

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

Till
Trafiknämnden

Underlag för budget 2021 med inriktning 2022 och 2023 för Trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2021 med inriktning för 2022 och 2023 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Trafikdirektör

Philip Hall
Avdelningschef

Inga-Lill Hultin
Avdelningschef

Trafiknämnden

Box 8311

08-508 263 01
08-508 272 00
isabel.evensen.landstrom@stockholm.se
start.stockholm

Innehållsförteckning

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	3
1.1 En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla.....	3
1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt.....	3
1.3 En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden	5
2 Nämndens verksamhetsområde	6
3 Sammanfattande ekonomisk analys.....	20
3.1 Drift.....	20
3.2 Investeringar.....	22
3.2.1 Prioriteringsgrunder.....	29
3.2.2 Konsekvensanalys och risker	30
3.2.3 Måluppfyllelse.....	30
4 Lokalförsörjningsplan.....	31
4.1 Inledning	31
4.3 Annan kommunal verksamhet.....	31
4.3.1 Nuläge 31 januari 2020.....	31
4.3.2 Lokalbehov för annan kommunal verksamhet	32
4.4 Övrigt	32
4.4.1 Bedömd hyreskostnadsutveckling	32
4.4.2 Samverkan.....	32
4.4.3 Lokaler vars hyresavtal är uppsägningsbara inom tre år	32

Bilagor

Bilaga 1: Underlag till budget trafiknämnden 2021-2023

Bilaga 2: Investeringsplan 2021-2023

Bilaga 3: Planerade cykelfrämjande åtgärder FP 2021-2023

Bilaga 4: Beslutsläge stora projekt FP 2021-2023

Bilaga 5: Prioriterade projekt utanför ram FP 2021-2023

Bilaga 6: Prioriteringsverktyg SPIS FP 2021-2023

Bilaga 7: Lokalförsörjningsplan tabellbilagor

Bilaga 8: Klimatinvesteringar

1 Kommunfullmäktiges inriktningsmål

1.1 En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla

Trygga och attraktiva offentliga rum

- Öka tryggheten i det offentliga rummet, t.ex. genom utplacering av fasta och rörliga hinder, belysningsåtgärder, försök med geofencing, platsaktivering, sanering av klotter, slyröjning och arbete för att minska nedskräpningen. Arbetet är särskilt viktigt för att säkerställa att varken kvinnor eller män begränsar sin rörlighet utifrån en upplevelse av otrygghet.
- Utveckla trafikkontorets samverkan med stadsdelsförvaltningarna, med ett särskilt fokus på ökad trygghet i det offentliga rummet.
- Aktivt delta i arbetet med platssamverkan, där staden tillsammans med andra aktörer tillsammans tar krafttag för att öka tryggheten och attraktiviteten vid specifika platser.
- Utveckla stadens torghandel och säkerställa att torgen är trivsamma, städade och trygga platser att vistas på.
- I nära samarbete med polisen, stadsledningskontoret och andra berörda aktörer stärka kontorets säkerhetsarbete, t.ex. genom ökat fokus på systematik och förebyggande arbete, och med beaktande av den nya säkerhetsskyddslagen.
- Stärka det offentliga rummets roll som vistelseplats, bl.a. genom fortsatt utveckling av koncepten Levande Stockholm och Grönare Stockholm, med ett utökat fokus på de gestaltningsmässiga kvaliteterna och den upplevda tryggheten. Arbetet ska ske i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna, organisationer, stockholmare och näringsliv.
- Utveckla barmarksrenhållningen för att fortsätta klara stadens städgaranti, systematisera avtalsuppföljningen, samt se över städ- och renhållningsfrekvenser mot bakgrund av de ökade behov som den växande staden innebär.
- Fortsätta fördjupa dialogen med stockholmarna, bl.a. genom att utveckla och marknadsföra Tyck till via mobilapp och webb, samt att systematisera rutiner för att fullt ut realisera potentialen i det kunskapsunderlag som stockholmarnas synpunkter utgör.
- Säkerställa att Stockholms offentliga rum är tillgängliga och inkluderande för alla, t.ex. genom att åtgärda tillgänglighetsbrister i stadsmiljön, jämställdhetsintegrera trafiknämndens verksamhet och systematiskt granska att likabehandlingsprincipen tillämpas vid kontorets myndighetsutövning.

Sänkta trösklar till arbete

- Underlätta för människor att komma in på arbetsmarknaden genom fortsatta satsningar på t.ex. Stockholmsvärdar och sommararbetande parkvärdar.

1.2 En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Sveriges bästa företagsklimat 2025

- Säkerställa att det är lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret, samt att näringslivets nöjdhet med dessa kontakter är hög. Detta arbete sker bl.a. utifrån stadens näringslivspolicy.

- I samverkan med näringslivet fortsätta att upprätthålla offentliga rum som främjar företagande, t.ex. genom att effektivisera leveranstrafiken, levandegöra stadsmiljön och genomföra trygghetsskapande åtgärder.

Långsiktig planering i en växande stad

- I nära samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret bidra till att det byggs 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030. Inom ramen för detta arbetar kontoret för trygga och attraktiva offentliga rum och förutsättningar för klimatsmarta och hållbara transporter.
- I samarbete med andra förvaltningar säkerställa tillgången till kommunaltekniska ytor, t.ex. för omhändertagande av snö och uppställningsplatser för entreprenadmaskiner.

Hållbara offentliga rum och minskad klimatpåverkan

- Aktivt arbeta för att nå målen i stadens nya miljöprogram och klimathandlingsplan. Detta innefattar arbete för att nå den minskning av utsläpp om 10 000 CO₂e till år 2023 som trafiknämnden har tilldelats, och deltagande i arbetet med att ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030.
- Genom vård och utveckling av stadens parker och grönstruktur, gatuträd och ekosystem arbeta för ett grönare Stockholm med stärkt biologisk mångfald. Arbetet behöver ske i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna.
- Utveckla arbetet med skyfalls- och dagvattenhantering för att minska effekterna av ett förändrat klimat, t.ex. genom mångfunktionella ytor som kan hantera stora nederbörds mängder.
- Arbeta för att förbättra luftkvaliteten i staden och klara miljökvalitetsnormerna för PM₁₀ och NO_x. En del i detta arbete är att utvärdera införandet av miljözon klass II på Hornsgatan.
- Fortsätta genomföra hållbara val i verksamheten, t.ex. genom energieffektiva reinvesteringar i stadens belysning och andra tekniska anläggningar. Kontoret ska även öka medvetenheten om det cirkulära perspektivet för att bidra till resurssmarta val i utvecklingen och förvaltningen av staden.

Effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet

- Fortsätta att investera 1,5 mdkr i framkomlighetsåtgärder för cykel, gång och kollektivtrafik under åren 2019-2022. Åtgärderna är en viktig del i att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och attraktiviteten för de kapacitetsstarka trafikslagen, och därmed bidra till ett klimatneutralt och hållbart transportsystem. Även leveranstrafiken ska fortsätta att effektiviseras.
- Bidra till omställningen av fordonsflottan, t.ex. genom medverkan till 4 000 publika laddplatser t.o.m. år 2022, test med eldrivna arbetsmaskiner och aktivt deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt med syfte att skynda på omställningen till ett fossilfritt Stockholm.
- Planera och påbörja genomförandet av stora infrastrukturprojekt såsom renoveringar av Kungsgatan, Klaratunneln och Götgatan. Dessa projekt kommer att påverka framkomligheten för biltrafiken, varför kontoret behöver underlätta och möjliggöra för bilister att ta alternativa vägar, kommunicera proaktivt, och strategiskt samordna och planera genomförandet av projekten för att minimera de negativa effekterna på

trafiksystemet.

- I enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet verka för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap. Under perioden kommer genomförandet av hastighetsplaner och kompletterande fysiska åtgärder vara den mest betydelsefulla insatsen.
- Utveckla vinterväghållningen, särskilt för stadens gångtrafikanter. Även en systematiserad avtalsuppföljning är av stor vikt.
- Medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik som tunnelbana, spårväg, stombusstrafik och kollektivtrafik på vatten.

Kultur och evenemang

- I samarbete med kulturförvaltningen och andra berörda aktörer öka närvaron av kultur i det offentliga rummet, t.ex. inom ramen för Levande Stockholm. Kontoret ska även delta i att utveckla Stockholm som evenemangsstad.

1.3 En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden

Långsiktigt hållbar ekonomi

- Utveckla investeringsplaneringen för att säkerställa korrekta beslutsunderlag och kalkyler, säkra prognoser och väl avvägda prioriteringar. Den av trafiknämnden antagna handlingsplanen avseende förbättrade underlag för genomförandebeslut för investeringsärenden ska ligga till grund för detta arbete. Kostnadskontrollen ska vara god och nyttan av skattebetalarnas pengar ska maximeras.
- Utveckla styrningen av de investeringsprojekt som trafikkontoret genomför tillsammans med stadsdelsförvaltningarna, t.ex. vad gäller parkinvesteringar och trygghetsskapande åtgärder.
- Utveckla metoder och verktyg för prognostisering av framtida underhållsbehov för stadens gator, konstruktioner och andra offentliga miljöer. Arbetet behöver ske i nära samverkan med exploateringskontoret och är särskilt viktigt när Stockholm växer och delar av staden ändrar karaktär.

Innovativ och lärande organisation med effektiva arbetssätt

- Stärka kontorets innovationsförmåga och ta en ledande roll i att utveckla och testa nya innovativa lösningar, bl.a. med hänsyn till miljö, klimat och digitalisering.
- Fortsätta utvecklingen av kontorets servicecenter som har daglig kontakt med stockholmarna. Det ska vara enkelt att komma i kontakt med trafikkontoret och synpunkter och idéer ska i högre grad ligga till grund för kontorets prioriteringar.
- Öka kontorets digitala mognad, t.ex. genom tydligare styrning av IT-frågor, utvecklad hantering av data, förbättrad möjlighet till digital arkivering av teknisk dokumentation, samt fortsatt deltagande i Stockholms arbete för en smart stad.
- Kontinuerligt arbeta för att effektivisera kontorets arbetssätt, särskilt vad gäller de processer som går mellan kontorets olika avdelningar eller flera förvaltningar.

Professionell beställarorganisation

- Bli en än mer professionell beställarorganisation, bl.a. genom tydligare ansvarsfördelning, mer systematisk avtalsuppföljning och dokumentation, samt en

utvecklad dialog med marknaden.

- Fortsätta utveckla miljökraven vid upphandlingar i linje med nationella miljö- och klimatmål som en del av arbetet för minskad klimatbelastning av entreprenader till år 2030.

Attraktiv arbetsgivare

- Genom löpande analyser identifiera kontorets behov av ny eller utvecklad kompetens, t.ex. inom avtalsuppföljning, upphandling och miljö. Kontoret ser även en möjlighet i att tydligare definiera roller och ansvar och därigenom skapa förutsättningar för ett utvecklat ledarskap och medarbetarskap.
- Fortsätta vara en inkluderande och trevlig arbetsplats, där alla medarbetare aktivt bidrar till utvecklingen av staden, och där sjukfrånvaron är låg och arbetsmiljön god. Detta är av särskild vikt under Tekniska nämndhusets ombyggnation som innebär utmaningar för den fysiska arbetsmiljön.

2 Nämndens verksamhetsområde

Fysisk och teknisk planering

Stadsbyggande och stadsutveckling

Staden har höga mål för stadsbyggandet och stadsutvecklingen. I det arbetet har kontoret två roller, dels som väghållare, dels som sakkunnig med specialistkompetens inom t.ex. trafikplanering, parkplanering, gatudrift och konstruktioner. Kontoret behöver under kommande treårsperiod fortsätta att delta i program- och detaljplanearbete, besvara program-, detaljplane- och bygglovsremisser samt ansvara för trafikutredningar och föreslå åtgärder. Idag finns ett behov av att samordning och gränsdragning mellan trafikkontoret och exploateringskontoret tydliggörs och förbättras, så att det blir klart för båda parter vilken förvaltning som gör vad och hur olika insatser ska finansieras.

