande för alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsförmåga, sexuell läggning eller ålder.

Under sommaren har konceptet Levande Stockholm drivits vidare med sommargångator och sommartorg runt om i staden, och arbetet med städning och renhållning har fortsatt med förstärkta insatser. Genom en omorganisation har ett servicecenter bildats för att förbättra dialogen med stockholmarna, och appen Tyck till har fortsatt att utvecklas utifrån en genomförd användarundersökning. Under 2019 tillhandahöll kontoret platser för Stockholmsjobb och anställde drygt 300 sommararbetade ungdomar, vilket har bidragit till att sänka trösklarna för människor att ta sig in på arbetsmarknaden.

### En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Stadens infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. För att klara detta har kontoret påbörjat arbetet med att under perioden 2019-2022 investera 1,5 miljarder kronor i åtgärder för att främja gång, cykel och kollektivtrafik. Utöver det har kontoret fortsatt att löpande utreda och genomföra förbättringar för de kapacitetsstarka transportslagen, t.ex. har drygt 2 000 nya cykelparkeringsplatser anlagts, parkeringsövervakningen i cykelfält har förstärkts, breddningar av övergångsställen har skett på ett antal platser med höga gångflöden och framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombussar har genomförts. Dessutom har året innefattat en utveckling av snöröjningen för stadens gångtrafikanter, arbetet med hastighetsplanerna har fortsatt, arbetet med att främja publik laddinfrastruktur har fortsatt att utvecklas och samordningen av trafikpåverkande arbeten fortsätter att förbättras för att minska trafikstörningarna. Det är även viktigt att framkomlighets- och driftsperspektiven tas om hand i ett tidigt skede av stadsutvecklingsprocessen, vilket är en fråga som kontoret har arbetat vidare med.

För att Stockholms offentliga rum ska vara hållbara och erbjuda en god livsmiljö har satsningen på ett Grönare Stockholm drivits vidare för stärkt gröninfrastruktur i ytterstaden, t.ex. genom en stor ny park på Vårbergstoppen. Arbetet med skyfalls- och dagvattenhantering har utvecklats och åtgärder vidtagits för att förbättra stockholmsluften, bl.a. har ett förberedande arbete gjorts för att införa miljözon klass II på Hornsgatan från den 15 januari 2020. Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040 och stadens egen organisation ska vara fossilbränslefri år 2030.

Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat år 2025 och under året har kontoret arbetat för att företagets kontakter med kontoret ska underlättas ytterligare. Exempelvis har kontoret påbörjat en omorganisation som ska underlätta handläggningen av upplåtelsefrågor.

### En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

Trafikkontoret ska ha en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser, där skattebetalarnas

pengar används på ett effektivt och ansvarsfullt sätt. En lärande organisation är en ekonomiskt hållbar organisation och under 2019 har kontoret påbörjat en utveckling av formerna för att systematiskt utvärdera effekterna av kontorets åtgärder och försök. Vidare har kontoret under året medverkat i flera digitaliseringsprojekt, utvecklat upphandlingsformerna och projekthanteringen, arbetat för förbättrad uppföljning av driftentreprenader genom en omorganisation och utvecklat investeringsplaneringen. Som ett led i detta arbete har kontoret under hösten tagit fram en handlingsplan för att säkra kvaliteten på underlagen för kommande genomförandebeslut för att säkerställa att nämnden får korrekta beslutsunderlag med väl underbyggda kalkyler.

Kontoret behöver även fortsätta att vara en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor som attraherar, utvecklar och behåller kompetenta medarbetare och chefer. Under 2019 har detta arbete drivits vidare med fokus på att utveckla kontorets professionella kompetens, erfarenhetsåterföring och lärande.

## Uppföljning av Kommunfullmäktiges inriktningsmål

KF:s inriktningsmål:

### 1. En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla

För att Stockholm ska vara en modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla behöver stadens offentliga rum vara trygga och attraktiva. Stadens gator ska vara levande platser där man vill vistas och stadsmiljön behöver fungera för alla medborgare alla dagar i veckan året om. För trafikkontorets del innebär det ett oavbrutet arbete med t.ex. renhållning, klottersanering och underhåll av stadens gator, broar och belysning. Målsättningen är att ingen i Stockholm ska få sin frihet begränsad av en känsla av otrygghet och alla ska känna sig välkomna och inkluderade, såväl kvinnor som män och oavsett funktionsförmåga. Viktiga fokusområden för året har varit att fortsätta konceptet Levande Stockholm och att genomföra trygghetsskapande åtgärder i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna.

Att stockholmarna arbetar och är självförsörjande är en förutsättning för stadens välstånd och för att människor ska kunna leva trygga och självständiga liv med möjligheter att förverkliga sina drömmar. Kontoret har därför fortsatt arbetet tillsammans med arbetsmarknadsförvaltningen för att sänka trösklarna till arbete, särskilt för grupper som idag står långt ifrån arbetsmarknaden.

KF:s mål för verksamhetsområdet:











#### 1.1 I Stockholm är människor självförsörjande och vägen till arbete och svenskkunskaper är kort

 Uppfylls helt

#### Analys

I Stockholm ska alla människor ges förutsättningar att kunna försörja sig själva och trafikkontoret har i egenskap av en kommunal förvaltning en viktig samhällslig 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 så kallade

Stockholmsjobb, bl.a. med uppgift att plockstäda, felanmäla och åtgärda andra brister i stadsmiljön. Dessutom innehåller allt fler av kontorets driftsavtal krav på att entreprenörer anställer personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. Under sommaren anställde kontoret dessutom drygt trehundra feriearbetande ungdomar som gavs ett första steg in på arbetsmarknaden, samtidigt som de utförde meningsfulla och viktiga arbetsuppgifter för att hålla stadens offentliga rum rena och attraktiva.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Perio dens utfall VB 2018	Progn s helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Antal aspiranter som fått Stockholmsjobb	78 st	40 st	38 st	41 st		75 st	1 050 st	VB 2019
  Antal tillhandahållna platser för feriejobb	306			403		300 st	9 000 st	VB 2019
  Antal tillhandahållna platser för Stockholmsjobb	78			100		75 st	1 050 st	VB 2019
  Antal tillhandahållna praktikplatser för högskolestuderande samt platser för verksamhetsförlagd utbildning	1			1		1	Tas fram av nämnden	VB 2019
  Antal ungdomar som fått feriejobb i stadens regi	306 st	162 st	144 st	403 st		300 st	9 000 st	VB 2019

Nämndmål:

### Trafikkontoret underlättar för människor att komma in på arbetsmarknaden

 Uppfylls helt

#### Förväntat resultat


- 75 platser för Stockholmsjobb tillhandahålls.
- 300 sommararbetande ungdomar anställs.

#### Analys

Trafikkontoret har under året tillhandahållit 78 platser för Stockholmsjobb och samtliga tillsattes. Uppgifterna har bl.a. varit att plockstäda runt om i staden, felanmäla och åtgärda brister i stadsmiljön. I en del av kontorets driftsavtal ställs numera krav på att entreprenörer ska anställa personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. Detta krav arbetas in i allt fler avtal i samband med kommande upphandlingar. Kontoret deltar också i arbetsmarknadsåtgärder i samarbete med andra förvaltningar, t.ex. har samarbetet med arbetsmarknadsförvaltningens Lundaverkstad fortsatt under året. Verkstaden lagar och säljer vidare cyklar som kontoret omhändertagit, om de inte hämtas upp av ägaren. Vissa cyklar går vidare inom stadens verksamheter.

Under sommaren anställdes 306 ungdomar inom kontorets verksamhet, jämt fördelade mellan pojkar och flickor. I deras arbetsuppgifter ingick bland annat plockstädning av stadens utomhusmiljöer och ogrärensning. Även andra årstider erbjuder kontoret ungdomar

sysselsättning som timanställda operatörer på servicecenter under tider med hög belastning.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 I samband med nya driftsavtal ställa krav på att entreprenörer anställer personer som står långt från arbetsmarknaden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret fortsätter att i samband med upphandling av nya driftsavtal ställa krav på att entreprenörer anställer personer som står långt från arbetsmarknaden.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:





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

 Uppfylls delvis
















### Analys

Trafikkontoret har huvudansvar för Stockholms utemiljö och för att stadens offentliga rum ska vara trygga, levande, framkomliga, tillgängliga och attraktiva. Detta säkerställs genom drift och underhåll av stadsmiljön, t.ex. att alla gator, vägar och broar städas och snöröjs, gatubelysningen fungerar, skräpkorgar töms, klotter saneras, skadedjur bekämpas, skyltar och vägmärken är tydliga, samt att stadens alla anläggningar, såsom broar och tunnlar, är i god kondition. Under året har kontoret satsat extra medel på städning och klottersanering, samt utvecklat ett servicecenter och utvecklat appen Tyck Till för att förbättra dialogen med stockholmarna.

Under året har kontoret inom ramen för det lokala utvecklingsarbetet och arbetet med platssamverkan fortsatt att i samarbete med stadsdelsförvaltningarna och stadsledningskontoret identifiera otrygga platser och genomföra åtgärder som ökar tryggheten. Dessa åtgärder är också positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, då de ger kvinnor samma förutsättningar att röra sig i stadens offentliga rum som män, men utgör också exempel på god planering som gynnar alla grupper i samhället. En levande stad är en trygg stad och kontoret har under året fortsatt arbetet med att stärka det offentliga rummets roll som vistelseplats, t.ex. genom att utveckla konceptet Levande Stockholm.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Andel genomförda åtgärder inom ramen för risk- och sårbarhetsanalys (RSA)	70 %					100 %	100 %	2019
<b>Analys</b> Kontoret hade planerat att tio åtgärder skulle slutföras under året. Bedömningen är att sju av dessa är klara. Nedan en kort kommentar för de åtgärder som inte har slutförts under året. <ul style="list-style-type: none"> <li>Kartläggning av fri höjd för broar och tunnlar - åtgärden har påbörjats och en dialog förs in om kontoret för att besluta om hur information om fri höjd ska kommuniceras.</li> <li>Försvåra åtkomst till strategiskt viktiga broar - åtgärden avvaktar ett pilotprojekt avseende säkerhetsskyddsanalys.</li> <li>Formalisera samarbetet med trafikförvaltningen gällande framkomlighet vintertid - åtgärden pågår.</li> </ul>								
  Andel stockholmare som upplever trygghet i den stadsdel där man bor	70 %	72 %	69 %	74 %		77 %	77 %	2019



Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
<b>Analys</b>								
Kontoret kan konstatera att stockholmarnas upplevelse av trygghet har sjunkit sedan förra året. Arbetet för att stärka tryggheten i det offentliga rummet är en viktig fråga för kontoret och under året har ett flertal trygghetskapande åtgärder genomförts, båda fysiska åtgärder i stadsmiljön och deltagande i platsamverkan med andra aktörer. Kontoret har även anställt en trygghetschef som på ett tydligare sätt ska samordna arbetet med trygghetsfrågor. Under 2020 avser kontoret att fortsätta förstärka arbetet med trygghet.								
  	Stockholmarnas nöjdhet med renhållning och städning	57 %	56 %	58 %	64 %	71 %	71 %	2019
<b>Analys</b>								
Kontoret kan konstatera att stockholmarnas nöjdhet med renhållningen och städningen har sjunkit sedan 2018. Under 2019 har kontoret genomfört ett intensivt utvecklingsarbete för att förbättra avtalsuppföljningen och kontrollen av driftentreprenaderna. De nya arbetsätten är till viss del implementerade och utvecklingsarbetet kommer att fortsätta under 2020 för att göra Stockholm till en renare och attraktivare stad.								
  	Stockholmarnas nöjdhet med skötsel av park och grönområden	60 %	60 %	61 %	65 %	71 %	71 %	2019
<b>Analys</b>								
Kontoret kan konstatera att stockholmarnas nöjdhet med parkskötseln har sjunkit sedan föregående år. Under 2019 har kontoret arbetat med att förbättra avtalsuppföljningen och kommer fortsätta med det arbetet under 2020. På så vis utvecklas kontorets arbete med att förvalta och sköta om de sex kommuncentrala parker som kontoret har hand.								
 	Stockholmarnas nöjdhet med snöröjning/sandning	32				45 %	Tas fram av nämnden	2019
<b>Analys</b>								
Kontoret konstaterar att stockholmarnas nöjdhet med snöröjning och sandning inte uppfyller årsmålet för 2019. Vinterväghållningen är en av de frågor som skapar mest uppmärksamhet bland stadens invånare och något som påverkar framkomligheten i stor utsträckning. Under året har kontoret arbetat intensivt med att utveckla processer, arbetssätt och framförallt avtalsuppföljningen av driftentreprenaderna där snöröjning och sandning ingår. De nya arbetsätten har börjat implementeras och arbetet kommer att fortsätta under 2020 för att utveckla kvaliteten på vinterväghållningen.								
  	Stockholmarnas nöjdhet med stadsmiljön	82 %	80 %	84 %		88 %	88 %	2019
<b>Analys</b>								
Trots att stockholmarnas nöjdhet inte uppfyller årsmålet för 2019 är det glädjande att resultatet ändå är så pass högt som 82 %. Medan resultaten är lägre för exempelvis upplevelsen av trygghet och nöjdheten med städning och snöröjning visar detta resultat att en stor andel av stockholmarna över lag är nöjda med stadsmiljön. Kontoret kommer fortsätta att arbeta för att tryggheten, trivseln och attraktiviteten i stadsmiljön fortsätter att förbättras, vilket som följd kan bidra till att fler stockholmare känner sig nöjda med stadsmiljön.								
 	Uppfyllnadsgrad 24-timmarsgarantin avseende klotter	99 %		93 %	99 %	98 %	Tas fram av nämnden	VB 2019
 	Uppfyllnadsgrad 24-timmarsgarantin avseende papperskorgar	100 %				100 %	Tas fram av nämnden	VB 2019
<b>Analys</b>								
I dagsläget saknas verktyg för att följa upp hur väl 24-timmarsgarantin uppfylls. Kontoret har under året gjort bedömningen att denna garanti helt uppfylls eftersom många avtal innefattar daglig papperskorgstömning och under året har det även satsats medel på extra papperskorgstömningar. Under 2020 kommer kontoret att utveckla metoder för att kunna följa upp garantin och kommer därmed kunna redovisa ett mer korrekt resultat.								



Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Uppfyllnadsgrad 24-timmarsgarantin avseende städning	100 %					100 %	Tas fram av nämnden	VB 2019
<b>Analys</b> I dagsläget saknas verktyg för att följa upp uppfyllnadsgraden av 24-timmarsgarantin. Kontoret har under året gjort bedömningen att denna garanti helt uppfylls eftersom de flesta av stadens välbesökta torg och platser har daglig tillsyn och under året har kontoret även satsat extra medel på städning, t.ex. i form av extra spolning av trottoarer och gångstråk. Under 2020 kommer kontoret att utveckla metoder för att följa upp garantin och kommer därmed kunna redovisa ett mer korrekt resultat.								
Upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister	61 %	61 %	62 %	65 %		66 %	66 %	2019
<b>Analys</b> Mellan åren 2017-2018 ökade den upplevda trafiksäkerheten för gående och cyklister. Även om årsmålet för 2019 inte har uppfyllts visar utfallet en uppåtgående trend i upplevd trafiksäkerhet i relation till år 2017. Något som kan ha påverkat utfallet för 2019, om än marginellt, är förändringen i åldersspannet för frågorna i enkäten från 18-79 år till 18-100 år. Äldre upplever generell trafikmiljön som mer osäker än unga. Det skulle dock behövas en längre serie av mätningar för att kunna dra slutsatser om vad som påverkar den upplevda trafiksäkerheten.								

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Trafiknämnden ska i samarbete med stadsdelsnämnderna utreda möjligheterna till utveckling av Stockholms stadsmiljöer genom exempelvis brukaravtal för skötsel av parklekar eller stadsodling.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Trafikkontoret har inledningsvis utrett möjligheterna till utveckling genom brukaravtal, genom information från stadsledningskontorets juridiska avdelning. Det finns ingen legal definition på brukaravtal men i allmänhet brukar det avse ett avtal som ger enskilda rätt att ombesörja skötseln av ett område inom allmän plats. Den typ av platser som budgetuppdraget avser är i princip uteslutande allmän plats enligt Plan- och bygglagen. Ett brukaravtal strider mot bestämmelserna i plan- och bygglagen som föreskriver att kommunen är huvudman för den allmänna platsen. Med huvudmannaskapet följer ett ansvar för platsen i form av områdets skötsel, tillgänglighet och säkerhet och det ansvaret kan inte utan ändring i detaljplanen överlåtas på någon annan. Kort sagt visar utredningen att det finns juridiska invändningar mot användandet av brukaravtal. Även om brukaravtal enligt kontoret inte är en juridisk lämplig lösning för utveckling av Stockholms stadsmiljöer finns möjlighet att låta platser användas för olika ändamål genom ramverket för offentlig plats enligt ordningslagen. Så länge polisen inte ser några hinder för användandet av offentlig plats är det kommunen som sätter förutsättningarna, både om användandet ska tillåtas eller inte, hur det i så fall ska regleras och vilken avgift som den sökande ska betala i det fall ett tillstånd utfärdas. Trafikkontoret har i budget för 2020 fått i uppdrag att bidra till goda möjligheter för stadsodling i parker, på kvartersgårdar, tak, kolonilottar och gågator i samverkan med stadsdelsnämnderna. Kontoret tar med sig slutsatserna från utredningen i det arbetet och kommer att arbeta för att hitta lösningar som inte innefattar brukaravtal men ändå ger avsett resultat, dvs. utveckling av Stockholms stadsmiljöer.			
Trafiknämnden ska utreda förutsättningarna att, utifrån gällande lagstiftning, möjliggöra att fastighetsägare mot självkostnad ska kunna inrymmas i stadens klottersanering.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har under året utrett frågan och ett ärende redovisades i oktobermötet.			
Trafiknämnden ska utveckla appen Tyck till för en bättre dialog med allmänheten.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under hösten 2019 genomfördes en användarundersökning där Tyck till-appens olika målgrupper fick lämna sina synpunkter på hur det fungerar att använda appen. Syftet är att undersökningen ska användas till underlag för utveckling av appen, för att den ska hållas levande och fortsatt vara huvudkanalen in till trafikkontoret för synpunkter på trafik- och utemiljön.			

Nämndmål:

## **Stockholms offentliga rum är trygga och attraktiva**

◆ Uppfylls delvis

### **Förväntat resultat**

- Stockholmarnas upplevda trygghet ökar.
- Nedskräpningen minskar och staden blir renare.
- Andelen inkomna synpunkter via appen Tyck till ökar och svarstiden minskar.

### **Analys**

#### **Trygghet och säkerhet**

Stockholms offentliga rum ska vara trygga för alla och arbetet med trygghets-, säkerhets- och ordningsfrågor har stärkts under året, bl.a. inom ramen för det lokala utvecklingsarbetet tillsammans med stadsdelsförvaltningarna, där kontoret under året deltagit i olika möten och dialoger runt om i staden. Kontoret har bidragit i arbetet genom drift, underhåll och investeringar på torg och gator. Kontoret medverkar också i trygghetsvandringar tillsammans med stadsdelsförvaltningar, polis, fastighetsägare och boende och fångar där upp åtgärder som kan genomföras för att öka tryggheten runt om i staden. Under året har kontoret även genomfört flera av de projekt som har beviljats trygghetsmedel. Ett pilotprojekt med rörliga trafik hinder på Sibeliusgången har driftsatts, arbetet med smarta lås på bommar över gång- och cykelvägar på Järvafältet har fortsatt, fysiska åtgärder på Stieg Trenters torg har genomförts för att minska de situationella förutsättningarna för kriminella aktiviteter på torget och liknande åtgärder har även påbörjats på Skårbygränd.

För att ytterligare stärka lokala centra runt om i staden deltar kontoret i det av stadsdelsförvaltningarna ledda arbetet med platssamverkan, en svensk version av så kallade Business Improvement Districts (BID). Detta innefattar samverkan med privata fastighetsägare, handlare, boende, stadens andra verksamheter och övriga aktörer för att göra platser tryggare och attraktivare. En av de prioriterade platserna för platssamverkan är Sergels torg, där kontoret har deltagit i Norrmalms stadsdelsförvaltnings initiativ "Sommar på Sergels torg" för att höja vistelsevärderna på platsen. Kontoret har även påbörjat att utreda möjligheten till ny beläggning på torget och detta arbete fortsätter under våren 2020.

Bland de andra prioriterade platserna finns Medborgarplatsen, där kontoret närvarar genom Stockholmsvärdar och för diskussioner om hur staden i samverkan med Svensk Försäkring kan utveckla platsen och öka den upplevda tryggheten, och Hässelby torg, där kontoret deltar i både styrgrupp och arbetsgrupp samt genomför ett större trygghetsskapande projekt inom ramen för Grönare Stockholm. Under året har projektering av torget fortsatt och byggstart planeras till våren 2020. Uppföljningen av driftentreprenaden som arbetar med att hålla torget rent och snyggt har systematiserats och särskilda rengöringsinsatser har också genomförts.

Ett annat viktigt område är belysning och en driftsäker belysning kan bidra till ökad trygghet. Under 2019 har åtgärder, såsom armaturbyten och tydligare dokumentation, genomförts för att öka driftsäkerheten och därigenom säkerställa att gator, torg, gång- och cykelvägar och -tunnlar upplevs som trygga och säkra. I bilaga 3 redogörs för de åtgärder som har genomförts under året. Vegetation kan påverka hur belysningen upplevs och kontoret kontrollerar löpande

att den vegetation runt gång- och cykelbanor som trafiknämnden har skötselansvar för röjs. Vidare beskär stadens ca 40 000 gatuträd löpande.

Att prioritera trygghetsfrågor är särskilt viktigt för att kvinnor och män ska ha lika möjligheter att nyttja stadens offentliga rum, då studier visar att en större andel kvinnor än män känner sig otrygga eller att de på grund av otrygghet låter bli att gå ut. Kontorets trygghetsskapande åtgärder är därför positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men utgör också exempel på god planering som gynnar alla grupper i samhället.

Det strategiska säkerhetsarbetet är en prioriterad fråga och kontoret ska ha en god krisberedskap, en tydlig kontaktyta gentemot andra parter och en effektiv intern samordning. Under våren deltog kontoret på möten med länsstyrelsen angående regional samverkan i säkerhetsfrågor och har påbörjat arbetet med säkerhetsskyddsanalyser kopplade till den nya lag som trädde i kraft från april 2019. Kontoret har även fördjupat samarbetet med stadsledningskontoret. Därutöver har kontoret påbörjat en genomgång av ansvar och roller för säkerhetsarbetet för att säkerställa arbetet med bl.a. risk- och sårbarhetsanalyser samt kontinuitetsplaner.

Polisen är den myndighet som kartlägger risker och hotbilder och med polisens bedömningar som grund genomför kontoret förändringar av den fysiska miljön för att öka säkerheten. Det kan röra sig om att placera ut fler och tyngre betonglejon, att sätta upp bevakningskameror och att prova pollare eller andra rörliga och fasta hinder i stadsmiljön. Åtgärder av denna typ kan även bidra till situationell brottsprevention. Kontoret har under året fortsatt att tillsammans med polisen prioritera de platser som bör ges ett förstärkt skydd av trafik hinder. Ett exempel är att kontoret i samråd med stadsledningskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning, samt polis och berörda fastighetsägare har arbetat med att minska sårbarheten utanför den judiska församlingens fastigheter på Wahrendorffsgatan. För att förstärka tryggheten i stadsmiljön har det även placerats fysiska hinder vid platser inom projektet Levande Stockholm. Projektet med rörliga trafik hinder på Skärholmstorget har blivit fördröjt och därför har en ny ansökan om medel gjorts för 2020. Vidare har arbetet med geofencing fortlöpt under året och det pågår en dialog med fordonstillverkare och transportaktörer. Kontoret har bland annat deltagit på träffar inom den nationella plattformen för forskning och innovation (FOI-plattformen) för utveckling av geofencing och har tillsammans med Trafikverket haft planeringsmöten för att presentera arbetet med geofencing på en FN-konferens i Stockholm 2020. Arbetet med geofencing beskrivs även under mål 2.3.

### **En levande stad**

Som komplement till Framkomlighetsstrategin har kontoret tagit fram en strategi för stadens offentliga rum som antogs av kommunfullmäktige under 2018 med en tillhörande handlingsplan för åren 2018-2023. Arbetet med att implementera strategin pågår, t.ex. genom att en arbetsgrupp studerar pågående projekt för att se hur de kan utvecklas, förankringsmöten med andra förvaltningar och förberedelse av ansökan om EU-medel för finansiering av aktiviteter för att utveckla de offentliga rummen. Under hösten hölls bl.a. en kreativ dialog tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret om vistelsekvaliteter i offentliga rum. Handlingsplanen innehåller 17 aktiviteter, varav de flesta har påbörjats och vissa har också genomförts. Strategins genomförande sker i symbios med pågående initiativ för att utveckla attraktiviteten i de offentliga rummen, t.ex. gångplanen, det lokala utvecklingsarbetet, Grönare Stockholm och Levande Stockholm.

Just konceptet Levande Stockholm har under året fortsatt att utvecklas för att skapa ett ökat stadsliv med trivsamma vistelsemiljöer. I enlighet med den plan som antogs av nämnden i februari kunde stockholmare och besökare även i år njuta av sommargångator, sommartorg och pop up-parker på 22 platser runt om i staden. Stadens kajer och andra vattennära platser ska levandegöras och inom ramen för 2019 års Levande Stockholm återfanns det populära stråket längs Hornsbergs strand. Vidare har kommunikationsinsatserna utökats till fler kanaler och informationsmöten. Kampanjer har genomförts för att kommunicera öppnandet av sommargångatorna, sommartorgen och pop up-parkerna samt under tiden som platserna är öppna. Dessutom har kunskaps- och attitydmätningar gällande konceptet genomförts genom enkätundersökningar, i likhet med 2018. Mätningarna visar att det är fortsatt hög kännedom om projektet. 77 % känner till att Stockholms stad genomför Levande Stockholm och 76 % tycker att projektet bidrar till att Stockholm är en attraktivare stad. Utifrån enkätundersökningarna utvecklas konceptet vidare och en plan för 2020 års Levande Stockholm presenterades i decemberkommittén.

Även på vintern ska staden vara levande och under vintern 2019/2020 iordningställdes sex platser med extrautrustade ljussatta granar. Två av dessa platser har också fått mindre trädutställningar med belysning. Liljeholmstorget har utsmyckats med en större ljusinstallation och i Järnvägsparken finns ett samarbete med Stockholm Jul med omfattande ljusinstallationer. Arbetet med Levande Stockholm förutsätter både medborgardialog och att fastighetsägare, näringsidkare och stadsdelsförvaltningar lokalt bidrar till utvecklingen.

### **En ren och attraktiv stad**

En ren stad bidrar till trygghet och kontoret arbetar för att minska nedskräpningen och hålla de offentliga miljöerna attraktiva, bl.a. genom spolningar, skurningar och plockning av skräp. Arbetet bedrivs i enlighet med stadens städgaranti, som innebär att anmälningar om nedskräpning och fyllda papperskorgar ska åtgärdas inom 24 timmar från det att anmälan mottagits av anlitad entreprenör. Kontoret gör bedömningen att denna garanti uppfylls, bl.a. eftersom många avtal innefattar daglig papperskorgstömning och daglig plockstädning genomförs av Stockholmsvärdar på ett flertal platser runt om i staden. Även klottersaneringen, som bl.a. innefattar att när temperaturen så tillåter sanera klottet på stadens anläggningar inom 24 timmar efter att anmälan mottagits av entreprenören, har fortsatt under året. Det har också avsatts extra driftmedel för proaktiv klottersanering i form av områdesvisa saneringar och intervallsaneringar. Vidare har kontoret fortsatt arbetet med att anlägga fler och byta ut gamla offentliga toaletter runt om i staden. Under 2019 har 14 nya toaletter uppförts och ytterligare 4 kommer på plats under första kvartalet av 2020. Det blev en viss förskjutning av projektet på grund av leveransförening och förändrad bygglovsprocess.

För att säkerställa en hög standard på driften av stadens offentliga rum har ett arbete skett under året för att utveckla uppföljningen av driftentreprenader, något som beskrivs närmare under mål 3.2.



*Kampanjen "Ser du möjligheterna" med fokus på nedskräpning, på Sturegatan.*

## **En växande stad**

Det ökade bostadsbyggandet innebär ett ökat behov av markupplåtelser runt om i staden. Dagligen inkommer synpunkter och frågor om ärenden där tillstånd helt saknas eller där villkoren inte följs och en dialog förs mellan polisen och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) kring ändringar i ordningslagen som skulle ge kommunerna större ansvar och därmed andra möjligheter att följa upp tillstånden. Kontoret har under hösten inte fått några indikationer på att en sådan lagändring kommer att bli aktuell. I dagsläget är det framförallt Stockholms stad som efterlyser en sådan lagändring. Kontoret har därför inte prioriterat att göra en djupare utredning av vad konsekvenserna skulle bli vid en sådan lagändring, utan istället prioriterat att stärka samarbetet med Polisen kring markupplåtelsefrågor.

Under året har kontoret gjort ett försök med projektanställda kontrollanter, som på ett systematiskt sätt har följt upp att bl.a. upplåtelsevillkor följs. Projektet utvärderades under hösten och föll väl ut, vilket har lett till att projektet förlängs under 2020. Vidare har kontoret fortsatt att se över hur staden reglerar användande av offentlig plats i olika typer av avtal för att säkerställa att nu gällande ordningslag följs.

De många stadsbyggnadsprojekt som pågår, i kombination med t.ex. tunnelbaneutbyggnaden och tyngre bussar, innebär att stadens gator får en högre belastning. Kontoret undersöker därför vilka effekter på kort och lång sikt detta kommer att få för behovet av drift och underhåll av stadens gator och konstruktioner och har under året utvecklat de interna rutinerna för att arbeta med bärighetsfrågor. Under 2019 påbörjades även ett inledande arbete med att klassificera stadens broar utifrån dagens normer och krav på bärighet.

## **Stockholmarna involveras och informeras**

Utvecklingen av stadens offentliga platser väcker stort engagemang och under 2019 mottog kontoret 139 200 synpunkter, felanmälningar och idéer från stockholmarna, vilket är en



ökning med 21 % sedan 2018. Utvecklingen visar att både det totala antalet synpunkter, och den procentuella andelen som kommer in via appen Tyck till, fortsätter att öka. En redogörelse för kontorets arbete med synpunkter finns även under rubriken ”Övrigt”.

Under våren genomfördes en organisationsförändring och ett servicecenter bildades, vilket ska göra det ännu enklare att komma i kontakt med kontoret och att få återkoppling på synpunkter, samt säkerställa ett enhetligt bemötande och en hög servicenivå. Som en del i detta arbete har servicecenters medarbetare under året genomgått utbildningar i skriftlig och muntlig kommunikation samt kundbemötande. Kopplat till detta utvecklas Tyck till via mobilapp och webb för att bli mer lättanvänd och möjliggöra ännu bättre dialog med allmänheten. Under hösten 2019 genomfördes en användarundersökning där Tyck till-appens olika målgrupper fick lämna sina synpunkter på hur det fungerar att använda appen. Syftet är att hålla appen levande så att den fortsatt är huvudkanalen in till trafikkontoret för synpunkter på trafik- och utemiljön.

Kontoret arbetar också med andra former av medborgardialog, dels i samverkan med andra förvaltningar, dels på egen hand, t.ex. i arbetet med säkra skolvägar där barns och ungdomars behov och upplevelser är utgångspunkten för arbetet. En angränsande fråga är att systematisera rutiner för att fullt ut kunna realisera potentialen i det kunskapsunderlag som stockholmarnas synpunkter utgör, vilket beskrivs under mål 3.2.

Det proaktiva kommunikationsarbetet utvecklas vidare för att säkerställa att bra information ges inför, under och efter kontorets satsningar och här är sociala medier ett viktigt verktyg. Kontoret har en strategi för arbetet med sociala medier och driver en Facebooksida för att proaktivt kunna kommunicera i frågor som rör gång och cykel. Sidan hade i slutet av året cirka 2 600 följare och 2 200 gillare. Dialogen är central och engagemanget har växt, varje inlägg får i genomsnitt närmare 100 reaktioner och ett stort antal kommentarer. Jämfört med slutet av 2018 är det cirka tre gånger fler kommentarer per inlägg.

