

Handläggare
Sonia Siropian
Telefon: 08-508 263 40
Barbro Edlund
Telefon: 08-508 28 103

Till
Trafiknämnden
2021-03-11

Verksamhetsberättelse 2020 för trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner verksamhetsberättelse och bokslut för 2020 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 13,1 mnkr avseende trygghetsskapande åtgärder.
3. Trafiknämnden godkänner förslag till begäran om ombudgetering av medel om 8,5 mnkr avseende klimatinvesteringar.
4. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Philip Hall
Avdelningschef

Inga-Lill Hultin
Avdelningschef

Trafiknämnden

Fleminggatan 4

08-508 263 40
08-508 272 00
sonia.siropian@stockholm.se

start.stockholm

Innehållsförteckning

Sammanfattande analys.....	5
Uppföljning av Kommunfullmäktiges inriktningsmål.....	6
1. En modern storstad med möjligheter och valfrihet för alla	6
1.1 I Stockholm är människor självförsörjande och vägen till arbete och svenskkunskaper är kort	7
1.2. Stockholm är en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i	9
1.4. I Stockholm får människor i behov av stöd insatser i tid präglade av hög kvalitet, evidens och rättssäkerhet.....	21
2. En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt	23
2.1. Stockholm har Sveriges bästa företagsklimat och ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv	24
2.2. Stockholm byggs attraktivt, tätt och funktionsblandat utifrån människors och verksamheters skiftande behov	29
2.3. Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet	32
2.4. Stockholm är en modern kultur- och evenemangsstad med en stark besöksnäring	47
2.5. Stockholm är en hållbar stad med en god livsmiljö	49
3. En ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden	64
3.1. Stockholm har en budget i balans och långsiktigt hållbara finanser	64
3.2. Stockholm använder skattemedlen effektivt till största nytta för stockholmarna.....	67
Uppföljning av ekonomi.....	78
Analys av resultaträkning - uppföljning av driftbudget.....	78
Resultatenheter	90
Investeringar.....	90
Försäljningar av anläggningstillgångar	99
Verksamhetsprojekt (driftprojekt).....	99
Ombudgeteringar.....	99
Medel för lokaländamål.....	100
Analys av balansräkning	101
Övrigt	102
Särskilda redovisningar	102



Agenda 2030	102
Konsekvenser av Covid-19-pandemin	104
Bedömning av nämndens interna kontroll.....	106
Systematiskt kvalitetsarbete.....	106
Övrigt.....	107

Bilagor

Bilaga 1 Budgetavräkning VB 2020

Bilaga 2 Investeringsplan VB 2020

Bilaga 3 Beslutsläge stora projekt VB 2020

Bilaga 4 Planerade cykelfrämjande åtgärder VB 2020

Bilaga 5 Framkomlighetssatsning inom gång- och kollektivtrafik VB 2020

Bilaga 6 Uppföljning av Grönare Stockholm 2020

Bilaga 7 - Balansräkning Bokslut 2020

Bilaga 8 Nyckeltal 2020 Trafiknämnden

Bilaga 9 Sammanställning Slutredovisningar VB 2020

Bilaga 9.1 Slutredovisning Hökarängsskolan sign

*Bilaga 9.2 Slutredovisning 8004299 VÄGMARKERING norr 2020 för
Trafikplaneringsavdelningen*

*Bilaga 9.3 Slutredovisning 8004300 SKYLTNING norr mm, rörlig trafik 2020 för
Trafikplaneringsavdelningen.*

*Bilaga 9.4 Slutredovisning 8004301 VÄGMARKERING söder 2020 för
Trafikplaneringsavdelningen*

*Bilaga 9.5 Slutredovisning 8004302 SKYLTNING söder mm, rörlig trafik för 2020
Trafikplaneringsavdelningen.*

*Bilaga 9.6 Slutredovisning 8004303 VÄGVISNINGSSKYLT 2020 för
Trafikplaneringsavdelningen*

Bilaga 9.7 Slutredovisning 8004313 Trafiksignaltekniska investeringar 2020

Bilaga 9.8 Slutredovisnings-PM Reinvestering dagvattenbrunnar 2020 8004824

Bilaga 9.9 Slutredovisnings-PM -Skyltar Söder 2019

Bilaga 9.10 Slutredovisnings-PM -Skyltar Norr 2019

Bilaga 9.11 Slutredovisnings-PM -Vägmakering Norr 2019

Bilaga 9.12 Slutredovisnings-PM -Vägmakering Söder 2019

- Bilaga 9.13 Slutredovisnings-PM -Vägsviningsskylt 2019*
- Bilaga 10 Lägesrapport Plan för säkra och trygga skolvägar*
- Bilaga 11.1 - Uppföljning av trygghetsinv Kungsträdgården Slutredovisning*
- Bilaga 11.2 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Husby C*
- Bilaga 11.3 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Skärholmen pollare*
- Bilaga 11.4 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Magelungen strandpromenad-Edö*
- Bilaga 11.5 - Uppföljning av trygghetsinvestering-Taxingeplan-Tensta centrum 2020*
- Bilaga 11.6 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Trygga tunnlar och broar*
- Bilaga 11.7 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Wahrendorffsgatan*
- Bilaga 11.8 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Ragnar Östbergs plan*
- Bilaga 11.9 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Avstängning Stureplan*
- Bilaga 11.10 - Uppföljning trygghetsinvestering_Crashblocks*
- Bilaga 11.11 - Uppföljning av trygghetsinvestering_Digitala lås Järva*
- Bilaga 12.1 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Energibesparande armaturbyte*
- Bilaga 12.2 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Bagarmossen, flera platser*
- Bilaga 12.3 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Blackensvägen*
- Bilaga 12.4 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Fruängsplan*
- Bilaga 12.5 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Klörevägen*
- Bilaga 12.6 - Slutrapport klimatinvesteringsmedel_Segervägen*
- Bilaga 12.7 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Stenkullavägen*
- Bilaga 12.8 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Storsätragränd*
- Bilaga 12.9 - Slutrapport klimatinvesteringsmedel_Hedebyvägen*
- Bilaga 12.10 - Uppföljningsrapport klimatinvesteringsmedel_Ytlig dagvattenhantering Norrmalm*
- Bilaga 13 – Uppföljningsrapport av intern kontroll*

Sammanfattande analys

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. Förutom att kontoret bedrivit sitt löpande arbete med t.ex. snöröjning, renhållning, klottersanering och underhåll av stadens gator, broar och belysning, har kontoret också gjort särskilda satsningar på att stärka tryggheten i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna. Trygghetsarbetet grundar sig på principen om att ingen människa 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. Det strategiska arbetet med trygghet och säkerhet har fortsatt att stärkas och arbetet med platssamverkan har drivits vidare. Under året har kontoret även i samarbete med bl.a. kulturförvaltningen fortsatt utveckla och genomföra konceptet Levande Stockholm för att Stockholm ska vara en attraktiv stad att bo och vistas i.

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. Trafikkontoret har därför fortsatt att tillsammans med främst arbetsmarknadsförvaltningen sänka trösklarna till arbete, särskilt för grupper som idag står långt ifrån arbetsmarknaden.

En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Stockholms befolkning växer snabbt, men stadens yta växer inte. Det innebär att i framtiden ska allt fler människor vistas och transporteras på samma utrymme och för att upprätthålla framkomligheten och tillgängligheten i hela staden krävs en successiv omställning till ett mer hållbart transportsystem. Vägledande är Framkomlighetsstrategin, som ska leda till att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt, samtidigt som biltrafiken ska minska och godstrafiken effektiviseras. Detta minskar även trafikens påverkan på både miljö och klimat. För att klara detta har kontoret fortsatt att genomföra åtgärder som främjar de kapacitetsstarka transportmedlen, samtidigt arbetar kontoret för att i ett tidigt skede av stadsutvecklingsprocessen ta hand om framkomlighets- och driftsperspektiv.

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 företagens kontakter med kontoret har fortsatt att underlättas. Det ska vara lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret och dessa svar ska vara tillmötesgående, opartiska och effektiva. Under 2020 har kontoret gjort en rad insatser för att stötta det lokala näringslivet, t.ex. genom att införa möjlighet till uppskov av inbetalning för markupplåtelser, bl.a. för torghandel och foodtruckar.

Stadens offentliga rum ska vara hållbara och erbjuda en god livsmiljö. I detta arbete kommer stadens nya miljöprogram och klimathandlingsplan, med giltighetstid 2020-2023, vara viktiga styrdokument och trafikkontoret har tilldelats ett utsläppsbeleg på en minskning om 10 000 ton CO₂e till år 2023. Kontoret har även fortsatt att leda utvecklingen av stadens grönstruktur inom ramen för konceptet Grönare Stockholm, samt vidtagit åtgärder 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 överskrids fortlöpt. Kraftfulla åtgärder ska vidtas för att Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040 och att stadens egen organisation ska vara fossilbränslefri 2030.

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 effektivt och ansvarsfullt. Stockholm växer och de investeringsavvägningar som kontoret behöver göra blir allt mer komplexa. Den konjunkturedgång som staden och världen befinner sig i innebär svårigheter för att få till en budget i balans. Det begränsade utrymmet för investeringar kräver noggranna avvägningar om vilka projekt som ger störst samhällsnytta och vad som är rätt kvalitet i varje enskilt projekt. Under 2020 fortsatte utvecklingen av investeringsplaneringen för att tydliggöra dessa prioriteringar. Vidare har kontoret arbetat i enlighet med den handlingsplan som togs fram under 2019 för att förbättra kontorets underlag för genomförandebeslut i investeringsärenden.

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 behöver även fortsätta att attrahera, utveckla och behålla kompetenta medarbetare och chefer genom att vara en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor. Under hösten har arbetet med att ta fram en plan för att tydliggöra chefsrollerna och erbjuda stöd i form av coachning, kompetensutveckling och nätverksgrupper påbörjats.

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. Trafikkontoret har under året arbetat för att stadens gator ska vara levande platser där man vill vistas och för att stadsmiljön ska fungera för alla medborgare alla dagar i veckan året om. Det innebär att kontoret bedrivit sitt löpande arbete med t.ex. snöröjning, renhållning, klottersanering och underhåll av stadens gator, broar och belysning. Kontoret har också arbetat för att ingen människa 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. Ett viktigt fokusområde för kontorets verksamhet under 2020 har därför varit att i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna genomföra förändringar av den fysiska miljön runt om i staden för att öka tryggheten. Det strategiska arbetet med trygghet och säkerhet har fortsatt att stärkas och arbetet med platssamverkan har drivits vidare. En levande stad är en trygg stad och konceptet Levande Stockholm, med bl.a. sommargågator och sommartorg, har fortsatt att utvecklas i samarbete med kulturförvaltningen med flera.

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. Trafikkontoret har därför fortsatt att tillsammans med främst arbetsmarknadsförvaltningen 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

Mot bakgrund av kontorets arbete under året och indikatorernas utfall nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att människor i Stockholm ska vara självförsörjande och vägen till arbete och svenskkunskaper vara kort, är uppnått. Kontoret har t.ex. under året i nära samverkan med arbetsmarknadsförvaltningen erbjudit så kallade Stockholmsjobb, bl.a. med uppgift att plockstäda, felanmäla och åtgärda andra brister i stadsmiljön. Dessutom innehåller flera av kontorets driftsavtal krav på att entreprenörer anställer människor som står långt ifrån arbetsmarknaden. Under sommaren anställde kontoret feriearbetande ungdomar som gavs ett första steg in på arbetsmarknaden, samtidigt som de utförde viktiga arbetsuppgifter för att hålla stadens offentliga rum rena och attraktiva.

Kontorets arbete med att erbjuda Stockholmsjobb för grupper som står långt från arbetsmarknaden samt anställningen av hundratals feriearbetande ungdomar kan även bidra till uppfyllandet av mål 8 i Agenda 2030, ”Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt”. Målet innebär bl.a. att uppnå full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla samt att väsentligt minska den andel ungdomar som varken arbetar eller studerar. I detta arbete är det viktigt att diskriminering inte sker och att alla, oavsett kön och funktionsförmåga, inkluderas.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Antal aspiranter som fått Stockholmsjobb	72 st	50 st	22 st	78 st		75 st	800 st	VB 2020
Analys								
På grund av det ansträngda ekonomiska läget ställde arbetsmarknadsförvaltningen in den sista intagningen in vilket är orsaken till att årsmålet inte uppnåddes.								
  Antal tillhandahållna platser för feriejobb	318			306		300 st	Tas fram av nämnd	VB 2020
  Antal tillhandahållna platser för Stockholmsjobb	75			78		75 st	Tas fram av nämnd	VB 2020
Analys								
Utfallet för antal aspiranter fick Stockholmsjobb under 2020 blev endast 72 eftersom arbetsmarknadsförvaltningen ställde in sista intagningen, men kontoret hade möjlighet att tillhandahålla 75 platser.								