I tidiga skeden, när förutsättningar klagörs och avvägningar görs, behöver kontoret vara med för att påverka tillgänglighet till kollektivtrafik, parkeringstal för bil och cykel, nät för gång- och cykeltrafik, systempåverkan för fordonstrafiken etc. För att bidra till ökad trygghet och ett jämställt stadsbyggande är det viktigt att kontoret verkar för trygga och tillgängliga offentliga rum, där stadens alla invånare, män som kvinnor, unga som äldre, kan röra sig fritt och tryggt. I senare skeden behöver kontoret medverka till att stadens offentliga rum inklusive trafiklösningar utformas på ett sätt som bidrar till en levande och hållbar stadsmiljö och som samtidigt möjliggör en kostnadseffektiv och funktionell drift. Kontoret behöver vara särskilt aktivt i samband med detaljgranskning och besiktning av olika stadsbyggnadsprojekt. På så sätt kan kontoret säkerställa att anläggningar med god funktion och kvalitet tas över.

Stora infrastrukturprojekt

Kontoret har ett samordningsansvar för stadens medverkan i ett antal infrastrukturprojekt med Trafikverket, Region Stockholm och andra externa parter, vilket kräver en hel del resurser på kontoret. Kostnaden för att delta i denna typ av projekt belastar oftast kontorets driftbudget och varje projekt innebär en kostnad på ca 2 mnkr per projekt och år. De projekt som är aktuella under perioden är utbyggnaden av tunnelbanan som ingår i Stockholmsöverenskommelsen och de tre projekten som ingår i Sverigeförhandlingen,

tunnelbana Fridhemsplan till Älvsjö, Spårväg syd och Roslagsbanan till centralen.

Utveckling av investeringsplanering

Trafikkontoret bedriver en omfattande investeringsverksamhet och ser ett behov av att utveckla processen för att planera och prioritera bland investeringarna. Det övergripande målet är att förbättra möjligheterna till tydliga och korrekta avvägningar och prioriteringar inom och mellan olika typer av investeringskategorier. Kontoret genomför sedan 2019 en översyn och utveckling av kontorets process för investeringsplanering. Utvecklingsarbetet kommer att fortsätta under perioden, bl.a. genom att ta fram och förbättra verktyg samt arbetssätt för planeringsarbetet, som skapar flexibilitet och underlättar omprioriteringar.

Avsikten med utvecklingsinsatserna är att uppnå en god kontroll över pågående och planerade investeringsprojekt samt att tydliggöra de val som gjorts i prioriteringen av olika projekt. Arbetet ska också leda till förbättrade kalkyler och större förutsägbarhet för investeringsprojekts slutkostnad. Kontoret ser även ett behov av att i högre utsträckning kartlägga det långsiktiga reinvesteringsbehovet, inklusive större reinvesteringsåtgärder för t.ex. gator och konstruktioner, vilket beskrivs mer under rubriken ”Förvaltning av stadens anläggningar”.

Gator och vägar

Trygghet och samverkan i det offentliga rummet

Trygghet och riskminimerande åtgärder

Kontoret avser att höja ambitionsnivån inom trygghetsarbetet för att bidra till en trygg och attraktiv stadsmiljö. Detta är särskilt viktigt ur jämställdhetssynpunkt, för att säkerställa att varken kvinnor eller män begränsar sin rörlighet utifrån en upplevelse av otrygghet. För att stärka upplevelsen av trygghet arbetar kontoret redan idag med en mängd olika åtgärder såsom samverkan med polisen, platssamverkan, omgestaltning av gaturum och belysning. Driftåtgärder är en av många faktorer som avgör om platser upplevs som trygga och åtgärder såsom städning, skadedjursbekämpning och klottersanering behöver intensifieras för att möta upp de behov som finns lokalt. När det gäller klottersanering ser kontoret ett behov av att kunna arbeta mer proaktivt, bl.a. genom att i större utsträckning utföra områdesvisa saneringar, till en uppskattad kostnad på 3 mnkr.

Bland de fysiska trygghetsskapande åtgärder som kan genomföras i stadsrummet finns bl.a. bevakningskameror samt höj- och sänkbara pollare. Ett projekt har initierats på kontoret för att utreda lämpliga platser för pollare och under perioden 2021-2023 kommer åtgärder genomföras utifrån polisens rekommendationer. För att sätta upp pollare avser kontoret att, om så är möjligt, ansöka om centrala trygghetsmedel. Även åtgärder i form av tillfällig eller permanent möblering av gatan kan bli aktuellt att genomföra och ansöka om trygghetsmedel för.

Vidare arbetar kontoret tillsammans med Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltningar samt fastighetsägare och Polisen i ett samverkansprojekt där målsättningen är att byta dagens låssystem för bommar i Järva till ett enhetligt digitalt system. Detta projekt är en pilot men det kommer troligen bli en åtgärd i flera stadsdelar som har problem med olovlig trafik. Hanteringen av dessa bommar och låssystem kommer medföra stegvis ökande driftkostnader för kontoret i takt med genomförande, t.ex. i form av hantering av nycklar och behörigheter, felanmälningar, dispenshantering, service samt tillsyn och

kontroll.

Samverkan med stadsdelsförvaltningarna

Att utveckla kontorets samverkan med stadsdelsförvaltningarna är en prioriterad fråga och under vintern 2019/2020 har kontoret besökt alla stadsdelsförvaltningar för att diskutera hur samverkan kan utvecklas. De utmaningar som lyfts fram är behovet av en tydlig ingång till kontoret, ett starkare stöd i trygghetsarbetet framförallt kring torg, samt svårigheten att gemensamt hålla tidsplanerna i park- och trygghetsinvesteringar.

Bredden av frågor och antalet gränssnitt mellan stadsdelsförvaltningarna och trafikkontoret samt andra förvaltningar i staden gör det utmanande att med dagens resurser upprätthålla en effektiv drift- och investeringsprocess. För att kontoret ska kunna vara ett verkligt stöd i trygghetsskapande åtgärder, driftsfrågor och investeringar behövs tre stadsdelsansvariga medarbetare vars uppgift blir att besvara frågor från stadsdelsförvaltningarna och följa upp beslutade åtgärder i samråd med kontorets sakkunniga. Stadsdelsansvarig ska vara en dedikerad resurs med mandat att följa upp all leverans från trafikkontoret. De stadsdelsansvariga ansvarar för flera stadsdelar var och på så sätt skapas kopplingar och kunskapsöverföring mellan olika områden. För att kunna tillsätta tre stadsdelsansvariga medarbetare ser kontoret ett behov av medel om 3 mnkr.

Drift och kommunikationsinsatser

Med start 2020 kommer kontoret stärka samarbetet med stadsdelsförvaltningarna när det gäller kommunikationsinsatser för att minska nedskräpningen i staden. Det kommer att ske genom större stadsövergripande kampanjer, som även kan vara inriktade på specifika områden. Planen är att samordna det operativa arbetet och budskapen och därmed få mer kraft i insatserna. Kommunikationsinsatser kommer även genomföras i samband med att andra aktiviteter genomförs där skräpfrågan kan lyftas, t.ex. i samband med Levande Stockholm.

Torghandeln

Den 1 januari 2020 övergick ansvaret för torghandeln från fastighetskontoret till trafikkontoret. Trafikkontorets ambition vid övertagandet av uppdraget har varit att skapa en mindre personberoende organisation och integrera torghandeln med övrig relaterad verksamhet på kontoret. Bland annat kommer uppföljningen av torghandeln att samordnas med kontorets befintliga kontrollantverksamhet.

Kontoret planerar att arbeta med torgen ur ett helhetsperspektiv, och se till samspelet mellan olika funktioner på torgen, t.ex. möblering, belysning och andra markupplåtelse. För att torghandelsplatserna ska bidra till att stadens torg upplevs som trygga behöver platsen vara städad, ren och gestaltad på ett attraktivt sätt. På många av torgen med torghandel behöver renhållningsarbetet utökas till flera gånger per vecka och på ett mindre antal torg behövs städning varje dag. För att kunna genomföra den utökade städningen ser kontoret ett behov av medel på 2 mnkr. Kopplat till torghandeln behöver även vissa åtgärder utföras, t.ex. riva permanenta installationer och dra fram el till torghandelsplatserna.

Initialt kommer några torg att väljas ut i samverkan med stadsdelsförvaltningarna i syfte att bland annat hitta gemensamma generella arbetssätt som kan användas i det fortsatta arbetet. Kontoret och stadsdelsförvaltningarna ska också samverka med riktade åtgärder mot specifika torg där behov finns. Även samverkan med företagareföreningar och fastighetsägare ska utvecklas under kommande treårsperiod. För att kunna utföra det arbete med torghandeln som

beskrivs ovan och leva upp till stadens ambitionsnivå vad gäller utveckling av torghandelsverksamheten behövs resurser motsvarande en heltidstjänst på ca 1 mnkr.

Omdaningsprojekt för ökade vistelsekvaliteter och trygghet

Kontoret ser att det finns behov av att utveckla de offentliga platserna som vistelseytor på flera håll runt om i staden under de närmaste åren. Några exempel på torg där utvecklingsbehov finns är Akalla torg, Kista torg och Rinkeby torg i Järva, Hässelby torg, Skärholmstorget, Sergels torg, Medborgarplatsen och Gustav Adolfs torg. Vidare finns behov av att också öka vistelse- och trygghetsvärdena längs stadens gator som en del av det offentliga rummet. Exempel på två sådana platser är Tegelbacken och Skeppsbron.

Just nu pågår ombyggnationen av Vasagatan och inom planeringsperioden kommer även andra projekt att påbörjas, t.ex. Södra Götgatan. I takt med att stadens infrastruktur behöver renoveras har kontoret möjlighet att genomföra åtgärder som stärker gatans roll som offentligt rum, i likhet med den omdaning som tidigare genomförts på Klarabergsgatan. Ett annat stort projekt för kontoret är att i samverkan med bl.a. stadsbyggnadskontoret utveckla Kungsträdgårdens rekreations- och vistelsevärden.

Kontoret ser ett behov av att utveckla metoder för hur omdaningsprojekt för ökade vistelsekvaliteter och trygghet ska prioriteras, både inbördes och mot andra typer av investeringar. Staden har en åldrande infrastruktur som är i stort behov av reinvesteringar och kontoret har svårt att inrymma medel för dessa reinvesteringar. Om fler rena omdaningsprojekt, utan underliggande reinvesteringsbehov, ska kunna genomföras bedömer kontoret att en förstärkning av den långsiktiga ramen för investeringar behövs. Vidare ser kontoret ett behov av att i större utsträckning genomföra utredningar i tidiga skeden, innan idéerna kommit så långt att ett investeringsprojekt kan startas.

Säkerhet

Kontoret ska ha en god krisberedskap, en tydlig kontaktyta gentemot andra parter och en effektiv intern samordning. De kommande åren kommer säkerhetsarbetet att behöva utvecklas och vara mer fokuserat på det vi kallar för säkerhetsskyddsarbete. Utifrån den relativt nya säkerhetsskyddslagen kommer ett mer systematiskt säkerhetsarbete med ökad koordinering mellan fysisk säkerhet, informationssäkerhet och riskhantering att krävas. Fler säkerhetsskyddsanalyser måste göras och hållas aktuella, nya säkerhetsskyddsavtal behöver tecknas, fler säkerhetsprövningar av medarbetare och konsulter genomföras och uppföljning och kontroll av kontrakterade leverantörer utökas. För att kunna möta centrala riktlinjer och lagkrav inom säkerhetsarbetet kommer kontoret att se över hur arbetet ska organiseras och bemannas.