### Måluppfyllelse




Kontoret har under året arbetat aktivt för att Stockholms offentliga rum ska vara levande, trygga och attraktiva. En mängd aktiviteter och satsningar har genomförts, t.ex. specifika trygghetsskapande åtgärder, fortsatta satsningar inom konceptet Levande Stockholm samt extra medel på städning och klottersanering. Trots de satsningar som har gjorts kan det utifrån indikatorernas utfall konstateras att stockholmarnas förväntningar inte har nåtts fullt ut. När det gäller kontakten med stockholmarna har kontoret under året startat ett servicecenter som ska göra det lättare för stockholmarna att få kontakt med kontoret. Målet är även att svarstiderna ska minska. Det gångna året har visat att synpunkterna fortsätter att öka, men svarstiderna har ännu inte minskat. Kontorets bedömning är därför att både KF:s mål för verksamhetsområdet och nämndmålet endast uppfylls delvis. Mot bakgrund av detta kommer kontoret att fortsätta arbeta för att öka tryggheten och attraktiviteten i det offentliga rummet för att på längre sikt möta stockholmarnas förväntningar på stadsmiljön. Likaså fortsätter arbetet inom kontorets servicecenter för att etablera rutiner och arbetssätt som på sikt kan minska svarstiderna på stockholmarnas frågor och synpunkter.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Delta i arbetet med platssamverkan, i näringslivet med stadsdelsförvaltningarna.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
<p>Kontoret deltar i olika typer av platsamverkan på ett stort antal platser, de flesta i ytterstaden. Insatserna utgår från diskussioner i samråd med stadsdelsförvaltningarna, ofta deltar också berörda fastighetsägare och polis. Insatserna varierar, det kan vara investeringsprojekt i olika omfattning, extra städning, nya gatumöbler och papperskorgar, siktröjning för övervakningskameror, trafikhindrande åtgärder eller etablering av sommartorg inom konceptet Levande Stockholm. Några exempel på platser som varit aktuella det senaste året är: Östberga, Vårberg, Skarpnäck, Rinkeby Centrum, Spånga torg och Hässelby torg. Kontoret deltog även i satsningen "Sergel sommar" på Sergels torg samt i sommaraktiviteter på Medborgarplatsen.</p>			
✓	Fortsätta utveckla konceptet Levande Stockholm.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Under året genomfördes insatser inom konceptet Levande Stockholm på 22 platser runt om i staden. Trafiknämnden har också beslutat om planerna för utvecklingen av konceptet under 2021.</p>			
✓	Förstärka efterlevnaden av stadens 24-timmars städgaranti.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Under året har kontoret satsat extra medel på städning för att 24-timmarsgarantin ska uppnås. Detta har bland annat skett i form av extra papperskorgstömningar och spolning av gångbanor och -stråk med mer rörelse och aktiviteter än tidigare. Fokus har legat på platser med upplevd otrygghet. Dessutom har de flesta av stadens välbesökta torg och platser daglig tillsyn. Kontoret kommer under 2020 arbeta med att utveckla metoder för uppföljning av 24-timmarsgarantin.</p>			
✓	I enlighet med vinterstrategin för Levande Stockholm genomföra åtgärder för en än mer attraktiv vinterstad.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Under året har sex platser försetts med ljussatta granar, på två platser har det skett i kombination med mindre trädutställningar som också är belysta. Liljeholmstorget har utsmyckats med en större ljusinstallation och i Järnvägsparken finns ett samarbete med Stockholm Jul med omfattande ljusinstallationer.</p>			
✓	Identifiera och genomföra trygghetsskapande åtgärder i stadens utemiljöer, bl.a. utifrån framtagna utvecklingsplaner, och i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Under året har kontoret genomfört trygghetsskapande åtgärder på ett flertal platser runt om i staden, framförallt i ytterstaden. Arbetet sker i samråd med stadsdelsförvaltningarna men ofta deltar också berörda fastighetsägare och polis.</p>			
✓	Levandegöra stadens kajer och vattennära platser.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Kontoret har under året haft möten tillsammans med Stockholm hamnar och stadsbyggnadskontoret för att få en bild av pågående arbeten inom staden som berör våra kajer och vattennära områden. Kontoret har också etablerat Levande Stockholm på Strömgatan och Homsbergsstrand. Under 2020 ska kontoret fortsätta att bevaka att stadens kajer och vattennära platser hålls levande inom ramen för framtagandet av stadens kajstrategi.</p>			
✓	Påbörja genomförandet av handlingsplanen i strategin för offentliga rum.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Genomförande av handlingsplanen pågår och under hösten hölls bl.a. en kreativ dialog med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret om vistelsekvaliteter i offentliga rum. Kontoret deltar också i EIT-KIC Urban mobility där finansiering söks för flexibla lösningar i offentliga rum.</p>			
✓	Utreda konsekvenserna av en lagändring som skulle göra staden till tillståndsgivare av markupplåtelse.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Kontoret har under hösten inte fått några indikationer på att en sådan lagändring kommer att bli aktuell. I dagsläget är det framförallt Stockholms stad som efterlyser en sådan lagändring. Kontoret har därför inte prioriterat att göra en djupare utredning av konsekvenserna, utan istället prioriterat att stärka samarbetet med Polisen kring markupplåtelsefrågor. Vidare har kontoret varit drivande i att bl.a. områdespoliserna under hösten har utbildats i Ordningsslagen, kap 3. SKR har ansvaret för utbildningen och kontoret har hållit i vissa av delmomenten.</p>			
✓	Utreda ny beläggning på Sergels torg.	2019-01-01	2019-12-31
<p><b>Analys</b> Kontoret har under året undersökt tätskiktet och konstaterat att det är i gott skick för sin ålder. Arbetet fortsätter in i 2020 och nästa steg blir att i samråd med berörda aktörer fastställa en rimlig ambitionsnivå för det fortsatta arbetet med beläggningen.</p>			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Utredda vilka konsekvenser t.ex. massgodstransporter och tyngre bussar får på stadens gator och konstruktioner.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har under året utrett massgodstransporten och arbetar vidare med de konsekvenser som stadens gator och konstruktioner får av massgodstransporter och tyngre bussar.			
 Utveckla kontorets interna rutiner för arbete med bärighetsfrågor.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Rutinerna har utvecklats i en för ändamålets skapad projektgrupp. Arbetet innebär att kontoret reviderar vilka gator som ska vara undantagna från olika förbud och begränsningar för fordon. Syftet är att möjliggöra effektiva transporter där det är lämpligt och att begränsa längd och bredd där det inte är lämpligt. Som exempel kan nämnas gatorna runt Sjöviksbacken som när färdvägsförteckningarna trädde i kraft låg i ett industriområde men som numera är ett trångt bostadsområde. Arbetet har påbörjats och kommer fortsätta under början av januari.			
 Öka tryggheten och attraktiviteten på Sergels torg.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har under året arbetat på flera sätt för att öka tryggheten och attraktiviteten på Sergels torg, bl.a. genom att medverka till initiativet "Sommar på Sergels torg" och att placera ut betonglejon enligt polisens önskemål. Det har även genomförts extra städinsatser och möblering av delar av torget.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

#### 1.4. I Stockholm får människor i behov av stöd insatser i tid präglade av hög kvalitet, evidens och rättssäkerhet

 Uppfylls helt

##### Analys

Under 2019 har kontoret fortsatt arbeta för att stadens offentliga rum ska vara tillgängliga och inkluderande för alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsförmåga, sexuell läggning eller ålder. I det arbetet är det viktigt att få med sig ett jämställdhetsperspektiv och under året har samtliga relevanta tjänsteutlåtanden innehållit en jämställdhetsanalys. Barns perspektiv har särskilt integrerats i miljöer där barn och unga vistas, t.ex. i utvecklingen av Magelungens strandpromenad. Tillgänglighetsperspektivet är ständigt närvarande i kontorets arbeten med stadsmiljön och kontoret har under året bl.a. utvecklat de interna rutinerna för att tydligare kunna visa på tillgänglighetsåtgärder som genomförs.

Nämndmål:

#### Stockholms offentliga rum är tillgängliga för alla

 Uppfylls helt

##### Förväntat resultat

- Regelmässiga granskningar av kontorets myndighetsutövning genomförs.
- Fler upplåtelseinspektioner leder till tillgängligare trottoarer.
- Halverad avgift för parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
- Insiktsutbildningar för medarbetare och entreprenörer genomförs.

## Analys

### Alla människors lika rätt

Kontoret har fortsatt att lägga sig vinn om att det offentliga rummet upplevs som inkluderande för alla och jämställdhetsperspektivet är integrerat i det dagliga arbetet. Samtliga relevanta tjänsteutlåtanden, utifrån ett jämställdhetsperspektiv, har innehållit en jämställdhetsanalys och kontorets förhållningssätt är att hög kvalitet på driftverksamheten och god planering av stadsrummet gynnar både kvinnor och män. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sitt beteende utifrån upplevelser av otrygghet, varför arbetet med att motverka otrygghet i stadens offentliga miljöer, som beskrivs närmare under mål 1.2, är en förutsättning för att kvinnor och män ska ha samma möjligheter att röra sig fritt i staden. Kontoret har därför genomfört trygghetsåtgärder på ett antal platser, vilket även beskrivs under mål 1.2. Under våren har kontoret deltagit i nätverket ”Jämställdhet i transportsektorn”, och ”Genusfotografen” har hållit en föreläsning om normkritik för kontorets chefer. En särskild analys av jämställdhet i transportsystemet återfinns under mål 2.3.

I juni 2018 antog kommunfullmäktige etiska riktlinjer för utomhusreklam som trafikkontoret tagit fram. Kontoret har utvärderat riktlinjerna och bjuder årligen in till dialog med branschrådet Sveriges Annonssörer och andra intresseorganisationer. När kontoret kommunicerar med stockholmarna används inkluderande bilder som speglar samhällets sammansättning av individer. Medarbetare på flera olika organisatoriska enheter har hbtq-certifierats och detta perspektiv tas löpande om hand inom kontorets verksamhet, t.ex. i samband med trygghetsvandringar. För att säkerställa att diskriminering inte förekommer är det viktigt att på ett systematiskt sätt genomföra granskningar, t.ex. kopplat till myndighetsutövningen i enlighet med kontorets plan. Sådana kontroller säkerställer också att bedömningar är enhetliga och inte varierar beroende på handläggare och att det finns rutiner som minskar risken för otillbörlig påverkan. De kontrollanter som har varit projektanställda under året har haft en viktig uppgift i att återinföra information till verksamheternas fortsatta kvalitetsarbete för att stärka förutsättningarna för likabehandling och rättssäkerhet i myndighetsutövningen. Kontrollanterna har vid behov haft möten med projektets samordnare för markupplåtelse respektive trafikanordningsplaner (TA-planer), för att diskutera likabehandlingsfrågor vid komplicerade ärenden.

### Barns rättigheter

Trafikkontoret arbetar för att inhämta synpunkter från alla grupper i samhället, vilket innebär att barns behov uppmärksammas särskilt vad gäller de miljöer där barn och unga vistas, som vid skolor, bostäder och parker. I arbetet med satsningen på ytterstadens parker, Grönare Stockholm, är barnens perspektiv i fokus och ett av syftena är att grönområdena ska bli ännu mer välkomnande för barn, såväl som för deras föräldrar. Konkreta exempel är utvecklingen av Magelungens strandpromenad, där ungdomars idéer och skisser ligger till grund för projektet, samt ett tunnelprojekt i Liljeholmen där elever från Sjöviksskolan har skapat ett konstverk som kommer att pryda tunneln. I december bjöd kontoret även in till en föreläsning för att lära medarbetarna mer om hur barnens perspektiv tas tillvara och hur barnen bäst inkluderas i kontorets arbete. Kontorets arbete för säkra och trygga skolvägar beskrivs närmare under mål 2.3.

Kontoret har tagit fram rutiner för barns delaktighet och inflytande, och för barnkonsekvensanalyser och barnchecklistor. Att barn ska känna sig trygga i stadens utemiljö



är en vägledande princip och kontoret ser mycket positivt på att en del stadsdelsförvaltningar genomför trygghetsvandringar utifrån ett barnperspektiv. Trafikkontoret deltar i dessa vandringar och tar om hand de synpunkter som inkommer i samband med vandringarna.



*Bild från Magelungens strandpromenad där ungdomars idéer ligger till grund för projektet.*

### **Tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning**

Som tillståndsgivare för arbeten i stadens mark ställer trafikkontoret krav på framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter för alla vägarbeten. Kontoret genomför löpande inspektioner för att kontrollera planernas duglighet och att entreprenaderna genomförs i enlighet med de tillstånd som trafikkontoret utfärdat. Som ett led i att förbättra uppföljningen har trafikkontoret under 2019 projektanställt fyra kontrollanter som under året har kontrollerat att villkoren i trafikanordningsplaner och markupplåtelser följs. De utökade kontrollerna kan på sikt väntas bidra till en förbättrad tillgänglighet i stadsmiljön. Kontoret har under året även genomfört ett antal gemensamma inspektioner av upplåtelsetillstånd för uteserveringar tillsammans med socialförvaltningen, vilka har gett goda resultat.

Kontoret arbetar kontinuerligt med att tillgänglighetsanpassa stadsmiljön och under året har kontoret t.ex. breddat ett antal övergångsställen med höga gångflöden. Ett annat exempel är att smågatstensbeläggningen på en sträcka längs Norra Hammarbyhamnen har bytts ut mot större betongplattor, vilket bl.a. underlättar för personer med nedsatt syn och nedsatt rörelseförmåga. De tillgänglighetsinsatser som genomförs under året redovisas i kontorets årliga program för tillgänglighetsarbeten. Utöver denna redovisning har kontoret under året utvecklat de interna rutinerna för att tydligare kunna visa vilka ytterligare tillgänglighetsåtgärder som genomförs.

Mycket av kontorets löpande arbete för framkomligheten, som beskrivs under mål 2.3, bidrar också till en förbättrad tillgänglighet för alla. Den utökade sopsaltningen på några av stadens trottoarer och insamlingen av elsparkcyklar som påbörjades under året är två exempel på

sådana framkomlighetsåtgärder. Vidare har kontoret halverat avgiften för parkeringstillstånd för rörelsehindrade och bidrar till utformningen av innehåll om tillgänglighet på stadens nya webb, med fokus på information om tillgänglighet i stadsmiljön.

Kontorets medarbetare och stadens entreprenörer har vid två tillfällen under året erbjudits möjligheten att gå en insiktsutbildning. I utbildningen ingår att deltagarna får testa att ta sig fram med rullstol och synnedsättning samt teori kring tillgänglighet och trafiksäkerhet. Cirka 15 personer deltog vid respektive tillfälle. Utöver dessa insiktsutbildningar har trafikkontoret i samarbete med exploateringskontoret anordnat en stor utbildningsinsats inom tillgänglighet för kontorens trafikplanerare och landskapsarkitekter. Trafikkontoret har under 2019 även tagit på sig ansvaret för ett ramavtal avseende insiktsutbildningar som ska göra det möjligt för fler förvaltningar och bolag att genomföra utbildningar framöver.

Utöver dessa arbeten samverkar kontoret med nämndens råd för funktionshinderfrågor där rådets medlemmar får ställa frågor och lämna värdefulla synpunkter gällande trafikkontorets verksamhet och de tillgänglighetsåtgärder som genomförs.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Halvera avgiften för parkeringstillstånd för rörelsehindrade.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Avgiften halverades till 250 kr från och med den 1 juni 2019, enligt kommunfullmäktiges beslut.			
! I arbetet med att säkerställa etisk utomhusreklam bjuda in till en årlig dialog med branschrådet Sveriges Annonörer och andra intresseorganisationer samt redovisa dialogen till trafiknämnden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Det planerade mötet i december 2019 har blivit framflyttat till första kvartalet under 2020. Dialogen redovisas därefter till nämnden.			
✓ Tillsammans med socialförvaltningen genomföra fler inspektioner av att upplåtelsestillstånd för uteserveringar följs.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Rutiner för samarbete med socialförvaltningen har tagits fram. Under hösten genomfördes ett par gemensamma inspektioner som gett goda resultat och där felaktigheter i användandet av mark har rättats till. Det kan konstateras att tillsägelse har tagits på allvar när det kopplas till serveringstillståndet.			
✓ Utveckla de interna rutinerna för att tydligare kunna visa vilka tillgänglighetsåtgärder som genomförs utöver de i kontorets årliga program.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har tagit fram ett antal olika rutiner som tydligare ska visa vilka tillgänglighetsåtgärder som genomförs. Bland annat ska det inom den årliga slutredovisningen för tillgänglighetsåtgärder ges exempel på åtgärder som utförts inom andra projekt. Redovisningen ska även tydligare beskriva att tillgänglighetsåtgärder är en naturlig del i kontorets arbete.			
✓ Utvärdera hur de etiska riktlinjerna för utomhusreklam har fungerat och genomförts.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Utvärderingen presenterades på trafiknämndens sammanträde i maj.			

KF:s inriktningsmål:

## 2. En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Stockholms befolkning växer snabbt, men stadens yta växer inte. Framkomligheten och tillgängligheten behöver upprätthållas och kontoret har under året fortsatt arbeta mot en successiv omställning till ett mer hållbart transportsystem. Framkomlighetsstrategin har varit

vägledande i de arbeten som kontoret har genomfört under året för att främja cykel, gång och kollektivtrafik samt för att minska biltrafiken. Dessa åtgärder minskar även trafikens påverkan på både miljö och klimat och kontoret kan konstatera att biltrafiken har sjunkit med 2,2 % sedan föregående år.

Effektiva transportlösningar och god framkomlighet, tillsammans med väl fungerande leveranstrafik, bidrar också till ett attraktivt företagsklimat. Stadens fortsatta välstånd är helt beroende av företag som vågar investera och anställa och under året har kontoret arbetat för att underlätta företagets kontakter med kontoret genom etableringen av ett servicecenter

Stadens offentliga rum ska vara hållbara och erbjuda en god livsmiljö. Kontoret har under året fortsatt att leda utvecklingen av stadens grönstruktur inom ramen för konceptet Grönare Stockholm och har etablerat en skyfallsfunktion som ska arbeta för att stadsmiljön ska kunna stå emot skyfall och andra extrema väder. Luften ska vara ren i hela staden och under året har arbetet för att luftkvalitetsnormerna inte ska överskridas fortsatt. Vidare har kontoret arbetat med åtgärder i enlighet med miljöprogrammet 2016-2019.

KF:s mål för verksamhetsområdet:

## 2.1. Stockholm har Sveriges bästa företagsklimat och ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv

◆ Uppfylls delvis

### Analys

















Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat år 2025. Trafikkontorets arbete för trygga och attraktiva offentliga rum och god framkomlighet för människor och gods ger förutsättningar för ett attraktivt företagsklimat och kontoret har under året fortsatt att utveckla det offentliga rummet i nära samverkan med näringslivet. I takt med att befolkningen ökar tilltar även behovet av leveranser och för att dessa ska fungera är det viktigt med ett välfungerande transportsystem. Som ett sätt att effektivisera leveranser har kontoret under 2019 gjort olika försök, t.ex. genom så kallade off peak-leveranser.

Det ska vara lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret. Näringsidkare ska inte slussas runt i sina kontakter med kontoret utan det ska finnas ”en väg in” och under våren etablerades ett servicecenter för att göra det enklare att komma i kontakt med kontoret. Under året har staden tagit fram en näringslivspolicy som ska ligga till grund för den fortsatta utvecklingen av stadens näringslivsarbete. Kontoret har deltagit i detta arbete och ska utifrån denna policy fortsätta utveckla verksamheten i en företagsvänlig riktning.

### Måluppfyllelse

Flera av indikatorerna kopplade till detta mål har inte nått upp till årsmålet. Därför kan kontoret inte göra någon annan bedömning än att KF:s mål för verksamhetsområdet och underliggande nämndmål endast har uppfyllts delvis. Det är prioriterat för kontoret att fortsätta arbeta för ett ännu bättre företagsklimat i staden och att på så vis öka företagarnas nöjdhet i kontakt med kontoret.



Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Andel upphandlad verksamhet i konkurrens	90 %					90 %	Tas fram av nämnd/styrelse	2019
<b>Analys</b>								
Kontoret har totalt beställt för ca 2 150 mnkr under året, varav ca 8,6 mnkr är beställt inom direktupphandlade avtal. Det visar att andelen direktupphandlingar sjunker alltmer och nu ligger på ca 0,5 %, det vill säga i huvudsak all verksamhet handlas upp i konkurrens. Då kontoret ser att det finns en viss osäkerhet i underlaget redovisas ändå ett utfall enligt årsmålet. Under 2020 kommer kontoret arbeta med att ta fram bättre underlag för statistik och uppföljning.								
  Företagens nöjdhet med bemötande från staden	70			75		78	78	2019
  Företagens nöjdhet med effektivitet från staden	57					65	70	2019
  Företagens nöjdhet med information från staden	70					70	72	2019
  Företagens nöjdhet med kompetens från staden	69					72	72	2019
  Företagens nöjdhet med rättssäkerhet från staden	70					73	73	2019
  Företagens nöjdhet med tillgänglighet från staden	68					70	70	2019
  Näringslivets nöjdhet vid kontakter med staden som myndighet	68			65		72	72	2019
<b>Analys</b>								
Resultaten från 2019 års serviceundersökning blir inte tillgängliga för år 2020, varför utfallet ovan är taget från 2018 års undersökning. Utfallen de senaste åren har varit på en jämn nivå. Trafikkontoret har tagit fram en handlingsplan för att nå stadens mål om ett NKI-resultat på 70 eller mer. Handlingsplanen omfattar olika åtgärder inom områdena tillgänglighet, information, effektivitet, kompetens och rättssäkerhet.								

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
  Kommunstyrelsen ska tillsammans med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholm Business Region AB utreda process och organisation för att fastställa en stadsövergripande servicekedja för etableringsförfrågningar.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			
Enligt stadens näringslivspolicy ska arbetet ledas av Stockholm Business Region AB. Trafikkontoret deltar i arbetet vid inbjudan.			
  Stockholm Business Region AB ska i samverkan med exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd fortsätta driva pilotprojektet i Årsta parthallar och utarbeta en samordningsmodell för stadens arbete med företagsområden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			
Trafikkontoret har under året deltagit i arbetet som leds av Stockholm Business Region AB och stadsledningskontoret. En avrapportering av uppdraget planeras i början av 2020.			
  Trafiknämnden ska göra en översyn av regelverket för Foodtrucks.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Kontoret har haft samråd med företrädare för foodtruck-branschen under hösten. Översynen kommer att presenteras för nämnden i början av 2020.			

Nämndmål:

## Det är lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret

◆ Uppfylls delvis

### Förväntat resultat

- Näringslivets nöjdhet med trafikkontoret ökar.

### Analys

Det ska vara lätt att göra rätt i kontakten med trafikkontoret och företag ska inte slussas runt mellan olika kontakter utan erbjudas en tydlig väg in till kontoret. Under 2019 har kontoret därför etablerat ett servicecenter för att göra det enklare att komma i kontakt med kontoret. Kontoret har under året även varit med och tagit fram stadens näringslivspolicy som kommer utgöra grund för ytterligare utveckling inom området. I policyn fastslås att Stockholm Business Region (SBR) ska samordna arbetet med en stadsövergripande servicekedja för etableringsförfrågningar. Arbetet ska ske i nära samverkan med berörda nämnder och bolag, bland annat trafiknämnden. Former för samverkan mellan SBR och övriga berörda ska upprättas och i mitten av december hade projektgruppen ett uppstartsmöte.

Stadens webbplats stockholm.se har cirka 18 miljoner besök per år och är en stor kontaktyta för företag och privatpersoner. Under året har sidan fått en ny plattform och struktur och kontoret har medverkat i framtagande av ny företagswebb och utvecklat de delar som handlar om tillstånd och regler för att underlätta för företagare. Vidare har kontoret under året påbörjat en omorganisation som innebär att de medarbetare som arbetar med upplåtelsefrågor framöver kommer att arbeta kategoriindelade istället för uppdelade i geografiska områden. Detta är tänkt att effektivisera handläggningen, vilket på så vis kan bidra till att öka näringslivets nöjdhet med kontoret och därmed svara upp mot ambitionerna i näringslivspolicyn.

De verksamheter på kontoret som arbetar med myndighetsutövning, t.ex. tillståndsgivning för markupplåtelser och evenemang, har daglig kontakt med stadens företag och dessa kontakter ska kännetecknas av god service och opartiskhet. Under året har formerna för hantering av tillstånd för filminspelningar utvecklats. Kontoret har också gjort en översyn av regelverket för food trucks, i samråd med 15 företrädare för branschen. Översynen presenteras för nämnden i början av 2020.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Fortsätta utveckla formerna för hur tillstånd för filminspelningar ska hanteras i enlighet med stadens filmstrategi.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Staden avvaktar fortfarande ett regeringsbeslut om produktionsincitament för filmindustrin, för att veta vilken fortsatt inriktning arbetet ska ha. Då beslutet dröjer har kontoret valt att i väntan på beslut samverka nära med polismyndigheten för att effektivisera tillståndsförfarandet. Samverkansmöten med polisen sker veckovis. Under hösten har ett nytt ramverk för arbetet upprättats. Detta har skett i samverkan med branschen och polismyndigheten. Det nya ramverket presenterades under årets filmfestival.			

Nämndmål:

## **Stockholms offentliga rum främjar företagande**

◆ Uppfylls delvis

### **Förväntat resultat**

- Godstrafiken effektiviseras.
- Den upplevda tryggheten för stadens företagare ökar.

### **Analys**

Stockholms offentliga rum ska främja företagande, t.ex. genom att säkerställa att det är tryggt att bedriva sin verksamhet i staden och att näringsidkare inte behöver vara rädda för rån, hot eller våld. Kontorets arbete med trygghetsskapande åtgärder som beskrivs under mål 1.2 bidrar därför även till att förbättra förutsättningarna för stadens företagare. Det ska också vara lätt för stockholmarna att nå olika verksamheter och arbetet för effektiva och hållbara transporter beskrivs närmare under mål 2.3. Utöver dessa grundläggande förutsättningar för ett gott företagsklimat har kontoret fortsatt att utveckla och förvalta det offentliga rummet i nära samverkan med näringslivet. Det har t.ex. skett genom fortsatta satsningar inom konceptet Levande Stockholm där miljöer gjorts mer attraktiva och befolkade vilket gynnat företagarna på dessa platser och genom drift och utbyggnad av markvärme på högfrekventerade handlegator.

I takt med att befolkningen ökar tilltar även behovet av fler leveranser. Dessa ska vara effektiva, säkra, hållbara, pålitliga och ingå som en naturlig del av stadens transportsystem och arbetet med att effektivisera godstrafiken beskrivs närmare under mål 2.3. Kontoret har gjort flera försök med så kallade off peak-leveranser, d.v.s. nattleveranser med tysta lastbilar eller leveranser vid andra tider då det kommunala vägnätet är mindre belastat, vilket beskrivs ytterligare under mål 2.3. Arbetet har också pågått för att effektivisera paketleveranser och en dialog förs med PostNord om deras pilotprojekt där de ska placera ut närboxar i syfte att komplettera paketombud och få till en effektivare e-handelslogistik.

I arbetet med att utveckla de offentliga rummen fortsätter kontoret att kontinuerligt undersöka möjligheterna till medfinansiering och den nu pågående omdaning av Vasagatan är ett exempel på projekt som bedrivs i nära samverkan med omkringliggande fastighetsägare. Samarbetet har fortsatt under året och kontoret informerar kontinuerligt om projektets framfart och om hur fastighetsägarna blir påverkade. Ett annat exempel på ett projekt som pågått under året där fastighetsägare varit involverade är Kungsgatan.

Kontoret deltar löpande i lokala näringslivsråd, företagarföreningar och samverkansforum för att hålla en nära kontakt med stadens näringsidkare. Kontoret deltar också i arbetet med platssamverkan där samarbete med lokala aktörer ingår, vilket beskrivs närmare under mål 1.2. I likhet med detta samarbetar kontoret även med lokala aktörer i flertalet av projekten inom Grönare Stockholm och parkinvesteringsprojekt. Kontoret har under året också deltagit i pilotprojektet i Årsta partihallar och utarbetandet av en samordningsmodell för stadens arbete med företagsområden, samt i utvecklingen av de verksamhetsområden som anges i översiktsplanen. Vidare har informationen på stadens webbplats utvecklats om hur man som företag, förening eller organisation gör för att använda offentliga platser till evenemang.



KF:s mål för verksamhetsområdet:



## 2.2. Stockholm byggs attraktivt, tätt och funktionsblandat utifrån människors och verksamheters skiftande behov

● Uppfylls helt

### Analys

Stockholms stad växer med närmare 35 personer per dag och när fler människor bor och verkar på en tät yta kan staden utvecklas, bli mer levande och ge medborgarna hög livskvalitet. En tät stad möjliggör även hållbara transporter och biltrafiken per person i Stockholmsregionen är klart lägst i landet. Befolkningstillväxten ställer dock stora krav på en hög bostadsbyggnadstakt och mellan 2010 och 2030 ska 140 000 nya bostäder byggas. Trafikkontoret spelar en central roll i detta arbete, eftersom ett effektivt transportsystem och en hög närbarhet är förutsättningar för att bostads- och arbetsmarknader ska fungera i den växande staden. Därför har kontoret under året bl.a. samverkat med andra förvaltningar för att hitta platser där infrastrukturbarriärer kan omvandlas till urbana stråk. Kontoret har även deltagit i utvecklingen av Teknisk Handbok och processbeskrivningen Ledstången.

När nya områden är byggda är det dessutom trafikkontoret som ska sköta om stadsmiljön. För att säkerställa attraktiva offentliga rum med effektiv drift och underhåll i framtiden har kontoret deltagit i exploateringsprojekt i ett tidigt skede. När nya områden byggs behöver kontoret säkerställa att det finns långsiktiga lösningar för exempelvis snöbortforsling och under året har kontoret arbetat vidare för att säkerställa nödvändiga ytor för kommunalteknisk verksamhet. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det av särskild vikt att planera för trygga miljöer, där varken kvinnor eller män hämmas av upplevd otrygghet. För att möjliggöra detta har kontoret haft en nära samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
  Kommunstyrelsen ska i samarbete med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden uppdatera Bostadspotential i Stockholm utifrån översiktsplanen och övriga relevanta omvärldsfaktorer	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Trafikkontoret har under året medverkat i detta arbete som beräknas slutföras i början av 2020.			

Nämndmål:

## Stockholm växer med effektiva transportlösningar och attraktiva offentliga rum

● Uppfylls helt

### Förväntat resultat

- Ledstången och teknisk handbok utvecklas.
- Kommunaltekniska ytor säkras inför vintern 2019/2020.

### Analys

#### Ett växande Stockholm

Ett stort antal byggprojekt pågår i staden och kontoret följer samtliga strategiska utvecklings-

och exploateringsprojekt. Bland arbetsuppgifterna ingår bl.a. att delta i program- och detaljplanearbete, besvara program-, detaljplane- och bygglovsremisser, ansvara för trafikutredningar och utifrån dessa föreslå åtgärder, samt försäkra att den växande staden åtföljs av en förbättrad grönstruktur. Kontoret deltar även i att finna lämpliga platser för tillfälliga boenden för nyanlända och asylsökande.

Kontoret effektiviserar kontinuerligt processerna och anpassar organisationen för att inte bli en flaskhals i samarbetet med de andra tekniska förvaltningarna. Under 2019 har kontoret arbetat med en uppdatering av Teknisk Handbok och förberedelser för nästa steg, där kontoret tillsammans med exploateringskontoret ska modernisera handboken. Vidare har det förvaltningsövergripande arbetet med att utveckla processbeskrivningen Ledstången fortlöpt under året, under ledning av exploateringskontoret. Bland annat har det hållits välbesökta introduktionsutbildningar och en ny rutin för erfarenhetsåterföring är införd i Ledstången. Kontoret har även tillsammans med exploateringskontoret tagit fram beskrivningar av hur exploateringskontoret ska arbeta med byggnadsverk i de projekt som innehåller sådana konstruktioner. Vidare har handboken Gata Stockholm, som ska bidra till enhetlig standard och kvalitet för stadens gator, färdigställt under året.

För att möjliggöra den höga bostadsbyggnadstakten fortsätter kontoret att i samverkan med andra förvaltningar undersöka stadsutvecklingsprojekt där infrastrukturbarriärer kan omvandlas till levande, urbana stråk. Ett sådant exempel är Södertäljevägen där exploateringsnämnden har fattat ett utredningsbeslut om omvandling och här medverkar trafikkontoret i det fortsatta arbetet. Kontoret har under året också medverkat i arbetet med att inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur. Bland annat har en kontorsövergripande workshop gällande möjliga överdäckningar hållits tillsammans med representanter från berörda förvaltningar och kontoret planerar att rapportera uppdraget i ett tjänsteutlåtande under början av nästa år. Kontoret fortsätter även att ta fram områdesvisa planeringsunderlag och att delta i cityförnyelsen.

Nya bostäder byggs ofta nära vägar och spår där farligt gods transporteras och bostadsförsörjningen riskerar att påverkas negativt av skyddsavstånd som ensidigt säkerhetskrav kring farliga transporter. Under året har en grupp under ledning av Länsstyrelsen fortsatt arbetet med att ta fram en vägledning för hantering av risker i detaljplanearbetet. I Stockholms stad leds arbetet av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har under året deltagit i arbetsgruppen. Kontoret har också deltagit i exploateringskontorets pågående fallstudie om olika riskavstånds samhällsekonomiska betydelse vid en omvandling av Hammarbyvägen.

### **Kommunaltekniska ytor**

Kommunfullmäktige gav 2015 exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden tillsammans med trafiknämnden i uppdrag att säkerställa nödvändiga ytor för kommunalteknisk verksamhet, för t.ex. sandfickor, snöupplag och uppställning av fordon, i den växande staden. För att säkerställa effektiv gatu- och parkdrift i innerstaden har Vanadisberget återtagits i stadens regi och ett utredningsbeslut om bergets ombyggnad togs i majnämnden. Utredningen pågår och den beräknas kunna presenteras för nämnden under 2020.

Även för ytterstaden behöver långsiktiga lösningar säkras och för att hantera snöbortforslingen behövs ytor om ca 70 000 kvm för västerort och lika mycket för söderort.

Mot bakgrund av att befintliga ytor exploateras i hög takt har kontoret under året fortsatt arbetet med att ta fram en stadsövergripande strategi för ytor som kan hantera kraftiga snöfall, men som även kan användas flexibelt och hantera andra effekter av framtida klimatförändringar, såsom kraftiga skyfall och torka. En metod för att säkerställa snötippningsplatser i staden har tagits fram och en fördjupning kring några av platserna i Spånga och Bromma har gjorts i ett exjobb av en student från Kungliga Tekniska Högskolan under våren. Arbetet med att ta fram en strategi för kommunaltekniska ytor fortsätter under 2020.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Delta i det av exploateringskontoret ledda arbetet med att utveckla handboken Ledstängen, för att säkerställa att drifts- och underhållsperspektiven beaktas i tidiga skeden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har under året deltagit i den av exploateringskontoret ledda utvecklingen av Ledstängen, t.ex. vad gäller arbetsprocessen vid planering och exploatering av privat mark och här har en mall för erfarenhetsåterföring tagits fram. Under början av året har en fördjupning skett för projekt Slakthusområdet, där särskilda temamöten hållits tillsammans med de andra kontoren, bl.a. med fokus på drift- och underhållsfrågor.			
 I samverkan med andra berörda aktörer säkra hur behovet av farliga godstransporter kan kombineras med en hög nivå på bostadsbyggandet.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under året har en grupp under ledning av Länsstyrelsen fortsatt arbetet med att ta fram en vägledning för hantering av risker i detaljplanearbetet. I Stockholms stad leds arbetet av stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret deltar i arbetsgruppen.			
 Se över krav och regelverk i Teknisk Handbok, för att förenkla byggandet i staden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under året har kontoret arbetat med en uppdatering av Teknisk Handbok och förberedande arbete för nästa steg, där kontoret i samarbete med exploateringskontoret ska modernisera handboken.			
 Ta fram en stadsövergripande strategi för kommunaltekniska ytor.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> En metod för att säkerställa snötippningsplatser i staden har tagits fram och en fördjupning kring några av platserna i Spånga och Bromma har gjorts i ett exjobb av en student från Kungliga Tekniska Högskolan under våren, där klimatanpassningsaspekter för staden studeras utifrån ett skyfalls- och snöfallsperspektiv. Arbetet med att ta fram en strategi fortsätter under 2020.			
 Tillsammans med exploateringskontoret inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoren har arbetat gemensamt med uppdraget under året. Trafikkontoret planerar att presentera ett ärende till nämnden i början av 2020.			
 Tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret fortsätta att utreda omvandlingar av trafikleder till urbana stråk, t.ex. Södertäljevägen närmast Liljeholmen och Örbyleden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Arbetet pågår och exploateringsnämnden har fattat ett utredningsbeslut om Södertäljevägen. Trafikkontoret medverkar i det fortsatta arbetet som fortsätter in i 2020.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

## 2.3. Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet




◆ Uppfylls delvis

















### Analys





Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder, vilket innebär både utmaningar och möjligheter. I egenskap av väghållare verkar kontoret för att transportsektorns klimatpåverkan ska minska, vilket ska bidra till att uppnå stadens klimatmål och de nationella klimatmålen till år 2030. Framkomlighetsstrategin beskriver hur stadens gator behöver planeras och utvecklas för att bidra till en attraktiv stad och ett hållbart transportsystem.