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Antal tillhandahållna praktikplatser för högskolestuderande samt platser för verksamhetsförlagd utbildning	2			1		2	Tas fram av nämnd	VB 2020
   Antal ungdomar som fått feriejobb i stadens regi	318 st	160 st	158 st	306 st		300 st	9 000 st	VB 2020

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 underlättar för människor att komma in på arbetsmarknaden, särskilt långtidsarbetslösa och ungdomar, bl.a. genom att tillhandahålla 75 praktiktillfällen för Stockholmsjobb. Det sker t.ex. genom Stockholmsvärdar i ytterstaden och Cityvärdar i innerstaden. Arbetsuppgifterna inkluderar att plockstäda, felanmäla och åtgärda brister i stadsmiljön. Om praktikperioden faller väl ut kan aspiranterna sedan erbjudas Stockholmsjobb. Det är arbetsmarknadsförvaltningen som rekryterar och arbetsleder aspiranterna, trafikkontorets bidrag är att tillhandahålla praktikplatserna, medan det är upp till arbetsmarknadsförvaltningen att fylla platserna. Under året har kontoret gett 72 aspiranter stockholmsjobb, vilket är tre färre än årsmålet. Detta beror på att arbetsmarknadsförvaltningen, på grund av det ansträngda ekonomiska läget, ställde in den sista intagningen.

I en del av kontorets driftsavtal ställs krav på att entreprenörer ska anställa människor som står långt ifrån arbetsmarknaden. Detta krav ska fortsätta att arbetas in i allt fler avtal i samband med kommande upphandlingar. Som en reaktion på de sysselsättningskrav som ställs inom trafikkontorets kontrakt har en av kontorets entreprenörer startat ett jobbpartnerskap tillsammans med arbetsmarknadsförvaltningen. De har tagit fram ett program kallat Trygga vägar som ska förbereda och erbjuda främst nyanlända och arbetslösa ungdomar en framtid i vägbranschen. Kontoret deltar också i arbetsmarknadsåtgärder i samarbete med andra förvaltningar, t.ex. med arbetsmarknadsförvaltningens Lundaverkstad, som lagar och säljer vidare cyklar som kontoret omhändertagit, och med Södermalms stadsdelsförvaltnings Servicegrupp som bl.a. plockar skräp och river affischer.

Under sommaren erbjöds ungdomar feriejobb inom kontorets verksamhet och därmed gavs arbetslivserfarenhet och kontakt med möjliga framtida arbetsgivare. Även andra årstider

erbjuds ungdomar sysselsättning som timanställda operatörer på kontorets servicecenter under tider med hög belastning. Under sommaren har kontoret tillhandahållit 318 platser för feriejobbande ungdomar, vilket är 18 över årsmålet. Det beror på att många jobbtillfällen i stadens organisation försvann med anledning av Covid-19, och kontoret ökade antalet feriejobbande ungdomar som kompensation för det.

KF:s mål för verksamhetsområdet:

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

 Uppfylls helt

Analys

Mot bakgrund av årets genomförda aktiviteter och indikatorernas utfall nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att Stockholm ska vara en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i, är uppnått. På grund av att ingen medborgarundersökning genomfördes under 2020 saknas utfall för flera indikatorer som rör t.ex. stockholmarnas upplevelse av trygghet och nöjdhet med städning. Kontoret har dock tagit stora kliv i trygghets- och säkerhetsarbetet under året, och det minskade antalet människor som vistats i stadsmiljön på grund av Covid-19-pandemin har bidragit till att hålla staden ren. Kontoret har fortsatt genomföra åtgärder för att stadens offentliga rum ska vara levande och attraktiva, vilket också bidragit till måluppfyllelse.

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. Ett viktigt verktyg i detta arbete är mobilappen Tyck till, som bidrar till att upprätthålla en god dialog med stockholmarna.

Inom ramen för arbetet med platssamverkan har kontoret fortsatt att i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna 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. Det strategiska arbetet med trygghet och säkerhet har stärkts under året, t.ex. har kontaktpersoner utsetts för att tydliggöra kontaktvägarna in till kontoret. En levande stad är en trygg stad och kontoret har ett övergripande ansvar att stärka det offentliga rummets roll som vistelseplats, t.ex. genom konceptet Levande Stockholm. Under 2020 har 25 platser i staden omfattats av konceptet, med nya platser som Nockeby torg och Norra Stationsgatan, och årets säsong har haft ett ökat fokus på konst. Under vintersäsongen har kontoret även genomfört Levande Stockholm på ett flertal torg i inner- och ytterstaden. I arbetet med Levande Stockholm är stadens strategi för offentliga rum vägledande.

Arbetet med att skapa ökad trygghet i det offentliga rummet kan på lokal nivå kopplas till mål 5 i Agenda 2030 om att uppnå jämställdhet. Den ökade tryggheten i det offentliga rummet skapar också lika förutsättningar för män och kvinnor att vistas och röra sig i stadsmiljön.



Kontoret ser även behov av att arbeta vidare med det lokala perspektivet i trygghetsfrågorna, inte minst i ytterstaden. För att uppnå trygghet i hela staden krävs samverkan med olika förvaltningar, bolag och aktörer och kanske framförallt med stadsdelsförvaltningarna. Genom att stärka samarbetet med stadsdelsförvaltningarna kan förvaltningarna ta del av varandras perspektiv och kunskap i trygghetsarbetet. Arbetet med lokala trygghetsfrågor kan även bidra till uppfyllandet av agendans mål nummer 10 "Minskad ojämlikhet" genom att säkerställa lika möjligheter till trygghet oavsett var i staden du befinner dig.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Andel stockholmare som upplever trygghet i den stadsdel där man bor				70 %		77 %	77 %	2020
Analys Med anledning av Covid-19-pandemin har stadsledningskontoret beslutat att stadens medborgarundersökning inte ska genomföras 2020. Därmed har kontoret inget årsutfall att rapportera för 2020.								
Stockholmarnas nöjdhet med renhållning och städning				57 %		71 %	71 %	2020
Analys Med anledning av Covid-19-pandemin har stadsledningskontoret beslutat att stadens medborgarundersökning inte ska genomföras 2020. Därmed har kontoret inget årsutfall att rapportera för 2020.								
Stockholmarnas nöjdhet med skötsel av park och grönområden				60 %		71 %	71 %	2020
Analys Med anledning av Covid-19-pandemin har stadsledningskontoret beslutat att stadens medborgarundersökning inte ska genomföras 2020. Därmed har kontoret inget årsutfall att rapportera för 2020.								
Stockholmarnas nöjdhet med stadsmiljön				82 %		88 %	Tas fram av nämnd	2020
Analys Med anledning av Covid-19-pandemin har stadsledningskontoret beslutat att stadens medborgarundersökning inte ska genomföras 2020. Därmed har kontoret inget årsutfall att rapportera för 2020.								
Uppfyllnadsgrad 24-timmarsgarantin avseende klotter	99,3 %			99 %	99 %	98 %	Tas fram av nämnd	VB 2020

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Kommunstyrelsen ska samordna arbetet med att utforma ett minnesmärke efter händelsen på Drottninggatan den 7 april i samarbete med trafiknämnden, kulturnämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Trafikkontoret deltar i arbetet. Konstnär är utsedd av arbetsgruppen och det konstnärliga arbetet pågår.			
Trafiknämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen och stadsdelsnämnderna ta fram en handlingsplan för att minska klotter i staden samt, om möjligt, samverka med privata fastighetsägare.	2020-01-01	2020-12-31	



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Analys En handlingsplan för att minska klotter i staden är framtagen och är planerad att redovisas för nämnden i februari 2021.			
✓ Trafiknämnden ska i samråd med stadsdelsnämnderna utreda hur staden kan skapa en mer kostnadseffektiv och kapacitetsstark avfallshantering och städning i parker.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys I senaste upphandlingen av solcellskomprimerande papperskorgar inkluderades även stadsdelsförvaltningarna, vilket innebär att de kan ansöka om medel för klimatinvesteringar och sedan på ett enklare sätt köpa in dessa till sina parker. Vidare har kontoret tillsammans med miljöförvaltningen och stadsdelsförvaltningarna tagit fram en handlingsplan för minskad nedskräpning som ska redovisas för nämnden i februari 2021. Kontoret kommer att fortsätta detta arbete under 2021 inom uppdraget att inrätta en förvaltningsövergripande samordnare för en ren stad.			
✓ Trafiknämnden ska se över behovet av lokala ljusprogram för ökad attraktivitet och trygghet på platser och torg.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret har tagit fram en utvärderingsmodell för attraktiv belysning på platser och torg. Utvärderingsmodellen illustrerar goda exempel med ingående ljus- och fysiska komponenter inklusive elnätets möjligheter till uttag för säsongsbelysning, torghandel, elmatning, wifi och övervakningskameror. Även framgångsfaktorer för god ljusmiljö, naturliga stråk och vägledning ingår i modellen.			
✓ Trafiknämnden ska ta fram en nämndövergripande handlingsplan för att samordna, upprätthålla och innovativt utveckla stadens arbete med skadedjursbekämpning. Arbetet sker i samarbete med fastighetsnämnden, stadsdelsnämnderna, AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten och Avfall.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Under året har kontoret haft kontakter med samtliga av stadens aktörer inom skadedjursområdet för att inhämta kunskaper och synpunkter kring arbetssätt, avtalsförhållanden och utvecklingsområden. Kontoret har också haft entreprenörsdialoger för att inhämta branschens synpunkter. Handlingsplanen är planerad att redovisas för trafiknämnden vid sammanträdet i februari 2021.			
✓ Trafiknämnden ska ta initiativ till att hitta en lösning för att hanteringen av byggsäckar sker i enlighet med regelverket och att ansvarig kan identifieras.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret har arbetat med frågan löpande under året, och provat olika lösningar. Kontoret kommer att redovisa frågan i ett tjänsteutlåtande till trafiknämnden i februari 2021.			
✓ Trafiknämnden ska utreda möjligheterna att i lämplig stadsdel initiera ett pilotprojekt för att möjliggöra för näringslivet och civilsamhället att bidra till stadsmiljöverksamheten.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Under året har kontoret övervägt lämpliga omdaningsprojekt som skulle kunna utgöra ett lämpligt pilotprojekt. Ett projekt har inletts med finansiering från fastighetsägare genom City i Samverkan, för att ta fram ett program för ny möblering på Sergelgatan. Trafikkontoret projektleder framtagande av möbleringsprogram och samverkar med stadsdelsförvaltningen och platssamverkan Sergels torg. Analys och koncept för Sergelgatan har tagits fram under hösten och program för ny möblering ska färdigställas under 2021.			
✓ Trafiknämnden ska utveckla metoder för uppföljning av 24-timmarsgarantin.	2020-01-01	2020-06-30	
Analys Kontoret har beställt ett statistikverktyg och under året har befintliga system utvecklats och anpassats för att säkerställa att verktyget fungerar. Arbetet befinner sig nu i ett slutskede och den slutgiltiga statistikrapporten för att kunna följa upp entreprenörernas arbete är under framtagande.			

Nämndmål:

Stockholms offentliga rum är trygga och attraktiva

 Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Stockholmarnas upplevda trygghet ökar.
- Kontoret vidtar fler trygghetsskapande fysiska åtgärder i stadsmiljön.
- Nedskräpningen minskar och staden blir renare.

Analys

Stockholms offentliga rum ska vara trygga för alla och arbetet med trygghets- och säkerhetsfrågor har under året fortsatt stärkas. Detta har bl.a. skett inom ramen för det av stadsdelsförvaltningarna ledda arbetet med platssamverkan där kontoret deltar på ett flertal platser, t.ex. på Sergels torg, vid Hornstull, i Järva och i Bredäng. Genom att prioritera lokala åtgärder och genom att bistå stadsdelsförvaltningarna med att ta fram lokala lägesbilder och orsaksanalyser kan brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder genomföras där otryggheten är som störst. På så vis arbetar kontoret att uppnå målet om att det inte ska finnas något utsatt eller särskilt utsatt område i Stockholms stad.

För att underlätta kontakten och samarbetet med stadsdelsförvaltningarna har trafikkontoret under våren utsett kontaktpersoner för varje stadsdel på kontoret. Alla stadsdelsförvaltningar deltar numera i de områdesnätverk som trafikkontoret startade under 2020 och bjuder in till månatligen. I nätverken deltar områdesansvariga från kontorets kärnverksamheter för att stämma av och förankra små som stora frågor inom alla stadens 13 stadsdelar. Under hösten har också kontorets stadsdelssamordnare deltagit vid trygghetsvandringar i ett flertal stadsdelar samt initierat investeringsprojekt i samverkan med dessa. Trafikdirektören har även bjudit in stadsdelsdirektörerna till enskilda möten under året för att få en bättre bild av hur samverkan kan förstärkas. Under hösten har kontoret deltagit i Stockholm Business Regions näringslivsdialoger i Skarpnäck, Södermalm och Skärholmen. Syftet med mötena har varit att nå ut till det lokala näringslivet i varje stadsdel för att bättre förstå hur staden kan underlätta och skapa bättre villkor för näringslivet. Under våren har kontoret dessutom anställt en trygghetssamordnare med uppdrag att delta operativt i stadsdelarnas trygghetsarbete. Den vakanta tjänsten som säkerhetssamordnare har utvecklats och återtillsatts efter sommaren. Säkerhetssamordnarens huvudsakliga arbetsuppgifter är att samordna, initiera, stödja och följa upp trafikkontorets löpande säkerhetsarbete. I anställningen ingår också att ansvara för kontorets systematiska kris-, beredskaps-, kontinuitets- och säkerhetsskyddsarbete.