Levande Stockholm

Projektet Levande Stockholm har på fem år utökats från att omfatta två sommargågator på Södermalm till att omfatta drygt tjugo platser runt om i staden där även arbete med platssamverkan tillsammans med lokala aktörer kan ingå för att öka tryggheten och attraktiviteten. För att ytterligare höja ambitionsnivån avser kontoret att under kommande treårsperiod fortsätta att utveckla konceptet utifrån följande fokusområden:

1. Ta fram en flerårig plan för att underlätta och stärka planeringen av nya och återkommande platser.
2. Utveckla arbetet med innehållet i Levande Stockholm. Inom detta område planerar

kontoret att utveckla kulturinnehållet tillsammans med kulturförvaltningen, att förbättra samarbetet med lokala krafter samt att förtydliga möjligheterna för alla externa samarbetspartners.

3. Utveckla gestaltningen inom Levande Stockholm med fokus på långsiktig hållbarhet och kvalitet. Kontoret avser att utveckla samarbeten med arkitekter, konstnärer, designers samt studenter, barn och unga. För att kunna stärka nytänkande i gestaltningen är även samarbeten med högskolor och universitet angelägna.
4. Utveckla Levande Stockholm som ett verktyg för att utveckla kontorets arbete med utformning av gator, torg, och kajmiljöer. Genom att tillfälligt testa förändringar av gator eller torg kan ombyggnationsidéer prövas, utvärderas och på så sätt bidra till mer kvalitativa permanentande lösningar.

I kombination med dessa fokusområden avser kontoret att stärka kommunikationen kring konceptet med både riktade insatser och till en bred målgrupp med fler kampanjperioder, samt stärka utvärderingen av konceptet.

Vinterljus

Under den kommande perioden planerar kontoret att utveckla och driva belysningsprojektet ”Vinterljus”. Projektet innebär att cityområdet får dekorbelysning under en längre tänd period än nuvarande julbelysning med syftet att bidra till trivsel och ökad trygghet under den mörkaste delen av året. Utöver dekorbelysningen planeras ytterligare dekor begränsad till julperioden. Den tillkommande dekoren kan ha traditionella inslag men även vara av eventliknande karaktär. Projektperioden i samband med jul benämns fortsatt som ”Stockholms jul”. Utvecklingen är även ett led i att medverka till att stärka Stockholm som vinterdestination.

Kontoret bedömer att konceptet och det utökade samarbetet ger högre kostnader, t.ex. i form av energikostnader och löpande underhållsåtgärder. Därför ser kontoret ett behov av ökade driftmedel om 3 mnkr per år. Fortsatt samfinansiering med fastighetsägarna i city är en förutsättning för att få en rimlig omfattning och kostnad för ingående parter.

Framkomlighet cykel

Under perioden 2019-2022 ska en miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder för att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse. Fokus kommer vara på pendlingsnätet för cykel, men ett ökat utrymme ges för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar till målpunkter som skolor, idrottsplatser och handel. För 2021-2022 är en del av miljarden ännu inte fördelad, vilket kommer innebära vissa utmaningar vad gäller kontorets tid och resurser. Att planera för, utreda och bygga cykelinfrastruktur i en storstad som Stockholm innebär i normalfallet fleråriga projekt, i genomsnitt 3-4 år. Flera av de projekt som pågår inom ramen för cykelmiljarden 2019-2022 kommer således ha en genomförandetid som sträcker sig in i perioden efter 2022. Detta, tillsammans med en ökning av cykeltrafiken och ett fortsatt stort fokus på bland annat trafiksäkerhet och trygghet gör att kontoret räknar med ett fortsatt behov av tillräckliga medel för cykelinvesteringar för 2023 och framåt.

En utmaning är att hantera de ökade driftskostnader, för exempelvis lövborttagning, sandsopning och vinterväghållning, som blir följderna av en fortsatt kraftig utbyggnad av cykelinfrastrukturen i kombination med en hög ambitionsnivå för trafiksäkerhet och framkomlighet året runt.

Framkomlighet buss och gång

Under perioden 2019-2022 ska en halv miljard kronor investeras i åtgärder för buss och gång. Precis som med cykelprojekten tar projekt inom kollektivtrafik i snitt ett par år från planering till genomförande. En utmaning under treårsperioden kommer också att vara att ha tillräckligt många projekt färdigutredda så att beredskap finns om några projekt försenas eller utgår. Att en sådan risk finns beror bl.a. på projektens komplexitet, där inte minst en nära samverkan krävs med Trafikförvaltningen och bussentreprenörer kring identifiering och utformning av åtgärder och kring tidsmässig samordning av deras genomförande.

Under 2019 förändrades tidplanen för projektet att bygga en gångtunnel vid Odenplan och investeringsutgifterna för det projektet ligger nu efter år 2022 och inkluderas därmed inte i halvmiljarden. Detta har lämnat ett större investeringsutrymme inom gång och kollektivtrafik än vad kontoret räknade med för ett år sedan. Kontoret ser ett behov av att satsningarna inom kollektivtrafik och gång kan fortsätta även efter att halvmiljarden för framkomlighet är genomförd, d.v.s. från år 2023 och framåt. Flera av de projekt som kommer att utredas inom perioden för halvmiljarden kommer att ha ett genomförande som ligger efter år 2022.

Att säkra framkomligheten för buss- och gångtrafikanter bidrar även till uppfyllandet av de globala målen i Agenda 2030. Vikten av att arbeta med dessa frågor lyfts specifikt i delmål 11.2, "Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla".

Lokal och regional framkomlighet för biltrafiken

Trafikkontoret ansvarar för framkomligheten på stadens gator, men för att nå ett bra resultat krävs samarbete med andra aktörer. I det lokala perspektivet bedömer kontoret att samordningen med ledningsdragande bolag är avgörande, liksom kontorets och stadens förmåga att ge och ta del av information om kommande trafikstörningar i god tid. Trafikstörande arbeten i innerstaden etappindelas i hög utsträckning för att i så stor mån som möjligt bevara trafikens framkomlighet samtidigt som projekten kan genomföras. Inför sådana arbeten görs ofta trafikanalyser, och olika avstängningsalternativ vägs mot varandra.

Kontoret ser ett behov av att ta fram en handlingsplan för att säkerställa framkomligheten i samband med trafikpåverkande arbeten och möjliggöra för alternativa vägar där så behövs under tiden som arbetena pågår. Kontoret kommer att fokusera mer på att utveckla analysen av trafikstörningar i tidiga skeden, där möjligheten att påverka genomförandet är större än under pågående projekt. För att uppnå en stabil regional framkomlighet finns behov av att löpande genomföra trafikanalyser och kontorets kapacitet att göra egna trafikanalyser kommer att behöva utvecklas de närmaste åren.

I samverkan för regional framkomlighet görs just nu en utvärdering av det primära vägnätet, det vill säga det vägnät som kontoret tillsammans med Trafikverket, regionen och grannkommuner anser är av särskild vikt för den regionala framkomligheten och där likaså samordning av vägarbeten är av stor betydelse. Kontoret arbetar även med att revidera viten kopplat till avvikelser från trafikordningsplaner-planer (TA-planer). Detta eftersom kontorets inspektioner visar att nuvarande vitesnivåer inte får tillräcklig effekt. Efter revideringen förväntas intäkterna från vitena initialt öka men i takt med att samordning och koordinering av de trafikstörande arbetena ökar förväntas antalet viten minska. Även antalet tillstånd förväntas minska eftersom en förbättrad samordning kan leda till att aktörer passar på att utföra fler arbeten samtidigt. Båda dessa minskningar kan på sikt påverka intäkterna negativt.

Hastighetsplaner

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken och sedan ett antal år tillbaka ser kontoret över hastighetsgränserna i hela staden. Trafiksäkerhetsåtgärder bidrar även till att öka den upplevda tryggheten och den faktiska säkerheten, vilket också är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män begränsar sin rörlighet p.g.a. upplevd otrygghet. För arbetet med hastighetsplanerna är staden uppdelad i fem delområden och beslut om nya hastighetsgränser gällande delområde 1-3 har tagits i nämnden.

Inom hastighetsplanerna föreslås både sänkningar och höjningar av hastigheterna. På gator där det föreslås hastighetshöjningar ska dessa bl.a. föregås av byggandet av hastighetssäkrade passager. Även för vissa gator där hastigheten ska sänkas ser kontoret behov av fysiska åtgärder för att undvika för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket kan leda till låg hastighetsefterlevnad.

Kontoret är mån om att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder för att öka trafiksäkerheten. Samtidigt vill trafikkontoret värna om busstrafikens framkomlighet vilket ibland kan vara två motstående intressen. Kontoret har därför i dialog med trafikförvaltningen anpassat antalet åtgärder och val av åtgärder för att säkerställa busstrafikens framkomlighet. Efter analys av kostnaderna för omskytning, kommunikation och gatuåtgärder i delområde 1 bedömer kontoret att det samlade investeringsbehovet för hela staden är ca 650 mnkr under perioden 2017-2025. Hela projektet planeras att löpa fram till 2025 då omskytning och anläggande av fysiska hastighetsåtgärder ska vara klara.

Elsparncyklar

Sommaren 2018 fanns inga elsparkcyklar i Stockholm men bara ett år senare hade ungefär tio företag placerat ut fler än 9 000 elsparkcyklar avsedda för korttidsförhyring. Trafikkontoret gör bedömningen att verksamheten kommer att fortsätta expandera kommande år, med fler aktörer och fler elsparkcyklar. Kontoret har ett gott samarbete med de aktörer som är aktiva i Stockholm och den stora delen mindre lämpligt parkerade elsparkcyklar tas om hand av bolagen själva inom två timmar, i enlighet med den överenskommelse som tecknats mellan staden och de flesta bolag. Trafikkontoret tar själv hand om trafikfarligt placerade och hindrande elsparkcyklar och vanliga cyklar och med ett ökat antal elsparkcyklar kommer den verksamheten att behöva öka i omfattning.

Kontoret försöker även hitta åtgärder som underlättar för användarna att parkera rätt, t.ex. genom försök med så kallade hotspots. Utvärdering visar bl.a. att om ett nätverk med hotspots ska fungera bra krävs det många platser och att de är synliga från håll, t.ex. med skyltning eller cykelhage. Sammantaget ser kontoret att arbete inom detta område kommer att fortsätta under den kommande perioden.

Förvaltning av stadens anläggningar

Den snabba utbyggnadstakten av Stockholms infrastruktur under 1900-talet, med en kulmen under 60- och 70-talen, gör att staden idag har ett stort bestånd av åldrande infrastruktur med ett ökande behov av drift, underhåll och reinvesteringar. Därtill gör Stockholms tillväxt att nya anläggningar tillkommer samt att fler människor nyttjar såväl befintlig som ny infrastruktur vilket innebär ett ökat slitage. För att hantera detta arbetar kontoret sedan flera år med ett antal reinvesteringsprogram. Utöver detta finns också flera enskilda projekt då många

äldre anläggningar kommer att kräva mer omfattande åtgärder och större ombyggnader. I förslag till budget för kommande år har flera större reinvesteringsprojekt inrymts inom nämndens budget, bl.a. ombyggnad av Norra Danviksbron och Kungsgatan. Flera högt prioriterade större reinvesteringsprojekt är ännu inte inrymda inom ram, se redovisningen i bilaga 5.

Genom utförande av en god drift och löpande underhåll kan infrastrukturens livslängd ökas och tillsammans med en ökad kunskapsinhämtning om objekten kan deras funktion bevaras längre med bibehållen säkerhet. Detta resulterar i att vissa reinvesteringar kan skjutas på framtiden. Kontoret ser därför ett ökat behov av driftmedel för att sköta den åldrande infrastrukturen, i enlighet med beskrivningen nedan.