Framkomlighetsstrategin har konkretiserats i underliggande inriktningsplaner, bl.a. för gång, cykel, stamnät och leveranstrafik. Planerna beskriver hur strategins mål ska uppnås och innehåller handlingsplaner för prioriterade åtgärder, med syftet att möjliggöra en successiv omställning till ett mer hållbart transportsystem med ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Under 2019 har planerna fortsatt att realiseras genom konkreta ny- och ombyggnadsprojekt och kontoret har påbörjat investeringen av de 1,5 mdkr för hållbara trafikslag som kontoret har tilldelats för perioden 2019-2022.

Andra fokusområden för 2019 har varit att medverka till att bygga ut den publika laddinfrastrukturen, att förbättra vinterväghållningen för stadens gångtrafikanter, att fortsätta arbetet med hastighetsplaner för att höja trafiksäkerheten och att utveckla samordningen av trafikarbeten för att minska trafikstörningarna runt om i staden. Även utvecklad samverkan med andra aktörer i staden och i regionen är en förutsättning för att värna framkomligheten.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
◆  Andel lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden, dagtid	11,8 %			12 %		14 %	14 %	2019
<b>Analys</b>								
I takt med att allt fler parkeringsplatser försvinner till förmån för andra användningsområden, såsom snabbbladdare, nya cykelbanor och prioriteringar i signaler för stombussar är det svårt att nå upp till årsmålet på 14 %. Kontoret har tagit fram ett underlag gällande parkeringsplatser i staden som kommer att bifogas till ärendet Underlag för budget 2021 med inriktning 2022 och 2023.								
■  Andel miljöbränsle i stadens etanol- och biogasfordon	68,3 %			72,2 %		86 %	86 %	VB 2019
<b>Analys</b>								
Kontoret kan konstatera att andelen miljöbränsle i kontorets etanol- och biogasfordon inte når upp till stadens mål om 86 %. Utfallet beror på att drivmedelsupphandlingen påverkat vid vilken drivmedelsstation fordonen kan tankas. Längre sträckor för att tanka gas har gjort att förarna valt att åka till en närmare station av både tids- och miljöskäl. Kontoret kommer fortsatt att uppmana medarbetarna att i så hög mån som möjligt använda sig av miljöbränsle.								
■  Andel ombyggda passager för gång, cykel och moped (GCM) av de mest prioriterade	14 %			18 %		20 %	Tas fram av nämnden	2019

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
<b>Analys</b> Årsmålet uppnåddes inte riktigt. Ombyggnaden av några passager har flyttats fram till 2020.								
  Antal publika laddplatser	155 st					300 st	1 700 st	VB 2019
<b>Analys</b> Staden har nu 31 stycken parkeringsplatser för snabbladdare och 124 stycken parkeringsplatser för normalladdning på gatumark. Kontoret kan inte direkt påverka att årsmålet uppnås eftersom det är aktörerna själva som bestämmer hur många laddplatser som de vill sätta upp i staden. Kontoret kan endast underlätta för aktörerna vilket på flera sätt har gjorts under året. Bland annat har avtalstiderna förlängts till 10 år, aktörerna betalar inget för sina avtal, kontoret har uppdaterat kartunderlag för möjliga platser och kontoret har även utökat samarbetet med Ellevio så att det blir lättare för små aktörer att sätta upp laddare.								
  Cykelantal	63 430 st			82 44 3 st		86 500 st	86 500	2019
<b>Analys</b> Tack vare en varm och nederbördsfri mätperiod var 2018 ett rekordår för antalet passager i innerstadsnittet och hade avsevärt fler dagar med högt antal passager jämfört med 2019. Detta innebär att den redovisade siffran blir lägre under 2019.								
  Genomsnittlig hastighet för stombusstrafiken i innerstaden	17 km/h			17 km/h		18 km/h	18 km/h	2019
<b>Analys</b> Medelhastigheten för stombussarna i innerstaden har varit näst intill oförändrad under 2019 i relation till 2018. Kontoret arbetar kontinuerligt för att öka medelhastigheten för stadens stombussar och under 2019 har bl.a. en genomgång av möjliga förbättringar av prioriteringar för signaler längs linje 4 genomförts.								
  Genomsnittlig hastighet för stombusstrafiken i ytterstaden	28 km/h			27 km/h		30 km/h	30 km/h	2019
<b>Analys</b> Medelhastigheten för stombussarna i ytterstaden har ökat något i förhållande till 2018. Trots det når medelhastigheten inte årsmålet för 2019. Kontoret arbetar kontinuerligt för att öka medelhastigheten, regulariteten och attraktiviteten för stadens stombussar och under 2019 har åtgärder och utvärdering genomförts för ett antal stomlinjer, t.ex. 178 och 179 samt 172 och 173.								
  Gångflöde på ett urval gator.	3,63 %					1 %	Öka med 1 %	2019
  Hastighetsefterlevnad	71,4 %			73 %		73 %		2019
<b>Analys</b> Hastighetsefterlevnaden har minskat från 73 % till 71,4 % 2019, vilket i huvudsak beror på slumpvariation. Den generella hastigheten i staden bör ses över längre sikt för att kunna dra korrekta slutsatser.								
  Passager över innerstaden, tunga lastbilar	9 300			9 630		9 600	9 600	2019
  Procentuell förlängning av restiden, innerstadsgator	42 %					40 %	Tas fram av nämnden	2019
<b>Analys</b> Restidsförlängningen blev något större 2019 än 2018, men det beror framförallt på att medelrestiden var lägre på natten 2019 än 2018. Framkomligheten under rusningen har därmed inte försämrats sedan föregående år.								

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Procentuell förlängning av restiden, ytterstadsgator	47 %					57 %	Tas fram av nämnden	2019
  Vägtrafikarbete totalt i staden	-2,2 %			-1,6 %		-0,2 %	Tas fram av nämnden	2019
<b>Analys</b> Trafikarbetet minskade med 2,2 % totalt, varav knappt 3 % i innerstaden och ca 2 % i ytterstaden.								

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
  Trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ska initiera åtgärder för elektrifiering av transportsektorn.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Tillsammans med miljöförvaltningen har trafikkontoret genomfört ett antal aktiviteter, t.ex. genomfördes ett seminarium om laddinfrastruktur i september där över 100 deltagare från både offentliga verksamheter och näringsliv i Stockholmsregionen deltog. Vidare ställs krav på elfordon och förnybara drivmedel i samband med stadens upphandlingar av fordon och transporttjänster och kontoret har under året arbetat vidare mot målet att uppföra 2 000 publika laddplatser på gatumark till år 2022.			
  Trafiknämnden ska i samarbete med Stockholms Stads Parkerings AB och näringslivet anlägga minst 4 000 publika laddplatser.	2019-01-01	2021-12-31	
<b>Analys</b> Arbete pågår. Kontoret har anpassat villkoren för intresseanmälningar och förlängt avtalstiden från 5 till 10 år, för att förbättra förutsättningarna för laddaktörerna. Vidare har kartunderlaget på stadens officiella hemsida för publik laddning på gatumark utökats med fler möjliga platser för laddinfrastruktur. Tillsammans med Ellevio har kontoret tagit fram ett koncept där platser som identifierats som lämpliga att anlägga laddplatser på, och som ligger där Ellevio utför arbeten, förbereds för laddning, vilket minskar kostnader, ledtider och trafikstörande åtgärder.			
  Trafiknämnden ska utreda möjligheten till korttidsparkering vid stadens lokala centra i ytterstaden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har under året inventerat parkeringssituationen vid de lokala centrumerna i ytterstaden. Inventeringen visar att de flesta centrumbildningar i ytterstaden redan är reglerade med tidsbegränsad parkering. Flertalet platser i Västerort har tidsbegränsad parkering, t.ex. Blackeberg, Vällingby, Hässelby och Spånga torg. I Bromma finns även avgift och tidsbegränsning på t.ex. Alviksvägen, Högländstorget och Nockeby torg. Södra ytterstaden har tidsbegränsad parkering på platser som t.ex. Sättra, Älvsjö torg, Skarpnäck och Skärholmen. De har även centrum med avgiftsbelagd parkering och tidsbegränsning, t.ex. i Västertorp, Bagamossen och Årsta.			
  Trafiknämnden ska utvärdera genomförda trafikminskningsinsatser.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har påbörjat ett arbete med att utreda effekterna av olika insatser för att minska biltrafiken. Utredningsarbetet kommer att fortsätta inom ramen för uppdraget om att ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030.			

Nämndmål:

## Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet

 Uppfylls delvis

## Förväntat resultat

- Fler väljer att cykla och gå.
- Medelhastigheten, regulariteten och attraktiviteten för stadens stombussar ökar.
- Tillgången på lediga parkeringsplatser ökar.
- Fler publika laddplatser uppförs på stadens mark.
- Antalet svårt skadade och omkomna i trafikolyckor på stadens vägnät minskar.

## Analys

### En ledande cykelstad

Stockholm har en uttalad målsättning att bli en ledande cykelstad och kontoret har arbetat för att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan 2012 och 2018 och under året har det tagits fram en slutredovisning av satsningen som presenterades i novemberkommittén. Redovisningen visade på att en betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden och att cykeln som transportmedel har fått högre prioritet. Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen fortsätter och under året har kontoret påbörjat en översyn av cykelplanen för att öka ambitionen ytterligare. Översynen kommer tillsammans med förslag på strategisk inriktning för cykelinvesteringarna och erfarenheterna från cykelmiljarden att vara vägledande i det fortsatta arbetet med att investera en ytterligare miljard kronor i cykelinfrastruktur som har påbörjats under året. Genom investeringar i utbyggnad och förstärkning av viktiga cykelstråk och genom reinvesteringar för cykel skapas ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Reinvesteringarna i cykelinfrastrukturen har fortsatt, bl.a. utifrån den inventering av cykelpendlingsnätet som gjordes under sommaren.

Även andra insatser av betydelse har genomförts under året, t.ex. har drygt 2 000 nya cykelparkeringsplatser anlagts, trafiksignalåtgärder har genomförts och likaså åtgärder för förbättrad cykelvägvisning. Det har även genomförts en kartläggning av eventuella trafikfarliga eller otydliga cykelhinder och dubbelriktad cykling är fortsatt tillåten på vissa enkelriktade gator. Under våren 2019 antogs en ny riktlinje för hinder på gång- och cykelstråk. Under sommaren inventerade kontoret alla cykelhinder på huvudstråken och gick igenom filmer för pendlingsstråken. Kontoret arbetar för att öka kunskapen om cykeltrafikens förhållanden, bl.a. genom att utveckla formerna för att systematiskt utvärdera de försök som görs, något som beskrivs närmare under mål 3.2 Vidare bedöms kontorets arbete med att utveckla investeringsplaneringen och projekthanteringen, som beskrivs närmare under mål 3.1 och 3.2, bidra till en ökad effektivitet i leveransen av åtgärder i cykelinfrastruktur och förbättrade möjligheter till prioriteringar såväl mellan som inom projekt. Arbetet med cykelinvesteringar beskrivs närmare i bilaga 4.

Nya potentiella förbättringar för stadens cyklister utvärderas kontinuerligt och bland annat pågår en utredning gällande kajbreddning vid Riddarholmskanalen, i syfte att bygga en cykelbana där. Under 2019 har arbetet med att ta fram en teknisk lösning för kajbreddningen slutförts och ett inriktningsbeslut planeras till första halvåret av 2020. Vidare har utredningen om en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken fortsatt under året. Den systematiska framkomlighetskontrollen av t.ex. felparkerade bilar i cykelfält har skärpts med fler MC-burna p-vakter. Under 2019 har upphandling av ett utvecklat lånecykelsystem för hela staden genomförts men inte kunnat slutföras på grund av överklaganden som har skett. Kontoret kommer driva vidare frågan under 2020.

När det kommer till cykling vintertid har kontoret genomfört en mer långsiktig upphandling av de cykel- och gångstråk som vinterväghålls med hjälp av sopsaltningsmetoden. Kontrakten började gälla i september 2019. Vidare har arbetet med att lyfta gång-, cykel- och kollektivtrafik i stadens externa kommunikation fortsatt under året, t.ex. på stadens Facebooksida Cykla och gå i Stockholms stad där kontoret lanserat cirka två inlägg per vecka om cykel- och gångprojekt. Kampanjer inom kommunikationskonceptet ”Ser du möjligheterna” och ”Tack för att du cyklar och går” genomfördes under årets andra tertial med goda resultat. Kontoret har även tagit fram en temasida för cykel på stadens webbplats med samlad information om cykelprojekt, cykling på vintern, cykelparkeringar, cykelvägnet och underhåll av cykelbanor.

### **Förbättrad gångvänlighet**

Gångvänligheten ska förbättras i enlighet med den av kommunfullmäktige antagna gångplanen, som syftar till att stärka gångtrafiken i staden och skapa ytor för ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. Under 2019 har en rad framkomlighets- och trivselåtgärder genomförts, t.ex. längs med gångstråket mellan Hornstull och Telefonplan, längs med Norrtullsgatan, längs Magelungens strandpromenad, längs med kajen i Norra Hammarbyhamnen och längs med Drottninggatans förlängda gågata. Det har även genomförts en del lokala gångåtgärder för att åtgärda brister i framkomlighet och attraktivitet för fotgängare i Enskede-Årsta-Vantör, Rinkeby-Kista och Spånga-Tensta, utifrån synpunkter från medborgare och stadsdelsförvaltningar. Vidare har förutsättningarna för utveckling av Skeppsbron för bättre vistelseytor, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet fortsatt att utredas. Arbetet bedrivs i nära samverkan med berörda stadsdelsförvaltningar.

Arbetet har fortsatt med att utöka gångmätningen och fördjupa kunskapen om Stockholms fotgängare och deras behov. Under 2019 har kontoret breddat övergångsställen med höga gångflöden, bl.a. över Sveavägen-Kungsgatan över Vasagatan och över Karlbergsvägen vid Norrtullsgatan. Dessutom har ett planeringsstöd för planering av gångtrafik färdigställt under hösten. Kontoret har även testat en metod för att identifiera ett prioriterat gångnät. Arbetet kan ligga till grund för kontorets framtida investeringar för ökad gångvänlighet, samt för kontorets insatser i drift och underhåll utifrån gåendes behov.

Arbetet med att förbättra gångvänligheten sker i symbios med Levande Stockholm, stadens strategi för offentliga rum och med det lokala utvecklingsarbetet för ökad trygghet, som alla beskrivs närmare under mål 1.2. Just trygghetsarbetet är av särskild vikt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Gång- och cykelstråk behöver därför planeras på så sätt att den upplevda tryggheten ökar genom att gångtrafikanter och cyklister har en god sikt och att de syns från omkringliggande byggnader, t.ex. genom god belysning, avsaknad av skymmande vegetation och att stråk är befolkade.

### **Utvecklad vinterväghållning**

Under 2019 utvecklades vinterväghållningen för stadens gångtrafikanter, bl.a. genom utökade försök med sopsaltnings av trottoarer på ett tiotal gator i Norrmalm, prioritering av snöröjning för gångtrafikanter på utvalda platser och stråk i nya avtal och samverkan med entreprenörer för att utveckla, prova och utvärdera nya driftmetoder. Under vintersäsongen 2019/2020 infördes saltningen av gångbanor i nya områden i både innerstaden och ytterstaden. Det pågår även en utvärdering av försöken under föregående vinter. De stråk som prioriteras är t.ex.



vältrafikerade gångstråk och stråk mot skolor och busshållplatser. Längs utpekade cykelpendlingsstråk hålls en högre standard på snöröjning och halkbekämpning, och ambitionen är bättre framkomlighet på allt fler cykelbanor runt om i staden. Även framkomligheten för kollektiv- och nyttotrafik är prioriterad.

Att systematiskt följa upp vinterväghållningen är viktigt och under året har kontoret genomfört ett intensivt utvecklingsarbete för att förbättra kontrollen och uppföljningen av driftentreprenader. Arbetet är till viss del implementerat inför vintersäsongens arbete med uppföljning av driftentreprenaderna och kommer därefter fortsätta med barmarksrenhållningen. Bakgrunden är en under våren genomförd extern revision och intern granskning av dessa entreprenader. Syftet är att skapa enhetligare arbetssätt med tydliga processer, i högre utsträckning nyttja och utveckla digitala verktyg och data, systematisera avtalsuppföljningen, tydliggöra gränssnitten mot övriga kontoret och stadens övriga organisation, formalisera samarbetet med regionens trafikförvaltning, utveckla kommunikationen med allmänheten, samt höja ambitionen för det stadsövergripande arbetet med att utveckla stadsmiljön till mer trygg, säker och välskött. Detta arbete beskrivs även under mål 3.2.

### **Ökad framkomlighet för övriga transportslag**

Arbetet har fortsatt med att öka medelhastigheten, regulariteten och attraktiviteten för stombussarna, bl.a. i enlighet med handlingsplanen för stombusstrafiken för åren 2017-2021. Exempel på åtgärder är nya busskörfält, justering av hållplatslägen och översyn av reglering längs med gator som trafikeras av stombuss. Under 2019 har åtgärder och utvärdering genomförts för ett antal stomlinjer, t.ex. 178 och 179 samt 172 och 173. Arbetet med att optimera trafiksignaler har fortsatt i syfte att minska väntetiderna för de prioriterade trafikslagen.

En genomgång av möjliga förbättringar av prioriteringen för flertalet av signalerna längs linje 4 är genomförd. Vidare har det skett en fortsatt utredning av behovet av kapacitetsstarka fordon längs linje 4 och möjliga alternativ för kortare hållplatsstopp. Även en delrapport för handlingsplanen för stombusstrafiken, med utvärdering av genomförda åtgärder, tas fram under ledning av regionens trafikförvaltning.

Kontoret har under året fortsatt med det under 2018 påbörjade arbetet för att minska trängseln för turistbussar i staden och arbetet redovisades för nämnden i ett tjänsteutlåtande i juni. Arbetet har bl.a. innefattat en kartläggning med platsbesök på Stockholms mest besökta sevärdheter. Syftet med kartläggningen var att undersöka parkeringsmöjligheterna för beställningstrafik, hitta eventuella flaskhalsar på in/utfarter och om det är möjligt för besökare att gå iland med småbåtar för att avlasta vägtrafiken. Kontoret har diskuterat möjliga lösningar, t.ex. att skapa dialog med trafikpolisen och med ägare av sevärdheter samt att genomföra fysiska anpassningar där så är lämpligt.

Under året har kontoret fortsatt sin medverkan i flera av de stora infrastrukturprojekt som pågår. Kontoret medverkar bl.a. i planeringen för utbyggd kollektivtrafik såsom nya tunnelbanan, Roslagsbanans ombyggnad, Mäljarbanan och tvärbana till Kista, samt deltar i det av regionens trafikförvaltning ledda arbete med att planera för kollektivtrafik på stadens vatten. Ett annat stort strategiskt projekt som kontoret medverkar i är ombyggnaden av Slussen, som leds av exploateringskontoret. Trafikkontoret deltar där som en aktiv part i frågor rörande trafik och tillgänglighet, konstruktioner, kommunikation, samt genom att

förvalta den befintliga anläggningen medan framtidens Slussen byggs. När bygget är färdigställt tar kontoret över driftansvaret för anläggningen. Kontoret medverkar även i stadsledningskontorets utredning om förutsättningarna för att gräva ner den del av Centralbron som hanterar biltrafiken och samarbetar med stadsledningskontoret gällande infrastrukturförhandlingar.

I enlighet med den godstrafikplan som kommunfullmäktige antog i november 2018 har arbetet för att tillsammans med näringslivet möjliggöra effektivare, säkrare och mer miljöanpassade godstransporter fortsatt. Arbetet innehåller åtgärder inom styrmedel, godstrafikkompetens, strategisk markanvändning, yteffektiv citylogistik, gods på järnväg och vatten samt innovationer och ny teknik. Som exempel kan nämnas fortsatt utveckling av off peak-leveranser, d.v.s. nattleveranser med tysta lastbilar eller leveranser vid andra tider då det kommunala vägnätet är mindre belastat. Under året har kontoret även bistått exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret i deras projekt med att skapa ytor för masshantering. Det förs också en fortsatt dialog inom kontoret kring ranger- och omlastningsplatser för att möjliggöra mer effektiva transporter och nya distributionslösningar med exempelvis lastcykel. Under hösten genomfördes en pilot för att testa att transportera bergmassor på fartyg. Trafikkontoret ansvarade för att mäta buller och utvärderade utsläpp och kostnader för alternativen med fartyg och lastbilar. Utvärderingen visade att det fanns stora klimatmässiga fördelar med att transportera massorna vattenvägen istället för med lastbilar. Kostnaden för de två alternativen var lika stor och buller var inte ett hinder för transport med fartyg.

Den av kommunfullmäktige antagna parkeringsstrategin och plan för gatuparkering färdigimplementerades under 2018 och har inneburit omfattande förändringar. Dessa utvärderas nu och en analys av effekterna kommer att presenteras för nämnden i början av 2020. Under våren fattade nämnden beslut om att halvera avgiften för parkeringstillstånd för rörelsehindrade och parkeringsavgiften för motorcykel. De nya avgifterna infördes enligt kommunfullmäktiges beslut om fastställande från och med den 1 juni 2019. Vidare fattade nämnden och fullmäktige beslut om höjda felparkeringsavgifter från och med den 1 april 2019. Två av kontorets fyra områden med parkeringsövervakning upphandlades under 2018 och de nya avtalen började gälla den 1 juni 2019. Möjligheterna till införande av nya lastplatser och upphämnings-/avhämningsplatser för taxi undersöks löpande när önskemål inkommer från respektive bransch. Vidare har kontoret arbetat med upphandling av den digitala betaltjänsten "Betala P", där avtalet med entreprenören som hanterar betaltjänsten går ut i mitten av 2020. Ett förfrågningsunderlag har tagits fram och annons ligger ute. Kontoret avvaktar nu anbuden och därefter sker utvärdering av anbuden.

Kontoret bevakar aktivt frågor som rör självkörande fordon och mobilitetstjänster, t.ex. fasta och friflytande bil- och cykelpooler, elscootrar, och nya taxilösningar. Kontoret ser positivt på att nya och effektiva lösningar etableras och arbetar för att staden inte ska utgöra en flaskhals i utvecklingen, t.ex. genom att löpande se över regelverk. I april fattade nämnden ett beslut om samarbetsavtal med stadens elsparkcykelaktörer. Som ett led i samarbetet har kontoret under året prövat att inrätta så kallade "hot spots" för elsparkcyklar för att samla parkeringen av dessa fordon. En utvärdering av försöket pågår och kommer att presenteras för nämnden under första kvartalet av 2020. Nästa steg i utvecklingen kan vara system med friflytande elmopeder, varför nämnden i augusti fattade beslut om att ge kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för samarbetsavtal anpassat för mopeder. Nämnden gav även kontoret i



uppdrag att framöver vid behov utreda förutsättningarna för samarbetsavtal för andra friflytande mobilitetssystem som etableras i staden.



*Ett försök med "hot spots" på Kungsbron.*

### **Ökad trafiksäkerhet**

I enlighet med ”Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020” har kontoret under året arbetat med att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder som ger stor effekt och som staden har rådighet över: hastighetsefterlevnad, säkra huvudgator och ökad kunskap. Kontoret arbetar dels med enskilda trafiksäkerhetsprojekt och dels med att integrera trafiksäkerhetskänsliga åtgärder i övriga projekt. Särskild vikt läggs på miljöer med många oskyddade trafikanter och på gång- och cykelpassager. Under året har kontoret arbetat med att ta fram kunskaps- och diskussionsunderlag inför arbetet med att revidera trafiksäkerhetsprogrammet, som kommer pågå under 2020. Det har också skett ett utökat samarbete med polisen kring säkerhetsfrågor. Vidare fortsätter kontoret att vara pådrivande för fler hastighetskameror (ATK) och arbeta vidare med geofencing i samråd med branschen, Trafikverket och andra aktörer i staden. Kontoret deltog även i mötesplats smart stad i juni för att lyfta behovet av samverkan kring utveckling av geofencing. Arbetet med geofencing beskrivs även under mål 1.2.

Arbetet med att anpassa hastigheterna till de lokala förutsättningarna och få bättre hastighetsefterlevnad fortgår. För arbetet med hastighetsplanerna är staden uppdelad i fem delområden. Under 2019 har utredning av åtgärder genomförts inom delområde två, som består av Hässelby-Vällingby, Skärholmen, Liljeholmen, Fruängen och Norrmalm. Ett preciserat inriktningsbeslut avseende åtgärder inom delområde tre, som består av Farsta,

Rinkeby-Kista, Skarpnäck och Östermalm, fattades av nämnden i september. Inom hastighetsplanerna föreslås både sänkningar och höjningar av hastigheterna och på gator där det föreslås höjningar ska dessa bl.a. föregås av hastighetssäkrade passager. Även för vissa gator där hastigheten ska sänkas ser kontoret behov av fysiska åtgärder för att undvika för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket kan leda till låg hastighetsefterlevnad. Nämnden beslutade i augusti att pröva dynamiska farthinder på två platser i staden och detta försök kommer att genomföras och utvärderas under 2020.

Trafiksäkerhetsarbetet med stadens skolor tar sin utgångspunkt i ”Plan för säkra och trygga skolvägar” och syftar till ökad trafiksäkerhet och att fler resor till och från skolorna ska ske utan bil. Under 2019 genomfördes både fysiska och beteendepåverkande åtgärder på en rad skolor runt om i staden. En utredning togs fram för aktuella skolor som beskriver nuläget samt behov av åtgärder. Arbetet med både fysiska och beteendepåverkande åtgärder planerades i dialog med skolledning, föräldraförening och elevråd om trafiksituationen kring respektive skola. Trafikmiljön har byggts om vid t.ex. Fruängens skola, Slättgårdsskolan Västbergaskolan och Lugnets skola. Beteendepåverkande åtgärder som har genomförts är cykelskola, bilfria veckor, cykeldagar, trafiksäkerhets information och nya vandrande skolbussar. Antalet skolor som genomfört insikthöjande aktiviteter har ökat. Kontoret har också lyft fram vikten av att ha med barnens perspektiv i stadsutvecklingen.

### **Planering och samverkan för en mer framkomlig stad**

Under 2019 har samordningen av trafikarbeten utvecklats för att minska trafikstörningarna runt om i staden. Ett gemensamt arbete mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret har påbörjats för att ta fram en arbetsmetodik som tydligt beskriver hur kontoren bör gå till väga när projekt berör det primära vägnätet. En ny roll har inrättats på kontoret med uppgift att strategiskt koordinera de trafikpåverkande arbetena. Vidare har kontoret under året ändrat rutinerna internt för att säkerställa att den som söker schaktlov också har beställt en samlingskarta, för att på så vis undvika avgrävningar av kablar som bl.a. kan resultera i trafikstörningar. Under året har kontoret även deltagit i arbetet för att utveckla verktyget TSA (TrafikStörande Arbete) och fortsatt utvecklingen av IT-systemet Gatuarbete Samordnad Projektplanering (GSP).

Planerings- och samverkansfrågan drivs även inom projektet TITAN (Tillståndsgivning och incitament för minskad trafikpåverkan). Projektet pågår till och med 2020 och syftar till att utarbeta och föreslå kontoret konkreta förslag för att förbättra samordningsarbete och tillståndsgivning och utifrån detta förbättra framkomligheten. Som en första leverans har projektet utarbetat en kontorsintern strategi som ska genomsyra kontorets arbetssätt för en medveten beslutad framkomlighet.

Trafikpåverkande gatuarbeten kräver en av trafikkontoret godkänd TA-plan, som beskriver hur framkomligheten för samtliga trafikslag ska säkras. Ofta inkommer ofullständiga TA-planeansökningar till kontoret med kort framförhållning, vilket försvårar möjligheterna att arbeta proaktivt. Kontoret utvecklar därför arbetet med TA-planer och under våren har bl.a. vitesförfarandet arbetats igenom för att säkerställa likvärdiga bedömningar både vad gäller TA-planer och viten. Arbetet med vitesnivåer och hur kontoret kan arbeta med tydliga ramar och mandat för sanktioner har påbörjats och kommer att fortsätta under 2020. Kontoret arbetar löpande med inspektioner för att följa upp beviljade TA-planer utifrån hur de efterlevs, och i det arbetet har de projektanställda kontrollanterna varit ett stort stöd. Även

arbete med digitala ansökningar har påbörjats men kommer att behöva utredas vidare kopplat till systemstöd i verksamheten. När det gäller trafikstörande projekt helt utan tillstånd har också ett arbete inletts.

Samarbetet med Trafikverket fortsätter för att med hjälp av TransModeler, ett verktyg för strategisk trafikmodellering, bättre kunna analysera trängsel i större områden. Verket används nu i flera utredningar, samtidigt som programvarans funktion löpande utvärderas. Arbetet fortsätter också med att hitta alternativ för framtida samarbetsformer inom trafikinformationsområdet mellan de största trafikaktörerna i regionen och med att inom ramen för Trafik Stockholms verksamhet utveckla trafik.nu och dess app med information om planerade och oplanerade störningar.

### **Minskad klimatpåverkan**

En av de stora utmaningarna när Stockholm växer är att möta efterfrågan på ökat resande, samtidigt som klimatpåverkan ska minska. Till år 2020 ska åtgärder för att minska biltrafiken ha vidtagits i staden som sammantaget motsvarar en reduktion av utsläppen med minst 80 000 ton CO<sub>2</sub>e (koldioxidekvivalenter) jämfört med nivån för 2012. Åtgärder genomförs även för att uppnå stadens klimatmål och de nationella klimatmålen till år 2030. 2040 ska Stockholm vara en fossilbränslefri stad. Under 2019 har kontoret verka för en minskad biltrafik, t.ex. genom att öka attraktiviteten för de mer kapacitetsstarka transportslagen och det kan konstateras att det totala vägtrafikarbetet i staden har minskat med 2,2 procent sedan föregående år. Vidare fortsätter kontoret att utveckla trafikmätningarna för att synliggöra förändring och utveckling av olika trafikantslag. Det fortsatta arbetet för att minska klimatpåverkan kommer att bedrivas med utgångspunkt i stadens förslag till nytt miljöprogram och klimathandlingsplan.

Utbyggnaden av publik laddinfrastruktur för eldrivna fordon fortsätter i samverkan med miljöförvaltningen, Stockholms stads Parkering AB och näringslivet. Kontoret har under året tagit fram och lanserat en karta med upp till 10 000 lämpliga platser för gatuladdning. Tillsammans med Stockholms stads Parkering AB medverkar kontoret till att 4 000 publika laddplatser finns uppförda till år 2022 och under året har ett femtiotal nya laddplatser etablerats på gatumark. I september höll kontoret, tillsammans med miljöförvaltningen, även ett kunskaps- och erfarenhetsseminarium där olika laddaktörer deltog.

Kontoret deltar i flera EU-projekt, t.ex. Civitas Eccentric som syftar till att skynda på utvecklingen att ställa om till förnybara bränslen och alternativa transportsätt. Kontoret är även medlem i konsortiet Mobilus, som under perioden 2019-2026 kommer att delta i EU-programmet Knowledge Innovation Community inom urban mobilitet. Detta innebär att kontoret får möjlighet att genomföra innovationsprojekt med väsentliga bidrag från EU och ett ärende om detta presenterades för nämnden i april. Ett projekt som kontoret deltar i är ZEUS, inom Mobilus, som står för Zero Emissions off peak Urban deliveries. Projektet utgår från resultat i Eccentric-projektet och vidareutvecklar tysta nattleveranser med eldrivna fordon för bättre framkomlighet och minskade utsläpp. Under 2019 har två ny lastbilar gått över till transporter nattetid i Stockholm. Dels leveranser till sex stycken McDonalds-restauranger inom EU-projektet Eccentric och dels Ragnsells komprimatorer med avfall som transporteras ut från staden. Nu planerar kontoret för uppskalning av off peak inom projektet ZEUS under 2020.

I början av 2019 gjordes en översyn av kommunikationskonceptet ”Ser du möjligheterna” i

syfte att förbättra och förstärka kommunikationen kring stadens satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik. Konceptet har använts i samband med alla projekt inom dessa områden. Kontoret fortsätter även att utveckla användandet av sociala medier för att kommunicera med stockholmarna i frågor gällande gång och cykel, vilket även beskrivs under mål 1.2.

### Jämställdhet i transportsystemet

Trenden är att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm minskar. I dagsläget utgör män 59 % både i biltrafiken och i cykeltrafiken, medan kvinnor utgör 58 % i kollektivtrafiken. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det dock viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnittet. Resvanorna är heller inte statiska, utan förändras över tid, ofta med en tydlig koppling till förändrade värderingar och livsmönster i samhället i övrigt. De skillnader i resvanor som kan observeras mellan män och kvinnor har sällan uppkommit i transportsystemet, utan är snarare ett uttryck för de skillnader mellan könen som finns i det övriga samhället. Jämställdhet i transportsystemet handlar heller inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att alla ska ha samma möjligheter.


Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet, varför trygghetsskapande åtgärder är positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men också exempel på planering som gynnar alla grupper i samhället. För trafikkontorets räkning, och med koppling till detta nämndmål, är det därför av vikt att planera gång- och cykelvägar så att den upplevda tryggheten ökar, t.ex. genom att gångtrafikanter och cyklisterna upplever att de har en god sikt och att de syns från omkringliggande byggnader.

Trafiksäkerhetsåtgärder bidrar också genom att öka både den upplevda och den faktiska tryggheten. Det är även viktigt att baserat på kunskapen om vilka färdmedel som män och kvinnor reser med, säkerställa att framkomligheten och trafiksäkerheten i samband med t.ex. trafikomläggningar inte systematiskt missgynnar något av könen.

### Måluppfyllelse

Kontoret har under året genomfört flera åtgärder och aktiviteter för att främja hållbara transportmedel och god framkomlighet. Trots det kan det konstateras att utfallen i flera av indikatorerna inte når upp till årsmålen. Framkomlighetsstrategin har varit vägledande i de arbeten som kontoret under året har genomfört och även om vissa åtgärder ger effekt på en gång är en stor del av åtgärderna av mer långsiktig karaktär.