Polisen är den myndighet som kartlägger risker och hotbilder och i nära samarbete med dem arbetar kontoret för ett ökat fokus på systematik och förebyggande arbete. Polisen har pekat ut ett antal platser som är sårbara för terrorattentat och kontoret arbetar löpande med att åtgärda dessa platser. Det behövs fysiska åtgärder som förhindrar och försvårar för fordon att köra i mycket hög hastighet och initialt kan olika temporära lösningar prövas men på sikt behövs även permanenta hinder. Kontoret har under året påbörjat arbetet med rörliga pollare för att öka säkerheten vid stadshuset samt judiska församlingen vid Wahrendorffsgatan. Kontoret har även tagit fram en ny lösning för att underlätta efterlevnaden av nattavstängningar vid

Stureplan under helgerna, och under första halvåret av 2021 ska digitala skyltar samt fasta pollare iordningsställas vid vissa anslutningar runt Stureplan. Vidare har kontoret beviljats trygghetsmedel för att prova olika certifierade hinder som placerats ut i stadsmiljön.

Kontoret arbetar löpande med att identifiera åtgärder som kan främja trygghet och bl.a. har kontoret tagit fram ett ljusprogram för att platser och torg ska upplevas som tryggare. Inom programmet har kontoret tagit fram en utvärderingsmodell som kan användas vid bedömning och budgetering av åtgärder som specifikt utformats för olika platser och torg. Vidare arbetar kontoret för att stärka företagarperspektivet i sitt trygghetsarbete, vilket även beskrivs under mål 2.1.

Dessutom medverkar kontoret i trygghetsvandringar tillsammans med stadsdelsförvaltningar, polis, fastighetsägare och boende för att fånga upp vilka åtgärder som kan genomföras för att öka tryggheten runt om i staden. Kontoret har även arbetat med att vara pådrivande för försök med geofencing, vilket beskrivs mer under mål 3.2.

Under året har kontoret genomfört energibesparande armaturbyten av ca 3 400 kvicksilverarmaturer samt ca 3 700 armaturer med högtrycksnatrium för att öka belysningens driftsäkerhet och därigenom säkerställa att gator, torg, gång- och cykelvägar och -tunnlar upplevs som trygga och säkra. Många gång- och cykeltunnlar upplevs som otrygga på grund av klotter och vandalisering av belysningen. Kontoret har påbörjat ett pilotprojekt för att ta fram en standardiserad lösning av lätt tvättbara ytor med integrerad LED-belysning och som samtidigt inte försvårar inspektion av underliggande konstruktion. I pilotprojektet kommer framtagen lösning att genomföras och testas i fem olika tunnlar.

Dessutom har kontoret gjort insatser för att komplettera och förbättra belysning i anslutning till parker och kollektivtrafiken utifrån inkomna synpunkter från stockholmare, brister identifierade vid trygghetsvandringar samt egna analyser. Skymmande vegetation kan påverka hur belysningen upplevs och kontoret arbetar löpande med att kontrollera att den vegetation runt gång- och cykelbanor som kontoret har skötselansvar för röjs, och att beskära stadens ca 50 000 gatuträd. Under året satsade kontoret särskilt på att slyröja och beskära längs med gångvägar, framförallt i Järvaområdet, för att på så vis minska känslan av otrygghet.

Att prioritera trygghetsfrågor är särskilt viktigt för att kvinnor och män ska ha lika möjligheter att nyttja stadens offentliga rum. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sitt beteende utifrån upplevelser av otrygghet och de trygghetsskapande åtgärder som kontoret genomför under 2020 är därför positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men utgör också exempel på god planering som gynnar alla grupper i samhället.

Torg och torghandel

I januari tog kontoret över ansvaret för upplåtelse av torghandelsplatser och tillsyn av torghandeln vid salutorgen och ett av syftena var att möjliggöra för en förvaltning att ta ett samlat grepp om tryggheten på torgen. För att utveckla kontorets arbetssätt kommer till en början åtgärder att utföras på fyra utvalda torg, i Skärholmen, Tensta, Husby och Akalla, för att öka tryggheten. Under 2020 har kontoret bl.a. arbetat med att hitta lämpliga transportvägar för torghandlarna till sin torghandelsplats i Skärholmen. Med anledning av de ombyggnationer som planeras på Östermalmstorg och Hässelby torg kommer kontoret även att arbeta med dessa två torg. En projektledare leder tre grupper som arbetar med de olika



fokustorgen och grupperna har bemanning från bl.a. stadsdelsförvaltningarna och företagarföreningar. Syftet med grupperna är att de ska ta fram förslag för utveckling av torgen och med erfarenheterna av detta arbete som grund kommer kontoret att arbeta vidare med övriga torg. Kontoret har även gjort en översyn av de lokala ordningsföreskrifterna för torghandeln och identifierat områden som kan utvecklas. Under året har medborgarförslag samlats in på platser där torghandel önskas, vilka kommer att utredas under 2021. I föreskriften ska även krav ställas på gestaltning av torghandelsplatserna i enlighet med kraven som ställs i det kommande gestaltningsprogrammet. Vidare ska kontoret utreda möjligheten till tillfällig torghandel för att kunna erbjuda en plats vid enstaka tillfällen, vilket inte är möjligt med de nuvarande föreskrifterna.



Kontorets arbete med torghandeln har utvecklats under året.

Precis som på andra torg och platser runt om i staden ska torghandelsplatserna upplevas som trivsamma, städade och trygga vistelsemiljöer. För att förstärka tillsynen av torghandelsplatserna har kontorets kontrollanter blivit utbildade i inspektion av torghandel, rutiner och checklistor har tagits fram och kontrollanterna genomför regelbundna kontroller. För att främja närproducerad mat har kontoret under året arbetat med att identifiera platser som lämpar sig för mindre producenter av lokalt producerade livsmedel, och som kan upplåtas med polistillstånd.

Det interna arbetet för ökad trygghet och säkerhet

I säkerhetsarbetet ska kontoret ha en god krisberedskap, en tydlig kontaktyta gentemot andra parter och en effektiv intern samordning. För att kontoret ska kunna säkerställa goda möjligheter till stadsövergripande samverkan har kontaktpersoner utsetts som ska tydliggöra kontaktvägarna in till kontoret. Vägledande för arbetet är stadens nya säkerhetsprogram för

åren 2020-2023. Kontoret arbetar även enligt den nya säkerhetsskyddslagen genom att bland annat att göra säkerhetsskyddsanalyser och hålla dem uppdaterade, samt att teckna säkerhetsskyddsavtal vid upphandling och att utföra säkerhetsprövning av medarbetare.

Arbete pågår med att se över krisberedskapen med reviderad krisledningsplan. Som ett resultat av detta har en förändring gjorts av krisorganisationen för att öka effektiviteten vid en eventuell krissituation. Säkerhetsskyddsanalyser revideras kontinuerligt enligt stadsledningskontorets anvisningar. Övrigt säkerhetsskyddsarbete med säkerhetsskyddsavtal och säkerhetsprövning görs också kontinuerligt.

En levande stad

Konceptet Levande Stockholm har fortsatt och därmed skapat ett ökat stadsliv med trivsamma vistelsemiljöer, bl.a. med sommargågator, sommartorg och pop up-parker på 25 platser i staden. Den interna projektorganisationen har stärkts och konceptet utvecklas även i samarbete med kulturförvaltningen för att öka de kulturella inslagen, vilket även beskrivs under mål 2.4. På grund av pandemin har justeringar gjorts, vilket bland annat inneburit framskjutna eller inställda kulturevenemang och mer fokus på konst. Under sommarsäsongen har 16 platser i hela staden prytt av olika konstinstallationer som exempelvis skulpturer, handarbete och gatumålningar. Dessutom har kontoret samarbetat med ArkDes som tagit fram alternativ till de traditionella farthindren av betong. Hindret är gjort i terrazzobetong och fungerar både som farthinder och som cykelställ, och har provats på Holger Bloms plats. Under vintern genomfördes Levande Stockholm på flera torg i både inner- och ytterstaden, t.ex. Maltesholmstorget, Bredängs torg och Odenplan. Under hösten inleddes planeringen av nästa års Levande Stockholm med ett förstärkt fokus på utvecklad gestaltning och levande kajer.



Uppmaning om att hålla avstånd vid årets första sommargåta, Rörstrandsgatan.

Som komplement till Framkomlighetsstrategin har kontoret tagit fram en strategi för stadens offentliga rum som har antagits av kommunfullmäktige tillsammans med en handlingsplan för åren 2018-2023. Genomförandet av handlingsplanen pågår i samarbete med olika förvaltningar och andra aktörer, exempelvis pågår en aktivitet på Akalla torg tillsammans med Stockholm konst och Art Movement som syftar till att involvera stockholmare i skapande av konst och platsbildning. Det pågår även diskussioner om möjligheten att genomföra flexibla lösningar i offentliga rum. Vidare genomför kontoret en satsning tillsammans med kulturförvaltningen, ART Movement och Stockholm hamnar på Liljeholmshamnen. Ytan under Liljeholmsbron med sina unika förutsättningar och möjligheter lämpar sig för platsbildning. Under året har kontoret genomfört satsningar på konst och utsmyckning av platsen, och kulturförvaltningen har stått för teaterverksamhet på pontonen. Det finns flera platser och parker längsmed viken, vilka projektet kommer att binda samman och göra mer attraktiva med olika sittmöjligheter och promenadstråk.

För att underlätta för aktörer att skapa liv och rörelse i hela staden har delar av kontorets medarbetare utbildats gällande säsongsbaserade bygglov, i samarbete med stadsbyggnadskontoret. Dessutom har informationen om tillstånd och bygglov länkats samman på stadens hemsida för att göra informationen samstämmig. Samarbetet med stadsbyggnadskontoret har utvecklats på flera sätt under året, t.ex. genom gemensamma möten för att hitta sätt att dela information med varandra via centrala verktyg som kartverket DpMap och dokumenthanteringssystemet Public 360. Vidare har kontoret fortsatt bevaka att stadens kajer och vattennära platser hålls levande, inom ramen för framtagandet av stadens kajstrategi. Detta görs delvis i specifika projekt, exempelvis vid Skeppsbron, men även i samarbete med Stockholm hamnar för att inom ramen för Levande Stockholm utreda möjligheten att levandegöra kajplatserna.

En ren och attraktiv stad

En ren stad bidrar till trygghet och kontoret arbetar för att minska nedskräpningen och hålla de offentliga miljöerna attraktiva, vilket bl.a. inkluderar spolningar, skurningar, plockning av skräp, tömning av papperskorgar och sanering av klotter. Arbetet bedrivs med upphandlade driftentreprenörer och 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. För att säkerställa att garantin bibehåller en hög efterlevnad har kontoret under 2020 utvecklat metoder för uppföljning av 24-timmarsgarantin. Ett statistikverktyg har införts och anpassningar av kontorets befintliga system görs för att kunna få fram relevant statistik gällande ärendena. Verktyget och de nya arbetssätten beräknas vara i drift under första kvartalet 2021. För att förstärka avfallshanteringen ser kontoret löpande över möjligheten att köpa in fler solcellskomprimerande papperskorgar. Även klotteraneringen har fortsatt och utförts inom 24 timmar efter mottagen anmälan när temperaturen tillåter det. En aktiv sanering från kontorets sida kan också ha en förebyggande effekt.

Under året genomförde kontoret kommunikationsinsatser om stadens samlade renhållningsarbete tillsammans med stadsdelsförvaltningarna, där stockholmarnas eget bidrag till en ren och vacker stadsmiljö betonades. Budskapet var att skräpet hör hemma i papperskorgarna. I början av året genomfördes även kommunikationsinsatser där

stockholmarna uppmanades att inte blockera trottoarerna med exempelvis byggsäckar, trottoarpratare eller elsparkcyklar. Under årets andra tertial genomfördes en kommunikationsinsats om sandsopning där stockholmarna blev informerade om att staden vårstädade gator och trottoarer, samtidigt som de uppmanades att hålla dessa ytor fria så att sandsopningen kunde genomföras. Trafikkontoret medverkade även i Håll Sverige Rents kampanj och evenemang – Hela Sverige plockar skräp, samt i World Clean Up Day tillsammans med Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning. I november påbörjades även ett test med en ny typ av foliering på papperskorgar med budskap om förebyggande nedskräpning. Folien ska vara beständig för klotter och försöket ska pågå i två år.

För att säkerställa en hög standard på driften av stadens offentliga rum utvecklar kontoret uppföljningen av driftentreprenader, det sker bl.a. genom fler systematiska och dokumenterade stickprov. Stickprov har genomförts under vintern 2019-2020 utifrån framtagna rutiner som säkerställer att kontrollerna genomförs på ett likvärdigt sätt och att alla stadsdelar inkluderas. Under året har arbetssätt utvecklats för att kontrollerna ska ske i större omfattning och med ökad systematik. Rutiner och entreprenadkontroller för barmarksrenhållning har tagits fram och implementerats, och kontorets egna kontrollanter har utbildats. Vidare har kontroll av ogräsbekämpning, manuell städning av trappor, tömning av skräpkorgar och sopning av gatumark tillkommit. Under våren har kontoret även utvecklat sin metod för statistikrapportering avseende systematiska och påkallade entreprenadkontroller, och statistiken bevakas och utvärderas av kontoret tillsammans med entreprenören. Kontoret kommer dock aldrig att kunna kontrollera alla entreprenörer hela tiden, utan behöver stödja branschen i att också arbeta med egenkontroll för att säkerställa att oegentligheter inte förekommer och att avtal följs. Detta arbete beskrivs även under mål 3.2.