Program för klassning av stadens vägbroar

Det finns ett behov av att klassa stadens bestånd av vägbroar för att säkerställa deras bärighetsförmåga. Behovet av klassning är både relaterat till den åldrande infrastrukturen, men också till nya krav och funktionsbehov, t.ex. ökad belastning av byggtrafik samt längre och tyngre busstrafik. Sedan 2015 har klassning utförts för drygt 20 broar. För 2020 har medel prioriterats om i driftbudgeten för att kunna klassa ca sex broar. Denna omprioritering är dock ingen långsiktig lösning då det får stora konsekvenser för driftbudgeten för ordinarie drift och underhåll. Kontoret förvaltar idag ca 560 vägbroar, vilket innebär att arbetet med bärighetsklassningen kommer att behöva utföras under en längre period.

Verksamhetsutveckling och digitalisering

I arbetet med förvaltning av stadens anläggningar ser kontoret att det finns ett stort utvecklingsbehov som behöver intensifieras de närmaste åren, bl.a. inom systematisering, digitalisering och automatisering. Vidare behöver kontoret successivt modernisera stadens anläggningar för att möta miljö- och klimatkrav samt förväntningar på ”smarta anläggningar”. God kunskap om anläggningarna och mer effektiva systemstöd skapar bättre förutsättningar för att kunna göra detta. Något annat som kommer vara intressant för kontoret att arbeta vidare med den kommande perioden är det pågående projektet för mottagning av teknisk dokumentation där projektets vision är att Stockholms stad ska ha en fullständig digital tvilling där all relevant information om stadens förvaltningsobjekt finns lättillgängligt digitalt.

Parkering

Parkering

Långtidseffekterna av Plan för gatuparkering ska fortsätta att mätas och utvärderas under åren 2021-2023. Under perioden 2021-2022 kan det också vara aktuellt att mäta och utvärdera överflyttningseffekter i gränsområdena mellan områden med avgift och utan avgift.

Kontoret har för avsikt att fortsätta utvärdera testet med att scanna fordons registreringsnummer med hjälp av ny teknik under år 2020. Det kan bli aktuellt att starta upp scanning av registreringsnummer med ny teknik i syfte att effektivisera parkeringsövervakningen under år 2021. Den tekniska utvecklingen inom området går dock fort och kontoret behöver följa hur branschen utvecklas för att se vilken lösning som passar bäst i framtiden. Vidare har kontoret ett behov av utveckling av stadens system för parkeringsövervakning, vilket beskrivs under rubriken ”IT-utveckling”.

Parker, träd och grönområden

Ett grönare Stockholm

Sedan flera år tillbaka arbetar trafikkontoret tillsammans med sju stadsdelsförvaltningar med att investera 300 mnkr i parker och gröna stråk, bl.a. för att öka vistelsevärdena och stärka de ekologiska sambanden. Under perioden 2021-2023 kommer de sista av dessa projekt att avslutas, samtidigt som kontoret ser ett behov av att påbörja planeringen av nya gröna investeringar. Att planera, projektera och genomföra större gröna investeringsprojekt tar lång tid, varför kontoret redan under 2020 kommer att börja planera inför framtida investeringar. Här ser kontoret ett behov av att i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna prioritera projekt som också bidrar till ökad trygghet, projekt som ökar den biologiska mångfalden, samt projekt som skapar och utvecklar mångfunktionella ytor t.ex. gröna lösningar för omhändertagande av dagvatten eller gröna lösningar för bättre ljudmiljö. Ytterstaden är prioriterad och åtgärderna ska knytas till grönstrukturplanering som har påbörjats i översiktsplanen.

Det fortsatta arbetet med satsningar i parker och grönområden bör även gå hand i hand med delmål 11.7 i Agenda 2030, "Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla". Agendan lyfter behovet av att tillhandahålla säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

Trafikkontorets arbete med att vårda Stockholms ca 50 000 gatuträd bidrar till att stärka de gröna värdena i staden. För reinvesteringar och investeringar i gatuträd har kontoret tagit fram, och inrymt i befintlig investeringsbudget, ett förslag till program för åren 2020-2023. För driftåtgärder, framför allt beskärning av träd, ser kontoret ett behov av ökade insatser till en kostnad om 3 mnkr. Kontoret ser även ett behov av att inventera stadens gatugröna ytor, t.ex. planteringsytor och gröna refuger, för att utifrån denna inventering prioritera åtgärder för att vårda dessa gröna inslag i gatumiljön.

Sedan 2007 har kontoret ett samlat ansvar för blomsterprogrammet som omfattar ca 200 platser i staden, 850 urnor och 50 rabatter i innerstad och ytterstad. Kontoret planerar att fortsätta utveckla blomsterprogrammet inom flera områden. Några exempel är att bidra till ökad pollinering genom medvetna växtval, se över transporter för att minska klimatavtryck och i arbete med tungavstängningar använda sig av grönskande alternativ för att hindra olovlig trafik. För att säkerställa ett fortsatt framgångsrikt blomsterprogram med varierande, uppskattade teman ser kontoret ett behov av en utökning av budgeten med uppskattningsvis 2 mnkr.

Klimat och miljö

Kompetenshandlingsplan och resursbehov

Samhällets stora utmaningar inom klimatområdet och stadens föreslagna miljöprogram och klimathandlingsprogram är exempel på förutsättningar som ökar kraven på trafikkontoret att vara en aktiv part inom miljöområdet. Även om det idag pågår ett bra samarbete mellan trafikkontoret och miljöförvaltningen saknas en övergripande kompetens som samlat kan svara för de miljöstrategiska frågorna på trafikkontoret. Kontoret behöver höja sina ambitioner på miljöområdet och bli en aktiv samarbetspartner inom staden samt med externa aktörer. Det behöver finnas en tydlig kontaktväg in till kontoret för miljöförvaltningen och ett

systematiskt arbetsätt för att säkerställa att kontoret uppfyller lagstiftningens krav och genomför åtgärder där behov finns, t.ex. bullerreducerande åtgärder i form av bullerskärmar och fönsteråtgärder. Vidare behöver kontoret fortsätta driva miljökrav i upphandlingar, samt bidra till att föra fram miljöaspekterna i stadsbyggnads- och investeringsprojekt. Med detta som bakgrund behöver kontoret anställa en miljöstrategisk resurs till en kostnad av 1 mnkr från 2021.

Skyfalls- och dagvattenhantering

Kommunfullmäktige beslutade 2014 att Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) skulle vara ensam verksamhetsutövare för stadens dagvatten- och va-anläggningar och ansvara för all hantering av dagvatten på allmän platsmark. Detta bedömdes skapa förutsättningar för kostnadseffektiviseringar och en ökad organisatorisk tydlighet. För att tydliggöra gränsdragningen mellan SVOA och trafiknämnden har parterna tagit fram ett avtal med principer för ansvarsfördelningen för dagvatten, vilket godkändes i kommunfullmäktige under 2019.

SVOA kommer till följd av avtalet att äga, sköta drift, underhålla och investera i nya va- och spolvatteninstallationer och har därmed ett helhetsansvar för de underjordiska anläggningar och installationer som krävs för att avleda stadens dagvatten. Eftersom SVOA inte får ta ut kostnaden för den här typen av anläggningar, dvs. den vanliga dagvattentaxan, kommer trafikkontoret att ersätta bolaget för deras drift- och underhållskostnader till en årlig kostnad om ca 1 mnkr.

Kontoret har sedan 2019 ett utpekat ansvar för samordningen av skyfallsarbetet i staden genom en strategisk funktion för skyfall. Funktionen ska genomföra risk- och sårbarhetsanalyser, föreslå skyfallsåtgärder för sårbara områden och samordna arbetet i staden. Kontoret har påbörjat ett kompetenshöjande arbete och kommer att fortsätta under de kommande åren för att fördjupa stadens kunskap om ämnet. För kontorets del handlar det huvudsakligen om kontorets kärnuppdrag, att säkra framkomligheten i staden, men också om hur stadens komplexa anläggningar som exempelvis vägtunnlar och kulvertar påverkas av skyfall. Arbetet kommer att innebära flera utmaningar där en viktig förutsättning är att identifiera långsiktiga och hållbara finansieringsmodeller för både utrednings- och åtgärdsarbeten kopplade till skyfall. Där kan exempelvis stadens centrala medel för investeringar fylla en viktig funktion för att möjliggöra skyfallsarbetet.

Minskade klimatutsläpp från trafiken

I förslaget till klimathandlingsplan pekas det ut ett antal åtgärder för att minska klimatutsläppen från trafiken där kontoret är huvudansvarigt eller ska delta aktivt i arbetet. Dessutom ska stadsledningskontoret ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken fram till 2030 där ytterligare åtgärder identifieras. Likaså är målen inom Agenda 2030 av vikt i arbetet mot en hållbar stad och delmål 11.3 lyfter specifikt behovet av att städer ska minska sin miljöpåverkan, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet.

Något förenklat kan sägas att staden har två huvuduppgifter inom området. För det första att stärka andra färdmedel än bil för att på så sätt minska biltrafik och underlätta en omställning om transporterna blir dyrare eller mer reglerade. För det andra att minska utsläppen från vägtrafiken. Kontoret har, utifrån sin rådighet som väghållare, sedan flera år bl.a. arbetat med att:

- Förenkla för och bidra till mer regioncentrumsnära, tät och funktionsblandad bebyggelse i enlighet med Översiktsplanen.
- Samverka för och utveckla ekonomiska styrmedel som t.ex. trängselskatt, parkeringsåtgärder och bränsleskatter.
- Göra det enklare för individer att välja andra resalternativ än bilen, i form av åtgärder för buss, cykel och gång i enlighet med Framkomlighetsstrategin, för att främja och skapa möjligheter för en tät och funktionsblandad stad samt för att kunna erbjuda attraktiva alternativ till bilen.
- Samverka för att skapa en effektiv godstrafik som förbättrar möjligheterna för att leverera gods och samtidigt minska trängseln och miljöpåverkan.

Att fortsätta genomföra åtgärder inom detta område kommer att vara en betydande uppgift för kontoret under nästa treårsperiod och framöver. Några exempel är slutförandet av cykelmiljarden och halvmiljarden för gång och kollektivtrafik, uppskalning av de så kallade off-peak-projekten där varuleveranser sker nattetid, uppföljning av de nyligen förändrade trängselskatterna och arbetet för att 2 000 publika laddplatser för elfordon ska finnas tillgängliga på gatumark senast i slutet av 2022. Det finns även behov av ett påverkansarbete genom en intensifierad samverkan med såväl branschaktörer som andra förvaltningar och myndigheter framöver för att nå längre i klimatarbetet. Kontoret ser också att många utmaningar inom klimatområdet kräver innovation och nya lösningar, vilket beskrivs mer under avsnittet ”Innovation”.

Eldriffsfordon

En annan viktig del i arbetet med att ställa om transportsektorn är att uppmuntra kontorets entreprenörer till hållbara val. Under barmarkssäsongen 2020 testar kontoret att låta en av entreprenörerna använda sig av en eldriven sopmaskin. Kontoret ser gärna att testerna fortsätter och skulle därför behöva ett tillskott om ca 1 mnkr per år. Om testerna visar goda resultat skulle det skapa möjligheter för framtida uppskalning, t.ex. i form av tester för eldrivna fordon för vinterväghållning. Testet skulle då utökas till att utreda hur batterierna klarar vinterkyla och tyngre arbetsuppgifter.