Kontorets möjlighet att påverka utfallet på vissa av indikatorerna är begränsad, t.ex. påverkas antalet nybyggda laddplatser av aktörernas beslut om hur många platser som de vill sätta upp och utfallet för vägtrafikarbetet per person visar även antalet mil som körs utanför staden. Indikatorerna utgör dock viktiga värdemätare och kontoret kommer att fortsätta följa och analysera dess utveckling. Utifrån utfallen gör kontoret bedömningen att KF:s mål för verksamhetsområdet och nämndmålet bara uppfylls delvis.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
 Vägtrafikarbete per person	0,7 %			0,4 %		-0,5 %		2019
<b>Analys</b>								

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Utfallet baseras på data från 2018. Den genomsnittliga körsträckan per invånare i Stockholm ökade med 0,7 % från 560 mil (2017) till 564 mil (2018). Utfallet visar alla mil som fordonet har körts, både inom och utanför Stockholm.								

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Anlägga 2 000 nya cykelparkeringar.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under året har lite drygt 2 000 cykelparkeringar anlagts.			
✓ Delta i den av stadsledningskontoret ledda utredningen om förutsättningarna för att gräva ner delar av Centralbron.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har deltagit i den av stadsledningskontoret ledda utredningen.			
✓ Fortsätta att utreda en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under 2019 har arbetet med att ta fram en teknisk lösning slutförts. En breddning av den låga delen av cykelbanan längs Riddarholmsskanalen kan ske genom en konsollösning på befintlig kajkonstruktion. Inriktningsbeslut planeras till första hälften av 2020.			
✓ Fortsätta utveckla arbetet med trafikanordningsplaner, t.ex. genom utökade kontroller, digitaliserad ansökningsprocess och arbete för möjligheten att införa påverkansbaserad avgift. Även arbetet med sanktioner mot trafikstörande projekt som sker helt utan tillstånd ska skärpas.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret arbetar löpande med inspektioner för att följa upp beviljade trafikanordningsplaner utifrån hur de efterlevs. Kontoret har under året anställt fyra kontrollanter för att kunna öka antalet utförda kontroller. Arbetet med vitesnivåer och hur kontoret kan arbeta med tydliga ramar och mandat för sanktioner har påbörjats och kommer att fortsätta under 2020. Arbetet med digitaliserade ansökningar är påbörjat men kommer behöva utredas vidare kopplat till systemstöd i verksamheten.			
✓ Förstärka en systematisk och kraftfull framkomlighetskontroll av de viktigaste cykelstråken.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Tiderna för förstärkt övervakning med MC-burna p-vakter har utökats till att omfatta sex vakter alla vardagar klockan 7-19, från tidig vår till sen höst. Parkeringsövervakningen av cykelfält och cykelbanor har prioriterats.			
✓ Genomföra breddningar av övergångsställen med höga gångflöden.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Breddning av övergångsställen på platser med höga gångflöden har genomförts i korsningen Kungsgatan/Sveavägen samt vid Vanadisvägen 44 vid Vanadisplan, som särskilda projekt. Utvärdering av effekten pågår. Dessutom har breddningar av övergångsställen genomförts på en rad platser som del i andra investeringsprojekt, t.ex. vid Karlbergsvägen-Nortullsgatan.			
! Handla upp ett nytt system för låncyklar.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Upphandling har genomförts men har inte kunnat slutföras under 2019. Kontoret fattade tilldelningsbeslut innan sommaren men tilldelningsbeslutet överklagades till förvaltningsrätten och dom meddelades under hösten. Domen förordar att upphandlingen inte får avslutas förrän rättelse har gjorts på så sätt att en ny anbudsutvärdering genomförs, i vilket det vinnande anbudet inte får beaktas. Det vinnande anbudet har sedan överklagat förvaltningsrättens beslut om att underkänna deras anbud. Nu väntar kontoret på att kammarrätten ska besluta om prövningstillstånd. När kontoret får en lagakraftvunnen dom kan kontoret gå vidare med anbudsgivare 2.			
✓ Identifiera 10 000 lämpliga platser för gatuladdning.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			





Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Arbetet är genomfört och en uppdaterad karta över platserna finns lanserad.			
✓ Införa fler lastplatser för att underlätta varuleveranser.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Jämfört med föregående år har antalet lastplatser utökats med ett 50-tal.			
✓ Införa fler upphämtnings-/avlämningsplatser för taxi i gatumiljön.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret arbetar löpande med införande av taxiplatser där det finns behov och är möjligt ur framkomlighetssynpunkt.			
✓ Inom ramen för arbetet med hastighetsplanerna fortsätta pröva och utvärdera dynamiska farthinder på utvalda sträckor.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Upphandling är genomförd för test på två platser i staden, en plats på Sörgårdsvägen och en plats på Vårholmsbackarna. Genomförandet planeras till våren-sommar 2020. Sommaren 2019 gjordes en föremätning avseende vibrationer på båda platserna. Utvärdering efter genomförande (vibrationer och hastighet) kommer att utföras under hösten 2020.			
✓ Påbörja arbetet med att revidera stadens trafiksäkerhetsprogram.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret arbetar med att ta fram ett kunskaps- och diskussionsunderlag inför arbetet med stadens trafiksäkerhetsprogram. Arbetet ska avslutas i mitten på januari. Därefter kommer arbetet med att revidera stadens trafiksäkerhetsprogram att påbörjas.			
✓ Reducera parkeringsavgiften för motorcykel.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Parkeringsavgiften för motorcykel reducerades fr.o.m. den 1 juni 2019 efter beslut i trafiknämnden och kommunfullmäktige.			
✓ Slutföra översynen av stadens cykelplan för att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Arbetet fortsätter 2020. Den inventering av cykelpendelnätet och målpunktsanalys för cykeltrafik som påbörjades 2018 inom ramen för översynen har slutförts, och uppföljning av mål, indikatorer och handlingsplanens åtgärder har påbörjats. Ambitionen är att ta upp ett ärendet till trafiknämnden senast i december 2020.			
✓ Slutredovisa satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan 2012 och 2018.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Slutredovisningen av cykelmiljarden godkändes av trafiknämnden i november.			
✓ Tillsammans med exploateringskontoret revidera riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal där det i nybyggnation erbjuds bilpod och lådcykelpool.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Bedömningen som kontoret har gjort under året är att riktlinjerna inte har funnits tillräckligt länge för att motivera en större revidering. Att samla in erfarenheter från riktlinjernas användning, samt att utvärdera de långsiktiga effekterna behöver ses i ett längre perspektiv. För en utförligare rapportering kring detta uppdrag se rubriken "Övrigt".			
✓ Utreda förutsättningar för ett försök med cykeltunnel i Söderledstunneln mellan Medborgarplatsen och Hornsgatan med start år 2020.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har genomfört en initial utredning av förutsättningarna för ett försök med cykeltunnel i Söderledstunneln. Utredningen visar att försöket skulle kräva någon form av avskiljande vägg inne i tunneln. Dessutom skiljer sig trafikförutsättningarna jämfört med när uppdraget gavs eftersom Katarinavägen nu bedöms vara stängd för biltrafik under betydligt längre tid. Kontoret bedömer att det ifall ett försök ska genomföras skulle finnas ett ytterligare utredningsbehov för att klargöra frågor som ventilation, brandsäkerhet och utrymningsvägar.			
✓ Utreda förutsättningar för utveckling av Skeppsbron med bättre vistelseytor, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet, i	2019-01-01	2019-12-31	



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
samarbete med Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkering AB.			
<b>Analys</b> Kontoret har påbörjat utredningen och planerar att presentera ett ärende för nämnden under våren 2020.			
✓ Utreda vad som krävs för att nå en utsläppsfri innerstad 2030 tillsammans med miljöförvaltningen och i samråd med stadsledningskontoret.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Arbetet med att utreda vad som krävs för att nå en utsläppsfri innerstad 2030 fortsätter under 2020 i enlighet med stadens klimathandlingsplan.			
✓ Utveckla samordningen av trafikarbeten och arbeten av ledningsdragande bolag för att minska trafikstörningarna runt om i staden, bl.a. genom tydligare processer och mer systematiskt tillämpade verktyg.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Utveckling av samordningen av trafikstörande arbeten sker bl.a. genom projektet TITAN. Som den första leveransen har projektet utarbetat en kontorsintern strategi som ska genomsyra kontorets arbetssätt för en medveten beslutad framkomlighet. Arbetet med att utveckla samordningen kommer att fortsätta under 2020.			
✓ Utveckla vinterväghållningen för gångtrafikanter, bl.a. genom sopsaltning av trottoarer.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Tester för förbättrad vinterväghållning för gångtrafikanter utfördes på ett tiotal trottoarer på Normalm under vintersäsongen 2018/2019. Två maskiner har arbetat på dessa trottoarer, en med sopvals fram och saltlösning bak, och en med plog fram och sandburk bak. Mätning har gjorts av friktion och av saltrester på trottoarer, och kontroller och dokumentation har utförts i samband med testerna. Under vintersäsongen 2019/2020 har antalet platser utökats.			
✓ Utvärdera arbetet med och användandet av publik laddinfrastruktur.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Utvärderingen är klar och behandlades på nämndens sammanträde i juni.			
✓ Utvärdera det under 2018 slutförda införandet av plan för gatuparkering.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> En slutredovisning av investeringsprojektet redovisades i aprilnämnden. En analys av effekterna av omregleringarna kommer att presenteras för nämnden i början av 2020.			
✓ Öka prioriteringen av bussar i trafiksignaler, genom att ge stombussar absolut prioritet i utvalda korsningar och påbörja ett arbete med signalprioritering för övriga bussar.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> En förbättring av bussprioriteringen har genomförts längs hela linje 4.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

## 2.4. Stockholm är en modern kultur- och evenemangsstad med en stark besöksnäring



● Uppfylls helt

### Analys

Trafikkontoret spelar en viktig roll i arbetet med att säkerställa att Stockholm är en ledande och modern kultur- och evenemangsstad, bl.a. i egenskap av tillståndsgivare för evenemang och kontoret har under året fortsatt att arbeta för en effektiv tillståndsprocess, där byråkrati

och regelverk inte upplevs som hinder och där arrangörer har ”en väg in” till kontoret. När evenemang väl genomförs ska de offentliga rummen upplevas som trygga och attraktiva. Närvaron av kultur i det offentliga rummet ska öka och under året har stockholmarna bl.a. kunnat ta del av kulturinslag på flera olika platser inom koncepten Levande Stockholm.

Förutom det rika utbudet av kultur och evenemang, lockas även besökare till Stockholm av de vackra parkerna, fina promenadstråken och den attraktiva stadsbilden. Att förvalta och utveckla dessa värden är viktiga uppgifter för trafikkontoret och därmed har initiativ som Levande Stockholm och Grönare Stockholm också varit prioriterade under året, för att garantera att staden har en stark besöksnäring även i framtiden.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
  Stockholm Business Region AB ska tillsammans med Stockholms Hamnar, trafiknämnden och exploateringsnämnden utarbeta förslag till hållbar utveckling för en växande besöksnäring.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Trafikkontoret deltar i arbetet, som leds av Stockholm Business Region AB. Trafiknämnden behandlade i juni ett ärende där trafikkontoret tillsammans med Stockholms hamnar och Stockholm Business Region AB studerat möjligheten och förutsättningarna att skapa en lösning för att transportera turister sjövägen mellan stadens olika sevärdheter och terminalerna, vilket är en pusselbit i arbetet med en hållbar utveckling av en växande besöksnäring.			

Nämndmål:

## Stockholms offentliga rum uppmuntrar kulturell verksamhet och evenemang

 Uppfylls helt

### Förväntat resultat

- Fler offentliga platser rymmer konst och kultur.
- En digital karta över stadens evenemangsplatser tas fram.

### Analys

Stockholms offentliga rum ska uppmuntra närvaron av kultur i det offentliga rummet, något som kräver nära samverkan med kulturförvaltningen. Inom konceptet Levande Stockholm har stadens invånare under året bl.a. kunnat ta del av kulturinslag på sex platser med nio olika programpunkter. Ett annat exempel på konstinslag i stadsmiljön är att en gångtunnel i Gubbängsmotet har försetts med konst i form av bilder på kvinnliga rugbyspelare.

Enprocentregeln för konst, som innebär att en procent av ett byggprojekts utgifter ska avsättas för konstnärligt gestaltungsarbete, beaktas bl.a. inom ramen för Grönare Stockholm.

Exempelvis genomförs ”Grönt kulturstråk Husby” och konst på Vårbergstoppen i samarbete med Stockholm konst. För att uppmuntra kulturell verksamhet är allmänna sammankomster, t.ex. framförande av konstnärliga verk, på stadens mark avgiftsbefriade. Detsamma gäller alla evenemang utan marknadsföringssyfte riktade mot barn och ungdomar.

Det ska vara enkelt för arrangörer att både söka tillstånd för och att genomföra evenemang i Stockholm. Arrangörer kan vända sig till stadens s.k. evenemangslots för att få hjälp och råd och en informationssida har skapats på webben som vänder sig till evenemangsarrangörer. Där har staden bl.a. samlat info om de tillstånd som behövs för att genomföra ett evenemang. Arrangörer uppmuntras att sprida evenemang geografiskt för att alla delar av staden ska leva. När evenemangen väl genomförs ska de vara trygga och arbetet för ökad trygghet i det

offentliga rummet beskrivs närmare under mål 1.2.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Ta fram en digital karta över stadens evenemangsplatser.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har undersökt frågan och funnit att det inte är möjligt med en interaktiv digital karta på nya stockholm.se. Däremot finns redan nu på webben en vanlig kartbild över stadens evenemangsplatser.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

## 2.5. Stockholm är en hållbar stad med en god livsmiljö

● Uppfylls helt







### Analys

Stockholm har goda möjligheter att vara ledare i den globala omställning som världen står inför med vår tids stora miljöutmaningar. Trafikkontorets bidrag till detta handlar, förutom om omställningen till hållbara transportlösningar som beskrivs närmare under mål 2.3, bl.a. om att vårda och utveckla stadens grönstruktur, göra stadsmiljön mer motståndskraftig mot extrema väder såsom skyfall, energieffektivisera verksamheten, ställa krav på hållbara material i samband med upphandlingar, göra det enkelt att återvinna i stadens offentliga rum och vidta åtgärder för att stadens luft ska vara ren. Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040 och stadens egen organisation ska vara fossilbränslefri år 2030.

Stockholm är en av världens vackraste städer med höga naturvärden och ca 40 % av kommunens yta utgörs av grönområden av olika slag. Under året har kontoret fortsatt utveckla de gröna värdena genom satsningen Grönare Stockholm och ett flertal projekt har under året färdigställts. Kontoret har även etablerat en strategisk funktion för skyfallshantering.

Motorfordonstrafiken i staden påverkar luftkvaliteten och kontoret har under året arbetat för att miljö kvalitetsnormerna för både kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>) inte ska överskridas. Kontorets arbete med att minska PM<sub>10</sub> har gett resultat, främst genom utvecklandet av nya dammbindande tekniker och genom dubbdäcksförbud på tre av stadens gator. Arbetet behöver dock fortsätta och för att förbättra luftkvaliteten har nämnden och kommunfullmäktige fattat beslut om att införa miljözon klass II på Hornsgatan fr.o.m. den 15 januari 2020.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
◆ Köpt energi (GWh)	63 GWh			58 GWh		58 GWh	1735 GWh	2019
<b>Analys</b> I samråd med Energicentrum kan kontoret konstatera att utfallen som har presenterats tidigare år inte är fullständiga. 2019 års utfall är fullständigt och därför inte jämförbart med de utfall som har rapporterats tidigare år. I förhållande till det utfall som Energicentrum har registrerat för trafikkontoret år 2018 har den köpta energin inte förändrats märkbart, utfallet låg även då på ca 63 GWh. Mot bakgrund av detta kommer kontoret att i tertiärrapport 1 föreslå en justering av 2020 års årsmål.								

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
  Exploateringsnämnden och trafiknämnden ska genomföra pilotprojekt med eldrivna arbetsmaskiner.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> En eldriven arbetsmaskin för nyttjande i stadens undermarksanläggningar är levererad och kommer testas samt utvärderas framöver. In för framtida upphandlingar av entreprenörstjänster kommer kontoret se över möjligheten att kravställa användandet av eldrivna arbetsmaskiner. Vidare har kontoret gjort försök med en eldriven sopmaskin och försöken kommer fortsätta under 2020 för utvärdering.			
  Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ta fram en strategi för biologisk mångfald i samarbete med samordningsgruppen för grönare Stockholm	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Samordningsgruppen har under året utgjort styrgrupp för arbetet med handlingsplan för biologisk mångfald och ett ärendet kommer att presenteras för berörda nämnden under våren 2020.			
  Stockholm Vatten och Avfall AB ska i samarbete med trafiknämnden ta fram en strategi för att genom innovationer och en god stadsmiljö öka återvinningen och minska nedskräpningen	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Trafikkontoret och Stockholm Vatten och Avfall AB har tillsammans påbörjat framtagandet av en strategi. Arbetet fortsätter under 2020 inom ramen för uppdraget att tillsammans med stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och stadsdelsförvaltningarna ta fram en handlingsplan för att minska nedskräpningen.			

Nämndmål:

## Stockholms offentliga rum är hållbara och erbjuder en god livsmiljö

 Uppfylles helt

### Förväntat resultat

- Ett grönare Stockholm.
- Utvecklad skyfalls- och dagvattenhantering.
- Miljökvalitetsnormerna för PM10 klaras och halterna av NO2 minskar.
- Energianvändningen i kontorets anläggningar är fortsatt låg.

### Analys

#### Grönare Stockholm

Enligt stadens riktlinjer för ett Grönare Stockholm leder kontoret en samordningsgrupp som ska stärka arbetet med grön infrastruktur och mångfunktionalitet i stadens parker och grönområden. Gruppens arbete, och återrapporteringen av arbetet, har fortsatt att utvecklas, bl.a. avseende stadens gröna styrdokument, och under året har gruppen sammanträtt och prioriterat bland de aktuella gröna uppdragen. Resultaten från dessa prioriteringar utgör underlag för det fortsatta arbetet. En särskild redovisning gällande Grönare Stockholm finns i bilaga 6. Samordningsgruppen utgör styrgrupp för handlingsplanen för biologisk mångfald och har under året också medverkat i framtagandet av Park Stockholm som är tänkt att fungera som en handbok för tjänstemän som arbetar med park- och grönfrågor. Vidare har kontoret medverkat i en utredning av Stockholms framtida gröna infrastruktur som är under uppstart.

Ett viktigt verktyg för utvecklingen av stadens gröna värden är de investeringar om 300 mnkr i ytterstadens parker som trafikkontoret genomför i nära samverkan med

stadsdelsförvaltningar och miljöförvaltningen samt i dialog med medborgarna. Under året har åtta projekt färdigställts och arbetet med att förstärka stadens strategiska gröna samband har påbörjats inom det som kallas Grönare Stockholm etapp 3. Ett kontinuerligt arbete sker med att kommunicera dessa satsningar till stockholmarna, t.ex. i samband med Parkernas dag och Körsbärsblommans dag.



*Körsbärsblomning i Kungsträdgården.*

Studier visar att kvinnor i högre grad än män anpassar sitt beteende utifrån upplevelser av otrygghet, varför ett trygghetsperspektiv i stadens grönområden är en förutsättning för att kvinnor och män ska ha samma möjligheter att nyttja områdena. Det är även angeläget att ensliga grönområden inte utgör otrygga barriärer.

De kommuncentrala parker som trafiknämnden har skötselansvar för har under året fortsatt att vårdas och utvecklas för att tillgodose behovet av välskötta gröna lungor i den allt tätare staden. Ett samarbete har inletts med stadsbyggnadskontoret för att utveckla Kungsträdgårdens rekreations- och vistelsevärden och det fortsätter under 2020 med ett planerat inriktningsbeslut under våren. Kungsträdgårdens almar har även genomgått en växtbäddsrenovering under våren 2019. Vidare utreds förutsättningarna för att utveckla Hästa gård på Järvafältet i samarbete med fastighetskontoret. Gårdens framtida verksamhet ska tillsammans med fastighetskontoret utredas vidare och ett inriktningsbeslut kommer att presenteras för nämnden under 2020.

Livsvillkoren för stadens ca 40 000 gatuträd förbättras löpande, bl.a. genom beskärning, växtbäddsrenoveringar samt ny- och återplantering. Med biokol, krossad sten och kompost skapas ett långsiktigt hållbart växtsubstrat med mycket låg belastning på miljön, som samtidigt binder koldioxid. Detta prisbelönta koncept utvecklas successivt, bl.a. tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB och tillämpas nu regelmässigt i kontorets växtbäddar.

Under 2019 har kontoret tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB påbörjat framtagandet av en strategi för att genom innovationer och en god stadsmiljö öka återvinningen och minska nedskräpningen i staden. Arbetet med detta fortsätter in i 2020 då trafikkontoret i samråd med stadsledningskontoret, miljöförvaltningen och

stadsdelsförvaltningarna har i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att minska nedskräpning såväl i vatten som på land. Vidare har försöken med olika typer av källsorteringssystem i stadens parker och torg fortsatt och i maj 2019 ställdes modulerna för källsortering ut på nytt.

### **Förbättrad vattenkvalitet och utvecklad dagvattenhantering**

Stadens dagvattenstrategi understryker behovet av klimatanpassad planering och trafikkontoret har under året i samarbete med andra berörda förvaltningar och bolag etablerat en strategisk funktion för skyfallshantering. Som ett led i arbetet ska ett rutindokument tas fram för hur skyfallsarbetet ska bedrivas i staden åtgärdsplaner tas fram för sårbara områden. En stadsövergripande "skyfallsgrupp" har etablerats med andra berörda förvaltningar och bolag som tillsammans ska sätta grunderna för skyfallsarbetet. Kontoret har även inlett en dialog med stadsdelsförvaltningarna och externa aktörer, t.ex. Länsstyrelsen.

Det fortsatta skyfallsarbetet grundar sig bl.a. på erfarenheter från genomförda pilotprojekt för yttlig dagvattenhantering vid Rådmansgatans tunnelbanestation och vid Sätra idrottsplats, men framförallt på stadens skyfallskartering. Arbetet kommer att bedrivas med utgångspunkt i risk- och sårbarhetsanalyser.

När stadens principer för skyfallshantering har antagits av kommunfullmäktige ska de implementeras och kommuniceras. Tillsammans med berörda förvaltningar och bolag har ansvarsfrågan för stadens dagvatten- och vattenanläggningar diskuterats och i augusti genomförde kontoret och Stockholm Vatten och Avfall AB en workshop där det framtida arbetet planerades. Kontoret har även fortsatt att leda arbetet och utvecklingen beträffande lokalt omhändertagande av dagvatten i växtbäddar till gatuträd och annan växtlighet, exempelvis har Hedebyvägen byggts om och ett arbete pågår med att skapa nya växtbäddar som kommer ta hand om dagvattnet på platsen.

Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i stadens vattenprogram. För kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten och kontoret har under året deltagit i styr- och samordningsgrupper för detta arbete.

### **Renare luft**

Arbetet för att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) har fortsatt i enlighet med gällande åtgärdsprogram för luft och bland de åtgärder som genomförts finns dammbindning av gator och trafikleder, spolningar av gator och optimerad halkbekämpning. Kontoret har i samverkan med miljöförvaltningen följt och utvärderat ytterligare åtgärder för att minska partikelemissionerna. Utifrån utvärdering av tidigare års arbete har en omprioritering av handlingsplanen för att minska PM10 skett. Bl.a. har den kostsamma dammsugningen av gatuytor nedprioriterats till förmån för mer effektiva åtgärder. Kontoret träffar även löpande Trafikverket för ömsesidigt informationsutbyte och dialog om förbättring av luftkvaliteten.

För att minska halterna av NO<sub>2</sub> har nämnden och kommunfullmäktige tagit ett beslut om införande av miljözon klass II på Hornsgatan fr.o.m. den 15 januari 2020. Under 2019 har kontoret utrett möjligheten att visualisera realtidsmätningen av luftkvaliteten och en digital vitrin som visar realtidsdata kommer att installeras på Hornsgatan i samband med införandet av miljözonen.





*Information i stadsmiljön om införandet av miljözon på Hornsgatan.*

### **Buller och vibrationer**

Buller- och vibrationsstörningar från trafiken ska minimeras och stadens åtgärdsprogram för buller för perioden 2019-2023 beskriver hur det uppkomna bullret ska hanteras. Vid stora infrastrukturprojekt är buller och vibrationer ofrånkomligt och kontoret har under året fortsatt arbeta för att på bästa sätt hantera störningar av detta slag, t.ex. genom att försöka hitta metoder och maskiner som minskar bullernivåerna, arbeta med proaktiv kommunikation och subventionera fönsterbyten. Kontoret fortsätter också att placera ut bullerskydd runt om i staden, bl.a. vid rekreativstråk. Det tilltänkta bullerskyddet för 2019, vid det planerade naturreservatet vid Hagsåtraskogen, har dock blivit försenat eftersom det krävde mer utredning och förankring än vad som bedömdes i början av året. Projektet har dessutom vuxit i omfattning.

Tillsammans med miljöförvaltningen, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret har en handbok för gröna bullerlösningar tagits fram. Syftet med handboken är att beskriva effekter och ge konkreta rekommendationer för hur gröna lösningar kan utformas för att begränsa buller samtidigt som det stärker andra ekosystemtjänster i staden.

### **Hållbara val i verksamheten**

Belysningen står för tre fjärdedelar av kontorets energianvändning och genom att successivt gå över till energieffektiv LED-belysning sänks energikostnaderna, samtidigt som positiva effekter för miljön och stadsbilden uppnås. Kontoret har beviljats centrala medel för klimatinvesteringar för inköp av armaturer för att byta ut stadens kvarvarande ca 3 400

kvicksilverarmaturer samt ca 3 700 armaturer med högtrycksnatrium och bytena har skett successivt under året. Ett fåtal mindre utbytesprojekt finns kvar att göra där arbetet behöver koordineras med stolp- och kabelbyte. Kontoret fortsätter även att utveckla stadens framtida styrsystem för belysning, t.ex. närvarostyrd belysning. Utöver arbetet med belysning sker kontinuerliga utvärderingar av andra möjligheter att effektivisera förvaltningens energianvändning, såsom för broar, hissar, toaletter, trafiktunnlar och markvärme. Under 2019 har diskussion förts med entreprenör för hissar och rulltrappor med avsikt att införa AI-övervakning av en del objekt, dels för att öka tillgängligheten och dels för att minska energiförbrukningen. Utrustning för ändamålet planeras att installeras under första kvartalet av 2020. Vidare har arbete med analys av anläggningsdelar som förbrukar stor mängd energi initierats för vägtunnlar och markvärme.

Kontoret fortsätter att tillämpa de miljökrav för entreprenader som tagits fram i samarbete med Trafikverket, Göteborgs stad och Malmö stad. Kraven är i linje med nationella miljö- och klimatmål och utgör en del av arbetet för att minska klimatbelastningen av entreprenader till år 2030. Skadliga kemikalier ska inte användas och på sikt är ambitionen att fasa ut fossila bränslen i upphandlingar av transporter, entreprenader och arbetsmaskiner, samtidigt som ökade miljökrav i vissa fall kan innebära färre anbud och ökade kostnader, varför det är viktigt att hitta rätt balans. Under 2019 har kontoret sett över möjligheterna att använda eldrivna arbetsmaskiner. En eldriven arbetsmaskin för nyttjande i stadens undermarksanläggningar är upphandlad, beställd och levererad och kommer att testas samt utvärderas framöver. Inför framtida upphandlingar av entreprenörstjänster kommer kontoret se över möjligheten att kravställa användandet av eldrivna arbetsmaskiner. Vidare har kontoret gjort försök med en eldriven sopmaskin och försöken kommer fortsätta under 2020 för utvärdering. I vissa lämpliga upphandlingar ställs även utökade miljökrav, t.ex. på laddhybridbil. Kontoret har även genomfört en pilotupphandling där ett frivilligt incitament om ökad inblandning av fossilfritt drivmedel var meriterande. Kontroller av att kontorets miljökrav efterlevs genomförs regelbundet.

Kontoret bevakar utvecklingen av nya hållbara material och miljövänliga alternativ. Ett exempel är beläggningen av Ulvsundavägen där asfaltstypen som används har framställts med bioolja. Dessutom används en mindre storlek på sten i asfalten, vilket reducerar bullernivån. Även möjligheterna att i vissa relevanta projekt använda Byggvarubedömningen (BVB), ett branschöverskridande system för miljöbedömning av byggvaror, undersöks. Under året har kontorets projektstyrningsmetodik (Projekthandboken) kompletterats med mallar och instruktioner för att tillämpa systemet i samband med genomförandet av investeringsprojekt. Kontoret har prövat att använda BVB i genomförandeskedet för några parkprojekt, vilket bedöms ha fungerat bra.

### **Uppföljning av miljöprogrammet 2016-2019**

Enligt stadsledningskontorets anvisningar för nämndernas arbete med verksamhetsberättelse ska Stockholms stads miljöprogram 2016-2019 följas upp i samband med verksamhetsberättelsen. Genomförandeansvariga nämnder och bolagsstyrelser ska göra en analys över vad som har åstadkommit under programperioden.

#### *1.1 Staden ska verka för att utsläppen av växthusgaser minskar till högst 2,3 ton per invånare till år 2019*

För att minska växthusgasutsläppen i Stockholm behöver transportsystemet ställas om till att



utöka resandet med mer hållbara transportslag. Trafikkontoret har under perioden 2016-2019 arbetat för att bidra till måluppfyllelse genom att arbeta för att öka möjligheterna till elektrifiering och göra det enklare för stockholmare och företag att använda eldrivna fordon. Exempelvis har trafikkontoret identifierat 10 000 lämpliga platser för gatuladdning och även tagit fram en publik karta med upp till 5 000 lämpliga platser för gatuladdning i innerstaden. Kontoret har även genomfört försök med en eldriven sopmaskin och börjat se över möjligheten att kravställa användandet av eldrivna arbetsmaskiner vid entreprenörsupphandlingar.

För att uppnå en minskning av växthusgaser till max 2,3 ton per person krävs åtgärder från många håll i samhället. Trafikkontoret bedömer att det arbete som har genomförts under programperioden inom det verksamhetsområde som kontoret har rådighet över har bidragit för att nå måluppfyllelse.

### *1.2 Staden ska genom energieffektiviseringar minska energianvändningen i den egna verksamheten med minst tio procent till år 2019*

Trafikkontoret har under perioden 2016-2019 genomfört ett antal förändringar i verksamheten för att reducera energiåtgången. Genom att successivt gå över till energieffektiv LED-belysning har energikostnaderna sänkts, samtidigt som positiva effekter för miljön och stadsbilden har uppnåtts. Under programperioden har omkring 25 000 äldre belysningsarmaturer bytts ut till mer energieffektiva LED-armaturer. Nyexploateringar och förtätning av belysning på t.ex. parkvägar innebär att stadens belysning ständigt byggs ut och vid utbyggnad väljs det mest energieffektiva systemet som motsvarar uppställda krav. Kontoret har även fortsatt att utreda och utveckla stadens framtida styrsystem för belysning, t.ex. närvarostyrd belysning, samt deltagit i stadsledningskontorets verksamhetsprojekt Smart belysning inom ramen för arbetet för en smart och uppkopplad stad. Projektets effektmål är att spara energi och öka tryggheten. Utöver arbetet med stadens belysning har andra möjligheter att effektivisera förvaltningens energianvändning utretts, t.ex. för broar, hissar, toaletter och trafiktunnlar. Under programperioden har även stadens parkeringsautomater bytts ut till solcellsdrivna, biljettlösa automater vilket också bidragit till att minska energiförbrukningen. Trafikkontoret bedömer att de åtgärder som beskrivs ovan har bidragit i arbetet att uppnå målet.

### *2.1 Biltrafiken ska minska*

För att möjliggöra en fortsatt minskning av biltrafiken behövs en kombination av flertalet åtgärder, både inom och utanför stadens rådighet. De åtgärder som har störst potential att driva biltrafiken nedåt är ekonomiska styrmedel som exempelvis trängselskatter.

Trafikkontorets främsta styrmedel som kan användas för att minska bilismen är att arbeta utifrån Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Strategin prioriterar utrymme för gång, cykel och kollektivtrafik samt godstrafik med hög beläggning, och dessa åtgärder har kontoret arbetat aktivt med under miljöprogramperioden genom exempelvis förbättrade resmöjligheter med alternativa färdmedel och lägre prioritet för biltrafiken vid vissa tider. Längs utpekade cykelpendlingsstråk hålls en högre standard på vinterväghållningen och ambitionen är bättre framkomlighet på allt fler cykelbanor och utvecklade metoder för vinterunderhåll. Även gångvänligheten har förbättrats i enlighet med den av kommunfullmäktige antagna gångplanen och arbetet har bedrivits i samverkan med stadsdelsförvaltningar och andra berörda aktörer. Kommunikationen om hållbart resande och

om stadens satsningar på gång-, cykel-, kollektiv- och leveranstrafik sker inom ramen för konceptet "Ser du möjligheterna?". Under programperioden har en rad kommunikationsinsatser genomförts såsom "Tack för att du cyklar och går" och evenemanget "I stan utan min bil" som båda syftar till att informera om de satsningar staden gör och uppmana till reflektion kring det egna resandet och hållbara resalternativ.

Trafikkontoret gör bedömningen att de åtgärder som har genomförts inom det egna verksamhetsområdet har bidragit i arbetet att nå måluppfyllelse.

### *2.2 Stockholm ska ha frisk luft*

Under programperioden 2016-2019 har kontoret arbetat enligt Länsstyrelsens åtgärdsprogram för luft och genomfört en rad åtgärder för att minska förekomsten av kvävedioxid och partiklar i Stockholm. Några av de åtgärder som genomförts är dammbindning av gator och trafikleder vid risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormen för PM10, optimerad halkbekämpning, informationsinsatser och tidig vårstädning. Den största källan till partikelemissioner är dock dubbdäcken, och kontoret har under programperioden genomfört ett flertal kommunikationsinsatser om dubbdäcksförbudet och om hur dubbfria vinterdäck bidrar till en renare stockholmsluft. Vidare har kontoret i samverkan med miljöförvaltningen och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) följt och utvärderat åtgärder för att ytterligare minska partikelemissionerna och kostnaderna för åtgärderna. Dessutom har trafikkontoret under perioden under ledning av stadsledningskontoret genomfört en utredning om miljözoner för lätta fordon, och även infört en miljözon klass II på Hornsgatan som ska gälla från och med den 15 januari 2020.