Kontoret ser att det finns ett behov av att ta ett större strategiskt grepp kring drift- och underhållsfrågorna. Ett första steg är att kontoret under året påbörjat framtagandet av handlingsplaner för olika driftområden, t.ex. en handlingsplan för att samordna, upprätthålla och innovativt utveckla stadens arbete med skadedjursbekämpning och en handlingsplan för att minska klotter i staden. Båda handlingsplanerna har tagits fram under 2020 och är planerade att presenteras för nämnden i början av 2021.

En växande stad

Det blir allt viktigare att med större exakthet kunna prognosticera hur drift- och underhållskostnaderna för tillkommande eller förändrade gator, vägar och övriga ytor kommer att utvecklas och under våren 2020 startades ett projekt för att accelerera kontorets utvecklingsarbete med granskningar av exploaterings- och investeringsprojekt. Det arbetet innefattar bl.a. utveckling av nyckeltal för drift och underhåll, vilket även beskrivs under mål 2.2. och 3.1. Det genomförs i form av ett utvecklingsprojekt som syftar till att skapa en grundläggande bild av kostnader kopplat till gata, torg och park. I projektet ingår även samverkan med exploateringskontoret för att påbörja en ny process för arbete med drift- och underhållsnyckeltal i relation till planprocessen inom exploateringsprojekt. Vid utgången av 2020, med leverans i januari 2021, har projektet samlat kontorets tidigare arbeten med nyckeltal för drift och underhåll och skapat en nulägesbild och identifierat utvecklingsbehov.

Den höga bostadsbyggnadstakten innebär många markupplåtelse runt om i staden och kontoret arbetar kontinuerligt för att utveckla samarbetet med polisen inom dessa frågor.



Under början av året hölls t.ex. ett möte med representanter från polisen och Norrmalms stadsdelsförvaltning, bl.a. för att diskutera hur byggetableringar kan utformas för att främja trygghet. Kontoret har under året utrett hur hindrande byggsäckar på gator och trottoarer kan åtgärdas. Frågan är juridiskt komplex och staden saknar de legala verktyg som behövs för att komma till rätta med problemet. Kontoret kommer att redovisa frågan för trafiknämnden i början av 2021.

De många stadsbyggnadsprojekt som pågår, i kombination med tunnelbaneutbyggnaden och tyngre bussar, innebär att stadens gator får en allt högre belastning. Inför omläggningar av trafiken utförs förstärkningsåtgärder, men när ett område är färdigbyggt är omkringliggande gator ofta i dåligt skick. Kontoret behöver därför kontinuerligt göra bedömningar om vilka gator som är i störst behov av reinvestering och för att få en bättre översikt gällande anläggningarnas skick och livslängd har ett anläggningsregister utvecklats. Projektet Gatudata startades under årets andra tertial och beräknas vara färdigt under början av 2021. Kontoret har också påbörjat ett arbete med att bärighetsklassa stadens broar.

Utvecklad dialog med stockholmarna

Utvecklingen av stadens offentliga platser väcker stort engagemang och kontoret mottar årligen närmare 150 000 synpunkter, felanmälningar och idéer från stockholmarna och antalet fortsätter att öka. Synpunkterna har ökat vilket bl.a. kan bero på att fler stockholmare är kvar i staden på grund av Covid-19. Det är viktigt att kontoret är tillgängligt och lyssnar till kommuninvånarnas åsikter och under 2020 har förvaltningens servicecenter fortsatt utvecklas för att göra det ännu enklare att komma i kontakt med kontoret och att få återkoppling på synpunkter.



Som en del i detta utvecklingsarbete har en utvärdering av appen Tyck till gjorts utifrån en målgruppsundersökning som genomfördes under 2019, med målet att utveckla appen för en ännu bättre dialog med allmänheten. Utvärderingen visar att nöjdheten med appen är god men att en förbättring av återkoppling av svar önskas. För att i högre grad kunna ta hand om stockholmarnas idéer och förslag har en portal utvecklats där idéer ska läggas in och utgöra en del av underlaget för kontorets prioriteringar. Den nya portalen kallas "Förslagsportalen" och under året har informationsmöten och utbildning hållits för kontorets berörda medarbetare. Under hösten påbörjades ett pilotprojekt för att utvärdera om portalen ger några vinster och förbättringar till verksamheterna, och om funktionerna är tillräckliga.

Det proaktiva kommunikationsarbetet, både i traditionella och sociala medier, fortsätter för att säkerställa att bra information ges inför, under och efter kontorets satsningar, samt vilka avvägningar som görs mellan olika intressen i staden. En viktig aspekt, t.ex. kopplat till vinterväghållningen, är att förklara hur kontoret arbetar och att sätta förväntningarna på rätt nivå. Kontoret driver en Facebooksida för att kommunicera i frågor som rör gång och cykel och ett arbete har inletts med stadsledningskontoret för att genom stadens övergripande Facebooksida förbättra spridningen av information om kontorets projekt. En utveckling under året är att kontoret använder sig mer av rörligt material, bland annat genom så kallade Kit-filmer.

Vidare arbetar kontoret för att säkerställa att alla invånare och besökare ska kunna tillgodogöra sig kontorets information, vilket bl.a. innefattar att texter skrivs på ett enkelt och begripligt språk (klarspråk). Totalt har ca 100 av kontorets medarbetare deltagit i utbildningar i klarspråk och arbetet fortsätter under hösten.

	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓	Bidra till goda möjligheter för stadsodling i parker, på kvartersgårdar, tak, kolonilotter och gågator i samverkan med stadsdelsnämnderna	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Trafikkontoret verkar för att fortsätta utveckla och underlätta för stadsodling. Kontoret har bl.a. i arbetet med Levande Stockholm varit i kontakt med flera stadsdelsförvaltningar om att involvera lokala odlarföreningar för att kunna ha stadsodling på gågatorna. Kontoret har också uppmuntrat till odling genom att ställa ut planteringslådor. Under 2020 har ett antal nya stadsodlingar etablerats på parkmark, t.ex. inom parkupprustningarna i Vårgården i Skärholmen och Solursparken i Vällingby. Vidare har stadsodling varit en del i projektet Framtidsgator som engagerat barn och unga.			
✓	Bistå stadsdelsnämnderna i arbetet med att ta fram lokala lägesbilder och orsaksanalyser och utifrån dessa genomföra trygghetsskapande och brottsförebyggande åtgärder.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Trafikkontoret har bistått stadsdelsförvaltningarna med kompetens inom trygghetsfrågor på flera sätt under året. Som exempel kan nämnas platser i Rågsved, Östberga, Tensta och Kista. Kontoret har även deltagit i projektgruppen för Sergels torg där en mängd aktiviteter har genomförts för att öka tryggheten.			
✓	Fortsätta att utveckla arbetet med bärighet på stadens gator.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Under våren reviderade kontoret färdvägsförteckning A och B, dvs. § 16 och § 17 i Stockholms kommuns allmänna lokala trafikföreskrifter. Under hösten reviderades § 18; Bärighetsklass 1.			
✓	Fortsätta genomförandet av handlingsplanen i strategin för offentliga rum.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Under året har samarbetet mellan kontoret och stadsdelsförvaltningarna stärkts och nya samarbeten har inletts med externa aktörer. I arbetet har även barn involverats, t.ex. har skolelever deltagit i processen att ta fram offentlig konst till gångtunneln vid Marievik-Liljeholmen. Under året genomfördes också workshops med ungdomar om utvecklingen av Akalla torg, Kista busstorg och Liljeholmshamnen. Andra exempel på projekt som genomförts som en del av handlingsplanen är Stockholms Framtidsgator och platsaktivering vid Järnvägsparken.			
✓	Genomföra platssamverkan med berörda nämnder och bolagsstyrelser samt andra relevanta aktörer.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Under året har platssamverkan genomförts på flera platser under året och kontoret har stöttat berörda aktörer i frågor om trygghet, bl.a. inom ramen för Levande Stockholm och genom trygghetssatsningar i t.ex. Järva och i Bredäng.			
✓	I nära samarbete med kommunstyrelsen, polismyndigheten och Säkerhetspolisen förstärka säkerhetsarbetet genom ökat fokus på systematik och förebyggande arbete, bland annat avseende terrorhinder.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Under året inrättades en ny roll med huvuduppgift att fokusera på trygghetsarbetet. Åtgärder utreds och genomförs för att tillgodose den rapport som polisen tagit fram med utpekade platser. Det har även bildats en strategisk grupp för att ta beslut kring de övergripande frågorna där kontorets stadsträdgårdsmästare ingår. Vidare har lokala grupper bildats för att hantera detaljer och lokala förutsättningar. I de lokala grupperna deltar kontorets områdesansvariga trafikplanerare och landskapsarkitekter.			
✓	Påbörja ett arbete med att bärighetsklassa stadens broar.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Arbetet har påbörjats och åtgärder har vidtagits för att kunna bärighetsklassa ännu fler broar under 2021.			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Tillsammans med stadsbyggnadskontoret ta fram ett gestaltningsprogram för stadens torghandel och andra torgverksamheter.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Arbetet med gestaltningsprogram för torghandel genomförs inom ramen för kontorets generella översyn av de lokala föreskrifterna för torghandelsverksamheten som påbörjades under våren. Detta för att föreskrifterna ställer vissa krav på gestaltning vilka då måste stämma överens med ett gestaltningsprogram. Eftersom kontoret gör en omfattande översyn av samtliga torghandelsplatser som finns idag samt eventuellt nya som kan komma till, är tidplanen för föreskrifterna att de ska börja gälla först 1/1-2022.</p>			
 Tillsammans med stadsbyggnadsnämnden tydliggöra vad säsongsbaserade bygglov är i syfte att underlätta för aktörer att skapa liv och rörelse i hela staden.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har under året samarbetat kring säsongsbaserade bygglov i syfte att underlätta för aktörerna. Stadsbyggnadskontoret har under året haft utbildningstillfälle om bygglov med fokus på upplåtelserelaterade frågor som trafikkontoret deltagit vid. Arbetet pågår tillsammans med stadsbyggnadskontoret för att lägga ut förbättrad information på stadens webb och göra informationen mer samstämmig i syfte att underlätta för sökanden. Fortsatt samarbete kommer att ske även 2021.</p>			
 Tillsammans med stadsdelsnämnderna samordna kommunikationsinsatser om stadens samlade renhållningsarbete, städgarantin samt vikten av stockholmarnas eget bidrag till en ren och vacker stadsmiljö.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Flera kommunikationsinsatser har gjorts under året kopplade till renhållning. I en kampanj under årets första tertial kommunicerades vikten av framkomliga trottoarer och stockholmarna uppmanades att inte placera föremål på trottoarerna. I en annan kommunicerades om hur staden arbetar med sandsopning och stockholmarna uppmanades än en gång att hålla trottoarerna fria så att städning kan ske. Under årets andra tertial genomfördes en kampanj om att slänga skräpet i papperskorgar.</p>			
 Utredda ny beläggning på Sergels torg.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Kontoret har utrett ny beläggning på Sergels torg och planerar att presentera utredningen för nämnden under våren 2021.</p>			
 Utse kontaktpersoner gentemot stadens övriga verksamheter för att öka förmågan att göra samlade insatser utifrån geografi.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>I början av året utsåg kontoret kontaktpersoner för varje stadsdel. Representanter från varje stadsdelsförvaltning bjuds in till så kallade områdesnätverk på trafikkontoret där alla med ansvar för stadsdelen (städning, park, torghandel, belysning m.m.) träffas ca en gång i månaden. Syftet med kontaktpersonerna och områdesnätverken är att förbättra kontorets förmåga att vara ett stöd och en samarbetspartner för stadsdelsförvaltningarna.</p>			
 Utveckla konceptet Levande Stockholm genom stärkt utvärdering, gestaltning och kommunikation samt med ökade kulturella inslag och med fokus på ytterstaden.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Under 2020 har Levande Stockholm omfattat 25 platser i staden. Särskilda insatser har gjorts vad gäller gestaltning och kommunikation kring projektet har intensifierats. Covid-19 har påverkat Levande Stockholm på flera sätt. Det kulturella inslaget har ökat, medan evenemang och invigningar har begränsats. Kontoret har samarbetat med miljöförvaltningen för tillsyn av platserna med hänsyn till pandemin.</p>			
 Utveckla torghandelsverksamheten och se över tillsynen av att regelverket följs.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Rutiner och checklistor har tagits fram och arbetet med att kontrollera torghandeln har påbörjats. Kontrollanterna genomför regelbundna kontroller. Under våren har kontrollanterna med anledning av Covid-19-pandemin också kontrollerat att trängsel inte uppstår i samband med torghandeln. Ett arbete har inletts med prioriterade fokustorg för att göra torgen tryggare och bättre gestaltade. En översyn av de lokala ordningsföreskrifterna för torghandeln har påbörjats och är planerat att slutföras under 2021.</p>			

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

Mot bakgrund av kontorets arbete som beskrivs nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att människor i behov av stöd får insatser i tid präglade av hög kvalitet, evidens och rättssäkerhet, är uppnått. Trafikkontorets huvudsakliga bidrag till detta är att se till att stadens offentliga rum är tillgängliga och inkluderande för alla, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsförmåga, sexuell läggning eller ålder.