Markupplåtelse

Efterlevnad av markupplåtelse, andra tillstånd, regler och förbud

I januari 2019 projektanställdes fyra kontrollanter på kontoret med målet att få en bättre uppföljning av givna tillstånd och avtal och i förlängningen en bättre regelefterlevnad. I och med den höga byggnadstakten i staden har kontorets tillståndsärenden de senaste åren ökat i antal samtidigt som handläggningen blivit alltmer komplex och tidskrävande. Allt fler söker tillstånd för byggetableringar som kan pågå i flera år på en stor yta och detta måste samordnas med andra tillstånd. Det har i sin tur påverkat möjligheten för handläggarna att genomföra uppföljning på plats. Kontrollanternas uppgift är bland annat att synliggöra trafikkontoret på stadens gator och fungera som ansiktet utåt gentemot stadens invånare, entreprenörer, näringsliv och stadens besökare. Några av projektets viktigaste uppgifter är att säkerställa framkomligheten för stadens trafikanter samt återföra information till verksamheternas fortsatta kvalitetsarbete för säkerställande av likabehandling och rättssäkerhet i myndighetsutövning.

Kontoret kommer under perioden fortsätta arbetet med att följa upp efterlevnaden av villkor

för upplåtelser, bl.a. genom gemensamma inspektioner med socialförvaltningens tillståndsenhet. Genom en förbättrad samverkan med socialförvaltningen får kontoret en större möjlighet att påverka regelefterlevnaden för de upplåtelser som även har ett serveringstillstånd. För övriga upplåtelser fortsätter kontoret att kommunicera med tillståndshavare för rättelse och i vissa fall polisanmäla.

Övriga fokusområden

En professionell beställarorganisation

Verksamhetsutveckling och processtyrning

I syfte att bli en mer professionell beställare och att effektivisera investeringsverksamheten arbetar kontoret sedan flera år med att implementera en projekthanteringsstrategi. Under 2019 har trafiknämnden även beslutat om ”Handlingsplan avseende förbättrade underlag för genomförandebeslut för investeringsärenden”. Handlingsplanen omfattar flera områden, vilka alla är centrala för att kontoret ska vara en professionell beställare och kontoret kommer under perioden att arbeta vidare med dessa utvecklingsinsatser. Under de kommande åren kommer kontoret även lägga ett utökat fokus på att utveckla den förvaltande verksamheten. Att ha tydliga och välutvecklade processer för hur dessa arbeten ska bedrivas är en mycket viktig framgångsfaktor för att kontoret ska kunna vara en professionell beställare, men också för att vara säkra på att rätt prioriteringar görs så att de ekonomiska medlen gör god nytta i staden.

Sedan sommaren 2019 pågår även ett verksamhetsutvecklingsprojekt på kontoret som till stor del syftar till att utveckla beställarrollen inom stadsmiljöavdelningens verksamhet. Genom erfarenheter från utvecklingsarbetet är det tydligt för kontoret att den förvaltande verksamheten har ett stort behov av utveckling på både strategisk och operativ nivå. För att bygga upp den förvaltande verksamhetens förmåga att leverera inom sitt ansvarsområde ser kontoret ett behov av att i högre utsträckning arbeta med följande tre områden:

1. *Förvalta och utveckla Ledstången:* Det är av vikt att kontorets förvaltande verksamhet deltar aktivt i stadens exploateringsprojekt, både ur ett driftskostnadsperspektiv och ett utvecklingsperspektiv. I det arbetet behöver kontoret se över kontorets gränssnitt, Ledstången, gentemot exploateringskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Detta för att skapa kontorsöverskridande förutsättningar för en hållbar förvaltning av ett växande Stockholm och ett effektivare arbetssätt för alla förvaltningar.
2. *Verksamhetsutveckling av förvaltande verksamhet:* Strukturer och metodstöd för kontorets förvaltande verksamhet är i behov av en fokuserad utvecklingsinsats och med erfarenhet av den utveckling som investeringsidan genomgått under de senaste åren ser kontoret behov av en sammanhållen kontorsövergripande utveckling av den förvaltande verksamheten.
3. *Uppföljning av den förvaltande verksamheten:* För att skapa möjlighet till utvecklade analyser och högre kvalitet på beslutsunderlag behöver kontoret utveckla arbetet med nyckeltal, uppföljning och tillhörande analyser av både interna och externa processer ur ett kontorsövergripande perspektiv.

Upphandling

Trafikkontoret är en beställarorganisation som genom upphandling av olika ramavtal och enskilda entreprenader verkställer nämndens uppdrag. Kontoret gör årligen ca 130

annonserade upphandlingar samt köper in varor, tjänster och entreprenader för över två miljarder kronor. Utmaningarna under kommande period ligger främst i att kunna möta de ständigt ökande formkraven för upphandling samt att kunna tillgodose stadens mål för affärsmässighet, miljö, sociala hänsynstaganden och arbetsskapande åtgärder. Det förväntas fortsatt vara stor konkurrens om tillgängliga leverantörer gällande både konsulter och entreprenörer. Under perioden kommer kontoret att fortsätta stärka det strategiska upphandlingsarbetet med marknads- och behovsanalyser. När det befinner sig lämpligt kommer nya former och lösningar för att klara kontorets anskaffningsbehov prövas.

En annan viktig fråga är att fortsätta utveckla miljökraven vid upphandlingar som en del av arbetet för minskad klimat- och miljöbelastning. Att använda upphandling som ett sätt att minska miljöpåverkan är något som även tas upp i delmål 12.7 i Agenda 2030, "Främja hållbara metoder för offentlig upphandling". Kontorets olika verksamheter behöver identifiera vilken kravställning som är möjlig och lämplig att tillämpa vid en upphandling av nya avtal. Staden bör agera samlat för att frågan ska ges mer tyngd och möjligheten att påverka marknaden därmed blir större. Vidare kommer kontoret att implementera stadens nya upphandlings- och avtalsstöd samt delta i stadens projekt för kategoristyrning.

Avtalsuppföljning

Varje år köper kontoret in varor och tjänster för drygt två miljarder kronor, vilket fördelas på knappt 6 000 beställningar. Ett särskilt fokusområde för perioden kommer att vara att utveckla avtalsuppföljningen för att säkerställa att denna sker i större omfattning och med ökad systematik jämfört med idag. Inom ramen för det pågående verksamhetsutvecklingsprojektet på stadsmiljöavdelningen har kontoret identifierat ett tydligt behov av utökade resurser i form av två funktioner för avtalsförvaltning riktat mot drift, underhåll och inspektion av gata och park till en kostnad på totalt ca 2 mnkr per år.

IT-utveckling

Verksamhetsutveckling, digitalisering och informationshantering är viktiga strategiska frågor de kommande åren. En utmaning är tillgång till ekonomiska och personella resurser för att kunna leva upp till stadens höga ambitionsnivå inom digitalisering och visionen om världens smartaste stad 2040. Trafikkontoret når för närvarande inte alltid upp till högt ställda förväntningar om ett proaktivt deltagande i stadsövergripande utvecklingsprojekt och extern samverkan. För att skapa bättre förutsättningar för en verksamhetsdriven digitalisering genomför trafikkontoret under den närmaste perioden en organisationsutveckling, i syfte att stärka IT-styrningen och den tvärfunktionella samverkan mellan olika delar av verksamheten och med IT. För att möta de ökade kraven på digitalisering och IT-utveckling krävs det en resursförstärkning, vars omfattning preciseras i analyser under 2020.

Vidare ser kontoret ett omfattande behov av att utveckla och modernisera många av verksamhetens IT-system, t.ex. kontorets två system för parkeringsövervakning, Pass och Utfärdaren, som båda är verksamhetskritiska och driftavbrott kan medföra omfattande inkomstbortfall.

Utvecklad dialog med stockholmarna

Trafikkontorets verksamhet engagerar och under 2019 inkom ca 156 000 synpunkter och felanmälningar. Antalet ärenden bedöms fortsätta öka under kommande treårsperiod och kontoret arbetar för att uppfattas som trovärdigt, tillgängligt och serviceinriktat i dialogen med

stockholmarna. För att uppnå detta, och för att effektivisera ärendehantering, samordnar kontoret sedan 2019 detta arbete i en ny organisatorisk enhet, Servicecenter. Detta kan på sikt möjliggöra större volymer av kontakter och ärenden utan att kostnaderna ökar i samma takt.

Stockholmarna förväntas att i större omfattning vilja engagera sig och interagera med Stockholms stad kring utveckling och utformning av trafik- och gatumiljön. För att möta denna utveckling behöver det digitala gränssnittet utvecklas, exempelvis apparna Tyck till och Betala P. Detta ställer i sin tur krav på ett mer modernt kontakt- och ärendehanteringssystem som kan möta dessa behov och under 2020 genomförs en förstudie för att konkretisera behoven samt få en bild av lösningar och kostnader. Systemet ska kunna förse tjänste- och processägare med relevant information om avvikelser och utvecklingsbehov av tjänsterna. Systemet ska också förenkla sammanställning av stockholmarnas samlade synpunkter som underlag för prioriteringar och beslut för framtida satsningar på trafik- och gatumiljön.

Innovation

Idag deltar kontoret i flera olika projekt och initiativ, bl.a. inom ramen för programmet Smart och uppkopplad stad, stadens forskningssamarbete med Kungliga tekniska högskolan (KTH) och Massachusetts Institute of Technology (MIT) samt samverkansprojektet Nordic Way. För att bättre kunna möta näringslivet och uppnå stadens ambitiösa klimatmål ser kontoret dock ett behov av att höja ambitionsnivån för innovationsarbetet, t.ex. vad gäller struktur, koordinering och samverkan. Under den kommande perioden behöver kontoret bygga upp ett systematiskt och utåtriktat arbete samt delta som en aktiv part i innovationsarbeten inom staden och externt. Projekt som genomförs ska omsättas i praktik på kontoret och leda till utveckling av arbetssätt och nya lösningar. Vikten av att driva innovationsarbetet framåt lyfts även i Agenda 2030 inom mål 9, som kontoret är målansvarig för. Särskilt i delmål 9.5 omnämns behovet av att uppmuntra innovation och väsentligt öka det antal personer som arbetar med forskning och utveckling.

Sedan 2019 är kontoret medlem i innovations- och kunskapsnätverket EIT Urban Mobility som är ett av europeiska kommissionens organ. Under de kommande åren avser kontoret även att öka den interna kunskapen om nätverket och successivt öka antalet ansökningar om extern finansiering.

Inom stadens program Smart och uppkopplad stad genomförs ett antal pilotprojekt där nya innovativa lösningar införs i stadens verksamheter. Kontoret arbetar med två av dessa projekt, Smart trafikstyrning som syftar till att bättre kunna styra och planera trafiken, samt Smart och uppkopplad belysning som syftar till att förnya och effektivisera stadens belysning. Under kommande år ser kontoret att testerna bör skalas upp.

Attraktiv arbetsgivare

För att klara alla de utmaningar som beskrivits i detta ärende behöver kontoret ständigt ha fokus på att vara en attraktiv arbetsgivare genom att stärka medarbetskap och ledarskap i organisationen. Ett gott, tydligt och coachande ledarskap skapar välbefinnande på arbetsplatsen som i sin tur påverkar organisationens resultat positivt. Kontorets chefer behöver därför kontinuerlig kompetensutveckling och stöd i arbetet med att skapa de bästa möjliga förutsättningar för sina medarbetare att uppnå goda resultat. Genom att främja välbefinnande på arbetsplatsen uppnås vinster i form av ökad arbetstillfredsställelse och minskad sjukfrånvaro, vilket i sin tur underlättar arbetet med att attrahera och behålla medarbetare.

Att utveckla kompetensen hos kontorets medarbetare och chefer är viktigt för att säkerställa att ett ständigt lärande finns i organisationen och under den kommande perioden måste arbetet med att löpande analysera resurs- och kompetensbehov systematiseras ytterligare. I den hårdnande konkurrensen på arbetsmarknaden inom samhällsbyggnadssektorn och mot bakgrund av kontorets relativt höga personalomsättning är ett väl genomtänkt arbete kring arbetsgivarvarumärket särskilt viktigt.