Uppföljningen av hela programperioden är inte genomförd ännu och arbetet för att förbättra stadens luftkvalitet kommer att behöva drivas vidare. Trafikkontoret gör bedömningen att det genom ovan beskrivna åtgärder har bidragit i arbetet att uppnå målet.

### *2.3 Trafikbullret utomhus minskar*

Under miljöprogramperioden har trafikkontoret strävat efter att i så stor utsträckning som möjligt förebygga uppkomsten och minska konsekvenserna av bullerstörningar från vägtrafik. Detta genom att exempelvis subventionera fönsterbyten, testa en annan betäckning på brunnslock och bullerskyddade rekreativsområden. Vidare har kontoret anlagt asfalt med liten stenstorlek som ska dämpa buller, så kallad ekoasfalt, på Hornsgatan och Ulvsundavägen för att utvärdera huruvida metoden är hållbar och effektiv avseende slitage och minskning av bullerstörningar. För närvarande visar utvärderingar av den nya beläggningen på Hornsgatan att bullret minskar men underhållsfrekvensen ökar. Kontoret har även medverkat i framtagandet av en handbok för gröna bullerlösningar.

Eftersom den långsiktiga trenden för biltrafiken är att den ökar är det sannolikt att målet om minskat trafikbuller inte har uppnåtts under programperioden. Trafikkontoret bedömer dock att det genom sitt arbete bidragit till att uppnå målet.

### *2.4 Stadens gator blir mer attraktiva gång- och vistelsemiljöer*

Att arbeta för ökad gångvänlighet och med målet att fler ska kunna, vilja och våga gå i staden, är viktigt i stadens hela verksamhet. En mängd aktiviteter, utvecklingsprojekt och investeringar har genomförts som på sikt bedöms ha mycket goda effekter, t.ex. utveckling av metoder och avtal rörande vinterväghållningen, trafiksäkerhetshöjande ombyggnationer, framtagande av en strategi för offentliga rum och en trafik- och gatumiljöplan för City.

Trafikkontoret har även gjort plats åt gång och vistelse genom till exempel Levande Stockholm som sedan 2015 har utvecklats till att omfatta ett tjugotal platser i både inner- och ytterstaden, en mängd olika utformningar och dessutom utökats med en vintersäsong. Trafikkontoret bedömer att det genom sitt arbete bidragit till att uppnå målet.

### *2.5 Fossil energi i transportsektorn ska minska*

Framförallt har trafikkontoret under programperioden arbetat för att bidra till måluppfyllelse genom att göra det enklare för stockholmarna att använda fossilfria transportslag. Detta har kontoret gjort bland annat genom att identifiera 10 000 lämpliga platser för gatuladdning och även tagit fram en publik karta med upp till 5 000 lämpliga platser för gatuladdning i innerstaden. Trafikkontoret har även inom kontorets egen verksamhet tagit fram miljökrav vid upphandling som bland annat innehåller krav på en viss andel fossilfria bränslen. På sikt är ambitionen att fasa ut fossila bränslen i upphandlingar av transporter, entreprenader och arbetsmaskiner. Trafikkontoret bedömer att det genom sitt arbete bidragit till att uppnå målet.

### *3. Hållbar mark- och vatten-användning, samtliga delmål (3.1–3.7)*

Trafikkontoret har under miljöprogramperioden 2016-2019 arbetat med utvecklingen av lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i växtbäddar till gatuträd och annan växtlighet genom renovering med så kallad skelettjord. Skelettjorden bidrar till förbättrad dagvattenhantering och minskade föroreningar från trafikdagvatten genom att dagvattnet fördröjs eller helt tas upp av träden vilket i sin tur innebär minskad miljöpåverkan. Kontoret har även identifierat sårbara områden och genomfört skyfallsåtgärder, exempelvis på Rådmanngatan. Kontoret har under programperioden också etablerat en strategisk funktion för skyfall som ska samordna och leda skyfallsarbetet i staden.

Under miljöprogramperioden har trafikkontoret arbetat för måluppfyllelse genom att tillsammans med andra berörda förvaltningar och bolag genomföra pilotprojekt för yttlig dagvattenhantering. Vidare har kontoret deltagit i att klargöra ansvarsfrågan och gränsdragningar för olika typer av dagvatten- och vattenanläggningar genom ett nytt avtal mellan trafiknämnden och Stockholm Vatten och Avfall AB. Riktlinjerna och åtgärdsåtgärden vid planering och projektering av dagvattenhantering har regelmässigt beaktats vid nybyggnad och större ombyggnationer. Kontoret har även utvecklat arbetet med lokalt omhändertagande av dagvatten i växtbäddar till gatuträd och annan växtlighet genom renovering med skelettjordsteknik.

Inom satsningen Grönare Stockholm har trafikkontoret arbetat med att anlägga nya parker, gröna gångstråk och torg, samt rusta upp och förbättra befintliga platser. Projektet har också förstärkt ekosystemtjänster och stadens gröna infrastruktur. Trafikkontoret bedömer att det genom sitt arbete bidragit till att uppnå målen.

### *4. Resurseffektiva kretslopp, samtliga delmål (4.1–4.3)*

Tillsammans med berörda förvaltningar och bolag har kontoret tagit fram och implementerat ett program för avfallshantering i offentliga rum med syftet att minska nedskräpningen och att göra det enklare att återvinna avfall. Under flera år har försök med olika typer av källsorteringssystem genomförts i stadens parker för att se vilket system som får bäst resultat och under programperioden har källsorteringsmoduler placerats ut på platser nära vattnet, såsom badplatser och parker. Arbetet med källsortering på allmän plats inkluderas nu i nya gatudriftskontrakt. Vidare har kontoret tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB

tagit fram en strategi för att öka återvinningen och minska nedskräpningen, med särskilt fokus på återvinning av plast. Dessutom har moduler särskilt avsedda för plast ställts ut intill ordinarie skräpkorgar för att öka möjligheterna att sortera plast i det offentliga rummet. Utöver arbetet med att göra det enklare att återvinna avfall i offentliga rum har kontoret bedrivit ett omfattande arbete för att skapa en renare stad.





I kontorets egna lokaler finns goda möjligheter att sortera avfall såsom papper, glas, plast och farligt avfall. En kontinuerlig diskussion förs med fastighetskontoret om att utvidga möjligheten att sortera matavfall till samtliga kök och pentryn. Tekniska nämndhuset genomgår en total ombyggnad och renovering och i planeringen av kontorets framtida lokaler tas stor hänsyn till möjligheten att sortera avfall på korrekt sätt. Trafikkontoret bedömer att det genom sitt arbete bidragit till att uppnå målen.

### 5. Giffritt Stockholm (delmål 5.2-5.4)

Trafikkontoret har under programperioden i samband med infrastrukturprojekt och andra entreprenader verkat för att gifter och skadliga kemikalier inte används. Tydliga miljökrav har ställts mot entreprenörer och kontrollerna av dessa har utvecklats och genomförts regelbundet. Som exempel kan klottersanerande entreprenörer nämnas som kontinuerligt kontrollerats gällande kemikalieanvändning vid sanering och att skyddsutrustning använts som hindrar att rengöringsmedel och rester av sprayfärg hamnar i dagvattensystemet. Vidare har kontoret följt den utveckling som sker vad gäller nya hållbara material och miljövänliga alternativ, t.ex. genom försök med lågtempererad asfalt. Trafikkontoret bedömer att det genom sitt arbete bidragit till att uppnå målen.

### 6.3 Bullernivåerna inomhus ska minska

För att lyckas med detta delmål behöver störningarna även minska utomhus och kontorets arbete med denna fråga beskrivs under delmål 2.3. Trafikkontoret har under programperioden subventionerat fönsterbyten och utrett rekreativområden att bullerskydda framöver. Genom fönsterbyten, eller kompletteringar av befintliga rutor med s.k. tillsatsrutor, sänks bullernivåerna och inomhusmiljön blir sundare. På sikt bedöms arbetet med att implementera Framkomlighetsstrategins principer innebära minskad biltrafik, vilket i sin tur kan minska bullerstörningarna inomhus. Trafikkontoret bedömer att det genom sitt arbete bidragit till att uppnå målen.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
 Andel bostäder i befintliga flerbostadsfastigheter som erbjudits åtgärder för att klara 30 dBA inomhus	100 %					100 %		2019
 Andel dubbdäcksanvändning på innerstadsgator	34			35	34	36		VB 2019
 Andel ny- och omplanterade träd där biokolsteknik används	100 %			100 %		80 %		2019
 Andel prioriterade och relevanta avtal enligt kemikalieplanen utan	100 %			100 %		100 %		2019




Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
avvikelse från ställda kemikaliekraV								
Andel reviderade parkplaner som innehåller strategier för utveckling av ekosystemtjänster	100 %			100 %		100 %		2019
Antal bullerskyddade rekreatiionsområden	0			0		1		2019
<b>Analys</b>								
Det tilltänkta projektet, vid det planerade naturreservatet vid Hagsätraskogen, som skulle utföras 2019 krävde mer utredning och förankring än vad som bedömdes i början av året. Det har dessutom vuxit i omfång och blivit dyrare och kommer därför kräva nämndbeslut och kommer utföras enligt projekthandboken. Detta medför att tidsplanen har blivit senarelagd.								
Antal dygn över normvärdet för kvävedioxid i luft	20			25		7		2019
<b>Analys</b>								
Det är svårt att hitta effektiva och rimliga åtgärder för att på kort sikt minska halten av kvävedioxid i luft. Allmänt trafikdämpande åtgärder, t.ex. trängselskatt och eventuellt parkeringsavgifter, har vissa effekter. Det viktigaste är dock åtgärder riktade mot fordon, t.ex. utsläppskrav på nya fordon, förbud att köra med gamla fordon och val av bränsle. Tillsammans med stadsledningskontoret har trafikkontoret under året infört miljözon klass II på Hornsgatan, som började gälla den 15 januari 2020. Den nya miljözonen kan komma att påverka halten av kvävedioxid i luften.								
Antal dygn över normvärdet för PM10 i luft	30			34		35		2019

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Delta i det av stadsledningskontoret ledda arbetet med att förbereda ett beslut om införande av miljözon klass II på Hornsgatan från 1 januari 2020.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			
Kontoret har i nära samarbete med miljöförvaltningen och stadsledningskontoret tagit fram ett ärende gällande beslut om införande av miljözon klass II på Hornsgatan fr.o.m. den 15 januari 2020. Ärendet har behandlats av nämnden och kommunfullmäktige.			
Etablera en strategisk funktion för skyfallshantering i samarbete med berörda förvaltningar och bolag, samt implementera och kommunicera stadens principer för skyfallshantering.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			
Under året har en strategisk funktion för skyfallshantering etablerats på kontoret. En stadsövergripande "skyfallsgrupp" har etablerats som tillsammans ska sätta grunderna för skyfallsarbetet. Kontoret har även inlett en dialog med stadsdelsförvaltningarna och externa aktörer, t.ex. Länsstyrelsen.			
Genom samordningsgruppen för Grönare Stockholm och i samarbete med stadsdelsförvaltningarna, se över styrningen och samordningen av stadens gröna värden, t.ex. med avseende på styrdokument.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			
Den strategiska samordningsgruppen ser löpande över styrningen och samordningen av stadens gröna värden. En förvaltningsövergripande workshop genomfördes i februari för samordning och prioritering av årets gröna uppdrag. Resultatet av workshopen har sammanställts och utgör underlag för det fortsatta arbetet. Under hösten har gruppen även diskuterat de gröna uppdragen i budget 2020 för att samordna arbetet.			
Genomföra energibesparande armaturbyten av ca 3 400 kvicksilverarmaturer samt ca 3 700 armaturer med högttrycksnatrium.	2019-01-01	2020-12-31	



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
<b>Analys</b> Arbetet pågår och större delen av de äldre armaturema har bytts ut till LED-armaturer. På några platser där kvicksilverarmaturer finns behövs arbetet samtidigt koordineras med stolp- och kabelbyte.			
✓ I samarbete med stadsdelsförvaltningarna, exploateringskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret utveckla arbetet med stadsdelsperspektiv på gröna svaga samband enligt översiktsplanen med syfte att ta fram projekt för gröna investeringar.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Arbetet med att förstärka stadens strategiska gröna samband har påbörjats inom det som kallas Grönare Stockholms tredje etapp.			
✓ Implementera ett nytt åtgärdsprogram för buller som gäller fr.o.m. 2019.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Beslut om ett nytt åtgärdsprogram för buller togs i kommunfullmäktige i maj och kontoret arbetar enligt programmet sedan det antogs.			
✓ Löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Arbetet med att löpande pröva vilka ytterligare gator som kan bli aktuella för miljözoner bör ta sin utgångspunkt i resultatet av de utvärderingar som genomförs i samband med införandet på Hornsgatan. Kontoret avvaktar därför införandet, samtidigt som luftkvaliteten runt om i staden följs löpande.			
! Tillsammans med exploateringskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret utreda Stockholms framtida gröna infrastruktur där hänsyn tas till folkhälsa, ekosystemtjänster, biologisk mångfald och en prognostiserad befolkningsökning till år 2100.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Arbetet kommer att fortsätta 2020.			
✓ Utreda effekterna av växtbeklädda bullerskydd i samarbete med miljöförvaltningen.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> En handbok för gröna lösningar för en bättre ljudmiljö har tagits fram i samarbete med miljöförvaltningen, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret och presenterades för respektive nämnder i april.			
! Utreda förutsättningarna för att utveckla Hästa gård, i samarbete med fastighetskontoret.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Gårdens framtida verksamhet ska tillsammans med fastighetskontoret utredas vidare och ett inriktningsbeslut kommer att presenteras för nämnden under 2020.			
✓ Utreda möjligheten att visualisera realtidsmätningen av luftkvalitet.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har utrett möjligheten och en digital vitrin kommer att uppföras i samband med införandet av miljözon klass II på Hornsgatan.			
! Utreda möjligheterna till en ny parkmiljö längs det nedlagda spårområdet vid Årstaviken, i samarbete med exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningen.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret inväntar besked från Försvarmakten gällande förfrågan om möjlighet att påbörja utredningen. Om möjligheten finns kommer kontoret fortsätta med utredningsuppdraget under 2020.			
! Utveckla Kungsträdgårdens rekreations- och vistelsevärden som stadspark tillsammans med stadsbyggnadskontoret.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Ett utredningsbeslut finns och ett inriktningsbeslut planeras tas fram under våren. Samarbete har inletts med stadsbyggnadskontoret och fortsätter under 2020.			
 Utveckla rutiner för att systematiskt kunna säkerställa att kontorets bygg- och anläggningsentreprenader uppfyller stadens krav avseende användning av Byggvarubedömningen eller därmed jämförliga system.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Utvecklade rutiner och instruktioner finns framtagna för att anläggningsentreprenader i investeringsprojekt över 5 mnkr registreras i byggvarubedömningen.			

KF:s inriktningsmål:

### 3. En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

Ekonomisk hållbarhet är en förutsättning för att stadens trafik- och utemiljö ska fungera både nu och i framtiden. Trafikkontoret ska ha en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser, där skattebetalarnas pengar används på ett effektivt och ansvarsfullt sätt. Stockholm växer snabbt och de avvägningar som kontoret behöver göra blir allt mer komplexa. Det begränsade utrymmet för investeringar kräver noggranna bedömningar av vilka projekt som ger störst samhällsnytta och vad som är rätt kvalitet i varje enskilt projekt och under 2019 har investeringsplaneringen utvecklats för att tydliggöra dessa prioriteringar.

Skattemedlen ska användas effektivt, vilket förutsätter att kontoret kontinuerligt effektiviserar och optimerar arbetssätten, tar vara på digitaliseringens möjligheter, utvecklar formerna för upphandling, och systematiskt utvärderar och drar lärdomar av verksamheten. En lärande organisation är också en ekonomiskt hållbar organisation. Kontoret har även fortsatt att arbeta för att vara en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor som attraherar, utvecklar och behåller kompetenta medarbetare och chefer. I detta arbete är kontorets strategiska organisationsutveckling ett viktigt verktyg.

KF:s mål för verksamhetsområdet:







#### 3.1. Stockholm har en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser

 Uppfylls helt

##### Analys

En budget i balans och långsiktigt hållbara finanser är förutsättningar för att Stockholms trafik- och utemiljö ska fungera både nu och i framtiden. Grundläggande principer för trafikkontorets ekonomiska förvaltning är att nyttan av skattebetalarnas pengar ska maximeras och att medlen ska värnas genom rättvisande redovisning och god internkontroll. Det totala investeringsutrymmet i staden är begränsat och varje genomförd investering leder till framtida kostnader för avskrivningar och ränta som belastar driftbudgeten, d.v.s. utrymmet för att driva verksamhet i staden. När staden växer behöver nya investeringar göras, samtidigt som det finns ett stort reinvesteringsbehov i den befintliga infrastrukturen. Det begränsade utrymmet för investeringar kräver därför noggranna avvägningar om vilka projekt som ger störst samhällsnytta och vad som är rätt kvalitet i varje enskilt projekt. Under året har kontoret utvecklat investeringsplaneringen ytterligare, för att förbättra kvaliteten i dessa avvägningar. Kontoret tog under året även fram en handlingsplan för förbättrade underlag för

genomförandebeslut i investeringsärenden. Detta arbete ska också leda till förbättrade kalkyler och större förutsägbarhet för investeringsprojekts slutkostnad.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognoss helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Nämndens budgetföljsamhet efter resultatöverföringar	86,9 %			80,8 %		100 %	100 %	VB 2019
  Nämndens budgetföljsamhet före resultatöverföringar	82,6 %			80,8 %		100 %	100 %	VB 2019
  Nämndens prognossäkerhet T2	-15 %			-14 %		+/- 1 %	+/- 1 %	2019
<b>Analys</b>								
Totalt uppgår kostnaderna inom driftbudgeten till 2 360,6 mnkr. Utfallet på kostnadssidan avviker med 0,7 procent jämfört med tertialrapport 2. Totala intäkter uppgår till 1 913,2 mnkr vilket avviker med 3,4 procent jämfört med tertialrapport 2. Nettoavvikelsen är 80,2 mnkr, en avvikelse på 15,2 procent jämfört med tertialrapport 2. Främst beror avvikelsen på ökade intäkter inom upplåtelseverksamheten samt minskade kapitalkostnader.								

Nämndmål:

### Trafikkontorets ekonomi är långsiktigt hållbar

 Uppfylles helt

#### Förväntat resultat

- En budgetföljsamhet på eller under 100 %.
- En prognossäkerhet på +/- 1 % i tertialrapport 2 jämfört med bokslut.

#### Analys

##### Långsiktigt hållbar ekonomi

För att värna om och maximera nyttan av skattebetalarnas pengar, arbetar kontoret systematiskt med uppföljningar av ekonomiskt utfall. Prognossäkerheten ska vara hög och särskilt parkeringsintäkternas utveckling följs noggrant för att förbättra de långsiktiga intäktsprognoerna. Vidare beslutade trafiknämnden under hösten om en handlingsplan för att säkra kvaliteten på underlagen för kommande genomförandebeslut för investeringsärenden. Syftet är att säkerställa att nämnden får korrekta beslutsunderlag med väl underbyggda kalkyler. Genomförandet av handlingsplanen kommer bli en viktig aktivitet under 2020. Kontoret arbetar också löpande med att säkerställa korrekt fakturahantering och informera om riktlinjerna mot mutor och jäv.



Under 2019 har arbetet med att utveckla en metod för att tydligare beskriva åtgärdsbehov, prioriteringar och avvägningar kopplat till kontorets investeringsverksamhet inletts. Som en del i arbetet har en kartläggning av planerings- och ekonomiprocessen gjorts. Det framtagna processflödet beskriver bl.a. arbetsuppgifter och ansvar och i arbetet har även ingått att ta fram gemensamma arbetssätt för prognoshantering och hantering av underlag till kontorets rapportering. Projektet har också genomfört en kartläggning av de fem verksamhetsområdena cykel, gång, kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet med målet att samla in



information om hur planeringsarbetet genomförs, lyfta goda exempel och ta fram gemensamma mallar för bl.a. projektprioritering och dokumentation av beslut. Arbetet kommer att fortsätta under 2020.

Samordning av projekt i tid och rum, både inom staden och med andra aktörer i regionen, är också angeläget för att minimera trafikstörningarna och utgifterna. Högkonjunkturen för anläggningsarbeten skapar konkurrens om tillgängliga resurser och för att säkerställa väl genomförda projekt i tid utvecklas kontorets projekthantering och arbetet med kontorets strategi för detta beskrivs närmare under mål 3.2.

Att ta hand om stadens befintliga infrastruktur och anläggningar är en förutsättning för långsiktigt hållbara finanser, något som sker i enlighet med ett antal beslutade reinvesteringsprogram. Det handlar om reinvesteringar för att främja cykeltrafiken i enlighet med ett reinvesteringsprogram som gäller fr.o.m. 2019 och att genomföra reinvesteringsprogrammet för 2017-2021 för stadens trafiksignaler. För belysning finns ett program för perioden 2011-2020 och för stadens gatuytor med tillhörande anordningar, t.ex. träd, papperskorgar och skyltar, finns ett program för åren 2019-2023. Det finns även ett reinvesteringsprogram för konstruktioner såsom broar, viadukter och tunnlar, som gäller under perioden 2014-2022.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Tillsammans med exploateringskontoret utveckla driftsnyckeltal för att beräkna tillkommande kostnader i exploateringsprojekt.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har påbörjat arbetet och utredningsarbete pågår.			
 Utveckla en ny modell för investeringsplanering som tydliggör åtgärdsbehov, prioriteringar och avvägningar.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Arbetet med att utveckla en ny modell för investeringsplanering har påbörjats under året. Under 2020 fortsätter arbetet med att implementera mallarna och utveckla kontorets modell för investeringsplanering utifrån den genomförda kartläggningen.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

### 3.2. Stockholm använder skattemedlen effektivt till största nytta för stockholmarna


















 Uppfylls helt

#### Analys

Skattebetalarnas pengar ska användas effektivt för att maximera nyttan för stockholmarna och kontorets arbetsätt behöver ständigt förbättras och effektiviseras för att kunna leverera högre kvalitet till lägre kostnad. För att klara detta har kontoret under året fortsatt arbeta för att vara en innovativ och lärande organisation, som är drivande i att nå nya lösningar på de utmaningar som staden står inför. Under året har kontoret t.ex. haft en fortsatt samverkan med lärosäten och deltagit i EU-projekt, bl.a. för att utveckla och testa smarta trafiklösningar.

Trafikkontoret upphandlar årligen för över två miljarder kronor och arbetar för att utveckla upphandlingsverksamheten så att upphandlingarna optimeras, formerna för upphandlingarna utvecklas och erfarenhetsutbytet med marknadens aktörer stärks. Under året har även avtalsuppföljningen utvecklats. Kontoret ska fortsätta vara en attraktiv, jämställd och

intressant arbetsgivare med goda villkor, systematiskt lärande och bra utvecklingsmöjligheter. För att säkerställa detta, och att kontoret attraherar, utvecklar och behåller kompetenta medarbetare och chefer, har den strategiska organisationsutvecklingen, som består av dels ett strategiskt HR-arbete och dels ett strategiskt arbete med att utveckla kontorets projekthantering, fortsatt under året. Fokusområden för 2019 har varit att utveckla kontorets professionella kompetens, erfarenhetsåterföring och lärande, och att göra kontoret till en än mer professionell beställare för att ge mer samhällsnytta för investerade medel.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2018	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Aktivt Medskapandeindex 	80	77	82	79		82	82	2019
<b>Analys</b>								
Aktivt Medskapandeindex (AMI) har ökat från 79 (2018) till 80 (2019) och samtliga delindex som mäts, motivation, ledarskap och styrning, har ökat. Inom ramen för den strategiska organisationsutvecklingen (strategiskt HR-arbete och projekthanteringsstrategin) fortsätter utvecklingsarbetet och kontoret gör bedömningen att det kan komma att bidra till att höja kontorets AMI ytterligare framöver.								
  Andel elektroniska inköp	95 %			92 %		95 %	tas fram av nämnden	VB 2019
  Andel tjänsteutlåtanden som innehåller en jämställdhetsanalys	100 %			100 %		100 %	tas fram av nämnden	VB 2019
  Andel upphandlade avtal där en plan för systematisk uppföljning har tagits fram	88 %			85 %		87 %	87%	2019
  Index Bra arbetsgivare	86			85		85	85	2019
  Sjukfrånvaro 	3,5 %	2,4 %	4,6 %	2,5 %		3,5 %	tas fram av nämnden	VB 2019
  Sjukfrånvaro dag 1-14 	1,1 %	1 %	1,2 %	1,1 %		1,2 %	Tas fram av nämnd/styrelse	VB 2019

Nämndmål:

### Trafikkontoret är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor

 Uppfylles helt

### Förväntat resultat

- Kontorets sjukfrånvaro är fortsatt låg.
- Kontorets Aktivt Medskapandeindex (AMI) ökar.
- Kontorets handlingsplan för strategisk organisationsutveckling implementeras enligt plan.

## Analys

### Strategisk organisationsutveckling

Med en tydlig koppling till stadens personalpolicy har trafikkontorets strategiska HR-arbete konkretiserats i en strategi som tar sikte på år 2022. Strategin går under namnet strategisk organisationsutveckling och under 2019 har kontoret arbetat med etappen ”Professionell kompetens” som syftar till att kontoret ska ha effektiva processer, välfungerande kompetensförsörjning och kunskapsöverföring, samt en professionell, utvecklande och attraktiv kultur. I strategins handlingsplan för 2019 har huvudfokus legat på att utveckla chefers förståelse, kunskaper och lärande inom två för kontoret prioriterade områden. Två kunskapsdagar har genomförts för alla chefer med temat ”Förändringsledning” och ”Verksamhetsutveckling med fokus på processorientering”. Ett nytt uppskattat forum för lärande i mindre tvärgrupper, med kontorets samtliga chefer, har genomförts vid tre tillfällen. Dessa arenor har kompletterat varandra på bra sätt och är tydligt uppskattade av kontorets chefer. Frivillig träning på coachande förhållningssätt, feedback och ledarskap har erbjudits kontorets medarbetare vid elva tillfällen med gott deltagande. Samverkan med kontorets ansvariga för verksamhetsutveckling och projekthantering har stärkts under året. Vidare har kontoret rekryterat en utvecklingschef som började under hösten. Utvecklingschefens uppgift framöver är att leda och driva arbetet med verksamhetsutveckling på kontoret. Genom att tillsätta en utvecklingschef, som ingår i ledningsgruppen och rapporterar direkt till förvaltningschefen, skapas förutsättningar för effektivare styrning och samordning av kontorets verksamhetsutveckling.

### Kompetensförsörjning

I en tid med hög personalrörlighet, stor konkurrens om arbetskraften och brist på ingenjörer är det viktigt att kontoret arbetar aktivt med att säkra kompetensförsörjningen. Arbetet med kontorets kompetensförsörjning har utvecklats i struktur och systematik under året för att ytterligare förbättra delaktighet, uppföljning och kopplingen till verksamhetsplaneringen. En metodik för att kompetensplanera för enskilda enheter och arbetsgrupper har införts under året. Stödmaterial för medarbetarsamtalen har reviderats med målet att alla medarbetare ska ha en relevant utvecklingsplan, som både spänner över året som kommer men också i ett längre perspektiv. Ett stödmaterial för att genomföra avdelningsvisa kompetensdialoger har lanserats för att stötta planering och uppföljning av kompetensfrågor på avdelningsnivå och för att bidra till revideringen av den kontorsövergripande kompetensförsörjningsplanen. Med dessa delar har förbättringsåtgärder genomförts för att stärka kompetensförsörjningsarbetet på olika nivåer och för att få en tydlig och sammanhållen process; den individuella nivån, enhetens, avdelningens och kontorsnivån.

Kontorets prioriterade kompetensområden att utveckla under året har varit; ledarskap, samarbete, projekthantering, informationshantering, beställarrollen samt en lärande organisation. Utvecklingsaktiviteterna har utformats utifrån olika behov som kompetensområdena haft. Utbildningsinsatser varvat med reflektionsgrupper har utvecklat ledarskapet och projekthanteringen. Kartläggning och förstudier har genomförts för områdena informationshantering och beställarkompetensen inför det fortsatta utvecklingsarbetet.

Området lärande organisation har präglats av informationsdelande insatser inom kontoret och etableringen av ett rapportarkiv för att tillgängliggöra utredningar och rapporter. Arbetet med att utveckla samarbetsförmågan gick för året in i en fas där avdelningarna och enheterna

utformade sina utvecklingsinsatser utifrån de behov som förelåg hos dem.

Under året har en förstudie gjorts kring arbetet med kontorets arbetsgivarvarumärke. Syftet med förstudien har varit att undersöka hur kontoret ska arbeta framöver för att stärka kompetensförsörjningsarbetet och arbeta mer med vetet kring arbetsgivarvarumärket. Vidare hölls under hösten en workshop kring temat ”Beställarkompetens”. Syftet var att fånga upp hur kontoret på bästa sätt ska utveckla beställarkompetensen för att förbättra leveransprecision och förmågan att skapa värdeskapande samarbeten med leverantörer och entreprenörer. Kontoret kommer att arbeta vidare med resultaten från workshopen under 2020.

### **Långt och hållbart arbetsliv**

En god arbetsmiljö är grundstenen för ett hållbart arbetsliv och kontorets fokus har varit att arbeta med de förebyggande arbetsmiljöinsatserna. Ett gott arbetsmiljöarbete minskar riskerna för ohälsa och möjliggör ett längre och mer produktivt arbetsliv. Arbetsmiljöfrågorna har hanterats som en naturlig del i kontorets samverkanssystem. Kontoret har under året arbetat för att det ska finnas tillräckliga kunskaper både bland chefer och medarbetare för att hantera arbetsmiljöfrågor på arbetsplatsträffar och i samverkansgrupper. Arbetsmiljöarbetet har följts upp och utvecklats i samverkan med fackliga organisationer. Både chefer och skyddsombud har löpande utbildats i arbetsmiljöfrågor. Rutinerna för arbetsmiljöarbetet gällande den fysiska och den psykosociala arbetsmiljön, och teman för enheternas arbetsplatsträffar har tagits fram för att underlätta dialogen kring arbetsmiljöarbetet. I syfte att hålla kvar kontorets sjukfrånvaro på en låg nivå har arbetsmiljöarbetet fokuserats på tidiga insatser, utbildning och information till kontorets chefer, samt dialog om hälsa och arbetsbelastning i samband med medarbetarsamtalet. Kontorets sjukfrånvaro har fortsatt att vara låg under året.

Arbetet med ombyggnationen av Tekniska nämndhuset har fortsatt under ledning av fastighetskontoret. Under våren förändrades projektets etappindelning vilket innebär att ombyggnationen av hus 3, där ca 150 av trafikkontorets medarbetare arbetar, tidigarelades till hösten 2019. Under sommaren evakuerades därför dessa medarbetare till dels andra delar av Tekniska nämndhuset, dels till externa lokaler. Ombyggnationen beräknas vara klar 2023.

### **Lika rättigheter och möjligheter samt diskriminering**

Frihet från diskriminering är centralt för kontorets personalpolitik och nolltolerans råder mot kränkande särbehandling och trakasserier. Kontorets chefer har under året kompetensutvecklats i normkritik, kompetensbaserad rekrytering, systematik och arbetssätt kring aktiva åtgärder utifrån diskrimineringslagen samt likabehandling med tema funktionsnedsättning.

Arbetet med lika rättigheter och möjligheter har hanterats genom tema på arbetsplatsträffar där målet varit att skapa delaktighet och inflytande. Kontoret har under året tagit fram nytt material till arbetsplatsträffarna för att hantera kränkande särbehandling och trakasserier samt systematik kring områdena i aktiva åtgärder. Likaså har medarbetarenkäten och uppföljning av de individuella utvecklingsplanerna gett ett bra underlag för det fortsatta förbättrings- och utvecklingsarbetet. Inga diskrimineringsärenden har rapporterats under året.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Inom ramen för kontorets strategiska organisationsutveckling genomföra etappen ”Professionell kompetens, erfarenhetsåterföring och lärande”.	2019-01-01	2020-12-31	

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
<b>Analys</b>			
Kontoret har under året genomfört två kunskapsdagar för alla chefer med temat "Förändringsledning" och "Verksamhetsutveckling med fokus på processorientering". Ett nytt uppskattat forum för lärande i mindre tvärgrupper, med kontorets samtliga chefer, har genomförts vid tre tillfällen. Dessutom har kontorets medarbetare erbjudits frivillig träning i coachande förhållningssätt, feedback och ledarskap vid elva tillfällen med gott deltagande. Arbetet har följts upp med alla chefer och effekter och resultat har bearbetats.			
✓ Ta fram en strategi för kontorets arbetsgivarvarumärke som utgår från kompetensförsörjningsplanen.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			
Under året har en förstudie gjorts kring arbetet med kontorets arbetsgivarvarumärke. Syftet med förstudien har varit att undersöka hur kontoret ska arbeta framöver för att stärka kompetensförsörjningsarbetet och arbeta mer med vetet kring arbetsgivarvarumärket.			
✓ Utveckla kontorets systematiska arbetsmiljöarbete.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			
Kontoret har under året arbetat för att det ska finnas tillräckliga kunskaper både bland chefer och medarbetare för att hantera arbetsmiljöfrågor på arbetsplatsträffar och i samverkansgrupper. Arbetsmiljöarbetet har följts upp och utvecklats i samverkan med fackliga organisationer. Rutinerna för arbetsmiljöarbetet och teman för en hetemas arbetsplatsträffar har tagits fram för att underlätta dialogen kring arbetsmiljöarbetet.			

Nämndmål:

## Trafikkontoret är en innovativ och lärande organisation med effektiva arbetssätt

● Uppfylls helt

### Förväntat resultat

- Fler utvärderingsrapporter tas fram efter att nya åtgärder prövats.
- Ökad projektmognad, samarbetsförmåga och prognossäkerhet i kontorets projekthantering.
- En tydlig upphandlingsplan tas fram.
- Utvecklade och systematiserade uppföljning av driftentreprenader.
- Samtliga relevanta tjänsteutlåtanden innehåller en jämställdhetsanalys.

### Analys

#### En innovativ och lärande organisation

Trafikkontoret har under året arbetat för att fortsätta vara en innovativ och lärande organisation som kontinuerligt provar och utvärderar nya åtgärder. Fler utvärderingsrapporter tas fram, t.ex. bestående av före- och efterstudier, och en funktion har etablerats med uppgift att bistå samtliga organisatoriska enheter i arbetet med att systematiskt utvärdera effekterna av de försök kontoret gör. Syftet är att systematisera erfarenhetsåterföringen och säkerställa kontorets roll som en i branschen ledande kunskapsaktör. Dessa utvärderingar sprids sedan, t.ex. genom interna och externa seminarier, där resultat och lärdomar presenteras. Arbetet med att systematisera omvärldsbevakningen har fortsatt och vid 2019 års upplaga av konferensen Transportforum, som VTI arrangerade, utökade kontoret sitt deltagande.