Hur kontoret bedriver sin verksamhet påverkar stockholmarnas vardag och kontoret behöver ständigt bära med sig ett jämställdhetsperspektiv för att säkerställa att inte något av könen systematiskt missgynnas av de prioriteringar som görs. Även barnperspektivet är av stor vikt för att garantera att barn får vistas i trygga och kreativa miljöer som är utformade utifrån deras behov och kontoret har tagit fram rutiner för barns delaktighet och inflytande. Stadsmiljöns tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är också viktig och kontoret arbetar med ett integrerat tillgänglighetsperspektiv. Förutom att åtgärda enkelt avhjälpbara hinder, följer kontoret upp att villkor för upplåtelser efterlevs, bevakar att platser är tillgängliga under gatuarbeten, utvecklar snöröjningen med fokus på trottoarer och utbildar medarbetare och entreprenörer genom så kallade insiktsutbildningar. En stadsmiljö som är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning är exempel på god planering som gynnar alla.

Kontorets arbete som beskrivs ovan kan även bidra till att uppnå mål 10 i Agenda 2030, ”Minskad ojämlikhet”. T.ex. går arbetet i linje med agendans formulering om att möjliggöra och verka för att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, etnicitet, ursprung, religion, eller ekonomisk ställning blir inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet. För kontorets del innebär det främst att möjliggöra att alla får tillgång till stadens gator och parker. Inom samtliga av kontorets verksamhetsområden behöver kontoret därför inhämta kunskap och föra dialog med berörda stockholmare och andra aktörer för att få till en stads- och gatumiljö som är tillgänglig för alla.

Nämndmål:

Stockholms offentliga rum är tillgängliga för alla

 Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Insiktsutbildningar för medarbetare och entreprenörer genomförs.
- Regelbundna granskningar av kontorets myndighetsutövning genomförs.

Analys

Alla människors lika rätt

Kontoret har under året arbetat för att det offentliga rummet ska upplevas som inkluderande för alla, jämställdhetsperspektivet ska vara integrerat i det dagliga arbetet och samtliga tjänsteutlåtanden, där så är relevant, har innehållit en jämställdhetsanalys. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sitt beteende utifrån upplevelser av otrygghet, varför motverkandet av otrygghet i stadens offentliga miljöer är en förutsättning för att kvinnor och män ska ha samma möjligheter att röra sig fritt i staden. Detta har t.ex. skett genom fortsatt utveckling av stadens belysning, god planering av gång- och cykelvägar, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och utformning av grönområden på så vis att alla grupper i samhället kan känna sig trygga att nyttja dem. Arbetet med dessa frågor beskrivs närmare under mål 1.2 och ett särskilt avsnitt om jämställdhet i transportsystemet återfinns under mål 2.3. Vidare är det viktigt för kontoret att som myndighetsutövare säkerställa att diskriminering inte förekommer, genom att på ett systematiskt sätt genomföra granskningar. Kontorets kontrollfunktion innebär förutom utökade kontroller också ett sätt att i ökad grad agera neutralt och likvärdigt mot alla som sökt tillstånd.

Barns delaktighet och inflytande

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. Ett konkret exempel är det pågående arbetet med den nya stadsparken Vårbergstoppen där det planeras en ny stor lekplats med två olika teman för både stora och små barn. Även i parkerna Vårgården och Sätredalsparken har barn och ungdomar från intilliggande skolor och fritidsgårdar deltagit i målgruppsanpassade workshops och intervjuer. Kontoret involverar också barn och unga i utvecklingen av de offentliga rummen, under året genomförs t.ex. aktiviteter på Akalla torg, under Liljeholmsbron och inom projektet i Tenstadal har samråd med barn från närliggande förskolor genomförts. I maj invigdes dessutom ”Flaskpost för framtiden”, ett konstverk som tagits fram tillsammans med skolelever. Konstverket pryder nu tunneln som förbinder Liljeholmen med Marievik.

Kontoret har också haft med barnperspektivet i arbetet med Levande Stockholm, t.ex. har sommatorget vid Bredängstorg möjliggjort lek och skådespel för barn. Vidare har kontoret under året påbörjat pilotprojektet Stockholms Framtidsgator med stöd av KTH och Vinnova. De föreslagna lösningarna för en temporär omdaning av tre gator kommer delvis från de tre skolorna som aktivt deltagit i utformningen av framtidsgatorna. Under genomförandetiden har eleverna engagerats genom målning av bänkar, planering och odling. Dessutom är barn och ungdomars behov utgångspunkten i arbetet för säkra och trygga skolvägar, som även beskrivs under mål 2.3.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Kommunfullmäktige har antagit ett program för delaktighet för personer med funktionsnedsättning som gäller 2018-2023. Trafikkontorets verksamhet berör flera av programmets fokusområden, men främst området att alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads inne- och utemiljö. Kopplat till detta har kontoret under 2020 prioriterat bl.a. följande aktiviteter:

- Utveckla vinterväghållningen på stadens trottoarer, bl.a. genom utökad sopsaltning, och förbättra avtalsuppföljningen för att säkerställa att trottoarer snöröjs enligt avtal.
- Ta bort enkelt avhjälpna hinder och tillgänglighetsanpassa stadsmiljön, t.ex. genom nya sittplatser, tillgängligare och bredare övergångsställen, kantstenshöjningar och kontrastmarkeringar vid busshållplatser, samt komplettering av handledare i trappor. Arbetet beskrivs i kontorets årliga program för tillgänglighetsarbeten.
- Fortsätta utveckla kontorets interna rutiner för att tydligare kunna visa vilka tillgänglighetsåtgärder som genomförs utöver de i kontorets årliga program.
- Löpande följa upp att villkoren för givna upplåtelser, t.ex. för uteserveringar, följs och genomföra gemensamma inspektioner tillsammans med socialförvaltningen.
- Verka för att de entreprenörer som utför arbeten i gaturummet systematiskt ska arbeta med kontroll för att säkerställa efterlevnaden av givna tillstånd och därigenom en god tillgänglighet i samband med ombyggnationer i stadsmiljön.
- Genomföra gemensamma utbildningstillfällen med exploateringskontoret för att säkerställa att staden bygger på ett tillgängligt sätt redan från början.
- Utveckla samarbetet med elsparkcykelaktörer för att säkerställa att sparkcyklar inte ställs hindrande och försämrar framkomligheten.
- Genomföra insiktsutbildningar för medarbetare och entreprenörer för att höja kunskapsnivån och förståelsen för situationen i stadens utemiljö för personer med funktionsnedsättning
- Löpande göra stadens rutiner för hur personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av information kända för kontorets medarbetare.
- Samordna tillgänglighetsarbetet med det systematiska arbetsmiljöarbetet för att säkerställa att alla medarbetare ges förutsättningar att göra ett bra arbete, t.ex. genom individanpassade arbetsplatser vid behov. Detta perspektiv tas också tillvara i samband med Tekniska nämndhusets ombyggnation och i tillfälliga evakueringslokaler
- Tillämpa kompetensbaserad rekrytering för att säkerställa att inga rekryteringar utestänger eller missgynnar personer med funktionsnedsättning
- Samverka med nämndens råd för funktionshinderfrågor som sammanträder tio gånger per år och då ger värdefulla synpunkter och konstruktiva förslag till förbättringar av Stockholms utemiljö.

KF:s inriktningsmål:

2. En hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt

Stockholms befolkning växer snabbt, men stadens yta växer inte. Det innebär att i framtiden ska allt fler människor vistas och transporteras på samma utrymme och för att upprätthålla framkomligheten och tillgängligheten i hela staden krävs en successiv omställning till ett mer hållbart transportsystem. I detta arbete har Framkomlighetsstrategin varit vägledande, som ska leda till att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt, samtidigt som biltrafiken ska minska och godstrafiken effektiviseras. Detta minskar även trafikens påverkan på både miljö och klimat. För att klara detta har kontoret fortsatt att genomföra åtgärder som främjar de

kapacitetsstarka transportmedlen, samtidigt arbetar kontoret för att i ett tidigt skede av stadsutvecklingsprocessen ta hand om framkomlighets- och driftsperspektiv.

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 företagens kontakter med kontoret har fortsatt att underlättas. Kontoret har under året arbetat för att det ska vara lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret och dessa svar ska vara tillmötesgående, opartiska och effektiva.

Stadens offentliga rum ska vara hållbara och erbjuda en god livsmiljö. I detta arbete har stadens nya miljöprogram och klimathandlingsplan, med giltighetstid 2020-2023, varit viktiga styrdokument och trafikkontoret har tilldelats ett utsläppsbeleg på en minskning om 10 000 ton CO₂e till år 2023. Kontoret har även fortsatt att leda utvecklingen av stadens gröstruktur inom ramen för konceptet Grönare Stockholm, samt vidtagit åtgärder 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 överskrids fortlöpt. Kraftfulla åtgärder vidtas för att Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040 och att stadens egen organisation ska vara fossilbränslefri 2030.

KF:s mål för verksamhetsområdet:

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

● Uppfylls helt

Analys



Mot bakgrund av kontorets arbete under året och indikatorns utfall nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att Stockholm ska ha Sveriges bästa företagsklimat och ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv, är uppnått. Trafikkontorets arbete för trygga och attraktiva offentliga rum ger förutsättningar för ett attraktivt företagsklimat, och under årets två kvartal har kontorets arbete för att stärka tryggheten i de offentliga rummen fortsatt i dialog med näringsidkare och företagare, bl.a. genom platssamverkan. Vidare ger arbetet för att främja framkomligheten och ett välfungerande transportsystem positiva effekter på stadens bostads- och arbetsmarknader, då det ger bättre matchningsmöjligheter. För individer innebär det att fler bostäder och arbetsplatser blir nåbara inom rimlig restid och för företagen ökar på så sätt utbudet av arbetskraft.

Det ska vara lätt för företag att komma i kontakt med och få svar av trafikkontoret och förvaltningen har under våren utvecklat arbetssätt för att förenkla företagarnas vardag. Kontoret strävar efter att vara en serviceinriktad och lösningsorienterad partner till näringslivet som är opartisk och effektiv och som har en förståelse för företagens villkor och deras betydelse. Näringsidkare ska inte slussas runt i sina kontakter med kontoret utan det ska finnas ”en väg in”. Stadens näringslivspolitik ligger till grund för kontorets arbete.

På grund av Covid-19-pandemin var 2020 ett exceptionellt år som slog hårt mot näringslivet och kontoret har under året gjort en rad insatser för att underlätta för företagare. Exempelvis

infördes möjlighet till uppskov av inbetalning för markupplåtelser, bl.a. för torghandel och foodtruckar. Staden tog även tidigt beslut om att ändra riktlinjerna för öppnande av uteserveringar för att stötta restaurang- och kaféägare.

Kontorets arbete med att främja näringslivet kan även motiveras med Agenda 2030 som verktyg. För att agendans mål 8 ”Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt” ska uppnås lyfter agendan bl.a. behovet av att stödja företagande, kreativitet och innovation samt att uppmuntra små som medelstora företag till tillväxt. För att kontoret ska kunna bidra till en stad som främjar företagande och näringsliv finns ett stort behov av samverkan och kunskapspridning internt på kontoret och inom staden, men minst lika viktigt är samverkan med externa aktörer, stockholmare och företagare. Det finns många synergier mellan målen i agendan och mellan de verksamhetsområden som kontoret arbetar inom, t.ex. är kontorets trygghetsarbete avgörande för att företag ska kunna verka på samma villkor i hela staden. När företagen sprids ut runt om i staden skapar det samtidigt ett levande, attraktivt och tryggt stadsrum. Genom att arbeta för lika möjligheter oavsett var i staden du befinner dig bidrar kontoret samtidigt till uppfyllandet av agendans mål 10 ”Minskad ojämlikhet”.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Näringslivets nöjdhet vid kontakter med staden som myndighet	73			68		73	73	2020
Analys								
Kontorets resultat är en förbättring mot de två senaste åren och årsmålet är uppnått, dock med färre svaranden än tidigare år. Kontoret har arbetat med handlingsplanen för att nå stadens mål om ett NKI-resultat om 70 eller mer och kommer att se över den för att fortsätta höja sitt resultat.								

Nämndmål:

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

 Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Näringslivets nöjdhet med trafikkontoret ökar.
- Handläggningstiden för tillstånd för byggetableringar och försäljningsplatser minskar.

Analys

Det ska vara lätt att göra rätt i kontakten med kontoret och företag ska inte slussas runt mellan olika kontakter utan erbjudas en tydlig väg in till kontoret. För att möjliggöra detta etablerades under 2019 ett servicecenter som har utvecklats under 2020. Vidare har kontoret förbättrat den interna samordningen genom att införa ett system med kontaktpersoner för varje stadsdel. Dessa personer kommer på sikt även kunna göra att det blir enklare att ta hand om synpunkter från företagare som riktar sig till flera delar av kontorets organisation. Kontoret deltog också under hösten i Stockholm Business Regions (SBR) besök till alla stadsdelar i syfte att bättre möta det lokala näringslivets behov.