3 Sammanfattande ekonomisk analys

3.1 Drift

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

Mnkr	KF-budget 2020	KF-plan 2021	KF-plan 2022	Förslag 2021	Förslag 2022	Förslag 2023
Driftkostnader	1 584,0	1 592,3	1 597,3	1 628,3	1 648,1	1 658,8
Avskrivningar	610,0	659,6	709,6	640,0	690,0	740,0
Internräntor	110,9	133,4	156,4	57,0	60,0	63,0
Summa kostnader	2 304,9	2 385,3	2 463,3	2 325,3	2 398,1	2 461,8
Summa intäkter	-1 685,0	-1 685,0	-1 685,0	-1 673,7	-1 673,7	-1 673,7
Netto totalt	619,9	700,3	778,3	651,6	724,4	788,1

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

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

Kontoret har omdisponerat inom driftbudgeten för att kompensera de minskade felparkeringsintäkterna som förespås, se mer om detta i ärendet under *parkering*.

Nedan följer en beskrivning av angelägna områden där kontoret föreslår en utökad ram för de kommande åren. Läs mer under avsnitt ”2 Nämndens verksamhetsområde”.



KOSTNADER	År 2021	År 2022	År 2023
Stora infrastrukturprojekt			
<i>Utredningar för tunnelbaneutbyggnad</i> Deltagandet i projekten är reglerat i avtal mellan parterna. Trafikkontoret har huvudansvar för ett flertal projekt och har då rollen att samordna stadens förvaltningar vilket kräver en hel del resurser på kontoret. Varje projekt genererar en kostnad på ca 2,0 mnkr. De projekt som är aktuella under perioden är utbyggnaden av tunnelbanan som ingår i Stockholmsöverenskommelsen och de tre projekten som ingår i Sverigeförhandlingen.	6	4	2
Trygghet och samverkan i det offentliga rummet			
<i>Trygghet- och riskminimerande åtgärder, klottersanering</i> Möjlighet att jobba proaktivt med klottersanering och därmed i större utsträckning kunna använda sig av områdessanering och intervallsanering och därmed sanera förekomst av klotter innan det har anmälts till kontoret.	3		
<i>Samverkan med stadsdelsförvaltningarna</i> För att kontoret ska kunna vara ett verkligt stöd i trygghetsskapande åtgärder, driftsfrågor och investeringar behövs tre stadsdelsansvariga medarbetare vars uppgift blir att besvara frågor från stadsdelarna och följa upp beslutade åtgärder i samråd med kontorets sakkunniga. Stadsdelsansvarig ska vara en dedikerad resurs med mandat att följa upp all leverans från trafikkontoret till stadsdelarna. De tre stadsdelsansvariga skall ansvara för 3-4 stadsdelar var och på så sätt skapas kopplingar och kunskapsöverföring mellan olika områden.	3		
<i>Torghandel och utökad städning</i> Kontorets ambition är att arbeta med torgen ur ett helhetsperspektiv, och se till att samspelen mellan olika funktioner på torgen fungerar. Torghandeln ska också vara en del i stadens arbete med trygga offentliga rum. För att torghandelsplatserna ska bidra till att stadens torg upplevs som trygga behöver platsen vara städad, ren och gestaltad på ett attraktivt sätt. För att kunna utföra detta och leva upp till stadens ambitionsnivå vad gäller utveckling av torghandelsverksamheten behövs resurser för så väl ökad städning som för utveckling.	3		
<i>Vinterljus</i> Projektet innebär att cityområdet får dekorbelysning under en längre tänd period än nuvarande julbelysning med syftet att bidra till trivsel och ökad trygghet under den mörkaste delen av året. Utöver dekorbelysningen planeras ytterligare dekor begränsad till julperioden. Den tillkommande dekoren kan ha traditionella inslag men även vara av eventliknande karaktär. Samordnas med Levande Stockholm.	3		
Ett grönare Stockholm			
<i>Träd</i> I stadens finns ungefär 50 000 gatuträd och med att träden växer innebär det också att de behöver en viss ökad beskärning och att driftkostnaderna därmed ökar. Här ser kontoret ett behov av förstärkt budget om 3 mnkr.	3		
<i>Blomsterprogrammet</i> Blomsterprogrammet bidrar till en trevlig upplevelse av staden men har också en funktion. Pollineringen ökar genom medvetna växtval och placeringar. Blomsterurnorna kan användas som tungavstängningar för att hindra olovlig körning på gågator och andra välbesökta platser.	2		
Klimat och miljö			
<i>Kompetens handlingsplan och resursbehov</i> Kontoret behöver höja sina ambitioner på miljöområdet och bli en aktiv samarbetspartner inom staden samt med externa aktörer. Med detta som bakgrund behöver kontoret anställa en miljöstrategisk resurs till en kostnad av 1,0 mnkr.	1		
<i>Skjfalls- och dagvattenhantering</i> Trafikkontoret ska ersätta en del av de kostnader som SVOA har för dagvattenhantering i de anläggningar som har överförs från trafiknämnden till SVOA.	1		
<i>Eldrjiftfordon</i> Kontoret har planer på att köpa eller hyra en elsoptmaskin för testverksamhet. Den skulle kunna användas från maj tills vintern gör sitt intåg till en kostnad om 1,0 mnkr.	1		
En professionell beställarorganisation			
<i>Verksamhetsutveckling och processstyrning</i> Inom ramen för det pågående verksamhetsutvecklingsprojektet på stadsmiljöavdelningen har kontoret identifierat ett tydligt behov av ökade resurser i form av två funktioner för avtalsförvaltning riktad mot drift, underhåll och inspektion av gata och park till en kostnad på totalt ca 2 mnkr per år.	2		
Övriga förändringar			
<i>Drift och underhåll nya områden</i> Trafiknämnden tar över driftansvaret för nya områden: Investeringsstakten i nya områden och anläggningar förväntas vara fortsatt hög de kommande åren och driftansvaret för allt fler objekt överförs till kontoret.	3	6,2	3,4
<i>Indexökning parkeringsentreprenaderna</i>	5	5,2	5,3
<i>Räntor beräknat på avskrivningar enligt plan. Förändrad räntesats enligt stadsledningskontorets anvisningar.</i>	-76,4	-96,4	2
<i>Avskrivningar jämfört med året innan</i>	-19,6	-19,6	50

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

Framkomlighet cykel

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

Parkeringsverksamheten

Intäkterna från parkeringsverksamheten ser ut att minska de kommande åren. Trenden visar att fler parkerar rätt, fler parkeringsplatser är lediga i såväl innerstaden som ytterstaden och att det är färre bilar parkerade på gatumark. Prognosen för år 2020 ligger på ca 1 325,5 mnkr vilket är 30 mnkr lägre än intäktskravet i stadens budget. Om trenden fortsätter att hålla i sig kommer sannolikt intäkterna fortsätta att minska under de kommande åren. Kontoret ökar i stället intäkterna för upplåtelse samt för ökade ledningslängder i mark och tunnlar och kan på det sättet balansera driftbudgeten.

År 2021 kommer parkeringsverksamheten att behöva indexuppräknade de fasta priserna på ytterligare fyra stora befintliga avtal, vilket innebär betydande kostnadshöjningar på årsbasis.

Klassning av broar

Kontoret vill särskilt belysa behovet av att klassa stadens bestånd av vägbroar för att säkerställa broarnas bärighetsförmåga. Sedan 2015 har klassning utförts för drygt 20 broar. För 2020 har medel prioriterats om i driftbudgeten för att kunna klassa ca sex broar. Denna omprioritering är dock ingen långsiktig lösning då det utarmar driftbudgeten för den ordinarie driften och underhållet, Trafikkontoret förvaltar idag ca 560 vägbroar, vilket innebär att arbetet med bärighetsklassningen kommer att behöva utföras löpande under flera år för att täcka behovet.

Driftskostnader för dagvattenanläggningar

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

Verksamhetsutveckling och digitalisering

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

3.2 Investeringar

Nämnden har tilldelats en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 730,0 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. Under åren 2019-2022 har den långsiktiga investeringsplanen utökats med sammanlagt 970 mnkr, vilket har gjort det möjligt att inrymma en satsning på cykel- och framkomlighetsåtgärder om sammanlagt 1 500 mnkr. Därutöver har nämnden tilldelats en utökad investeringsplan avseende den fortsatta satsningen på ett Grönare Stockholm. Den utökade investeringsplanen uppgår till totalt 170,0 mnkr under åren 2020-2022.

Fr.o.m. år 2023 återgår nämndens budget till den långsiktiga nivån om 730 mnkr per år, då framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur och gång- och kollektivtrafik beräknas vara klar. Kontoret bedömer dock att behovet av cykel- och framkomlighetsåtgärder kommer att vara fortsatt högt även efter budgetperioden, inte minst när allt fler väljer cykel och kollektivtrafik som färdmedel. Efter budgetperioden beräknas även flera större strategiska investeringar samt ersättningsinvesteringar, som nu är under utredning, att gå i produktion. Då även arbetet med reinvesteringsprogrammen, hastighetsplaner och ett flertal mindre satsningar fortsätter, kommer de större projekten att innebära en stor påfrestning på nämndens långsiktiga investeringsram under de kommande åren.

I tabellen nedan framgår KF-budget, prognos för 2020 samt förslag till budget för åren 2021-2025 per verksamhetsområde och satsning/program.

TK Investeringar	Prognos	Förslag				
Nettoutgifter (i mnkr)	2020 1)	2021	2022	2023	2024	2025
KF-budget	1 072,8	1 050,0	1 070,0	730,0	730,0	730,0
Fördelning per verksamhetsområde						
Gator och vägar	943,6	946,1	982,6	700,3	730,0	730,0
<i>Framkomlighetssatsning - cykelinfrastruktur</i>	204,2	289,6	277,9	133,5	115,0	15,1
<i>Framkomlighetssatsning - gång- och kollektivtrafik</i>	79,6	134,8	208,0	81,6	38,0	0,0
<i>Reinvesteringsprogram</i>	261,1	213,0	211,0	222,0	220,0	220,0
<i>Hastighetsplaner</i>	102,9	94,6	102,0	67,5	69,0	69,0
<i>Projekt över 50 mnkr</i>	53,2	100,4	145,8	190,1	230,6	162,7
<i>Övriga projekt (Klimat, Trygghet, m.m.)</i>	242,6	113,7	37,9	5,6	57,4	58,5
<i>Ospecificerade kommande projekt</i>						204,7
Parkering	3,0					
Parker, träd och grönområden	126,2	103,9	89,1	29,7	0,0	0,0
<i>Grönare Stockholm</i>	85,0	65,0	21,7			
<i>Trädinvesteringar</i>	25,0	25,0	25,0	25,0	0,0	0,0
<i>Övriga projekt</i>	16,2	13,9	42,4	4,7		
Summa nettoinvesteringar	1 072,8	1 050,0	1 071,7	730,0	730,0	730,0

1) Exklusive avvikelser avseende begärda budgetjusteringar för klimat- och trygghetsmedel

Gator och vägar

Framkomlighet cykel

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan år 2019 och 2022 investera 1 000 mnkr i framkomlighetsåtgärder för cykel. Totalt har cirka 700 mnkr allokerats till utpekade projekt. Av de kvarstående 300 mnkr avser drygt 200 mnkr projekt som idag har ett inriktningsbeslut och där genomförande planeras under 2021-2022. Inom resterande del om cirka 100 mnkr ingår projekt och projektförslag i olika utredningsskeden, men som ännu inte har inriktningsbeslut.