En fortsatt nära samverkan med lärosäten är prioriterad och kontoret förmedlar frågeställningar och uppdrag som kan ligga till grund för uppsatser, samt medverkar i forskning och utveckling genom att tillhandahålla data och delta i olika referensgrupper. Kontoret deltar i och genomför åtgärder inom EU-projekten Civitas Eccentric för att testa

alternativa transporter, GrowSmarter för att utveckla smarta tekniklösningar, och Knowledge Innovation Community via konsortiet Mobilus för att leda utvecklingen inom urban mobilitet. Deltagandet är också ett sätt att bidra till kunskapsuppbyggnaden inom kontorets verksamhetsområden och kontoret letar löpande efter nya EU-projekt att delta i. Det senast tillkommande projektet som kontoret deltar i är NordicWay 3 som pågår i flera nordiska länder och handlar om uppkopplade fordon som skickar realtidsinformation från trafiken till en central plattform.

Kontoret har även testat ett antal innovativa lösningar för att förbättra cykelmöjligheterna. Ett par exempel är trimning av trafiksignaler för cykelframkomlighet och försök med yta för vänstersväng för cyklister i korsningen Sveavägen-Kungsgatan. Dessutom har trafikkontoret utrett möjligheten för cykeltrafik att svänga höger vid röd signal samt allgrönt för cykeltrafik i korsningar.

### **Effektiva arbetssätt**

Kontorets processer ska löpande utvecklas och effektiviseras med syftet att arbeta innovativt, pröva nya arbetssätt och öka digitaliseringsgraden. Just digitalisering är en viktig strategisk fråga för framtiden och ambitionen är att Stockholm ska vara världens smartaste stad år 2040. Inom ramen för arbetet med Stockholm som smart och uppkopplad stad har tre verksamhetsprojekt prioriterats, varav två involverar trafikkontoret. Det ena handlar om smart och uppkopplad belysning där ett pilotprojekt genomförs i Spånga-Tensta och det andra handlar om smart trafikstyrning där de åtgärder som utreds och/eller testas inkluderar nytt styr- och övervakningssystem, hantering av trafikdata i realtid och sensorer ovan mark. Projektet smart trafikstyrning har under 2019 bedrivits inom sex delprojekt och resultaten är så här långt överlag goda. Fler tillämpningar kommer dock sannolikt att bli aktuella. För initiativ kopplade till stadens strategi för smart och uppkopplad stad har en tvärfunktionell arbetsgrupp bildats på kontoret för samordning och informationsdelning, och kontoret samverkar löpande med andra parter inom staden, t.ex. AB Stokab och S:t Erik Kommunikation AB.

Kontoret står inför en särskild utmaning i att hantera digital arkivering av teknisk dokumentation, då det i vissa bygg- och anläggningsprojekt upprättas omfattande dokumentation med hjälp av IT-system och format som kontoret för närvarande inte kan ta emot eller arkivera digitalt. Detta gäller bl.a. CAD-filer, BIM/3D-modeller och geotekniska format där ett omfattande utvecklingsarbete kommer att krävas i enlighet med branschutvecklingen. Ett pilotprojekt avseende teknisk dokumentation avslutades under sommaren och utmynnade i en rapport med förslag på vilka åtgärder som bör vidtas. Förslaget togs i decembernämnden och projektets första fas kommer att pågå under hela 2020. En annan viktig fråga är att förbättra kontorets digitala dokumenthantering och inom detta område har det under året pågått förberedelsearbete inför att Public 360 implementeras som dokumenthanteringssystem på kontoret 2020.

### **Uppföljning av driftentreprenader**

Kontoret ansvarar för barmarksrenhållning och vinterväghållning av ca 3 900 gator och mer än 300 mil gång- och cykelvägar. Arbetet sker med en rad upphandlade driftentreprenörer och under våren gjordes en extern revision och en intern granskning av dessa entreprenader med fokus på vinterväghållningen. Granskningen visade på brister i kontorets eget arbete och rutiner och under året har därför uppföljningsarbetet utvecklats, bl.a. genom en nu genomförd

omorganisation med en ny enhet som helt fokuserar på gatudrift och ett därtill hörande utvecklingsarbete med utgångspunkt från granskningen. Syftet med utvecklingsarbetet är att skapa enhetligare arbetssätt med tydliga processer, i högre utsträckning nyttja och utveckla digitala verktyg och data, systematisera avtalsuppföljningen, tydliggöra gränssnitten mot övriga kontoret och stadens övriga organisation, formalisera samarbetet med regionens trafikförvaltning, utveckla kommunikationen med allmänheten, samt höja ambitionen för det stadsövergripande arbetet med att utveckla stadsmiljön till mer trygg, säker och välskött. Under året har utvecklingsarbetet haft fokus på vinterväghållningen och de nya rutinerna och arbetssätten håller på att implementeras i den nya enheten. Därefter fortsätter projektet att utarbeta rutiner och arbetssätt för barmarksrenhållningen.

### **Utvecklad projekthantering och upphandling**

Arbetet med att implementera kontorets projekthanteringsstrategi fortsätter och syftar till att göra kontoret till en än mer professionell beställare och att effektivisera projektverksamheten för att ge mer samhällsnytta för investerade medel. Utbildningsinsatser gällande nytt verktyg och arbetssätt inom riskhantering, samt gällande effektivitet och samarbete i investeringsprojekt har genomförts. Under hösten har även kompetenshöjande insatser gällande förhandlingsteknik och kalkyl genomförts. I juni lanserades en ny version av Projekthandboken, vilket inkluderade en uppdatering av samarbetsytan och projektstyrningsmetodiken för investeringsprojekt. Vidare har roller och ansvar förtydligats inom organisationen och formerna för att få en bra start av projekten har utvecklats. Detta arbete ska också leda till förbättrade kalkyler och större förutsägbarhet för investeringsprojekts slutkostnad. Kontoret har också tagit fram nya mallar för tjänsteutlåtanden för investeringsärenden. De nya mallarna är utformade för att hålla en god och enhetlig standard och innehåller information och vägledning som ska underlätta för alla handläggare. Utöver detta har kontoret även tagit fram en processbeskrivning för mindre projekt, under 5 miljoner kronor.

Upphandlingsverksamheten utvecklas löpande, bl.a. för att förbättra möjligheten att tillvarata den potential som finns för anbud från små företag i offentlig upphandling. Stadens program för upphandling och inköp samt tillhörande tillämpningsanvisningar utgör bas för arbetet och med utgångspunkt i dessa har en upphandlingsstrategi för kontoret tagits fram, vilken beslutades av nämnden i maj. Nämnden beslutade även om riktlinjer för direktupphandling. Incitament- och bonussystem, innovationstänk, gemensam kontrakterad målbild och ansvar är viktiga ledord i kontorets fortsatta utveckling av formerna för upphandling. Kontoret medverkar även på olika sätt i det av stadsledningskontoret ledda arbetet med kategoristyrning inom ramen för projektet VINST. Inom ramen för VINST har staden handlat upp ett nytt annonseringsverktyg "Commers" och avtalsdatabas. Kontoret medverkar även i framtagandet av stadens gemensamma mallar för upphandling.

I syfte att få bättre marknadskännedom, för att kunna ställa bättre krav och för att påtala att staden inom kort kommer att annonsera en upphandling har kontoret använt RFI (Request for information) vid några tillfällen, bl.a. Inmätning av belysning, Resurshanteringsystem och Bergbanan. Fortsatta utbildningar har hållits om stadens och kontorets upphandlingsprocess och utbildningstillfällena kommer att fortsätta hållas löpande.

En upphandling har skett inom ramen för projektet Gatudata och ett kontrakt har skrivits med en entreprenör för att skapa ett modernt anläggningsregister för stadens gator som möjliggör


bättre planering, analys och upphandling av drift och underhåll. Det kan även möjliggöra delning av gatuinformation digitalt och tydligare kartläggning av bl.a. skyfallskänsliga områden och uppskattat reinvesteringsbehov på varje enskild gata.

### Kunskapsunderlag och prioriteringar

Utvecklingen av stadens offentliga platser väcker stort engagemang hos stockholmarna och kontoret mottar årligen över 100 000 synpunkter, felanmälningar och idéer och antalet fortsätter att öka. Under 2019 har arbetet fortsatt med att systematisera rutiner för att fullt ut kunna realisera potentialen i det kunskapsunderlag som dessa synpunkter utgör. Kontoret har under året påbörjat en utveckling av ett verktyg där stockholmarnas idéer ska läggas in och utgöra en del av underlaget för kontorets prioriteringar. Vidare bedrivs arbete inom ramen för etableringen av kontorets servicecenter, där systematiskt tillvaratagande av synpunkter är ett av effektmålen. Under året har rutiner för uppföljning och analys av statistik från kontorets ärendehanteringssystem tagits fram. Arbetet med att systematiskt ta tillvara synpunkter är dock i stor utsträckning beroende av ett utvecklat systemstöd eller verktyg för att ta fram statistik och därför fortsätter kontoret att se över dessa möjligheter. Frågan om statistik är även relevant ur ett jämställdhetsperspektiv där könsuppdelad statistik kan tas fram för inkomna synpunkter för att därigenom kunna analysera huruvida synpunkterna skiljer sig åt mellan könen. Samtliga relevanta tjänsteutlåtanden innehåller även en jämställdhetsanalys, bl.a. för att synliggöra effekten av nämndens resursfördelning utifrån kön, och barnkonsekvensanalyser ska göras i relevanta projekt.

### EU-policy

Det pågår en ständig utveckling inom EU i frågor som rör kontorets verksamhet och det är därför viktigt att kontoret bedriver ett aktivt påverkansarbete gentemot unionen. Under 2019 har trafikkontoret fortsatt att arbeta utifrån kontorets EU-policyriktlinjer, huvudsakligen genom ett aktivt deltagande i Eurocities mobilitetsforum. Kontoret har medverkat i årets två forummöten och varit representerat i arbetsgrupperna för smart och uppkopplad mobilitet samt hållbar mobilitetsplanering. På mötena har trafikkontoret spridit goda exempel från Stockholm, bland annat genom att presentera stadens förhållningssätt till elsparkcyklar. Kontoret har också aktivt bidragit till Eurocities påverkansarbete genom att ge synpunkter på yttranden och positionspapper som nätverket tar fram. Kontoret har i samverkan med stadsledningskontoret bland annat gett synpunkter på positionspappret "The Path to Sustainable Urban Mobility", vars syfte är att positionera Eurocities i relation till den kommande revideringen av EU:s långsiktiga plan för att åstadkomma ett europeiskt transportsystem. Ett annat exempel är kontorets inspel till "The New Paradigm for Safe City Streets" som är Eurocities deklARATION om trafiksäkerhet i städer.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Bevaka och aktivt försöka påverka EU-policy inom nämndens verksamhetsområde genom deltagande i EU-projektet Civitas Eccentric och med stöd av stadens övergripande EU-policy och nämndens riktlinjer för EU-policyarbete.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under 2019 har kontoret fortsatt att arbeta aktivt inom Eurocities mobilitetsforum. Kontoret har deltagit under årets två möten och varit representerat i arbetsgrupperna för smart och uppkopplad mobilitet samt hållbar mobilitetsplanering. Under mötena har kontoret spridit goda exempel från Stockholm, t.ex. gällande stadens förhållningssätt till elsparkcyklar, och kontoret har även bidragit till Eurocities påverkansarbete genom att ge synpunkter på yttranden och positionspapper som nätverket tar fram.			





Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Etablera en utvärderingsfunktion som systematiskt undersöker effekterna av kontorets försök och implementera en metod för effektstudier och utvärderingar.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret har under året samlat ihop en katalog över lämpliga metoder för mätningar och uppföljningar av olika projekt samt utvecklat och tagit fram mer generella mätningar som bl.a. presenteras i en årlig trafikutvecklingsrapport och på miljöbarometern.			
✓ Fortsätta pilotprojektet avseende Slussen om hur trafikkontoret ska ta emot teknisk dokumentation, bl.a. CAD-filer, BIM/3D-modeller och geotekniska format, till respektive förvaltningsfunktion samt arkivet.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Pilotprojektet avseende teknisk dokumentation avslutades sommaren 2019 och utmynnade i en rapport som innehåller ett förslag på vilka åtgärder som bör vidtas. Förslaget innehåller tre faser och hösten 2019 genomfördes en planering av fas 1, som bland annat omfattar införande av en mottagningsfunktion för teknisk dokumentation, införskaffande och implementering av ett projekt- och förvaltningsarkiv samt upprättande av en CAD/BIM-manual. En projektplan för fas 1 godkändes av projektets styrgrupp under hösten. Fas 1 kommer att pågå under hela 2020.			
✓ Genomföra ett pilotprojekt om smart och uppkopplad belysning.	2019-01-01	2020-09-30	
<b>Analys</b> Projektet har under 2019 bytt alla armaturer inom projektområdet, ca 180 stycken. Kontoret har också handlat upp ett nytt systemstöd för styrning av belysningen. Systemet planeras vara infört under andra kvartalet av 2020.			
✓ Genomföra ett pilotprojekt om smart trafikstyrning.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Projektet smart trafikstyrning har under 2019 bedrivits inom sex delprojekt. Projektet ska ge lärdomar om och skapa förutsättningar för en smartare, mer flexibel, trafikstyrning och samtidigt ge möjligheter för utbyte av data. Projektet fortsätter under 2020.			
✓ Genomföra projektet Gatudata för att skapa ett modernt anläggningsregister för stadens gator.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Upphandlingen är klar och kontrakt har skrivits med entreprenör för utveckling av systemet.			
✓ Hitta och prova former för att i ännu högre utsträckning ta tillvara på stockholmarnas synpunkter och idéer.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under året har ett utvecklingsarbete bedrivits inom ramen för etableringen av kontorets servicecenter, där systematiskt tillvaratagande av synpunkter är ett av effektmålen. Arbetet fortsätter in i 2020.			
✓ Införa Public 360 som nytt dokumenthanteringssystem.	2019-01-01	2020-12-31	
<b>Analys</b> Implementeringen beräknas ske med början från juni 2020, men innan dess kommer det att utföras en mängd förberedande arbeten. Bland annat ska trafikkontorets dokumenthanteringssystem DoRit utvecklas, behörigheterna i Public 360 ska ses över, en kartläggning av vilka dokument i enheternas processer som ska hanteras i Public 360 ska genomföras etc. En konsult anlätades hösten 2019 för att påbörja planeringen av implementeringen av Public 360 och projektplanen fastställdes av projektets styrgrupp i december.			
✓ Inom ramen för kontorets projekthanteringsstrategi vidareutveckla projektstyrningsmetodiken Projekthandboken och genomföra utbildningsinsatser.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Lansering av ny version av Projekthandboken är genomförd, vilket inkluderar uppdatering av samarbetsytan och projektstyrningsmetodiken. Det har även genomförts utbildningsinsatser gällande förhandlingsteknik och kalkyl. En projektmognadsmätning för 2019 är genomförd, likaså en utvecklingsinsats gällande framtagande av nya mallar för tjänsteutlåtanden. Vidareutveckling av projektstyrningsmetodik pågår och kontoret planerar inför fortsatta utvecklings- och utbildningsinsatser under 2020.			
✓ Ta fram och kommunicera en upphandlingsplan.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b>			

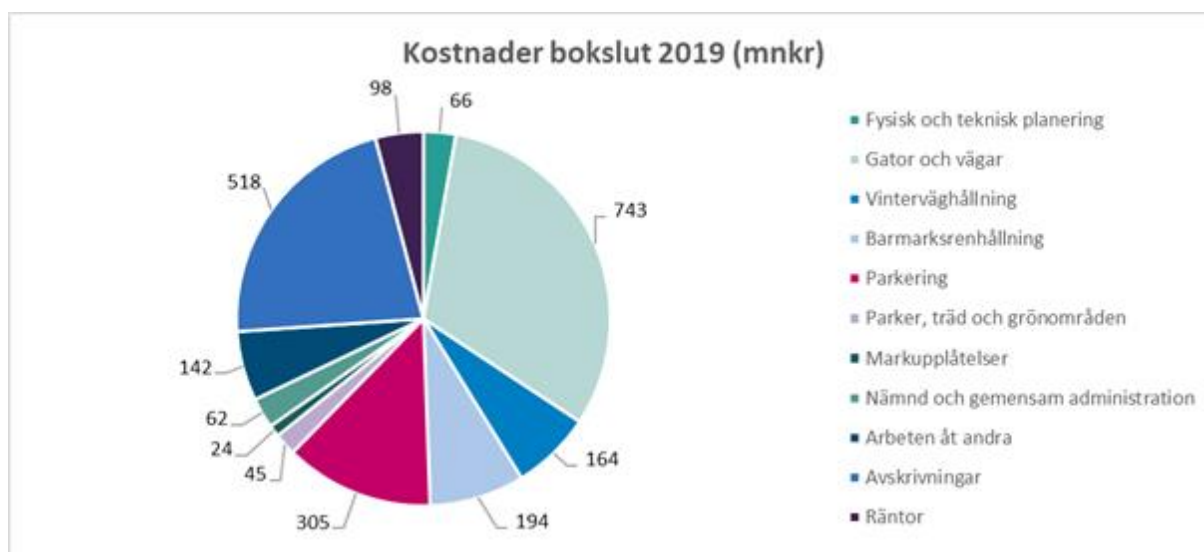
Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Kontorets upphandlingsplan för 2020 är framtagen och ingår som bilaga i kontorets verksamhetsplan för 2020. Upphandlingsplanen kommer som vanligt att läggas ut på stadens externa webbplats.			
✓ Utveckla kontrollen och uppföljningen av driftentreprenader, t.ex. vinterväghållningen, genom sanktionsåtgärder, nya arbetssätt och systemutveckling.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Under året har en omorganisation skett där en ny enhet har bildats som helt fokuserar på gatudrift, och har som enskild enhet hand om beställning och uppföljning av dessa tjänster. Syftet har varit att skapa enhetligare arbetssätt med tydliga processer, i högre utsträckning nyttja och utveckla digitala verktyg och data, systematisera avtalsuppföljningen, tydliggöra gränssnitten mot övriga kontoret och stadens övriga organisation, formalisera samarbetet med regionens trafikförvaltning, utveckla kommunikationen med allmänheten, samt höja ambitionen för det stadsövergripande arbetet med att utveckla stadsmiljön till mer trygg, säker och välskött.			
✓ Utvärdera kontorets genomförda totalentreprenader.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> En utvärdering har färdigställts och en särskild rapportering för uppdraget finns att läsa under rubriken "Övrigt".			
✓ Utöka kontorets deltagande vid Transportforum som ett led i arbetet att bli en mer systematiskt lärande organisation.	2019-01-01	2019-12-31	
<b>Analys</b> Kontoret deltog i flera programpunkter vid Transportforum i Linköping i januari.			

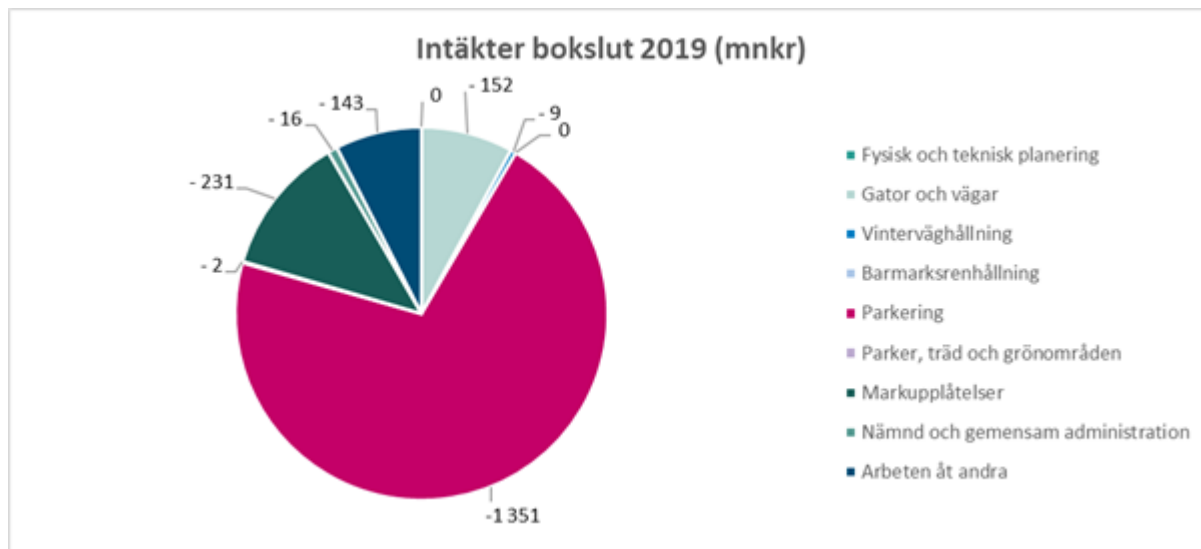
## Uppföljning av ekonomi

### Analys av resultaträkning – uppföljning av driftbudget

Analys av resultaträkningen - uppföljning av driftbudget

För driftverksamheten redovisar trafikkontoret kostnader om 2 360,6 mnkr (justerad budget: 2 379,9 mnkr) och intäkter om -1 913,2 mnkr (justerad budget: -1 838,2 mnkr), vilket ger ett netto om 447,4 mnkr (justerad budget: 541,7 mnkr). Kontoret redovisar således ett nettoöverskott om 94,4 mnkr, med anledning av lägre kapitaltjänstkostnader än budgeterat och ökade intäkter inom upplåtelseverksamheten. Nedanstående cirkeldiagram visar utfallet fördelat per verksamhetsområde.





Jämfört med justerad budget redovisar trafikkontoret ökade kostnader, inklusive kapitaltjänstkostnader, om 19,3 mnr och ökade intäkter om 75,0 mnr. Det ger ett nettoöverskott om 94,4 mnr jämfört med justerad budget. Intäkterna har ökat med anledning av fler upplåtelse för byggetableringar 32,2 mnr, arbeten åt andra förvaltningar 21,7 mnr. De minskade kostnaderna beror främst på lägre kostnader för räntor och avskrivningar.

#### *Prognossäkerhet*

Jämfört med tertialrapport 2 redovisas ökade kostnader om 17,1 mnr (0,7 procent) och ökade intäkter om 63,0 mnr (3,4 procent). Nettoavvikelsen är 80,1 mnr, en avvikelse på 15,2 procent jämfört med tertialrapport 2. Större delen av avvikelsen beror på ökade intäkter inom upplåtelseverksamheten och minskade kostnader för kapitalkostnader.

#### **Analys per verksamhetsområde**

I tabellen nedan redovisas prognos och bokslut per verksamhetsområde jämfört med justerad budget. Därefter följer analys av utvecklingen inom respektive område. I bilaga 1 redovisas en mer detaljerad beskrivning över avvikelser jämfört med justerad budget.

Verksamhetsområde Ökade kostnader/minskade intäkter(-)	Bokslut 2018	Justerad budget 2019	Prognos T2 2019	Bokslut 2019	Avvikelse mot Justerad Budget 2019	Avvikelse mot T2
<b>Driftkostnader</b>						
Fysisk och teknisk planering	69,3	69,6	69,3	66,0	3,6	3,3
Gator och vägar	724,9	730,1	742,3	742,9	-12,8	-0,6
Varav:						0,0
Gator och trafikordningar	250,6	233,7	245,5	237,0	-3,3	8,5
Gång- och cykelbanor	43,0	42,0	42,5	45,4	-3,4	-2,9
Broar och viadukter	50,0	57,5	57,0	60,8	-3,3	-3,8
Trafiksignaler	35,2	33,8	34,3	37,2	-3,4	-2,9
Belysning	141,6	137,0	130,3	130,9	6,1	-0,6
Tunnlar (väg-, GC-, lednings-)	45,6	52,2	54,7	55,2	-3,0	-0,5
Offentliga rum	53,4	52,9	52,7	51,0	1,8	1,7
Avtal	61,3	71,8	72,6	73,2	-1,4	-0,6
Klotter och kampanjer	18,3	22,3	23,7	23,9	-1,6	-0,3
Trafikstyrning	25,8	26,9	29,1	28,3	-1,4	0,8
Vinterväghållning	155,8	177,5	173,0	163,6	13,9	9,4
Barmarksrenhållning	201,6	193,9	198,9	194,0	-0,1	4,9
Parkering	296,3	307,3	307,3	305,5	1,8	1,8
Parker träd och grönområden	49,6	43,1	43,5	45,0	-1,9	-1,5
Markupplåtelse	30,2	24,5	24,5	23,7	0,8	0,8
Nämnd och gemensam administration	67,1	64,7	63,9	62,3	2,4	1,7
Arbeten åt andra	148,5	121,1	121,1	141,7	-20,6	-20,6
<b>Summa kostnader drift- och underhåll</b>	<b>1 743,2</b>	<b>1 731,8</b>	<b>1 743,7</b>	<b>1 744,6</b>	<b>-12,9</b>	<b>-0,9</b>
Avskrivningar	470,7	559,0	532,0	518,4	40,6	13,6
Räntor	72,8	89,1	102,0	97,6	-8,5	4,5
<b>Summa kostnader inkl. kapitalkostnader</b>	<b>2 286,7</b>	<b>2 379,9</b>	<b>2 377,7</b>	<b>2 360,6</b>	<b>19,3</b>	<b>17,1</b>

Verksamhetsområde Ökade kostnader/minskade intäkter(-)	Bokslut 2018	Justerad budget 2019	Prognos T2 2019	Bokslut 2019	Avvikelse mot Justerad Budget 2019	Avvikelse mot T2
<b>Intäkter</b>						
Fysisk och teknisk planering	-1,7	0,0	-0,1	-0,5	0,5	0,4
Gator och vägar	-145,7	-136,7	-146,7	-152,3	15,6	5,5
Varav:						
Gator och trafikordningar	-78,8	-74,5	-76,6	-76,1	1,6	-0,5
Gång- och cykelbanor	-0,2	0,0	0,0	-0,0	0,0	0,0
Broar och viadukter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Trafiksignaler	-6,1	-5,2	-5,7	-7,8	2,6	2,1
Belysning	-6,6	-4,3	-10,2	-9,8	3,3	-0,4
Tunnlar (väg-, GC-, lednings-)	-21,9	-20,0	-20,2	-22,5	2,5	2,3
Offentliga rum	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avtal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Klotter och kampanjer	-2,5	-3,0	-2,8	-2,3	-0,7	-0,5
Trafikstyrning	-29,3	-29,6	-31,1	-33,6	4,0	2,5
Vinterväghållning	-5,1	-4,5	-5,3	-9,4	4,9	4,2
Barmarksrenhållning	-0,6	0,0	-0,2	-0,3	0,3	0,1
Parkering	-1 288,0	-1 361,2	-1 351,2	-1 351,3	-9,9	0,1
Parker, träd och grönområden	-3,4	-1,4	-1,3	-2,2	0,8	0,9
Markupplåtelse	-215,9	-199,2	-209,2	-231,4	32,2	22,2
Förvaltning, administration	-15,3	-14,1	-15,1	-16,1	2,0	1,0
Arbeten åt andra	-148,1	-121,1	-121,1	-142,8	21,7	21,7
<b>Summa intäkter drift- och underhåll</b>	<b>-1 823,9</b>	<b>-1 838,2</b>	<b>-1 850,2</b>	<b>-1 906,2</b>	<b>68,0</b>	<b>56,0</b>
Avskrivningar investeringsbidrag	-4,5	0,0	0,0	-7,0	7,0	7,0
<b>Summa intäkter inkl. kapitalkostnader</b>	<b>-1 828,4</b>	<b>-1 838,2</b>	<b>-1 850,2</b>	<b>-1 913,2</b>	<b>75,0</b>	<b>63,0</b>
<b>Netto</b>	<b>458,4</b>	<b>541,7</b>	<b>527,5</b>	<b>447,4</b>	<b>94,4</b>	<b>80,1</b>

## Fysisk och teknisk planering

Inom verksamhetsområdet ingår strategisk trafikplanering, deltagande i projekt som rör utökat bostadsbyggande, besvara och ta hand om synpunkter från stockholmarna, upphandling och säkerhetsfrågor. Inom verksamhetsområdet redovisas minskade kostnader om 3,6 mnkr och ökade intäkter om 0,5 mnkr.

## Gator och vägar, broar, signaler, belysning, större avtal m.m.

För verksamhetsområdet redovisas sammantaget ökade kostnader om 12,8 mnkr och intäkter

om 15,6 mnkr. Nedan följer kommentarer till de större avvikelserna jämfört med justerad budget. För ytterligare information se bilaga 1.

#### *Gator och trafikanordningar*

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. gatuunderhåll, trafikmarkeringar, stadens del av Trafik Stockholm samt intäkter för ledningar i stadens mark. Kostnaderna har ökat med 3,3 mnkr främst med anledning av en satsning på att utveckla arbetssätt och kontroll av drift avtal. Intäkterna har ökat med 1,6 mnkr, främst med anledning av att de ledningsdragande bolagen anmält utökade ledningslängder.

#### *Gång och cykelbanor*

Inom verksamhetsområdet ingår prioriterade driftåtgärder för cykel med ansvar för bl.a. barmarks- och vinterväghållning, vägmarkeringar samt trafiksäkerhetsåtgärder. Kontoret har utfört ett ökat antal åtgärder för att öka säkerheten för cyklister, genom att ta bort hindrande vegetation vid cykelleder samt utökad vinterväghållning.

#### *Broar och viadukter*

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. inspektioner, bärighets- och dispensfrågor och löpande drift av broar, gångtunnlar, viadukter och kajer. Kostnaderna har ökat med 3,3 mnkr, bland annat har akut underhåll utförts av klaffar på västra delen av Liljeholmsbron.

#### *Trafiksignaler*

Inom verksamhetsområdet ingår felavhjälpande underhåll, teknisk utveckling och skadekostnader. Kostnaderna och intäkterna för felavhjälpande underhåll av trafiksignaler har ökat. Kostnaderna har ökat med 3,4 mnkr och intäkterna har ökat med 2,6 mnkr. Största orsaken är att kontoret fakturerar vidare vissa entreprenadkostnader.

#### *Belysning*

Inom verksamhetsområdet ingår felavhjälpande underhåll, teknisk utveckling, energikostnader och skadekostnader. Kostnaderna har minskat med 6,1 mnkr främst med anledning av att armaturbyte gett lägre energikostnader. Intäkterna har ökat med 5,5 mnkr med anledning av ersättning från trafikförsäkringsföreningen samt Folksam och Länsförsäkringar för trafikskadade anläggningar.

#### *Tunnlar*

Inom verksamhetsområdet ingår inspektioner, rengöring och löpande felavhjälpaning i stadens väg- och ledningstunnlar. Kostnaderna har ökat med 3,0 mnkr för säkerhetsanalys och arbeten som behöver utföras i avvaktan på den planerade reinvesteringen av Klaratunneln. Bärighetsutredning har utförts i Söderledstunneln.

#### *Offentliga rum*

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. mindre åtgärder på små platser och torg, Levande Stockholm, drift och felavhjälpande underhåll av hissar- och rulltrappor, fontäner samt toaletter. Totalt har kostnaderna för verksamhetsområdet minskat med 1,8 mnkr.

#### *Avtal*

Verksamhetsområdet omfattar till största delen avtalsenliga driftskostnader för Hagastadstunneln, Södra och Norra Länken samt kostnader enligt vatten- och avloppstaxan.

### *Klotter och kampanjer*

Verksamhetsområdet omfattar klottersanering inom stadens ansvarsområde. Antal felanmälningar ökar och i och med det även kostnaden. För verksamhetsområdet redovisas ökade kostnader med 1,6 mnkr och minskade intäkter om 0,7 mnkr.

### *Trafikstyrning*

Verksamhetsområdet omfattar granskning och godkännande av trafikanordningsplaner som reglerar hur trafiken ska ledas om vid trafikarbeten samt kostnader i samband med vissa evenemang som staden anordnar. Intäkterna har ökat med 4,0 mnkr och kostnaderna med 1,4 mnkr. Ökad kontroll vad gäller trafikanordningsplaner och utfärdade viten som utfärdats när villkoren i en beviljad plan inte följs är anledningen till ökningen.

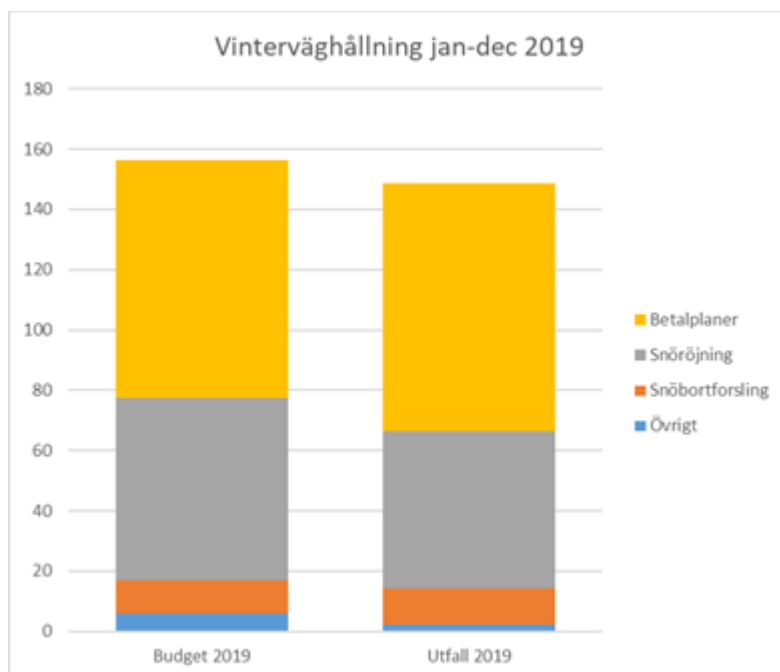
### **Vinterväghållning**

Inom verksamhetsområdet redovisas minskade kostnader om 13,9 mnkr och ökade intäkter om 4,9 mnkr jämfört med justerad budget.

Kostnaderna för vinterväghållningen varierar kraftigt mellan olika år, vilket kan ses i tabellen nedan, där utfallet för åren 2009-2019

Mnkr/år	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Utfall helår	146	265	238	224	192	136	144	148	143	145	154,2

Entreprenadkostnaderna består av både fasta och rörliga delar, vilket framgår i diagrammet nedan (exklusive kostnader för markvärme)



De fasta kostnaderna består till största delen av betalplaner för upphandlade entreprenader och täcker åtgärder för halkbekämpning, som sandning och isborttagning. De rörliga kostnaderna består främst av olika åtgärder för hantering av snöfall, dels snöplogning (snöröjning, kompletteringsröjning och moddning), dels bortforsling av snö med lastbil. Bortforsling av snö är en stor kostnadsdrivare och under året uppstod det behovet endast vid ett snöfall.