De verksamheter på kontoret som arbetar med myndighetsutövning, t.ex. tillståndsgivning för markupplåtelser och evenemang, har daglig kontakt med stadens företag. Företagens nöjdhet med kontorets upplåtelseverksamhet följs löpande och årets NKI-resultat är 73, vilket är en höjning från förra året, men med färre svaranden. En handlingsplan har tagits fram för att nå stadens mål om ett NKI-resultat på 73 eller mer, och omfattar olika åtgärder inom områdena tillgänglighet, information, effektivitet, kompetens och rättssäkerhet. Kontoret har påbörjat en revidering av handlingsplanen för att fortsätta höja sitt resultat. Bland annat har det interna samarbetet intensifierats, med fler avstämningsmöten mellan enheter och avdelningar, för att påskynda remisshanteringen så att tillståndshavare ska kunna etablera sin verksamhet eller få ett besked snabbare. Under hösten planerades även tvärfunktionella möten med polismyndigheten, men på grund av situationen med pandemin har kontoret fått avvakta med detta. Som ett sätt att hantera den ökande mängd ärenden som den växande staden medför, och för att uppnå de önskade NKI-resultaten, har kontoret gjort ändringar i hanteringen av tillståndsärenden från att arbeta områdesindelad till att arbeta kategoriindelad. På det sättet bedömer kontoret att handläggarna kan arbeta mer effektivt. Även de digitala informationskanalerna fortsätter att utvecklas, t.ex. har en ny guide lanserats på hemsidan för företag som söker tillstånd för uteserveringar och ett nytt webbformulär har tagits fram för att underlätta ansökningarna för att få en torgplats. Under året har samarbetet mellan stadsledningskontoret och trafikkontoret intensifierats för att möta näringslivets behov av information. Som exempel kan nämnas att webbplatsen .stockholm och ingången för information om tillstånd och lättnader för företagare i hela staden har utvecklats.

Kontoret deltar i stadsledningskontorets NKI-arbete tillsammans med bl.a. stadsbyggnadskontoret, socialförvaltningen och miljöförvaltningen och arbetar för att hitta möjligheter att samverka i tillståndsgivningen samt för att kunna möta näringsidkarna samlat. Kontoret deltar även i stadens förvaltningsövergripande projekt avseende servicekedjor för etableringsförfrågningar som leds av Stockholm Business Region (SBR). Den övergripande målsättningen med projektet är att åstadkomma en mer effektiv och serviceinriktad organisation vid etableringsförfrågningar från privata aktörer.

Det ska vara enkelt för företag att delta i stadens upphandlingar och staden ska i sitt inköpsarbete ta tillvara företagens idéer och potential för utveckling av verksamheten. Ett sätt att göra detta kan vara att använda olika upphandlingsförfaranden för att främja innovativa lösningar vid upphandlingar. Dessutom strävar kontoret efter att genomföra marknadsdialog vid upphandlingar. Under hösten 2020 genomförde trafikkontoret en anonym leverantörsundersökning i syfte att ge ett urval av leverantörer möjlighet att utvärdera trafikkontoret som beställare. Det kan konstateras att undersökningen genomgående visade ett bra resultat och att leverantörerna generellt sett är nöjda med trafikkontoret som beställare. Ett sammanvägt leverantörsindex är 71 utav 100 möjliga. Det märks inte några nämnbara skillnader mellan konsulter och entreprenörer. Några områden som ges positivt omdöme är anbuds-förfarande inklusive utvärdering samt kunskapsutbyte och samverkan. Ett utvecklingsområde som identifierats är hur kontoret delger allmän information om verksamheten.



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Utveckla arbetet med markupplåtelse med inriktningen att förbättra servicen till företagen och med fokus på att effektivisera processerna.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Handläggningen av markupplåtelse har relativt nyligen omorganiserats som ett led i att förbättra servicen. Under året har kontoret effektiviserat befintliga rutiner som rör handläggningen. Detta arbete fortsätter kontinuerligt för att möta förändrade behov och förutsättningar. Samverkansmöten med entreprenörer för kunskapsutbyte kommer att genomföras när det är lämpligt. Denna del av utvecklingsarbetet har pausats med anledning av Covid-19-pandemin.			

Nämndmål:

Stockholms offentliga rum främjar företagande

● Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Den upplevda tryggheten för stadens företagare ökar.
- Godstrafiken effektiviseras.
- Kompetensen om näringslivsfrågor på trafikkontoret 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 trygghetsskapande åtgärder beskrivs under mål 1.2 och i detta arbete ska företagsperspektivet stärkas. Arbetet med platsamverkan innebär ett särskilt nära samarbete med näringslivet, där staden och boende tillsammans med fastighets- och centrumägare och andra lokala företagare gör platser tryggare och attraktivare, och under året intensifieras det arbetet. I dagsläget ser förutsättningarna och villkoren olika ut för företagare beroende på var i Stockholm de etablerar sig. För att företag ska kunna starta, verka och växa med stabila grundförutsättningar arbetar kontoret för att den dagliga driften i stadsmiljön, såsom snöröjning, renhållning och klotterbekämpning, fungerar på ett likvärdigt sätt i hela staden. De utökade systematiska kontrollerna, som beskrivs mer under mål 1.2, är ett arbetssätt som bidrar till detta.

Kontorets arbete för effektiva och hållbara transporter och god framkomlighet, som beskrivs under mål 2.3, är positivt ur ett näringslivsperspektiv. Dels eftersom det underlättar för stockholmarna att nå olika verksamheter, dels för att det underlättar företagares möjlighet att transportera både sig själva och varor i staden. Möjligheterna till nya lastplatser för varuleveranser och upphämnings-/avlämningsplatser för taxi prövas löpande, när önskemål inkommer från branschen. Regelverket för foodtrucks har setts över i samråd med branschen och i april tog nämnden bl.a. beslut om utökad ramtid för foodtrucks och möjlighet att söka tillstånd för en kortare period än tidigare. Dessutom har möjlighet för försäljning från foodtrucks på fyra nya platser i centrala innerstaden införts.

Vidare fortsätter leveranstrafiken att utvecklas tillsammans med näringslivet och akademien, t.ex. avseende geofencing som beskrivs mer under mål 3.2. Vid trafikarbeten ska särskild hänsyn tas till företagarna, t.ex. genom att säkerställa leveranstrafikens framkomlighet och att



ge proaktiv information om eventuella störningar. Samverkan med näringslivet är dessutom en integrerad del av det löpande arbetet för hållbara godstransporter. Kontoret samverkar även med näringslivet i olika projekt med fokus på bland annat nattransporter, e-handel, sjöfart och geofencing.



Beslut har tagits gällande förändringar i regelverket för foodtrucks.

Kontoret har även arbetat för att möjliggöra för fler korttidsparkeringar i hela staden och under året har rutiner ändrats för hur ändamålsplatser, t.ex. en lastplats, tidsregleras vid nyinrättning. Det innebär att kontoret i högre grad skyltar parkeringsplatser så att de kan fungera som t.ex. lastplats, vissa tider av dygnet, och övriga tider av dygnet, när behovet av lastplats inte är lika stort, fungera som korttidsparkering. Möjligheterna till medfinansiering från fastighetsägare undersöks kontinuerligt och den nu pågående omdaning av Vasagatan är ett exempel på projekt som bedrivs i nära samverkan med omkringliggande fastighetsägare.

Vidare har kontoret deltagit löpande i lokala näringslivsråd, företagarföreningar och samverkansforum för att hålla en nära kontakt med stadens näringsidkare. Under året har kontoret också fortsatt med att värna stadens renodlade verksamhetsområden som pekas ut i översiktsplanen, för att ge dessa långsiktiga förutsättningar för utveckling. Samordning mellan stadens berörda förvaltningar och bolag är av stor vikt för att ge företagen i stadens 10 renodlade verksamhetsområden långsiktiga förutsättningar att driva och utveckla sina verksamheter. Berörda förvaltningar och bolag har därför tagit fram en samordningsmodell där SBR utser en samordnare och för frågor vidare till en samordningsgrupp bestående av deltagare från berörda förvaltningar och bolag. Samordningsmodellen togs upp i respektive förvaltnings nämnd under våren där beslut om att implementera samordningsmodellen togs. Nyligen har ett arbete för utveckling av Årsta partihallar inletts där trafikkontoret deltar.

Arbetet med platssamverkan som sker på ett flertal platser i staden är ett ytterligare exempel på samverkan med många olika aktörer. Kontoret har även samverkat med näringslivet i flera pågående projekt, såsom Vasagatan, Malmskillnadsgatan, Kungsgatan och utredningen gällande ny beläggning vid Sergels torg, för att deras verksamheter ska kunna drivas vidare samtidigt som projekten pågår. Sedan torghandeln tillkom inom kontorets ansvarsområde vid årsskiftet sker också en fördjupad samverkan med företagarföreningar vid de tre fokustorg som nämns under mål 1.2. Dessutom har kontoret arbetat för att dialogen om näringslivsfrågor ska stärkas med andra kommuner inom regionen och med Region Stockholm.

KF:s mål för verksamhetsområdet:

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

● Uppfylls helt

Analys

Mot bakgrund av årets genomförda aktiviteter som beskrivs nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att Stockholm byggs attraktivt, tätt och funktionsblandat utifrån människors och verksamheters skiftande behov, är uppnått. Kontorets deltagande i arbetet med utredning och planering av urbana stråk i samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret har löpt på, och dessutom har kontoret under året tillsammans med exploateringskontoret inventerat lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur.

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. Befolkningsstillväxten ställer dock stora krav på en hög bostadsbyggnadstakt och mellan 2010 och 2030 ska 140 000 nya bostäder byggas, varav 70 000 bostäder mellan 2019 och 2025. Trafikkontoret spelar en central roll i detta arbete, eftersom ett effektivt transportsystem är en förutsättning för att bostads- och arbetsmarknader ska fungera i den växande staden. Vägledande är Framkomlighetsstrategin, som anger hur staden ska kunna växa med bästa möjliga funktion i trafiksystemet och skapa ett transportsnålt och hållbart samhälle.

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 deltar kontoret i ett tidigt skede i en rad olika exploateringsprojekt. När nya områden byggs, eller när befintliga områden skiftar karaktär, genereras möjligheter inom allt från framkomlighet till grönstruktur och dagvattenhantering. Att hitta bra lösningar från början är betydligt mer tids- och kostnadseffektivt än att genomföra åtgärder i efterhand. Det är av särskild vikt att planera för trygga miljöer, där varken kvinnor eller män hämmas av upplevd otrygghet. För att möjliggöra detta och säkerställa att trafik- och driftsperspektiven finns med i tidiga skeden, är nära samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret en nödvändighet.

De arbeten som trafikkontoret gör för att bidra till en attraktiv, tät och funktionsblandad stad

kan främst kopplas till mål 11 i Agenda 2030, ”Hållbara städer och samhällen”. Mål 11 lyfter bl.a. behovet av att skapa hållbara, säkra och ekonomiskt överkomliga transportsystem som är tillgängliga för alla, vilket går i linje med kontorets arbete i enlighet med Framkomlighetsstrategin. I stadsbyggnadsprocessen är samtliga tekniska förvaltningar beroende av att samverka med varandra, för att på så vis uppnå en tät stad med kopplingar mellan olika stadsdelar och med ett hållbart transportsystem.

Nämndmål:

Stockholm växer med effektiva transportlösningar och attraktiva offentliga rum

 Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Ledstången och teknisk handbok utvecklas.
- Kommunaltekniska ytor säkras inför vintern 2020/2021.

Analys

Ett växande Stockholm

Ett stort antal byggprojekt pågår i staden och kontoret följer samtliga strategiska utvecklings- och exploateringsprojekt. Kontoret har två roller, dels att vara myndighetsinstans i form av väghållare, dels att på beställning vara sakkunnig inom kontorets ansvarsområden. Bland arbetsuppgifterna ingår bl.a. att delta i program- och detaljplanearbete, besvara program-, detaljplane- och bygglovsremisser, samt att ansvara för trafikutredningar och utifrån dessa föreslå åtgärder. Kontoret effektiviserar kontinuerligt arbetsprocesserna och anpassar organisationen för att kunna möta de krav och förväntningar som bostadsbyggnadstakten innebär, t.ex. pågår ett arbete med att utveckla Teknisk handbok. Det pågår också ett arbete tillsammans med exploateringskontoret för att utveckla processbeskrivningen Ledstången. Vidare bistår kontoret exploateringskontoret i samordningen avseende logistik, masshantering och försörjningsinfrastruktur i planering och genomförande av stadsutvecklingsprojekt. Exploateringskontoret har under året tagit fram ett utkast till en masshanteringsplan och trafikkontoret har deltagit i arbetet. Genom trafikkontorets delaktighet i EU-projektet MIMIC (under ledning av Linköpings universitet) har representanter från exploateringskontoret och trafikkontoret deltagit i workshops i syfte att utveckla smarta lösningar för bygglogistiken. Kontoret har under året arbetat med ett planeringsstöd som riktar sig till stadens planerare, bl.a. med syftet att ge konkreta exempel på hur krav kan ställas för att förbättra logistiken vid byggprojekten. Dessutom pågår diskussioner om sjötransport av massor från stadens projekt.