I tabellen nedan redovisas utfall för 2019, prognos för 2020 och planerad omfattning för cykelinvesteringar under åren 2021-2022. I kontorets förslag till investeringsplan föreslås även fortsättningsvis huvudsakligen åtgärder avseende utbyggnad av cykelpendlingsnätet. Under åren 2021-2022 planeras genomförande av ett flertal projekt, bl.a. Västberga allé, Engelbrektsgatan och Surbrunnsgatan. Under samma period planeras även färdigställande av Vasagatan, vilket är det största enskilda projektet inom satsningen. Kontoret kommer även

fr.o.m. 2020 att avsätta 20 mnkr årligen för standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten på befintliga cykelbanor.

Cykelinvesteringar 2019-2022	Utfall	Prognos				
		2019	2020	2021	2022	Summa
- planerade nivåer (i mnkr)						
KF-Budget	(270)	230,0	230,0	270,0	1 000,0	
Investeringsområden						
Övr åtg framkomlighet trygghet säkerhet	12,8	32,2	28,4	11,4	84,8	
Parkering, vägvisning, pumpar	10,6	14,4	6,2	6,2	37,4	
Reinvesteringsåtgärder	7,6	20,0	20,0	20,0	67,6	
Utbyggnad av pendlingsstråk	212,4	160,0	267,2	249,8	889,4	
Avgår ej cykel - Vasagatan	-15,1	-22,4	-32,3	-9,5	-79,3	
Summa cykelinvesteringar	228,3	204,2	289,6	277,9	1 000,0	

I bilaga 3 redovisas planerade cykelfrämjande åtgärder under åren 2020-2023.

Framkomlighet gång- och kollektivtrafik

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2019-2022 investera 500 mnkr i framkomlighetsåtgärder för gång- och kollektivtrafik. Inom föreslagna åtgärder ingår arbetet enligt gångplanen, tillgänglighets- och trafikförbättrande åtgärder samt ett antal större investeringsprojekt med fokus på framkomlighet för busstrafiken. Kontoret planerar även för en ny gång- och cykeltunnel mellan Annedal och Solvalla i anslutning till tvärbana Norr i samverkan med trafikförvaltningen.

Då projektet Gångtunnel vid Odenplan har fått förändrad tidplan ingår inte längre genomförandet av tunneln i satsningen. Då en viss del av ramen enligt satsningen ännu inte är allokerad till projekt pågår arbete med att ta fram förslag på åtgärder.

Kontoret föreslår att reinvesteringsåtgärder av busshållplatser lyfts in som en del i satsningen. Arbeta pågår med att ta fram en föreslagen utgiftsnivå för dessa åtgärder. För mer information om arbetet och utmaningarna inom satsningen se under *Nämndens verksamhetsområde*.

Planerade framkomlighetsåtgärder inom gång- och kollektivtrafik för 2019-2022 redovisas i tabellen nedan.

Framkomlighetsåtgärder 2019-2022 - planerade nivåer (i mnkr)	Utfall	Prognos			
		2019	2020	2021	2022
KF-Budget	(90)	100,0	150,0	160,0	500,0
Kollektivtrafik					
Mindre punktinsatser kollektivtrafik	2,8	1,7	2,5	3,0	10,0
Åtgärder handlingsplan stombuss	11,7	8,8	14,1	10,0	44,6
Åtgärder ÅVS framkomlighet stomnätet	2,2	1,3	0,9	2,6	6,9
Summa	16,6	11,8	17,5	15,6	61,5
Offentliga rum					
Trafikantförbättrande åtgärder	13,9	16,9	17,0	17,0	64,8
Åtgärder inom gångplanen	12,3	15,0	15,0	15,0	57,3
Tillgänglighetsåtgärder	31,8	21,6	20,3	20,0	93,7
Kommande projekt		2,0	10,8	104,3	117,1
Summa	58,0	55,5	63,1	156,3	332,9
Samverkan med andra parter					
Följdinvesteringar, Tvärbana Norr	2,5	11,6	54,1	35,9	104,0
Övriga projekt	0,5	0,7	0,2	0,2	1,6
Summa	3,0	12,3	54,2	36,1	105,6
Summa framkomlighetsåtgärder	77,6	79,6	134,8	208,0	500,0

Reinvesteringar

För att skydda funktionen i stadens befintliga infrastruktur kommer arbetet med de beslutade reinvesteringsprogrammen att fortsätta under budgetperioden. I februari 2020 antog kommunfullmäktige ett nytt reinvesteringsprogram för gatuytor som kommer att gälla t.o.m. 2023. Under budgetperioden förväntas även nya program för belysning, konstbyggnader och trafiksignaler att tas fram. Sammanlagt beräknas reinvesteringsprogrammen under åren 2021-2025 ligga på en årlig nivå om ca 230 mnkr, vilket är i linje med redovisade nivåer de senaste åren. Fr.o.m. år 2023 beräknas reinvesteringsprogrammets andel av den långsiktiga investeringsbudgeten att öka från drygt 20 procent till mer än 30 procent, vilket beror på att nämndens långsiktiga ram återgår till en lägre nivå efter de genomförda framkomlighetssatsningarna.

I tabellen nedan framgår planerade nivåer för tidigare beslutade långsiktiga reinvesteringsprogram samt planerade nivåer under åren 2020-2025.

Reinvesteringsprogram	Prognos					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringar (mnr)						
Gatuytor	121,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Mindre konstbyggnader	47,0	35,0	35,0	40,0	40,0	40,0
Trafiksignaler	47,5	39,0	36,0	42,0	40,0	40,0
Belysning	45,6	39,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Summa	261,1	213,0	211,0	222,0	220,0	220,0

Utöver reinvesteringsprogrammen har även flera större och mindre reinvesteringsprojekt prioriterats inom ram. Av de mindre reinvesteringsprojekten (50 mnr) kan nämnas reinvesteringsåtgärder på trafikleder, ombyggnation av luckor i Stallkanalen, beläggningsarbeten i samband med ombyggnation av Slussen, samt reinvesteringsåtgärder på små platser och torg. Här ingår även energibesparande armaturbyte som kontoret de senaste åren har finansierat med centralt beviljade klimatmedel.

Större projekt över 50 mnr

Stockholms bygnadsverk och konstruktioner, såsom broar och tunnlar, blir allt äldre och kontoret ser framöver en stor utmaning i att rymma in medel för den drift och investering som krävs för att vårda och upprätthålla funktionen för denna viktiga del av stadens infrastruktur.

I tabellen nedan redovisas prioriterade reinvesteringsprojekt som har inrymts inom budget eller redovisas utanför ram under åren 2021-2025.

Reinvesteringsprojekt >50 mnr	Prognos					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Inrymda projekt						
Ny bergbana i Skärholmen	2,5	23,1	20,1	3,5	0,0	0,0
Kungsgatan	7,7	11,4	19,2	51,8	55,2	42,3
Norra Danviksbron	8,0	6,7	23,6	24,8	89,8	69,9
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand	2,5	9,0	30,0	40,0	0,0	0,0
Liljeholmsbron, renovering	7,0	10,6	7,0	36,0	85,6	50,5
Prioriterade projekt utanför ram*						
Klarastrandsledens konstruktioner	X	X	X	X	X	X
Klaratunneln	3,0	12,2	8,0	34,0	X	X
Vasabron	4,0	8,0	X	X	X	X
Vanadisberget	8,3	10,0	X	X	X	X
Västerbron	5,0	X	X	X	X	X
Summa	48,0	90,9	107,8	190,1	230,6	162,7

*De redovisade prognoserna avser planeringsutgifter.

Hastighetsplaner

Satsningen på nya hastighetsplaner fortsätter under budgetperioden. Efter analys av utgifterna

för omskytning, kommunikation och gatuåtgärder i delområde 1 bedömer kontoret att det samlade investeringsbehovet för hela staden är ca 650 mnkr under perioden 2017-2025, vilket är lägre än de 750 mnkr som redovisades i inriktningsbeslutet 2017. Detta beror dels på att det sammanlagt kommer att behöva genomföras färre åtgärder än planerat, dels på att åtgärderna har visat sig vara billigare än vad de initiala kalkylerna visade. I kontorets budget har årliga nivåer mellan 70-120 mnkr inrymts. Under 2020 planerar kontoret att ta ytterligare tre genomförandebeslut för delområde 1-3. Enligt planen kommer åtgärder att genomföras inom flera stadsdelar, bl.a. Spånga/Tensta, Kungsholmen, Norrmalm, Skärholmen och Farsta. Totalt har kommunfullmäktige hittills fattat genomförandebeslut för åtgärder om 249 mnkr.

Trygghetsskapande åtgärder för ökade vistelsekvaliteter

Under budgetperioden har kontoret för avsikt att höja ambitionsnivån inom trygghets- och säkerhetsarbetet för att i ännu högre utsträckning bidra till en trygg och attraktiv stadsmiljö, och kontoret kommer att söka trygghetsmedel för detta. Kontoret kommer till exempel att arbeta med förbättrad och trygghetsskapande belysning på fler platser runt om i staden, bl.a. genom det centralt finansierade projektet Trygga tunnlar och broar som genomförs under 2020.

Kontoret kommer även att sätta upp höj- och sänkbara pollare under 2020 och under budgetperioden fortsätter arbetet med centralt finansierade projekt avseende pollare på Skärholmstorget, vid Kungsträdgården och vid Judiska församlingen. Kontoret har för avsikt att identifiera fler platser i staden där pollare kan sättas upp, och ansöka om medel för dessa åtgärder. Även enklare och tillfälliga åtgärder som möblering kan bli aktuellt att genomföra och finansiera via Central medelsreserv.

En annan typ av åtgärd som kontoret bedömer kan stärka upplevelsen av trygghet är omgestaltning av gaturum, främst vad gäller små platser och torg i ytterstaden. Ett exempel på detta är omdaning av Skårbygränd i Rinkeby som till stor del finansierades inom nämndens egna medel. Under 2020 fortsätter arbetet med omgestaltning av torgytor i Husby Centrum, och kontoret planerar att återkomma med fler platser utifrån en löpande dialog med stadsdelsförvaltningar och samverkan med polisen. Under budgetperioden genomförs även ett antal omgestaltningsprojekt inom andra satsningar, exempelvis upprustning av Hässelby torg och Norra Rinkebygången inom Grönare Stockholm.

Parkering

Inom verksamhetsområdet föreslås 3 mnkr avsättas under 2020 för ny eller förändrad skyltning i samband med inrättande av laddplatser för elbilar.

Parker, träd och grönområden

Under perioden planeras ett flertal åtgärder, bl.a. utveckling av en ny evenemangsplats i Kungsträdgården och genomförande av fortsatta åtgärder på parkmark inom satsningen Grönare Stockholm.

Grönare Stockholm

I nämndens budget ingår en satsning på ett grönare Stockholm om sammanlagt 300,0 mnkr under åren 2017-2022. Satsningen innebär att nämnden ska anlägga parker och gröna stråk, samt förstärka den gröna infrastrukturen i ytterstaden i nära samarbete med berörda stadsdelsnämnder. Hittills har cirka 43 procent av de avsatta medlen förbrukats och ett flertal

projekt har genomförts. Vårbergstoppen, det största enskilda projektet inom satsningen, övergick i byggfas i december 2019. Under 2020 planeras genomförandebeslut för de resterande tre projekten som fortfarande ligger i projekteringsfasen: Grönt kulturstråk Husby C - Husby Gård och Tenstadalen (inom etapp 1 och 2), och Etapp 3 av Grönare Stockholm-satsningen.

Grönare Stockholm	Utfall	Prognos			Summa
		2017-2019	2020	2021	
Budget och prognos (i mnkr)					
KF budget	(130)	85,0	65,0	20,0	300,0
Vårbergstoppen	14,0	27,0	19,0		60,0
Övriga projekt	114,3	58,0	46,0	21,7	240,0
Summa	128,3	85,0	65,0	21,7	300,0

Även om samtliga projekt beräknas vara klara under budgetperioden, fortsätter arbetet med att identifiera kommande möjliga investeringar för ett grönare Stockholm.