Tabellen nedan visar utfall jämfört med justerad budget:

Mnkr (netto)	Utfall 2019	VP 2019	Avvikelse Utfall/VP	Kommentar
Betalplan	82,2	78,6	-3,6	
Egentid	4,1	5,1	1,0	
Avtal	0,8	0,8	0,0	
<b>Summa fasta kostnader</b>	<b>87,1</b>	<b>84,5</b>	<b>-2,6</b>	
Snöröjning kompl röjning m	41,6	55,7	14,1	
Snöbortforsling	11,1	12,0	0,9	
Markvärme	3,9	4,5	0,6	
Övrigt	2,1	5,8	3,7	
<b>Summa rörliga kostnader</b>	<b>58,7</b>	<b>78,0</b>	<b>19,3</b>	
				Till följd av hög luftfuktighet under vår och höst minskar dessa kostnader. Vid torrt väder ökar risken för förekomst av PM10 och ökade insatser krävs. Kostnaden för denna verksamhet är väderberoende.
Extra medel PM10	1,9	5,2	3,3	
Extra medel, Sopsält n. gångbanor och trottoarer	6,4	5,0	-1,4	
<b>Summa Extra medel</b>	<b>8,3</b>	<b>10,2</b>	<b>1,9</b>	
<b>Totalt</b>	<b>154,2</b>	<b>172,7</b>	<b>18,6</b>	

Den milda vintern under slutet av 2019 har lett till att kostnaden för snöröjning, kompletteringsröjning och moddning inte har förbrukats. I slutet av året är det svårt att omfördela till andra verksamheter

Till följd av hög luftfuktighet under vår och höst minskar kostnader relaterade till PM10. Vid torrt väder ökar risken för förekomst av PM10 och ökade insatser krävs.

### Barmarksrenhållning

För verksamhetsområdet redovisas ökade kostnader om 0,1 mnkr och intäkter om 0,3 mnkr. Medlen används främst till att städa stadens gator, tömma papperskorgar, bekämpa skadedjur och sysselsätta sommarungdomar och Stockholmsvärdar.

### Parkering

För verksamhetsområdet redovisas kostnader om 305,5 mnkr och intäkter om 1 351,3 mnkr.

#### *Kostnader för parkering*

För verksamhetsområdet uppgick kostnaderna till 305,5 mnkr, främst för parkeringsövervakning, flyttning av fordon, drift och underhåll av olika betallösningar, hantering av lokala trafikföreskrifter samt IT-stöd. Majoriteten av kostnaderna är reglerade enligt avtal. Jämfört med 2018 har kostnaderna ökat med 18,5 mnkr. De ökade kostnaderna är hänförliga till plan för gatuparkering och utökningen av parkeringsövervakningen i samband med denna.

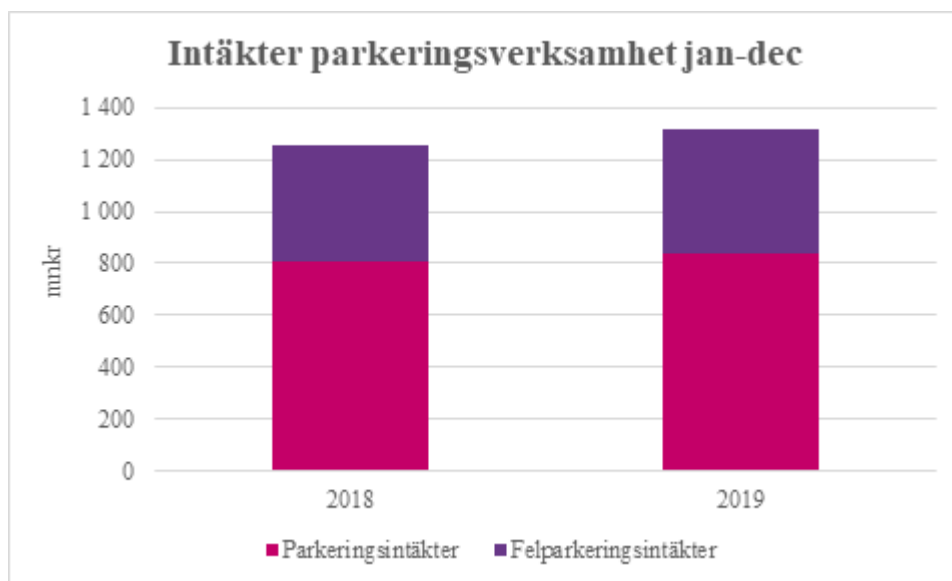
#### *Intäkter för parkering*

Parkeringsverksamheten är kontorets klart största intäktskälla och uppgick till 1 351,3 mnkr. Faktorer som kan påverka utfallet är t.ex. människors beteenden där val av färdmedel, betalningsvilja och risktagande påverkar intäkterna. Andra faktorer är väderlek, konjunktur och parkeringsentreprenadernas leverans enligt avtal. Intäkterna för verksamheten består av tre delar:



1. Parkeringsintäkter som inkluderar besöksparkering, boendeparkering och nyttoparkering.
2. Felparkeringsintäkter, d.v.s. intäkter för samtliga parkeringsanmärkningar.
3. Övriga parkeringsrelaterade intäkter, som t.ex. för flyttning av fordon.

Majoriteten (98-99 %) av intäkterna återfinns bland de två förstnämnda kategorierna och följande diagram visar utfallet för dessa under året jämfört med föregående år.

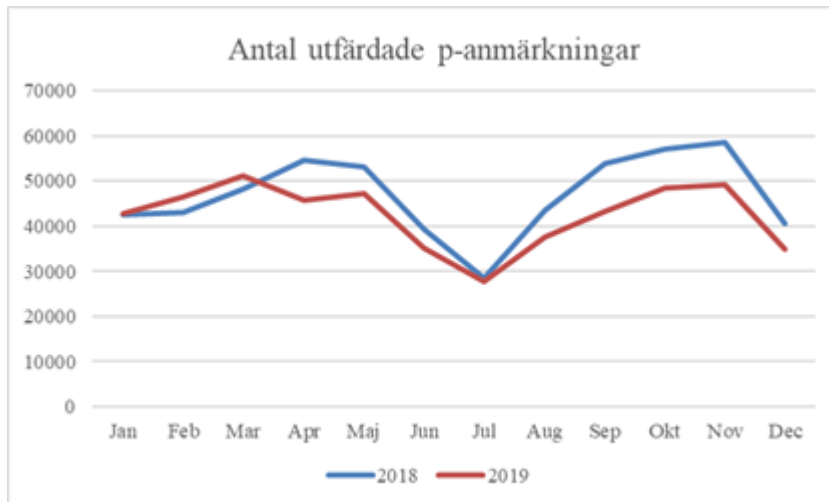


#### Parkeringsintäkter

Intäkterna för parkering uppgick till 837,1 mnr. Jämfört med samma period 2018 har intäkterna ökat med 31,1 mnr. År 2018 var ett år med succesiva förändringar med anledning av införande av plan för parkering och de ökade intäkterna år 2019 beror främst på införandet. Parkeringsintäkterna blev 2,0 mnr högre än justerad budget.

#### Felparkeringsintäkter

Intäkterna för felparkering uppgick till 477,8 mnr. Anmärkningar kan utfärdas av flera skäl och beloppet varierar beroende på förseelse. Att inte erlagga avgift genererar ett lägre belopp än att t.ex. parkera på ett trafikfarligt sätt. Kommunfullmäktige beslutade i mars om höjda felparkeringsavgifter fr.o.m. april. Kontoret hade räknat med en höjning i mars och förseningen innebar ett beräknat intäktsbortfall om 8 mnr. Under året har 513 297 anmärkningar utfärdats, vilket är 8,8 % färre jämfört med år 2018, då 562 992 anmärkningar utfärdades. Felparkeringsintäkterna blev 27,2 mnr lägre än justerad budget.

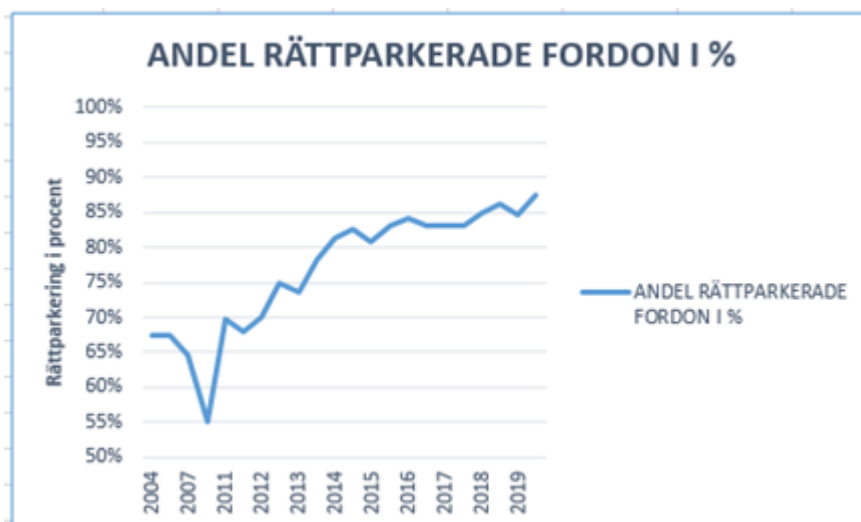


Den 1 juni tog en ny parkeringsentreprenör, QSG, över område Öst (Östermalm och Gamla Stan). Historiskt sett har entreprenadbyten medfört en nedgång i främst felparkeringsintäkter månaden före och efter entreprenadbyte. För område Väst som upphandlades samtidigt fick dåvarande entreprenör förnyat kontrakt.

Den 26 augusti 2019 meddelade Transportstyrelsen att de upphäver 193 lokala trafikföreskrifter som reglerar parkeringsavgifter i Hägersten. Parkeringsavgifter återinfördes på de flesta av Hägerstens gator den 2 september. Intäkterna har minskat med 0,4 mnkr.

#### Parkeringsundersökning

Den senaste mätningen genomfördes under hösten 2019 och den visar att rättparkeringen är uppe i 87,5 procent vilket är den högsta uppmätta rättparkeringssiffran i innerstaden sedan mätningen startade år 2004. På parkeringsplatserna står hela 90,2 procent rätt. Att så stor andel fordon parkerar rätt innebär också att antal parkeringsanmärkningar minskar.



Mätningen som genomförs visar även på det antal bilar som är parkerade i innerstaden över tid. År 2007 var antalet parkerade bilar på gatumark ca 44 300 st och år 2019 var siffran ca 36 000 st. Antalet bilar som parkerar i innerstaden har alltså på 12 års tid minskat med ca 24 procent.

Kombinationen av väsentligt färre bilar och en betydande uppgång i rättparkering har bland annat resulterat i färre parkeringsanmärkningar men en ökad intäkt från parkeringsavgifter.

Målsättningen med parkeringsövervakningen är förbättrad framkomlighet och ett långsiktigt strategiskt arbete har genomförts de senaste 10 åren. De större förändringar som har genomförts är till exempel:

- Parkeringsövervakningsavtalen har delats upp i flera mindre avtal för att underlätta styrning av kontroll i de olika stadsdelarna.
- Parkeringsvakterna har blivit fler till antalet.
- Möjligheterna till betalning av parkeringsavgifter har blivit fler med ny teknik vilket underlättar för medborgarna att erlägga avgift.
- Parkeringsautomaterna har blivit driftsäkrare vilket underlättar för medborgarna att erlägga avgift.
- Centrala parkeringsmöjligheter har byggts om eller tagits bort vilket gör att färre kan parkera i innerstaden (cykelprojekt, återvinningsstationer, uteserveringar, sommargåtor, etc.).

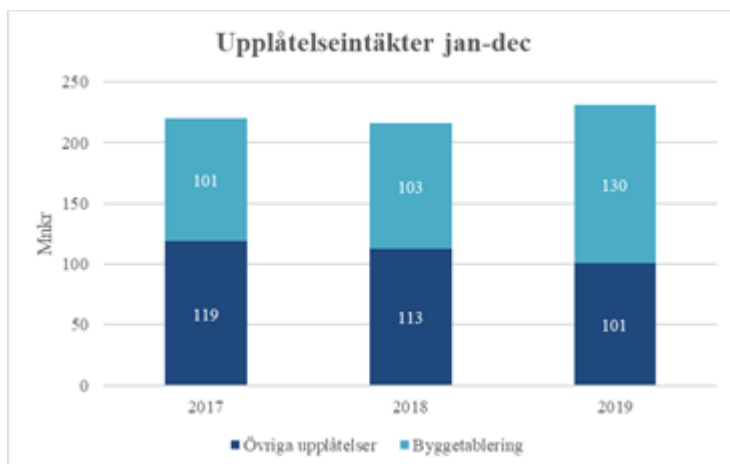
#### Övriga parkeringsrelaterade intäkter

Övriga parkeringsrelaterade intäkter uppgick till 36,5 mnkr jämfört med justerad budget på 21,1 mnkr. Av detta uppgick intäkterna för fordonsflyttverksamheten till 17,0 mnkr vilket är 5,4 mnkr mer än justerad budget. Kontoret beviljades även statsbidrag från Kammarkollegiet på 5,1 mnkr för att täcka kostnader som uppkommit då fordon flyttats på grund av fordonsrelaterade skulder vilket inte var med i budgeten.

#### **Markupplåtelser**

För verksamhetsområdet uppgick kostnaderna till 23,7 mnkr och intäkter till 231,4 mnkr.

När en upplåtelse beviljas tillkommer en avgift enligt gällande upplåtelse taxa, som blir en intäkt för kontoret. Jämfört med föregående år har intäkterna på inhägnade byggetableringar ökat och intäkter för uteserveringar, kiosk- och serveringar minskat. För välskötta byggetableringar återbetalar kontoret 50 % av avgiften, vilket blir en kostnad.



Jämfört med justerad budget redovisar kontoret ökade intäkter med 32,2 mnkr. Den växande staden innebär fler upplåtelser för byggetableringar och därmed ökade upplåtelseintäkter. Kontoret saknar i dagsläget effektiva verktyg för att prognosticera hur många ansökningar

som kommer att inkomma, och verksamheten är konjunkturkänslig.

### **Parker, träd och grönområden**

Inom verksamhetsområdet ingår bl. a. att sköta stadens gatuträd, stadens blomsterprogram och de sex kommuncentrala parkerna. Inom verksamhetsområdet redovisas ökade kostnader med 1,9 mnkr och ökade intäkter med 0,8 mnkr.

### **Nämnd, förvaltningsledning, stab och administration**

Inom verksamhetsområdena redovisas minskade kostnader om 2,4 mnkr och ökade intäkter om 2 mnkr.

### **Arbeten på uppdrag av andra förvaltningar**

Kontoret har, inom sitt expertområde och på beställning, utfört arbeten åt framför allt exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningarna för 141,7 mnkr, vilket är en ökning om 20,6 mnkr jämfört med justerad budget. Detta redovisas som en omslutningsökning, d.v.s. lika höga kostnader som intäkter.

### **Räntor och avskrivningar**

För avskrivning av avslutade investeringsprojekt, inklusive avskrivning av investeringsbidrag, redovisas en sammanlagd lägre kostnad om 39,1 mnkr.

## **Investeringar**

Trafiknämndens investeringsbudget 2019 inklusive justeringar var 1 115,3 mnkr netto, nedan kallat justerad budget. Inom investeringsverksamheten har åtgärder för sammanlagt 933,0 mnkr genomförts under 2019, vilket är en minskad volym jämfört med justerad budget om 182,3 mnkr. Av bokförda utfallet avser 0,4 mnkr leasing av bilar.

Under året har många olika projekt pågått, sammantaget har nämnden haft cirka 700 aktiva investeringsprojekt i olika faser. För flera relativt stora projekt har utrednings- och planeringsarbete pågått. Några av de större planeringsprojekten är Kungsgatans konstruktionsförstärkning, nya gångtunneln vid Solvalla och reoveringen av bergbanan i Skärholmen. Under året har ett stort antal åtgärder varit under genomförande, bl.a. flera projekt inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur, åtgärder inom framkomlighetssatsningen avseende gång- och kollektivtrafik, anläggande av nya parker inom Grönare Stockholm, reinvestering av trafikleder, samt fortsatta reinvesteringsåtgärder inom beslutade reinvesteringsprogram för belysning, trafiksignaler, gatuytor och mindre konstbyggnadsåtgärder.

Många projekt har för året en avvikelse mellan utfall och budget. Det finns flera orsaker till detta. Exempelvis har kontoret missbedömt tidsåtgången och komplexiteten för framtagande av beslutsunderlag för några av de stora planeringsprojekten. Dessutom har genomförandet försenats för flera projekt p.g.a. bristande kapacitet hos konsulter och entreprenörer, vilket påverkat både utredning/projektering, upphandling och produktion. Under året har även några projekt haft utökade utgifter samt att det tillkommit projekt.

För investeringar redovisas totalt minskade nettoutgifter om 182,3 mnkr jämfört med justerad budget för 2019. Den redovisade avvikelserna består av minskade utgifter om 196,7 mnkr och minskade inkomster om 14,5 mnkr. För nämndens långsiktiga plan redovisas minskade

nettoutgifter om 91,4 mnkr som har orsakats av flera projekt. För nämndens utökade plan redovisas minskade nettoutgifter om 91,4 mnkr.

Av de projekt som har minskade utgifter har merparten (108 st.) en prognosavvikelse mindre än 1 mnkr. Det finns även flera projekt som individuellt har större avvikelse. Längre fram i texten beskrivs detta närmare per verksamhetsområde.

Jämfört med prognosen i tertialrapport 2 har de totala nettoutgifterna minskat med 109,6 mnkr, varav 91,3 mnkr inom långsiktig investeringsplan och 18,7 mnkr inom utökad investeringsplan. Resultatet avviker från prognosen i tertialrapport 2 med cirka 11 procent.

I tabellen nedan redovisas utfallet totalt för utgifter och inkomster jämfört med justerad budget för 2019 och prognos i tertialrapport 2. Justerad budget och prognos redovisas uppdelad på långsiktig investeringsplan och utökad investeringsplan.

Investeringar	Bokslut 2018	Justerad budget 2019	Prognos T2 2019	Bokslut 2019	Avvikelse mot just budget	Avvikelse mot T2- prognos
<b>Långsiktig plan</b>						
Utgifter	833,9	1 004,4	998,5	901,0	103,4	97,5
Inkomster	-36,6	-104,4	-98,6	-92,4	-12,0	-6,2
<b>Netto</b>	<b>797,3</b>	<b>900,0</b>	<b>900,0</b>	<b>808,7</b>	<b>91,3</b>	<b>91,3</b>
<b>Utökad plan</b>						
Utgifter	384,6	225,8	147,1	132,0	93,8	15,1
Inkomster	-28,2	-10,6	-4,6	-8,1	-2,4	3,6
<b>Netto</b>	<b>356,4</b>	<b>215,3</b>	<b>142,6</b>	<b>123,9</b>	<b>91,4</b>	<b>18,7</b>
Leasing bilar				0,4	-0,4	-0,4
<b>Investeringsplan, totalt</b>						
Utgifter	1 218,5	1 230,2	1 145,6	1 033,5	196,7	112,2
Inkomster	-64,8	-115,0	-103,1	-100,5	-14,5	-2,6
<b>Netto</b>	<b>1 153,7</b>	<b>1 115,3</b>	<b>1 042,6</b>	<b>933,0</b>	<b>182,3</b>	<b>109,6</b>

### Långsiktig investeringsplan

Enligt justerad budget 2019 uppgick nämndens långsiktiga investeringsplan till 900,0 mnkr netto, inklusive åtgärder inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur och framkomlighetsåtgärder inom gång- och kollektivtrafik. Under året har åtgärder för sammanlagt 808,7 mnkr genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter om totalt 91,3 mnkr jämfört med justerad budget och prognosen i tertialrapport 2. Minskade utgifter redovisas bl.a. för reinvesteringsprogram för trafiksignaler, trafiksäkerhetsåtgärder nya hastigheter, nytt telekommunikationssystem för ledningstunnlar i city, och projektet avseende ny evenemangsplats i Kungsträdgården.

De minskade inkomsterna avser främst uppskjuten försäljning av dagvattenanläggningen

inom Norra länken.

Större förändringar jämfört med prognosen i tertialrapport 2 redovisas bl.a. för åtgärder inom gångplanen, reinvesteringsprogram för gatuytor och reinvesteringsprogram belysning.

#### *Utökad investeringsplan*

Justerad budget för nämndens utökade investeringsplan uppgick till totalt 215,3 mnkr netto under 2019. Här ingår budget för Grönare Stockholm, klimatinvesteringar och trygghetsskapande åtgärder.

Under året har nämndens budget utökats med medel för klimatinvesteringar om sammanlagt 57,4 mnkr samt 27,9 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.

Totalt inom utökad investeringsplan har åtgärder för sammanlagt 123,9 mnkr genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter jämfört med justerad budget om 91,4 mnkr. Avvikelsen består av minskade utgifter om 93,8 mnkr och minskade inkomster om 2,4 mnkr. De minskade nettoutgifterna avser i huvudsak senarelagda projekt inom Grönare Stockholm och klimatinvesteringar. Jämfört med prognosen i tertialrapport 2 redovisas minskade nettoutgifter om totalt 18,7 mnkr.

#### *Större satsningar*

Under 2019 har ett flertal stora satsningar pågått inom nämndens investeringsverksamhet. I tabellen nedan redovisas utfall jämfört med justerad budget och tertialprognos 2 för de största satsningarna.

TK Investeringar i mnkr, netto	Justerad budget 2019	Prognos T2 2019	Bokslut 2019	Avvikelse jmf med just budget	Avvikelse jämf med prognos T2
Framkomlighetssatsning	309,1	351,3	304,7	4,4	46,6
Cykelinfrastruktur	212,1	254,4	228,1	-16,0	26,3
Gång- och kollektivtrafik	97,0	96,9	76,6	20,4	20,3
Reinvesteringsprogram (inkl Energibesp armaturbyte)	254,8	270,7	262,5	-7,7	8,2
Trafiksäkerhetsåtgärder nya hastigheter	63,2	61,7	50,6	12,6	11,1
Grönare Stockholm	130,0	60,0	55,5	74,5	4,5
Klimatinvesteringar (exkl Energibesp armaturbyte)	19,6	9,9	7,0	12,6	2,9
Trygghetsskapande åtgärder	27,9	34,9	22,3	5,6	12,6
<b>Summa utgifter</b>	<b>804,6</b>	<b>788,5</b>	<b>702,6</b>	<b>102,0</b>	<b>85,9</b>

#### Cykelmiljarden

Inom trafiknämndens budget ska framkomlighetsåtgärder för cykel om totalt 1 000 mnkr inrymmas under åren 2019-2022.

Enligt justerad budget för 2019 planerades åtgärder inom cykelmiljarden för totalt 212,1 mnkr netto, exklusive åtgärder inom projektet Vasagatan som inte bedöms vara cykelåtgärder. Under 2019 uppgår den justerade bokförda nettoutgiften till 228,1 mnkr, vilket innebär ökade utgifter om 16,0 mnkr. Cykelmiljarden ingår i sin helhet i verksamhetsområdet Gång- och cykelbanor.

Ett stort antal projekt har pågått under året. Bl.a. färdigställdes projekten avseende cykelåtgärder vid Ulvsundavägen, cykelåtgärder på Torsgatan etapp 1, cykelåtgärder på Spångavägen, ny gång- och cykelbana längs Flatenvägen och breddning av cykelbanor på

båda sidor om Lidingövägen. Genomförande av projekten avseende bl.a. upprustning av Vasagatan, Torsgatan etapp 2, Örbyleden och Spånga station fortsätter under 2020.

Projektet avseende dubbelriktad cykelbana längs Ulvsundavägens västra sida beräknades enligt genomförandebeslutet som fastställdes i kommunfullmäktige i november 2016 kunna genomföras till en utgift om totalt 90,0 mnkr. Efter upphandling av entreprenör under våren 2017 påbörjades arbetet som har pågått även under 2018 och 2019. Projektet slutbesiktades under hösten 2019, men mindre reståtgärder kommer att genomföras under våren 2020. Efter slutreglering gentemot entreprenören i december beräknas projektets totala genomförandeutgift uppgå till cirka 119,0 mnkr, inklusive restarbeten 2020, vilket innebär ökade utgifter jämfört med genomförandebeslutet om cirka 29,0 mnkr. De ökade utgifterna orsakades främst av utökade mängdreglerade arbeten på grund av ökade schaktmängder för väg och ledningar jämfört med beräkningen i förfrågningsunderlaget, större andel tilläggsarbeten (ÅTA) än beräknat samt ersättning till leverantören för förlängd entreprenadtid, vinterkostnader och tillfälliga trafiksignaler. Projektet kommer att slutredovisas till nämnden under 2020.

För mer detaljerad information om enstaka cykelprojekt se även bilaga 4.

#### Framkomlighet kollektivtrafik och gång

Enligt budget 2019 ska nämnden genomföra framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik och gång om totalt 500 mnkr under åren 2019-2022, varav större delen ingår i verksamhetsområdet Gator och trafikordningar. I kontorets förslag till åtgärder inom satsningen ingår bl.a. ett flertal årliga förbättringsåtgärder inom handlingsplanen för stombuss, åtgärder inom gångplanen, tillgänglighetsåtgärder och andra trafikantförbättrande åtgärder.

I verksamhetsplanen för 2019 planerades åtgärder för sammanlagt 97 mnkr netto. Under 2019 uppgår den bokförda nettoutgiften till 76,6 mnkr, vilket innebär minskade nettoutgifter om 20,4 mnkr jämfört med budget. Avvikelsen beror främst på senareläggning av ett flertal åtgärder avseende handlingsplanen för stombussar och bussframkomlighetståtgärder vid trafikplatsen Gubbängen. Även genomförandet av etapp 2 i projektet gångstråk mellan Hornstull och Telefonplan senareläggs till 2020 då Stockholm Gasnät AB i sent skede signalerat ett behov av att byta ut gasledningarna på samma plats som kontorets entreprenad.

Av de projekt som färdigställdes under 2019 kan nämnas gångstråk Norrtullsgatan vid Karlbergsvägen, gångåtgärder i Norra Hammarbyhamnen, framkomlighetsåtgärder avseende nya stomlinje 6, samt enklare gatuåtgärder såsom nya gångbanor och passager i Rinkeby-Kista.

För mer detaljerad information om enstaka projekten se bilaga 5.

#### Reinvesteringsprogram

I justerad budget för 2019 avsattes sammanlagt 254,8 mnkr för genomförande av de beslutade reinvesteringsprogrammen för belysning, trafiksignaler, gatuytor och mindre broar, viadukter, trappor och stödmurar (konstbyggnader). Beloppet inkluderar även beviljade klimatmedel för energibesparande armaturbyte som tillfördes nämndens budget under året.

Under 2019 kunde reinvesteringsprogrammen ges ökat utrymme, vilket ledde till att åtgärder för sammanlagt 262,5 mnkr har genomförts under 2019. Detta innebär ökade nettoutgifter om



7,7 mnkr jämfört med justerad budget som främst beror på reinvesteringsprogrammet för belysning.

I tabellen nedan redovisas bokförda nettoutgifter inom beslutade reinvesteringsprogram under 2019 jämfört med justerad budget, prognos i tertialrapport 2 och bokslut 2018.

Reinvesteringsprogram i mnkr, netto	Bokslut 2018	Justerad budget 2019	Prognos T2 2019	Bokslut 2019	Avvikelse jmf med just budget	Avvikelse jämf med prognos T2
Belysning	43,1	35,0	46,9	54,5	-19,5	-7,6
Energibesparande armaturbyte	64,0	37,8	37,8	38,6	-0,8	-0,8
Mindre konstbyggnadsåtgärder	32,5	40,0	50,5	46,9	-6,9	3,6
Trafiksignaler	23,9	42,0	32,5	29,5	12,5	3,0
Gatuytor	95,9	100,0	103,0	92,9	7,1	10,1
<b>Summa utgifter</b>	<b>259,4</b>	<b>254,8</b>	<b>270,7</b>	<b>262,5</b>	<b>-7,7</b>	<b>8,2</b>

### Grönare Stockholm

I nämndens budget ingår en satsning på Grönare Stockholm om sammanlagt 300,0 mnkr under åren 2017-2020, varav 130,0 mnkr ingår i budget 2019. Satsningen innebär att nämnden ska anlägga eller upprusta parker och gröna stråk i ytterstaden i samarbete med berörda stadsdelsnämnder. Inriktningsbeslut och genomförandebeslut har tagits för huvuddelen av de planerade åtgärderna. Under 2019 togs genomförandebeslut för ny stadsdelspark på Vårbergstoppen, utveckling av parken Hagdalen i Östberga, parkleken Vårgården i Skärholmen, Norra Rinkebygången och Norra Stadsparken i Rinkeby.

Under året färdigställdes ett antal projekt, bl.a. upprustning av Solursparken, upprustning av parkleken Backen i Östberga, upprustning av Ormängstorget, utveckling av parkstråket mellan Hässelby torg och Ormängstorget, samt delar i projektet Fagersjö-Farsta. Under året har arbeten fortsatt med genomförande av projekten Måsen i Farsta och Husbys gräns mot Järvafältet som beräknas vara klara 2020. I december 2019 påbörjades även entreprenaden av Vårbergstoppen, vilket är det största enskilda projektet inom satsningen. För 2019 uppgår de redovisade utgifterna totalt till 63,6 mnkr, och inkomsterna till 8,1 mnkr, vilket ger ett netto om 55,5 mnkr. Detta innebär minskade nettoutgifter jämfört med justerad budget om 74,5 mnkr som främst orsakas av senareläggning av ett flertal projekt inom satsningen. Denna förskjutning har tagits hänsyn till i budget 2020. Jämfört med tertialprognos 2 redovisas ingen nämnvärd avvikelse avseende utgifter. Däremot redovisas ökade inkomster om 3,8 mnkr vilket beror på att mer inkomster än planerat har kunnat tillföras projektet vid Hässelby torg.

Arbetet med Grönare Stockholm redovisas närmare i bilaga 6.

### Klimatinvesteringar

I samband med kommunfullmäktiges budget för 2019 gavs nämnderna i uppdrag att initiera projekt och åtgärder med hög klimatnytta och breda synergieffekter, och utnyttja möjligheterna till utökad finansiering via stadens särskilda klimatinvesteringssatsning. Sammanlagt beviljades trafiknämnden utökad budget med 57,4 mnkr under 2019 för ett antal klimatinvesteringar som redovisas i nedan tabell.

Klimatinvesteringar i mnkr, netto	Justerad budget 2019	Bokslut 2019	Resterande utgift
Enskede Hammarbyhöjden förgårdsmark	1,5	1,2	0,3
Gimågatan (Bagarmossen)	1,0	0,7	0,3
Författarvägen	0,3	0,1	0,2
Gurlitaävgen	0,3	0,3	0,0
Hedebyvägen (Stora Ängby)	5,0	2,7	2,3
Växtbäddar Norrmalm (växtbäddsrenov. Innerstad)	9,5		9,5
Smart belysning	1,5	1,5	0,0
Energibesparande armaturutbyte	37,0	37,9	-0,9
Armaturutbyte Husby C	0,8	0,7	0,1
Växtbäddar gångstråk Norrtullsgatan	0,5	0,5	0,0
<b>Summa utgifter</b>	<b>57,4</b>	<b>45,6</b>	<b>11,8</b>

Av de projekten som färdigställdes 2019 kan nämnas Energibesparande armaturbyte, Smart belysning, Armaturbyte i Husby C, byte av växtbäddar vid Norrtullsgatan, samt projekten avseende omhändertagande av dagvatten vid Gimågatan, Författarvägen, Gurlitavägen och Enskede Hammarbyhöjden. Mer detaljerad information om enstaka projekt redovisas i de del- och slutrapporter som bifogas ärendet.

Under 2019 har åtgärder om sammanlagt 45,6 mnkr netto genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter om 11,8 mnkr. Minskningen beror huvudsakligen på projektet avseende byte av växtbäddar i Norrmalm som inte kunde genomföras i år p.g.a. att entreprenören inte kunde åta sig jobbet. Detta har rapporterats i uppföljningen under året, och i samband med verksamhetsplan 2020 aviserades att kontoret i samband med verksamhetsberättelsen skulle begära ombudgetering om 9,5 mnkr. Minskad utgift redovisas även för projektet Hedebyvägen där en del av entreprenaden behöver skjutas till 2020 och 2021 p.g.a. att Stockholm vatten och avfall gräver på samma plats som kontorets entreprenad. Med anledning av detta föreslår kontoret att nämnden begär ombudgetering om sammanlagt 10,3 mnkr för dessa två projekt – se även under rubriken Ombudgeteringar.

#### Trygghetsskapande åtgärder

I kommunfullmäktiges budget för 2019 gavs samtliga nämnder och bolagsstyrelser i uppdrag att inventera behov och initiera investeringar i stadens fysiska miljö som bidrar till ökad trygghet. Sammanlagt beviljades trafiknämnden utökad budget med 27,9 mnkr för diverse trygghetssatsningar som redovisas i tabellen nedan.

Trygghetsskapande åtgärder i mnkr, netto	Justerad budget 2019	Bokslut 2019	Resterande utgift
Kungsträdgården, trafik hinder	0,5		0,5
Sibeliushöjden, Akalla, trafik hinder	1,5	3,3	-1,8
Bagarmossen C/Lagaplan, trafik hinder	3,7	2,4	1,3
Pilottorget, Skarpnäck, trafik hinder	1,6	1,7	-0,1
Taxingeplan, Tensta, situationell brotsprevention	5,0	5,2	-0,2
Brunskogsplan	2,0	2,4	-0,4
Stieg Trenters torg	4,0	3,5	0,5
Husby C, omgestaltning av torgytan	2,0	0,4	1,6
Kvarnhagsplan	2,0	2,6	-0,6
Skärholmen, pollare	2,0		2,0
Magelungen strandpromenad-Edö	1,7	0,4	1,3
Uppsättning av övervakningskameror	1,4	0,5	0,9
Judiska församlingen, pollare	0,5	0,1	0,4
<b>Summa utgifter</b>	<b>27,9</b>	<b>22,5</b>	<b>5,4</b>

Under 2019 färdigställdes trygghetsprojekt avseende projektering och byggnation av gradängtrappan vid Taxingeplan, omdaning av Stieg Trenters torg, omdaning av Brunskogsplan, och uppsättning av trygghetskameror. Projekten avseende omdaning av Kvarnhagsplan och installation av rörliga och fasta trafik hinder vid Pilottorget och Lagaplan är i stort sett klara; för dessa projekt kvarstår mindre avslutande arbeten.