För att möjliggöra en fortsatt hög bostadsbyggnadstakt har kontoret fortsatt att i samverkan med andra förvaltningar undersöka infrastrukturbarriärer som kan omvandlas till levande, urbana stråk, t.ex. fortsätter planeringen för en omvandling av Södertäljevägen närmast Liljeholmen, och uppdraget om att inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur återrapporterades till trafiknämnden i juni. Kontoret tar även fram områdesvisa planeringsunderlag som ett sätt att ta helhetsgrepp om den proaktiva trafikplaneringen för respektive stadsdel.

Stadens tillväxt innebär även att befintliga områden förändras och en allt tätare stad med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden leder till ökade förväntningar på väghållningen och ökade krav på gestaltningen i dessa områden. En utmaning för kontoret är att kunna möta dessa förväntningar, eftersom de medför ökade kostnader. I september startades därför projekt som fokuserar på drift och underhåll av gata och park. Projektet utvärderar nuvarande processer och stödjer utvecklingen av dessa för att uppnå effektivare drift och underhåll ur ett långsiktigt perspektiv. En del av arbetet innefattar att utarbeta nyckeltal för drift och underhåll, vilket även beskrivs under mål 1.2 och 3.1.

För att säkerställa att nybyggda områden håller god kvalitet har kontoret påbörjat att se över checklistor och rutiner för ritningsgranskning av de nya platser som byggs i stadsbyggnadsprojekten. Drifts- och underhållskalkyler för stadsbyggnadsprojekten Marievik och Slakthusområdet har tagits fram och jämförts med andra delar av staden, vilket i dialog med exploateringskontoret har lett till ändringar i utformningen av gaturummen för att minska de framtida drift- och underhållskostnaderna i dessa projekt som just nu är i planeringsskedet.

Farligt gods

Nya bostäder byggs ofta nära vägar och spår där farligt gods transporteras och det finns stora osäkerheter när det gäller tillämpningen av gällande lagstiftning för skyddsavstånd, vilket leder till fördröjt eller minskat bostadsbyggande. Staden har ett pågående samarbete med länsstyrelsen och Trafikverket och behöver prioritera att driva frågan om utvecklade riskbedömningar på nationell nivå. Trafikkontoret har här en viktig roll att spela genom att t.ex. ta fram underlag, analysera trafikflödet, anpassa lokala trafikföreskrifter och utfärda dispenser. Det är dock inte kopplat till kontorets väghållansvar som den stora utvecklingspotentialen finns, utan till stadsbyggnadsprocessen. Trafikkontoret har under året fortsatt att bistå exploaterings- och stadsbyggnadskontoret i deras arbete med att driva frågan om skyddsavstånd för det farliga godset. Inom projektet Gemensam syn på risk där kontoret deltar, under ledning av Länsstyrelsen, tas ett utkast till vägledning fram som syftar till att ge råd och stöd för riskhantering i detaljplaneringen med fokus på risker med farligt godsolycka på ytvägnätet. Vägledningen utgår från att riskhanteringen är stödprocess till Stockholms stads planarbete, som bedrivs enligt det interna stöd- och styrsystemet Ledstången.

Kommunaltekniska ytor

Med stadens höga exploateringstakt försvinner allt fler kommunaltekniska ytor för t.ex. sandfickor, snöupplag och uppställning av fordon. För att säkerställa effektiv vinterväghållnings-, barmarks- och anläggningsdrift i innerstaden har Vanadisberget återtagits i stadens regi och en översyn har visat att berget är i stort behov av omfattande reinvesteringar. En nuvärdeskalkyl har tagits fram och visar att investeringen är kostsam, och på grund av det rådande ekonomiska läget har projektet pausats.

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. Kontoret har därför under året arbetat med att se över behovet och de utmaningar som finns kopplat till kommunaltekniska ytor som kan hantera kraftiga snöfall. Kontoret avser att fortsätta det arbetet under 2021.



	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓	Fortsätta att ta fram en stadsövergripande strategi för kommunaltekniska ytor.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Kontoret har under året sett över tidigare material och inventeringar för att skapa sig en bättre bild av stadens utmaningar och behov kopplat till kommunaltekniska ytor. Kontoret avser att under 2021 fortsätta det arbete som har påbörjats och att ta fram en handlingsplan för hur kontoret på längre sikt ska arbeta med frågan. Handlingsplanen ersätter den strategi som planerades från början.			
!	Planera inför Vanadisbergets ombyggnation och säkerställa förvaltning av berget.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Kontoret har påbörjat planeringen av Vanadisbergets ombyggnation och konstaterar att det blir en kostsam investering att rusta upp berget. Med tanke på det rådande ekonomiska läget bedömer kontoret det som oklart när en sådan upprustning kan ske.			
✓	Se över krav och regelverk i Teknisk Handbok, för att förenkla byggandet i staden.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Projektet har påbörjats och kommer att pågå fram till våren 2022.			
✓	Tillsammans med exploateringskontoret inventera lämpliga platser för överdäckning av befintlig trafikinfrastruktur.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Uppdraget är genomfört och återrapporterat till trafiknämnden den 11 juni 2020.			
✓	Tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret fortsätta att planera för en omvandling av Södertäljevägen från trafikled till urbant stråk.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Programarbetet påbörjades under våren 2020 och trafikkontoret är involverat i de olika planeringsprocesserna som pågår. Samråd för programmet planeras ske våren 2022.			
✓	Tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret fortsätta att utreda Örbyleden och andra tilltänkta urbana stråk i enlighet med Översiktsplanen.	2020-01-01	2020-12-31	
	Analys Kontoret arbetar tillsammans med övriga förvaltningar i denna process. Projektet är i ett tidigt planeringsskede. Under 2021 ska trafikutredningar och riskutredningar genomföras.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

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

◆ Uppfylls delvis

Analys

Mot bakgrund av årets genomförda aktiviteter och indikatorernas utfall nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet, delvis är uppnått. Kontoret har under året genomfört stora insatser, som exempelvis utökandet av omfattningen av reinvesteringar i befintliga cykelstråk, men flera indikatorers utfall har varit otillräckliga för måluppfyllelse. Det gäller bl.a. antal publika laddplatser, där viss försiktighet bland nya intressenter i kombination med att etableringstakten hos befintliga aktörer avtog under året

var bidragande faktorer. Sammantaget ser dock kontoret att summan av de insatser som genomförts visar att staden är på god väg att uppnå målet.

I egenskap av väghållare har kontoret verkat för att transportsektorns klimatpåverkan ska minska, vilket ska bidra till att uppnå stadens klimatmål och de nationella klimatmålen till år 2030. Framkomlighetsstrategin är vägledande och beskriver hur stadens gator behöver planeras och utvecklas för att bidra till en attraktiv stad och ett hållbart transportsystem. Detta sker främst genom ökad prioritering av den rörliga trafiken och de färd sätt som kan transportera flest människor och gods på minst yta, d.v.s. gång, cykel, kollektivtrafik och godsfordon med hög beläggning.

För att detta ska gå att genomföra behöver biltrafiken minska, vilket är en utmaning i och med stadens kraftiga befolkningsökning som utgör en stark drivkraft för en ökad biltrafik. Samtidigt har Covid-19 inneburit en minskad biltrafik under stora delar av 2020. På sikt är det dock kontorets bedömning att statliga åtgärder kommer att krävas, t.ex. förändrade bränsleskatter och reseavdrag, medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik, samt förändrad lagstiftning som möjliggör förtätning i centrala delar av staden. Biltrafiken per person i Stockholm är dock klart lägst i landet och en av de allra viktigaste åtgärderna som staden kan vidta för att minska landets totala biltrafik är därför att fortsätta arbetet för att göra det möjligt för fler att bo i Stockholm, bl.a. genom fortsatt bostadsbyggande.

Framkomlighetsstrategin har konkretiserats i underliggande inriktningsplaner, bl.a. för gång, cykel, stombussar och godstrafik. 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. När andelen som går, cyklar och åker kollektivt ökar, samtidigt som biltrafiken minskar, ökar möjligheten till ett effektivare utnyttjande av gaturummen, och minskar trafikens påverkan på både miljö och klimat. 2020 fortsatte planerna att realiseras genom konkreta ny- och ombyggnadsprojekt och under perioden 2019-2022 investeras 1,5 miljarder kronor i denna typ av åtgärder. Under 2020 har kontoret påbörjat revideringen av Framkomlighetsstrategin som är planerad att slutföras under 2021.

Andra fokusområden för 2020 har varit att förbättra vinterväghållningen för stadens gångtrafikanter, att medverka till att bygga ut den publika laddinfrastrukturen, att arbeta för att skapa flera sammanhängande gångstråk i staden och tillsammans med Region Stockholm ta ett större grepp om framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 4. Även fördjupad samverkan med andra aktörer i staden och i regionen är en förutsättning för att värna framkomligheten.

Arbetet för att främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet är inte bara ett av de verksamhetsområden som innefattar stora delar av kontorets huvuduppdrag, det har också flertalet kopplingar till målen i Agenda 2030. Inte minst finns tydliga kopplingar till agendans mål nummer 9 "Hållbar industri, innovationer och infrastruktur", vilket trafiknämnden har pekats ut som målsansvarig för. Målet lyfter bl.a. behovet av att bygga ut, tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur. Även mål 11 "Hållbara städer och samhällen" går på många sätt i linje med stadens Framkomlighetsstrategi. Dessa mål går hand i hand med flera av agendans övriga mål, bl.a. är jämställdhets- och jämlikhetsperspektiven avgörande. I delmål 11.2 nämns t.ex. att trafiksäkerheten bör stärkas med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn och personer



med funktionsnedsättning. Genom att verka för en framkomlig och trafiksäker stad kan kontoret med andra ord bidra till att uppnå flera av agendans 17 mål.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Andel lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden, dagtid	11,9 %			11,8 %		13 %	13,0 %	2020
Analys I innerstaden fortsätter parkeringsbeläggningen att vara hög i de centrala delarna där mätningarna genomförs. Under pandemin har trenden fortsatt med en ökande andel boendeparkerare och minskande andel besöksparkerare, vilket sannolikt kan bero på att fler arbetat hemifrån samtidigt som färre tjänsteresor med bil äger rum. Denna förflyttning i andelar mellan besöksparkering och boendeparkering är svår att dra några generella slutsatser utifrån då pandemins långtidseffekter är för tidigt att tolka och analysera. Vid jämförelse mellan parkeringsmätningarna hösten 2019 och hösten 2020 har dock andelen lediga parkeringsplatser i innerstaden som helhet ökat med ca 0,7 procent.								
Andel meter nybyggd cykelbana som följer cykelplanen	90 %					100 %	Tas fram av nämnd	2020
Analys Skälet till att årsmålet inte nås fullt ut är att i sammanställningen av nybyggda cykelbanor 2020 räknas cykelbanan på pendlingsnätet längs Akallälänken med, som Trafikverket byggt med stadens medfinansiering. Gång- och cykelbanan på hela sträckan är ca 4 m bred, det vill säga under rekommenderad standard i cykelplanen, i linje med genomförandebeslutet. Kontoret har dock fortsatt arbeta för att få nödvändiga tillstånd för att tillåta en fem meter bred cykel- och gångväg längs så lång sträcka av Akallälänken som möjligt, men breddningen har av olika skäl inte bedömts eller varit möjlig på platsen varför den avviker från cykelplanens rekommenderade standard.								
Andel ombyggda passager för gång, cykel och moped (GCM) av de mest prioriterade	56 %			32 %		42 %	Tas fram av nämnd	2020
Analys Antal angivna ombyggda GCM-passager avser totala andelen som byggts om sedan start.								
Antal publika laddplatser	223 st			155 st		500 st	1 900 st	2020
Analys Etableringstakten hos befintliga aktörer avtog under 2020 vilket i kombination med viss försiktighet bland nya intressenter gjorde att årsmålet inte uppnåddes.								
Genomsnittlig hastighet för stombusstrafiken i innerstaden	18 km/h			17 km/h		18 km/h	18,0 km/h	2020
Genomsnittlig hastighet för stombusstrafiken i ytterstaden	29 km/h			28 km/h		28 km/h	28,0 km/h	2020
Hastighetsefterlevnad	76 %			71,4 %		73 %	Tas fram av nämnd	2020
Stockholmarens nöjdhet med snöröjning/sandning				32		45 %	Tas fram av nämnd	2020
Analys Med anledning av Covid-19-pandemin har stadsledningskontoret beslutat att stadens medborgarundersökning inte ska genomföras 2020. Därmed har kontoret inget årsutfall att rapportera för 2020.								



Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister				61 %		67 %	Tas fram av nämnd	2020
Analys Med anledning av Covid-19-pandemin har stadsledningskontoret beslutat att stadens medborgarundersökning inte ska genomföras 2020. Därmed har kontoret inget årsutfall att rapportera för 2020.								
Vägtrafikarbete totalt i staden	-4,8 %			-2,2 %		-0,2 %	Tas fram av nämnd	2020
Analys Trafikarbetet minskade med 4,8 % totalt inom stadens vägnät. Inklusivt det statliga vägnätet minskade det totala vägtrafikarbetet med 5,4%. Det är egentligen en mindre minskning än vad som skulle kunna förväntas men de flesta mätningarna gjordes i oktober, som var den sista månaden före de skärpta restriktionerna.								