Träd

Reinvesteringar för träd har tidigare ingått i reinvesteringsprogrammet för gatuytor, men lyfts nu ut och redovisas fr.o.m. 2020 som ett separat program som kommer att presenteras för nämnden inom kort. 25 mnkr per år föreslås avsättas för reinvesteringar och investeringar för att bygga växtbäddar och återplantera träd.

Följdinvesteringar

Trafiknämndens prioriteringar påverkas i hög grad av andra, såväl interna som externa, aktörers byggverksamhet i staden. En hög investeringstakt inom framförallt offentlig sektor medför därmed fortsatta förväntningar och krav på insatser, samt i vissa fall även önskemål om delfinansiering från trafiknämnden. Det kan handla om projekt som drivs av Trafikverket, Trafikförvaltningen, privata fastighetsägare eller andra nämnder/bolag i staden. För den här typen av samverkansprojekt är det viktigt att i ett tidigt skede kunna bedöma om trafiknämnden kan möta olika projektönskemål och, i så fall, samordna dem med nämndens övriga investeringsprojekt och -behov.

Utmaningar i detta sammanhang är dels svårigheter att bedöma budgetbehovet för projekten, dels att kontoret ofta inte når över tidplanen. Med hänsyn till kontorets prioriteringslista av ej inrymda projekt, se bilaga 5, kan vissa problem också förutses med att inrymma följdinvesteringar, även om de aktuella projekten bedöms som angelägna. Detta gäller inte minst de planerade gång- och cykelåtgärderna på södra Götgatan, som kontoret avser att passa på att genomföra i samband med Trafikförvaltningens tätskiktsreivering. Kontoret bedömer att det inte är möjligt att inrymma detta projekt utan tillskott av budgetmedel.

Sedan budget 2018 har nämndens långsiktiga investeringsplan utökats med 50,0 mnkr årligen, bl.a. för att skapa utrymme för denna typ av investeringar. Detta har möjliggjort att ett antal prioriterade följdinvesteringsprojekt kunnat inrymmas i nämndens långsiktiga budgetram. För åren 2021-2023 är sammantaget ca 344 mnkr inrymt för sådana projekt. Därutöver finns ett antal större projekt som inte har kunnat inrymmas, trots att de är prioriterade, se bilaga 5.

I tabellen nedan redovisas aktuella följdinvesteringsprojekt med den samverkande parten

inom parentes.

Investeringar till följd av andra parterns önskemål				
Specifikation av projekt	2021	2022	2023	Beslutsläge
Nettoutgifter (i mnkr)				
Projekt som inrymts inom ram				
Beläggingsåtgärder Ombyggnad Slussen (Explo)	3,0	3,0		GB
Bussbytespunkt Norra Sköndal (Tf)	0,2	0,2	8,3	GB
Förbifart Stockholm, Akalla (TrV)	0,0	37,0	0,0	-
Kungsgatan, konstruktionsförstärkning (SVOA)	11,4	19,2	51,8	IB
Norra Danviksbron (Tf)	6,7	23,6	24,8	IB
Mälärbanan, GC-vägar i Spånga (Tf)	2,8	0,0	11,0	GB
Tvårbana Kistagrenen, Solvallakopplet och Kistagången (Tf)	0,9	15,6	15,0	GB
Tvårbana Kistagrenen, gång-/cykeltunnel Annedal (Tf)	53,2	20,3	0,2	GB
Summa inrymt inom ram	78,2	118,9	111,1	
Prioriterade projekt utanför ram				
Ny gestaltning av Södra Götgatan (Tf)		20,0	47,0	IB
GC-bro över Roslagsvägen (Explo)			30,0	-
Väg 73 Nynäsvägen, nytt kollektivkörfält (Tf)		20,0	20,0	-
Medborgarplatsen (Flera)	X	X	X	-
Tunnel vid Frescati (Explo)		10,0	10,0	-
Gångtunnel under Odengatan vid Odenplan (Fastighetsägare)	X	X	X	IB
Fagersjövägen, ny bro (TrV)	X	X	X	-
Följdinvesteringar tunnelbaneutbyggnaden (FUT)	X	X	X	-
Följdinvesteringar Förbifart Stockholm (TrV)	X	X	X	-
Summa prioriterade projekt utanför ram	0,0	50,0	107,0	
Summa totalt	78,2	168,9	218,1	

3.2.1 Prioriteringsgrunder

Kontoret arbetar systematiskt med bedömning av projekt, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämning görs kontinuerligt vad gäller bland annat projektens måluppfyllelse, beslutsläge och genomförbarhet.

Projekt där nämnden har fattat genomförandebeslut har som regel högst prioritet. Utöver särskilda satsningar i budgeten prioriteras därefter ersättningsinvesteringar och projekt som samordnas med andra nämnder eller externa parter.

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan ska inrymma både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. Prioriterade satsningar som påbörjats och pågår till 2022 är framkomlighetsåtgärder för cykel, gång och kollektivtrafik samt Grönare Stockholm. Även åtgärder för ökad trygghet är ett högt prioriterat område under perioden.

Behovet av ersättningsinvesteringar är fortsatt högt och beräknas även öka under kommande år, eftersom flera stora reinvesteringsprojekt nu utreds med beräknat genomförande under 2020-talet.

I förslag till budget för kommande år har flera större reinvesteringsprojekt inrymts, bl.a. ombyggnad av Liljeholmsbron, Norra Danviksbron och Kungsgatan. Utöver dessa projekt är

flera andra stora anläggningar under utredning, men ännu ej inrymda, se redovisningen i bilaga 5. Där ingår bl.a. upprustning av Klaratunneln och Västerbron, som är omfattande projekt med preliminärt uppskattade investeringsnivåer mellan 500-1 500 mnkr. Då en renovering av var och en av de större anläggningarna sannolikt kommer innebära både en stor utgift och trafikpåverkan kommer projektens tidplaner att behöva samordnas.

Att inrymma fler av de större projekten under den närmaste femårsperioden skulle medföra stora omprioriteringar och senareläggning av andra prioriterade investeringar. En utökning av nämndens investeringsplan skulle förbättra möjligheterna att inrymma nödvändiga större reinvesterings- och ombyggnadsprojekt.

Klaratunneln och omgestaltning av södra Götgatan är två högt prioriterade projekt som har inriktningsbeslut, men där kontoret ännu inte ser att utrymme finns inom långsiktig ram, vilket gör att genomförandet är osäkert.

3.2.2 Konsekvensanalys och risker

Kontoret har som mål att det ska finnas tillräckligt många färdigutredda projekt inom satsningarna för att ha beredskap att inrymma nya projekt om något projekt försenas eller utgår. I dagsläget har kontoret dock inte fördelat hela budgeten för framkomlighetssatsningen till specifika projekt.

Med hänsyn till den stora mängden projekt som kontoret bedriver är det en utmaning att bemanna projekten med interna resurser. För att hantera det stora resursbehovet försöker kontoret arbeta proaktivt med rekrytering samt tar även in externa projektledare vid behov. Kontoret kan även komma att behöva allokera projektledare och tekniska specialister mot de uppdrag som har högst prioritet för att säkerställa leverans inom dessa områden. Ytterligare en faktor som påverkar resurshanteringen är att det även fortsättningsvis förväntas vara stor konkurrens om tillgängliga leverantörer gällande både konsulter och entreprenörer.

Förändringar i tidplanerna för de stora projekten ger som regel stor påverkan på kontorets totala investeringsportfölj, eftersom en tidsförskjutning skapar ett stort budgetutrymme som är svårt att med kort framförhållning hantera med andra projekt. Mot bakgrund av detta arbetar kontoret dels för att säkra tidplanerna för de stora projekten, dels med parallella utredningar för att skapa flexibilitet om förutsättningarna för ett projekt ändras.

3.2.3 Måluppfyllelse

Nämndens investeringar uppfyller främst följande verksamhetsområdesmål:

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

2.3 Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering för att i samband med budgetförslag till nämnden redovisa projekt såväl inom som utom ram. I samband med prioriteringen tar kontoret hänsyn till projektets måluppfyllelse, beslutsläge, beroenden till andra projekt och genomförbarhet.

Nämnden har tidigare beskrivit kopplingarna mellan de jämställdhetspolitiska målen och trafiknämndens verksamhet. Fem områden som utgör fokus för nämndens jämställdhetsarbete

identifierades: fallolyckor, belysning, prioritering av drift och underhåll, trafiksäkerhetsåtgärder samt kunskapshöjande åtgärder. Av dessa områden är det främst fortsatt satsning på trygghetsskapande belysningsåtgärder samt trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder som har närmast anknytning till nämndens investeringsverksamhet.

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

4 Lokalförsörjningsplan

4.1 Inledning

Stadens ledning beslutade 2016 att de tekniska förvaltningarna (exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret) ska samlokaliseras till Tekniska nämndhuset på Kungsholmen. Detta kräver en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. Under 2018 påbörjades arbetet med ombyggnaden som ska genomföras i fyra etapper om vardera 1-1,5 år. Arbetet beräknas vara klart 2023.

Trafikkontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret har ett avtal med fastighetskontoret om Klamparhallen, som används för motionsaktiviteter för Tekniska nämndhusets anställda. Kontoret hyr dessutom arkivlokaler i Liljeholmen och ett flertal lokaler som bland annat innefattar teknikutrymmen. Utöver det hyr kontoret tillfälligt lokaler i Stockholm Waterfront mellan september 2019 och april 2020, med anledning av pågående ombyggnad av Tekniska nämndhuset. Efter färdigställandet av Tekniska nämndhuset kommer trafikkontoret ha tillräckligt med ändamålsenliga arbetsplatser.

4.3 Annan kommunal verksamhet

4.3.1 Nuläge 31 januari 2020

Trots pågående ombyggnation kan lokalerna i Tekniska nämndhuset betraktas som ändamålsenliga och funktionella. Det råder dock viss brist på gemensamhetslokaler såsom fika- och lunchrum samt konferensrum. Detta har för trafikkontorets del lösts genom att exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamhetsutrymmen får utnyttjas.

Ombyggnationen har inneburit störningsmoment för medarbetare i de kontorsutrymmen som gränsar till de lokaler där ombyggnadsarbete sker, bl.a. har det förekommit höga ljudvolymmer i samband med bilnings- och borrningsarbeten. På intranätet lämnas information om när störande arbeten ska utföras och berörd personal har getts möjlighet att arbeta på distans. Dessutom har hörselkåpor inköpts.

När det gäller lokalerna i Stockholm Waterfront är de ändamålsenliga och funktionella. Detsamma gäller för arkivlokalerna i Liljeholmen.

4.3.2 Lokalbehov för annan kommunal verksamhet

Etapp 1 av ombyggnaden är klar våren 2020. Enligt plan ska de medarbetare som är evakuerade till Stockholm Waterfront flytta till Tekniska nämndhuset under april månad innevarande år. Lokalbehovet i Tekniska nämndhuset är då tillgodosett.

Planerade lokalförändringar för år 2021-2030 (första planeringsperioden)

Förutom ombyggnationen sker inga lokalförändringar.

Planerade lokalförändringar för åren 2031-2040 (andra planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.

4.4 Övrigt

4.4.1 Bedömd hyreskostnadsutveckling

Hyreskostnaden uppgår under 2020 till 22,3 mnkr. Fram till och med 2023 är kontorets bedömning att det kommer en successiv hyreskostnadsökning med sammanlagt 1,2 mnkr. Hyreskostnaden för 2023 förväntas bli 23,5 mnkr.

Årliga hyresgenererade investeringsutgifter för lokaler kan enligt kontorets bedömning bli aktuellt från och med 2024.

4.4.2 Samverkan

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

4.4.3 Lokaler vars hyresavtal är uppsägningsbara inom tre år

Lokalerna i Tekniska nämndhuset är uppsägningsbara inom tre år.