Under 2019 har åtgärder om sammanlagt 22,5 mnkr genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter om 5,4 mnkr. Avvikelsen beror delvis på att kontoret inte hann färdigställa projekten avseende trygghetsskapande åtgärder vid Magelungen strandpromenad-Edö och omdaning av torgytan i Husby C. Eftersom genomförandet av dessa två projekt kommer att fortsätta under 2020 föreslår kontoret att nämnden begär ombudgetering för resterande medel om 2,9 mnkr.

På grund av resursbrister hos entreprenören och svårigheter att bemanna projekt internt har kontoret inte haft möjlighet att under 2019 starta projekten avseende installation av pollare i Kungsträdgården samt vid Skärholmstorget. Kontoret har för avsikt att påbörja dessa projekt under 2020 och föreslår därmed att nämnden begär ombudgetering för resterande medel om 2,5 mnkr. För mer detaljer se även under rubriken ombudgeteringar.

#### *Kommentarer per verksamhetsområde*

I tabellen nedan redovisas utfall och avvikelse totalt per verksamhetsområde jämfört med justerad budget för 2019 och prognos i tertialrapport 2.

Verksamhetsområde Ökade utgifter/minskade inkomster (-)	Bokslut 2018	Justerad budget 2019	Prognos T2 2019	Bokslut 2019	Avvikelse jämfört med just budget	Avvikelse jämfört med prognos T2
<b>Utgifter</b>						
Gator och vägar	1 088,7	1 021,5	1 087,2	942,7	78,8	144,5
varav:						
<i>Gator och trafikanordningar</i>	443,7	343,9	369,3	311,3	32,6	58,0
<i>Gång- och cykelbanor</i>	358,6	304,4	356,8	316,8	-12,4	40,0
<i>Broar och viadukter</i>	43,0	75,7	72,7	52,5	23,2	20,2
<i>Trafiksignaler</i>	29,6	66,6	45,6	38,4	28,2	7,2
<i>Belysning</i>	117,4	111,4	118,8	122,0	-10,6	-3,2
<i>Tunnlar (väg-, GC-, lednings-)</i>	13,7	25,9	20,2	17,3	8,7	2,9
<i>Offentliga rum</i>	82,7	93,6	103,9	84,5	9,1	19,4
<i>Trafikstyrning</i>	0,0					
Vinterväghållning	3,5	0,0	0,2	0,2	-0,2	0,0
Barmarksrenhållning	9,9				0,0	0,0
Parkering	29,1	1,5	2,3	1,6	-0,1	0,7
Parker och grönområden	56,1	155,6	67,4	66,4	89,1	0,9
Träd	31,2	20,9	25,9	22,5	-1,6	3,4
Ofördelade medel	0,0	87,8	0,0	0,0	87,8	0,0
Nedrundning		-50,0	-37,4		-50,0	-37,4
<b>Summa utgifter</b>	<b>1 218,5</b>	<b>1 237,3</b>	<b>1 145,6</b>	<b>1 033,4</b>	<b>203,8</b>	<b>112,2</b>
<b>Verksamhetsområde Ökade utgifter/minskade inkomster (-)</b>						
<b>Inkomster</b>						
Gator och vägar	-57,0	-111,5	-105,0	-91,5	-20,0	-13,6
varav:						
<i>Gator och trafikanordningar</i>	-31,9	-21,2	-17,7	-16,5	-4,7	-1,1
<i>Gång- och cykelbanor</i>	-15,0	-83,5	-82,2	-71,8	-11,7	-10,3
<i>Broar och viadukter</i>	-2,1	0,0	-3,2	-0,5	0,5	-2,7
<i>Trafiksignaler</i>	-2,6	-6,8	0,0	0,9	-7,6	-0,9
<i>Belysning</i>		0,0	0,0	-1,5	1,5	1,5
<i>Tunnlar (väg-, GC-, lednings-)</i>					0,0	0,0
<i>Offentliga rum</i>	-5,4	0,0	-2,0	-2,0	2,0	0,0
<i>Trafikstyrning</i>					0,0	0,0
Vinterväghållning					0,0	0,0
Barmarksrenhållning					0,0	0,0
Parkering					0,0	0,0
Parker och grönområden	-7,8	-10,6	-5,2	-8,7	-1,9	3,6
Träd		0,0		-0,3	0,3	0,3
Ofördelade medel		0,0	0,0		0,0	0,0
Nedrundning			7,1		0,0	7,1
<b>Summa inkomster</b>	<b>-64,8</b>	<b>-122,1</b>	<b>-103,1</b>	<b>-100,5</b>	<b>-21,6</b>	<b>-2,6</b>
<b>Netto</b>	<b>1 153,7</b>	<b>1 115,2</b>	<b>1 042,6</b>	<b>933,0</b>	<b>182,3</b>	<b>109,6</b>

I bilaga 2 redovisas en specifikation av nämndens investeringar. I bilaga 3 finns en sammanställning över beslutsläget i större investeringsprojekt och i bilaga 4 redovisas planerade cykelåtgärder under året. I bilaga 5 redovisas planerade och genomförda åtgärder



inom satsningen för gång- och kollektivtrafik. I bilaga 9 redovisas slutredovisning av investeringsprojekt som har avslutats under året.

Nedan redovisas kommentarer avseende projekt per verksamhetsområde.

## **Gator och vägar**

### *Gator och trafikordningar*

Inom verksamhetsområdet ingår större delen av reinvesteringsprogrammet för gatuytor, reinvesteringsåtgärder för trafikleder, framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik och gång, trafiksäkerhetsåtgärder för nya hastigheter, samt övriga gatuprojekt. Inom verksamhetsområdet har åtgärder för sammanlagt 294,8 mnkr netto genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter om 27,9 mnkr jämfört med justerad budget. Avvikelsen består av minskade utgifter om 32,6 mnkr och minskade inkomster om 4,7 mnkr.

Avvikelsen orsakas huvudsakligen av senareläggning av ett antal planerade entreprenader inom reinvesteringsprogrammet för gatuytor och inom reinvestering av trafikleder, samt senareläggning av åtgärder för nya hastigheter i Skärholmen om sammantaget 32,4 mnkr. De minskade utgifterna vägs till viss del upp av bl.a. extra reinvesteringsåtgärder för kollektivtrafikresenärer och gångtrafikanter som kontoret genomförde under 2019 till en utgift om 24,3 mnkr.

### Norra Länken

Slutreglering gentemot Trafikverket har skett avseende trafikplatsen, men diskussioner pågår fortfarande om ansvaret för dagvattenanläggningen som har byggts inom projektet. Den beräknade inkomsten om 18,0 mnkr som ingick i verksamhetsplanen för 2019, avseende tidigare planerad försäljning av anläggningen till Stockholm Vatten och Avfall AB, togs därför bort från prognosen i samband med tertiärrapport 2. Detta medför en minskad inkomst om 18 mnkr jämfört med justerad budget.

### *Gång- och cykelbanor*

Inom verksamhetsområdet redovisas projekt som helt eller till övervägande del avser cykelåtgärder. Huvuddelen av projekten ingår i Cykelmiljarden och analysen redovisas under denna rubrik.

För verksamheten uppgår bokförda nettoutgifter om 244,9 mnkr, vilket innebär ökade utgifter om 24,1 mnkr jämför med justerad budget.

### *Broar och viadukter*

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. reinvestering av mindre broar, viadukter, trappor och stödmurar (konstbyggnader), upprustning av Lokattens trappa på Södermalm, samt övriga åtgärder på broar och viadukter, bl.a. planering av kommande upprustningar av Liljeholmsbron, Norra Danviksbron och Västerbron. Totalt har åtgärder för sammanlagt 51,9 mnkr genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter om 23,8 mnkr jämfört med budget. Minskningen avser främst senareläggning av projektering av Liljeholmsbron och Norra Danviksbron. Kontoret redovisar också sammantaget en minskad utgift om 7,6 mnkr för reinvestering av mindre broar, viadukter, trappor och stödmurar.

### *Trafiksignaler*

Inom verksamhetsområdet ingår reinvesteringsprogrammet för trafiksignaler och övriga trafiksignalsåtgärder. Under året har åtgärder genomförts för sammanlagt 39,3 mnkr, vilket innebär minskade nettoutgifter om 20,5 mnkr jämfört med justerad budget. Avvikelsen beror huvudsakligen på att projektet för utbyte av LED lampor och styrapparater inom reinvesteringsprogrammet senarelagts till 2020 och 2021.

I samband med tertiälprognos 2 beviljades trafiknämnden utökad budget med 1,4 mnkr för uppsättning av övervakningskameror. Projektet har färdigställts under 2019.

### *Belysning*

Inom verksamhetsområdet ingår reinvesteringsprogrammet för belysning, energibesparande armaturbyten, anslag för trygghetsbelysning, samt övriga belysningsåtgärder. Åtgärder för totalt 120,5 mnkr har genomförts under året, och för verksamhetsområdet redovisas ökade nettoutgifter om 9,2 mnkr jämfört med justerad budget. De ökade utgifterna avser främst utökad nivå inom reinvesteringsprogrammet.

Under året erhöll nämnden centrala medel om sammanlagt 39,3 mnkr för klimatinvesteringar avseende energibesparande armaturbyte och smart belysning. Totalt redovisas utgifter om 40,1 mnkr för projekten, vilket innebär att samtliga tilldelade medel har kunnat användas.

### *Tunnlar*

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. nytt trafiksystem inom Nordsydaxeln (MCS, *Motorway Control System*), nytt telekommunikationssystem för ledningstunnlar i city, samt del av reinvesteringsprogrammet för mindre broar och tunnlar. Åtgärder för totalt 17,3 mnkr har genomförts under året, vilket innebär minskade nettoutgifter om 8,7 mnkr jämför med justerad budget. Minskningen orsakas huvudsakligen av senarelagda utgifter för installation av det nya telekommunikationssystemet för ledningstunnlar i city, vilket har rapporterats i uppföljningen under året. Under året har ökad omfattning av reinvestering av mindre broar och tunnlar kunnat inrymmas med cirka 4,6 mnkr.

### *Offentliga rum*

Inom offentliga rum ingår bl.a. trygghetsskapande åtgärder, tillgänglighetsåtgärder, offentliga toaletter, åtgärder inom gångplanen, upprustning av små platser och torg, samt vissa klimatinvesteringar. Inom verksamhetsområdet har åtgärder för sammanlagt 82,5 mnkr genomförts, vilket innebär minskade utgifter om sammanlagt 11,1 mnkr jämfört med budget. Avvikelsen beror bl.a. på att planeringen för projekten Liljevalchstorg och upprustning av bergbanan i Skärholmen har försenats. De minskade utgifterna beror även på att kontoret har anlagt färre offentliga toaletter än planerat.

### **Vinterväghållning**

Ökade utgifter om 0,2 mnkr avser markvärmeanläggningar.

### **Parkering**

Inom verksamhetsområdet ingår medel för uppställningsplatsen i Lunda samt åtgärder inom parkeringsplanen. För verksamhetsområdet redovisas ingen nämnvärd avvikelse jämfört med justerad budget.

## **Parker**

### *Parker och grönområden*

Inom verksamhetsområdet ingår den särskilda satsningen Grönare Stockholm, mindre projekt inom kommuncentrala parker samt planering av upprustning av evenemangsplatsen i Kungsträdgården. I prognosen beräknas minskade nettoutgifter om totalt 87,3 mnkr jämfört med justerad budget. De minskade nettoutgifterna avser huvudsakligen senareläggning av projekt inom Grönare Stockholm och upprustning av Kungsträdgården.

### *Träd*

Inom verksamhetsområdet ingår trädplantering, de beviljade klimatmedlen för ytlig dagvattenhantering och trädåtgärder som en del i reinvesteringsprogrammet för gatuytor. För verksamhetsområdet beräknas ökade utgifter om 1,3 mnkr jämfört med justerad budget. Ökade utgifter om 11,5 mnkr, som avser omfördelning av medel från verksamhetsområdet gator och trafikanordningar, vägs delvis upp av minskade utgifter om 9,5 mnkr avseende projektet för ytlig dagvattenhantering i Normalm som trafiknämnden tilldelades klimatmedel för i år.

## **Ofördelade medel och nedrundning**

I verksamhetsplanen för 2019 ingick ofördelade medel om 87,8 mnkr. Under året kunde medlen fördelas till bl.a. extra reinvesteringsåtgärder för kollektivresenärer och gångtrafikanter, belysningsåtgärder, samt projekt inom cykelmiljarden.

Erfarenhetsmässigt ändras förutsättningarna inom flera projekt under ett budgetår på ett sätt som medför senareläggning och minskade utgifter innevarande år. För att kunna disponera budgetmedlen inom nämndens långsiktiga investeringsplan så effektivt som möjligt, utan alltför kortsiktig planering, görs initialt en erfarenhetsmässig nedrundning i verksamhetsplanen. I verksamhetsplanen för 2019 ingick en generell nedrundning om 50,0 mnkr. I tertialrapport 2 kvarstod en nedrundning om 30,3 mnkr på grund av osäkerheter i prognosen.

## **Ombudgeteringar**

### **Investeringar**

#### *Medel för klimatinvesteringar*

Under 2019 beviljades trafiknämnden utökad budget med 57,4 mnkr för klimatinvesteringar. Projekten skulle enligt ansökan genomföras under 2019. I samband med tertialrapport 2 rapporterade kontoret att projektet avseende ytlig dagvattenhantering i Normalm inte skulle kunna genomföras under året. I samband med verksamhetsplan 2020 aviserades att kontoret i samband med verksamhetsberättelsen skulle begära ombudgetering om 9,5 mnkr. Under hösten har det även framkommit att projektet avseende omhändertagande av dagvatten inte kommer kunna färdigställas i år, och att åtgärder om 0,8 mnkr behöver skjutas till 2020. Därmed beräknas klimatåtgärder om sammanlagt 10,3 genomföras under 2020.

#### *Medel för trygghetsskapande åtgärder*

Under 2019 beviljades trafiknämnden utökad budget med 27,9 mnkr för trygghetsskapande åtgärder. Projekten skulle enligt ansökan genomföras under 2019. I samband med



verksamhetsplan 2020 aviserade kontoret att i samband med verksamhetsberättelsen begära ombudgetering om sammanlagt 4,5 mnkr avseende projekten omdaning av torgytan i Husby C, installation av rörliga trafik hinder i Skärholmen och installation av rörliga trafik hinder i Kungsträdgården. Även projektet avseende trygghetsåtgärder vid Magelungen strandpromenad-Edö kommer att fortsätta under 2020. Därmed beräknas trygghetsskapandeåtgärder om sammanlagt 5,4 mnkr genomföras under 2020.

Kontoret föreslår att nämnden begär att medel om sammanlagt 15,7 mnkr för genomförande av projekten inom klimat- och trygghetssatsningen ombudgeteras till 2020. Fördelning av beloppet per projekt framgår i tabellen nedan.

Ombudgetering i mnkr, netto	Justerad budget 2019	Bokslut 2019	Resterande utgift
<b>Trygghetsskapande åtgärder</b>			
Kungsträdgården, trafik hinder	0,5		0,5
Husby C, omgestaltning av torgytan	2,0	0,4	1,6
Skärholmen, pollare	2,0		2,0
Magelungen strandpromenad-Edö	1,7	0,4	1,3
<b>Klimatinvesteringar</b>			
Hedebyvägen (Stora Ängby)	5,0	2,7	0,8
Växtbäddar Norrmalm (växtbäddsrenov. Innerstad)	9,5		9,5
<b>Summa</b>	<b>20,7</b>	<b>3,5</b>	<b>15,7</b>

## Analys av balansräkning

Se bilaga 7.

## Bedömning av nämndens interna kontroll

### Analys

Internkontrollarbetet är en viktig komponent i kvalitetsarbetet. Det övergripande syftet är att fullmaktiges mål och uppdrag, samt nämndens egna mål, uppnås men också att verksamheten bedrivs enligt gällande lagar och föreskrifter, policys och riktlinjer. Därtill att verksamheten bedrivs på ett ändamålsenligt sätt. I den väsentlighets- och riskanalys som gjordes inför 2019 identifierades möjliga risker som kan leda till att målen inte uppfylls, att gällande lagar, föreskrifter, policys, riktlinjer etc. inte följs. Utifrån väsentlighets- och riskanalysen har en internkontrollplan upprättats enligt stadsledningskontorets anvisningar.

Kontorets internkontrollgranskningar har genomförts enligt fastställd internkontrollplan. Genomförda granskningar visar att det finns rutiner och processer som fungerar väl och där den interna kontrollen är tillräcklig. Genomförda internkontrollgranskningar resulterar i att kontorets rutiner och arbetssätt utvecklas och den interna kontrollen stärks. Det finns områden där det finns anledning att stärka den interna kontrollen ytterligare. Inom kontoret är internkontrollarbetet därför en ständigt pågående process. Resultatet av årets internkontrollgranskningar redovisas i bilaga 8. Vid en samlad bedömning är den interna

kontrollen i granskade processer i allt väsentligt tillräcklig.

## Kvalitetsarbete

Trafikkontoret arbetar aktivt med kvalitets- och verksamhetsutveckling. Mycket av det kvalitetsarbete som har bedrivits under 2019 beskrivs under mål 3.1 och 3.2, t.ex. kontorets strategiska organisationsutveckling, med verkan i flera digitaliseringsprojekt inom ramen för den smarta staden, utvecklad projekthantering och utvecklade rutiner för att i ännu högre grad ta tillvara på stockholmarnas synpunkter och idéer. Två utvecklingsområden som kontoret har arbetat intensivt med under året är uppföljningen av entreprenaden för vinterväghållning och barmarksrenhållning samt framtagandet av en handlingsplan för bättre genomförandebeslut i investeringsärenden. Arbetet med intern kontroll, som beskrivs närmare i bilaga 8 är också ett viktigt sätt att utveckla kvalitetsarbetet och syftar till att säkerställa att både kommunfullmäktiges och nämndens mål och uppdrag uppnås, samt att verksamheten bedrivs enligt gällande lagar och föreskrifter.

Kontoret ser ett fortsatt behov av att kartlägga och effektivisera sina processer och i slutet av 2019 skapades en ny tjänst som utvecklingschef på kontoret med ansvar för att styra och stödja arbetet med genomlysning och genomgång av kontorets arbetssätt och processer. Genom att tillsätta en utvecklingschef, som ingår i ledningsgruppen och rapporterar direkt till förvaltningschefen, skapas förutsättningar för effektivare styrning och samordning av kontorets verksamhetsutveckling.

Under 2019 har trafikkontoret fortsatt att delta i forskningsverkstäder tillsammans med forskare från Kungliga Tekniska högskolan (KTH) och OpenLab för att hitta gemensamma intressen och samverkansmöjligheter baserade på Horizon2020-utlysningar. Kontoret har även deltagit i stadens finansieringsråd för externa medel, som bereder aktuella utlysningar och diskuterar vad som sker i staden på innovationsområdet. Vidare har trafikkontoret deltagit i en rad andra forsknings- och utvecklingsprojekt, exempelvis i Senseable Stockholm Lab (SSL), d.v.s. det samarbete som etablerats mellan Stockholms stad, KTH och MIT. Där har trafikkontoret spelat en aktiv roll i att säkerställa nyttan för staden genom sitt deltagande i den interna samordningsgruppen. Kontoret har bidragit med att formulera behov och utmaningar inom kontorets verksamhetsområden, som sedan tillsammans med forskare utvecklats till projektidéer i labbet. Dessutom har trafikkontoret utvecklat ett systematiskt arbetssätt för att vara en aktiv deltagare inom konsortiet för EIT Urban Mobility. Trafikkontoret har under 2019 sökt EU-medel för tre projekt och fått medel för ett av dem, om tysta nattleveranser. Kontorets deltagande i EIT Urban Mobility innebär stora samverkansmöjligheter mellan Stockholms stad och andra europeiska städer samt akademi och näringsliv, och bidrar till att utveckla kontorets verksamhet och innovationskapacitet.

Medarbetarna involveras i verksamhetsutvecklingen och samtliga enheter skriver verksamhetsplaner. Kontorets enheter uppmanas att delta i Kvalitetsutmärkelsen och kontorets anställda uppmanas att vara examinatorer. Under 2019 deltog trafikkontoret som en av finalisterna med appen Tyck till som bidrag. Goda exempel lyfts fram för att inspirera, t.ex. i samband med medarbetarmöten och medarbetardagar. Som ett led i att formalisera och systematisera kvalitetsarbetet ytterligare har kontoret tagit fram en policy och handbok för förvaltningens arbete med verksamhetsplanering och verksamhetsuppföljning.

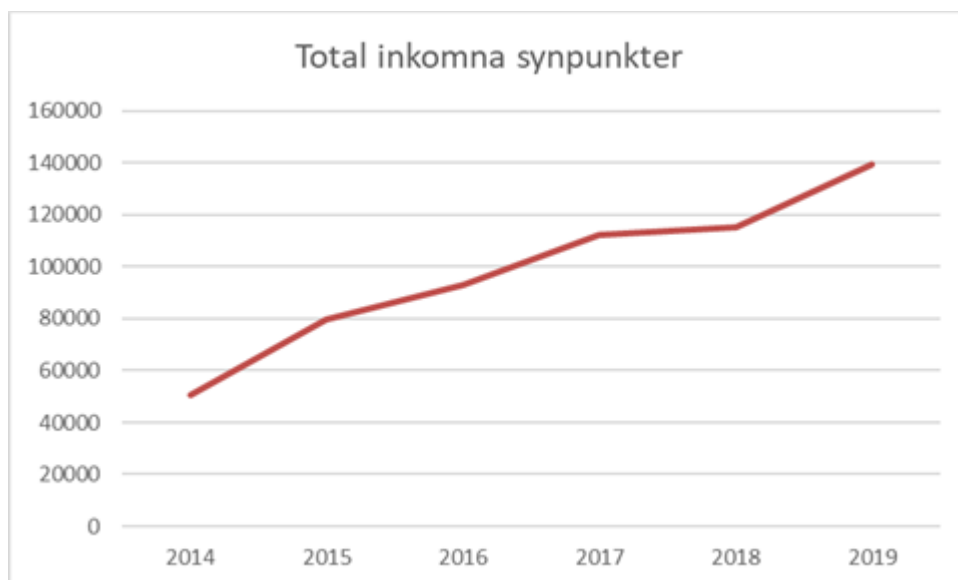
Kontoret mottar årligen över 100 000 synpunkter och klagomål och dessa utgör ett viktigt

kunskapsunderlag när kontoret planerar sin verksamhet. Synpunkterna registreras per automatik i ett verksamhetssystem, där de sedan besvaras och handläggs. Majoriteten av ärendena inkommer via mobilappen Tyck till. Synpunkterna leder till utredningar och löpande förbättringar för stadens trafik- och stadsmiljö. De används även i enskilda projekt där synpunkterna tas tillvara både under projektets gång och i dess utvärdering. Under 2019 genomförde kontoret en organisationsförändring då kontoret införde ett servicecenter för att ytterligare förbättra återkopplingen till medborgarna.

## Övrigt

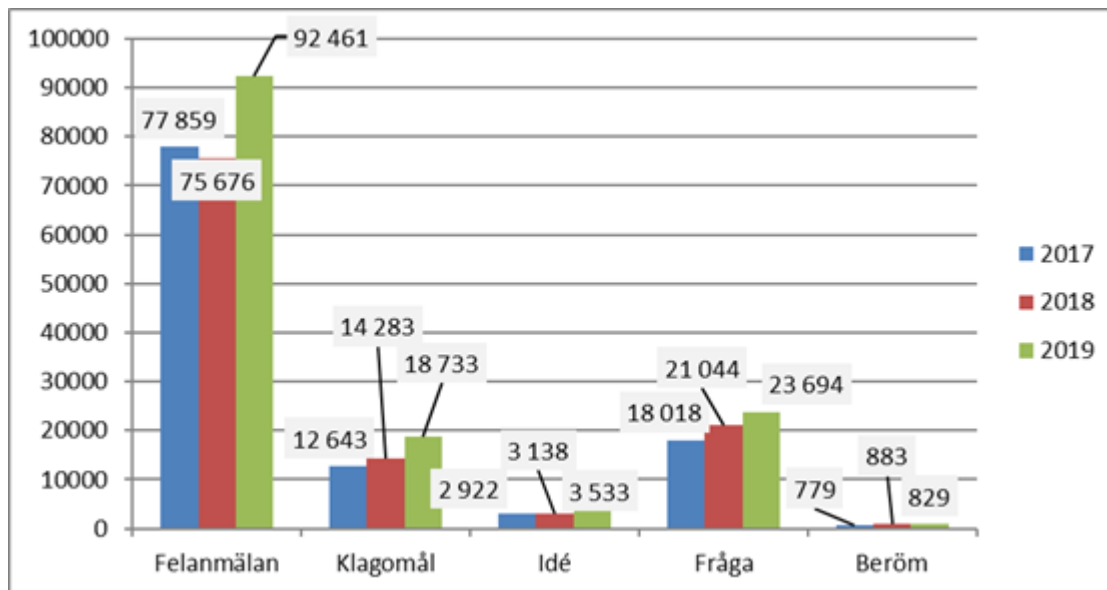
### Synpunkter och klagomål

Antalet inkomna synpunkter och klagomål till trafikkontoret har ökat kraftigt sedan ett nytt webbformulär driftsattes 2013 på stockholm.se och en mobilapp togs i drift 2014 där stockholmarna kan felanmäla och lämna synpunkter på stadens trafik- och utemiljö. 2019 inkom 139 200 ärenden, vilket är en ökning med 21 % sedan 2018 och en ökning med 176 % sedan 2014.



Ca 85 % av synpunkterna inkommer via formuläret och mobilappen Tyck till och registreras med automatik i verksamhetssystemet Synpunktsportalen, där de sedan besvaras och handläggs. En mindre del av synpunkterna inkommer till kontorets officiella e-postadress och dessa ärenden registreras manuellt i Synpunktsportalen. Under 2019 har två kampanjer om mobilappen genomförts, vilket genererade ett ökat antal nedladdningar.

Vad synpunkterna handlar om är kopplat till årstiderna. På vintern inkommer t.ex. många synpunkter om vinterväghållning och på hösten inkommer synpunkter om lövupptagning. Synpunkterna leder till utredningar och löpande förbättringar för stadens trafik- och stadsmiljö. De används även i enskilda projekt där synpunkterna tas tillvara både under projektets gång och i dess utvärdering.



För de synpunkter där återkoppling önskas finns riktlinjer för svarstider framtagna. För enklare ärenden som kan besvaras utan handläggning ska svarstiden vara högst tre arbetsdagar, medan svarstiden för ärenden som kräver handläggning ska besvaras inom tio arbetsdagar. Svarsstatistiken för 2019 visar att andelen svar som lämnats inom tio arbetsdagar uppgick till 84 procent, vilket är en minskning med tre procentenheter jämfört med 2018. Andelen obesvarade ärenden har ökat från 8 till 9 procent. Den något högre andelen obesvarade ärenden och den något lägre andelen ärenden som besvarats inom tio arbetsdagar beror till stor sannolikhet på det ökade antalet inkomna ärenden i kombination med att det tagit tid för nya rutiner att komma på plats hos kontorets servicecenter.

### Rapportering av uppdraget om revidering av riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal

Stadens riktlinjer för gröna parkeringstal antogs av kommunfullmäktige år 2015. Riktlinjerna var resultatet av ett budgetuppdrag där exploateringsnämnden tillsammans med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden fick i uppdrag att ta fram riktlinjer för gröna parkeringstal. Riktlinjerna gäller för flerbostadshus. För verksamheter och arbetsplatser saknas idag uppdaterade riktlinjer. Exploateringsnämnden och trafiknämnden har i budget för 2019 fått ett gemensamt budgetuppdrag att ”revidera riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal där det i nybyggnation erbjuds bilpool och lådcykelpool”.

Bedömningen är att riktlinjerna inte har funnits tillräckligt länge för att motivera en större revidering. Stadsplaneringsprocessen från start av detaljplan till färdigbyggda hus tar många år. En genomgång som gjorts av exploateringskontoret visar på att ett nybyggnadsprojekt tar knappt sju år från markanvisning till färdigställande av bebyggelse. Det finns få projekt, om ens något, där gröna parkeringstal ännu tillämpats i realiteten och där effekterna kunnat studeras. I dag görs inte någon samlad dokumentation av vilka projektspecifika och gröna parkeringstal som har beslutats. Att samla in erfarenheter från riktlinjernas användning, samt att utvärdera de långsiktiga effekterna behöver ses i ett längre perspektiv. Samtidigt görs redan anpassningar löpande i de tillämpningsanvisningar och beskrivningar av arbetsprocessen som finns framtaget för stadens tjänstemän. Exempel på detta är förtydliganden kring olika bedömningsfaktorer.

Inom exploateringskontoret har en sammanställning tagits fram med hittills samlade erfarenheter av riktlinjernas tillämpning i planprocessen. Sammanställningen kan ligga till grund för fortsatt arbete. Trafikkontoret har under året arbetat med att utveckla en enklare metod för att utvärdera effekten av mobilitetsplaneringen på trafiksystemet. Arbetet har visat att det behövs en kombination av olika metoder för att kunna fastslå kopplingar mellan utbud och beteende vilket gör uppföljningar av exempelvis riktlinjer komplexa. Inom exploateringskontoret pågår arbete med utveckling av en uppföljningsportal som tar avstamp i miljöprogrammets hållbarhetskrav. Genom portalen ska byggaktörers åtaganden för parkering kunna följas upp. Hållbarhetsportalen är tänkt att lanseras under senare delen av 2020. Förvaltningarna har även fortsatt med regelbunden omvärldsbevakning. Staden är även partner i KTHs forskningsprojekt Innovativ parkering där tre bostadshus med låga parkeringstal under flera år har utvärderats från planering till efter inflyttning.

Ett tydligt behov har visat sig vara ett koordinerat förvaltningsövergripande arbete där olika roller och ansvar förtydligas för att säkerställa ett mer kontinuerligt arbete med dokumentation, effektuppföljning och revidering. Eftersom parkeringstalen används i stadsplaneringsprocessen är nära samverkan mellan trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret en nödvändighet i arbetet med att följa upp och vid behov revidera riktlinjerna. Ett större fokus på mobilitetstjänster kan även komma att involvera miljöförvaltningen mer än hittills. Idag finns en förvaltningsövergripande samverkansgrupp för mobilitets- och parkeringsfrågor. Kontoren behöver fortsätta arbetet med att hitta lämpliga former för en förvaltningsövergripande organisation.

### **Rapportering av uppdraget att utvärdera kontorets genomförda totalentreprenader**

Under 2017 gjorde kontoret två upphandlingar av cykelprojekt med totalentreprenad som upphandlingsform. Entreprenaderna har nu slutförts och entreprenadformen utvärderats.

- Cykel i Gubbängsmotet – breddning av 1 km gång- och cykelbana. Upprustning av belysning, komplettering av möbler samt upprustning gångtunnel under Örbyleden. Dessutom byggdes smitvägen från Söndagsvägen ut mot väg 73 Nynäsvägen bort.
- Cykel i Flatenvägen – nyanläggning av 1,1 km gång- och cykelbana längs Flatenvägen mellan korsningarna med Sandåkravägen och Flygfältsgatan. Ny belysning längs hela sträckan. Arbetet utfördes delvis inom naturreservatsområde vilket krävde stor hänsyn.

### ***Syfte***

Genom att använda upphandlingsformen totalentreprenad var avsikten att skapa ett större intresse för entreprenaden då entreprenören skulle ha mer påverkansmöjligheter vad gällde utformning, arbetssätt och framdrift än i en traditionell utförandeentreprenad. Syftet var dels att få fler anbud, dels att försöka erhålla bättre priser och mer intresserade/engagerade entreprenörer.

### ***Erfarenheter***

Upphandling – Det är viktigt att ta reda på vilka handlingar som behöver tas fram och vilken detaljeringsgrad som är lagom för att nå avsett balans mellan kontorets krav och entreprenörens innovationsvilja. Kräver kompetens hos såväl projektör, upphandlare som hos projektledaren.

Projektering - I projekt Gubbängsmotet var de framtagna handlingarna för detaljerade, vilket blev för styrande för entreprenören och gränsdragningen blev otydlig mellan den gamla

projekteringen som kontoret ansvarade för och den nya som entreprenören stod för. Kontoret kan konstatera att framtagandet av bygghandlingar för totalentreprenad krävde större insatser av alla inblandade parter (byggledning och projektgrupp) jämfört med en traditionell entreprenad.

Entreprenaden - Det går snabbt att starta upp entreprenaden men den blir ”baktung” eftersom utgifterna kommer tidigt medan intäkterna kommer in först senare i projektet. Kontoret föreskriver alltid att Teknisk Handbok ska följas. I en totalentreprenad blir varje avsteg från Teknisk Handbok att beteckna som en ÄTA, vilket leder till ökade kostnader och större tidsåtgång. Det visade sig att entreprenörerna i projekten hade svårt att projektera och bygga på samma gång då det skilde sig från deras normala arbetssätt. Projekteringen fungerar därför inte optimalt i den för båda parterna ovana entreprenadformen.

Kostnad och tidsåtgång – För båda projekten ligger både kostnad och tidsåtgång helt i linje med liknande projekt upphandlade som traditionella entreprenader. Projekt Gubbängsmotet hade en bedömd kostnad enligt genomförandebeslutet på 20 miljoner och slutnotan landade på 18 miljoner. Genomförande tid från anbudsgenomgång till slutbesiktning var 9 månader (februari-november 2018). Projekt Flatenvägen hade en bedömd kostnad på 30 miljoner enligt genomförandebeslutet och slutsumman hamnade på 30 miljoner. Genomförandetid från anbudsgenomgång till slutbesiktning var ca 12 månader (juni 2018-maj 2019.)

### ***Slutsats***

Utifrån erfarenheterna i de två utförda entreprenaderna har slutsatsen dragits att skillnaderna inte är så stora vare sig i ekonomiskt utfall, entreprenadtid eller kvaliteteten på handlingar/utförande jämfört med traditionella entreprenader för denna projekttyp. Kontoret är dock förvissat att det finns andra typer av projekt inom kontoret där totalentreprenad som upphandlingsform lämpar sig bra. Kontoret kommer därför att fortsätta att pröva om totalentreprenad kan vara lämpligt för en del kommande upphandlingar.