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Trafiknämnden ska genomföra ett testprojekt av diagonala övergångsställen med allgrönt.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Lösningen etablerades på Mäster Samuelsgatan/Regeringsgatan och på Telefonvägen/Mikrofonvägen i slutet på oktober. Testet ska utvärderas och sedan återrapporteras till nämnden.			
Trafiknämnden ska genomföra ett testprojekt för infärgade cykelbanor på utvald plats i staden.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys En 500 meter lång sträcka har grönfärgats vid Londonviadukten. Till våren kommer efterstudier att utföras.			
Trafiknämnden ska genomföra passagemätningar av farligt gods.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Den tidigare mätningen av farligt gods gjordes i samarbete med Trafikverket, vilket kontoret ser som önskvärt vid en ny mätning. Trafikverket planerar dock att genomföra en ny mätning tidigast 2021 och därför har mätning av farligt gods inte genomförts under året.			
Trafiknämnden ska i tjänsten Betala-P ta fram funktioner som bättre motsvarar kundernas behov av en modern betalösning där bland annat möjligheter att hitta lediga parkeringsplatser och laddplatser ska kunna inrymmas.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys En ny version av Betala P lanserades i oktober, där bl.a. laddplatser visas. Med lanseringen följde en rad tekniska problem, t.ex. kopplat till möjligheten att kunna avbryta parkering i förtid. Kontoret har arbetat med att åtgärda problemen och bedömer att de är lösta, men kommer att fortsätta att löpande förbättra användarvänligheten. Ett kartstöd baserat på köp i appen ska utvecklas samt en elektronisk plånbok som kan laddas med pengar för betalning av parkering.			

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.
- Fler publika laddplatser uppförs på stadens mark.
- Antalet svårt skadade och omkomna i trafikolyckor på stadens vägnät minskar.
- Förbättrad vinterväghållning för gående.

Analys

En ledande cykelstad

Mellan åren 2019 och 2022 ska en miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder och även omfattningen av reinvesteringar i cykelinfrastrukturen ska öka. Kontoret arbetar intensivt med att identifiera angelägna cykelåtgärder, prioriterar mellan dessa, utreder lösningar och skriver fram beslut till nämnden. Som exempel på cykelprojekt som beslutats av trafiknämnden under året kan nämnas inriktningsbeslut för breddning av cykelbana på Riddarholmskajen och genomförandebeslut för utbyggnad av cykelbana på Engelbrektsgatan.

I början av året beslutade nämnden att öka omfattningen av reinvesteringar på cykelbanor och under 2020 genomförs upprustningsåtgärder till en utgift på 20 mnkr. Ett antal av de åtgärder som genomfördes togs fram genom att fråga stockholmare på kontorets Facebooksida "Cykla och gå i Stockholms stad". Kontoret har genomfört många förbättringsåtgärder av trafiksignaler genom trimma och optimera trafiksignaler för att höja framkomligheten för cyklister ytterligare. Detta gäller t.ex. Götgatan men också andra platser i staden.

Även andra insatser har betydelse för att göra det enklare och säkrare att cykla och under året har kontoret fortsatt med förbättrad vägvisning, systematisk övervakning av felparkerade bilar i cykelfält, optimering av trafiksignaler och trafiksäkerhetsåtgärder. Kontoret har påbörjat ett test med grönfärgad cykelbana längs en 500 meter lång sträcka vid Londonviadukten som ska fortsätta och utvärderas under 2021. Arbetet med att ta fram en teknisk lösning för en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken har fortsatt och kommer att fortsätta även under nästa år.

Under 2020 arbetade kontoret med översynen av cykelplanen, som syftar till att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området. Beslut om remittering av förslaget till reviderad cykelplan planeras till trafiknämndens sammanträde i mars 2021.

Framkomlighet gång och buss

Mellan 2019 och 2022 ska en halv miljard kronor investeras i framkomlighetsåtgärder för gång och buss. 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. Inom flera av kontorets pågående investeringsprojekt arbetar kontoret för fler och längre sammanhängande gångstråk som skapar ökade vistelsevärden och gör det enklare att promenera, ett exempel är breddningen av gångbanan på Drottninggatan.

Arbetet med att skapa fler sammanhängande gångstråk syftar också till att koppla samman ytterstadens stadsdelar med varandra och med omgivande kommuner och en utredning pågår gällande just sammanhängande gångstråk mellan stadsdelar. Kontoret arbetar för sammanhängande gångstråk genom flera pågående investeringsprojekt som exempelvis breddning av gångbana på Drottninggatan och genomgående gångbanor längs huvudgator på Södermalm. Kontoret utreder hur kopplingarna kan stärkas mellan stadsdelar, till exempel mellan Västbergahandel och Midsommarkransen. De strategiska sambanden som pekas ut i översiktsplanen ges särskild vikt. Ökad gångvänlighet beaktas i samtliga projekt, vilket innebär att många aktiviteter för ökad gångvänlighet utförs inom ramen för kontorets ordinarie verksamhet, utan att vara särskilt utpekade gångprojekt.

Kontoret arbetar löpande med att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom att hastighetssäkra gång- och cykelpassager och fördjupar kunskapen om gång som trafikslag. Kontoret fortsätter att bredda övergångsställen som en del i pågående investeringsprojekt där behov har identifierats utifrån gångflöde. Under åren 2020-2021 genomförs test av diagonala övergångsställen med allgrönt för gående på två platser, Telefonvägen/Mikrofonvägen samt Mäster Samuelsgatan/Regeringsgatan. Förstudier genomfördes under våren och de diagonala övergångsställena invigdes i början av november.



Kontoret fortsätter arbetet för att Stockholm ska vara en gångvänlig stad.

Arbetet med att stärka gångvänligheten sker i symbios med Levande Stockholm, stadens strategi för offentliga rum och arbetet med platsamverkan 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. Även det arbete med att stärka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning som beskrivs under mål 1.4 bidrar till att göra Stockholm till en mer gångvänlig stad.

För stadens bussar har kontoret fortsatt att tillsammans med Region Stockholm öka medelhastigheten, regulariteten och attraktiviteten, bl.a. i enlighet med handlingsplanen för stombusstrafiken för åren 2017-2021. Tillsammans med Region Stockholm arbetar kontoret för att linje 4 uppnår minst 20 km/h i genomsnittlig hastighet inklusive hållplatsstopp, genom ökad regularitet och tydlig prioritet av framkomlighet och trafikantfrämjande åtgärder. Försök med åtgärder för busslinjen beslutades av trafiknämnden i oktober och testerna på Hornsgatan och Odengatan har påbörjats.

Utredningar, projektering och genomförande av åtgärder sker även för andra stomlinjer. Exempelvis arbetade kontoret under året med framkomlighetsåtgärder på linje 176/177 och genomförde ett antal åtgärder från de åtgärdsvalsstudier som kontoret deltagit i tillsammans med trafikförvaltningen och Trafikverket. Det sistnämnda gäller t.ex. en cirkulationsplats i Skarpnäck och ett busskörfält längs med Örbyleden. Kontoret fortsätter att optimera trafiksignalerna och se över befintliga samordnade signalsystem för att minska väntetiderna för de prioriterade trafikslagen, bl.a. inom ramen för arbetet för Stockholm som en smart och uppkopplad stad, vilket även beskrivs under mål 3.2. Kontoret har även fortsatt arbetet med att ge stombussar full prioritet i utvalda korsningar. Vidare pågår en utredning om hur tryggheten, trafiksäkerheten och orienterbarheten för oskyddade trafikanter på torget vid Gullmarsplan kan förbättras.

Utvecklad vinterväghållning

Stockholm ska ha god framkomlighet året om och kontoret ansvarar för snöröjning och halkbekämpning på ca 3 900 gator och ca 211 mil gång- och cykelbanor. Längs utpekade cykelpendlingsstråk samt intilliggande gångstråk hålls en högre standard på vinterväghållningen och under vintern 2019/2020 utvecklades den ytterligare för stadens gångtrafikanter genom att utöka omfattningen av försöken med sopsaltning på trottoarer och gångbanor i delar av Vasastaden och Årsta. Eftersom det var en snöfattig vinter kunde inte projektet genomföras i särskilt stor utsträckning, men sopsaltning genomfördes vid de snö- och halktillfällen som uppstod under säsongen och planering genomfördes för att prioritera gångtrafikanter under vintern 2020/2021. Snöröjningen för gångtrafikanter ska prioriteras i nya avtal och arbetet med att utveckla, prova och utvärdera nya driftmetoder ska också fortsätta. De stråk som prioriteras kan t.ex. vara vältrafikerade gångstråk och stråk mot skolor och busshållplatser. Framkomligheten för kollektiv- och nyttotrafik prioriteras också.

Att systematiskt följa upp vinterväghållningen är också viktigt och under vintern har kontoret arbetat mer systematiskt med kontroller utifrån rutiner som tagits fram under hösten 2019.

Utvecklingen av kontrollen och uppföljningen av driftentreprenader beskrivs närmare under mål 1.2. och 3.2. Vidare har kontoret påbörjat att ta fram riktlinjer för var och i vilken omfattning markvärme är ett bra alternativ till traditionell snöröjning. Parametrar av betydelse är bl.a. behov sett till gångflöde, investeringsutgifter och driftskostnader. Utifrån detta kommer kontoret att fortlöpande pröva förutsättningarna för att anlägga markvärme i samband med planerade ombyggnationer av gator och torg, som ytterligare ett sätt att förbättra framkomligheten vintertid.

Parkering, mobilitetstjänster, godstrafik och stora infrastrukturprojekt

Stadens parkeringsverksamhet bedrivs enligt den av kommunfullmäktige antagna parkeringsstrategin och plan för gatuparkering och kontoret följer löpande både verksamhetens intäkter samt strategins och planens långsiktiga effekter på andelen lediga platser runt om i staden. Under året har kontoret fortsatt att marknadsföra och utveckla den digitala betaltjänsten "Betala P" genom att ta fram funktioner som bättre motsvarar kundernas behov av en modern betalösning där bland annat möjligheter att hitta lediga parkeringsplatser och laddplatser ska inrymmas. En ny version av appen lanserades i oktober. Med lanseringen följde en rad tekniska problem som kontoret har åtgärdat, och appens användarvänlighet kommer fortsättningsvis att ses över löpande. Vidare har kontoret utrett möjligheterna till fler korttidsparkeringar, t.ex. vid lokala centra i ytterstaden, med fokus på att framförallt se över lastplatserna och om möjligt ta bort eller tidsreglera dessa.

Under de senaste åren har utvecklade former av så kallade mobilitetstjänster blivit allt vanligare, t.ex. fasta och friflytande bil- och cykelpooler, elsparkcyklar, och nya taxilösningar. Kontoret ser positivt på att nya och effektiva lösningar etableras, eftersom det ökar medborgarnas resmöjligheter, men ser även ett behov av att följa upp och fortsätta de samarbeten som påbörjades med de olika bolagen under 2019. Det gäller exempelvis insamlingen av elsparkcyklar som har placerats på platser som förhindrar framkomligheten. Kontoret har månatliga möten med de olika bolagen där bl.a. frågan om lämplig parkering av elsparkcyklar är en stående punkt på dagordningen. Under början av hösten genomförde kontoret ett test där p-vakter flyttade hindrande eller trafikfarligt uppställda elsparkcyklar enligt lag och förordning om flyttning av fordon i vissa fall. Testet föll väl ut och kontoret fortsätter nu att arbeta med korta flyttar av elsparkcyklar. Trafiknämnden har fattat beslut om en avgift för genomförda flyttar som kommer att debiteras bolagen efter att beslutet antagits i kommunfullmäktige under 2021.

Vidare bevakar kontoret utvecklingen av självkörande fordon och ser löpande över regelverk, såsom lokala trafikföreskrifter, för att säkerställa att staden inte utgör en flaskhals i utvecklingen.

I enlighet med den av kommunfullmäktige antagna godstrafikplanen fortsätter kontoret att tillsammans med näringslivet möjliggöra effektivare, säkrare och mer miljöanpassade godstransporter. Som exempel kan nämnas att det pågår ett arbete inom EU-projektet Life Aspire med att utreda lösningar för mer effektiva godstransporter i Gamla stan. Under hösten inleddes en dialog med aktörer som är villiga att få till samlastning för transporter till Gamla stan. Målet är en kommersiell lösning där stadens roll initialt är att driva på utvecklingen och agera som en neutral plattform. Utredningar pågår parallellt kring att använda Gamla stan som testyta för regelefterlevnad, och en dialog med lokalpolisen har inletts om detta.



Det pågår också en dialog tillsammans med miljöförvaltningen om hur staden kan öka användningen av lastcyklar. Kontoret ska bidra till att utveckla den potential som finns för godsleveranser på stadens inre vattenvägar och logistiklösningar vid större byggprojekt, samt prövar löpande möjligheterna till införande av nya lastplatser för varuleveranser och upphämtnings-/avlämningsplatser för taxi när önskemål inkommer från branschen. För att säkerställa synergier och samstämmighet mellan stadens förvaltningar och bolag, med avseende på utveckling av hållbara godstransporter, inrättades 2019 ett förvaltningsövergripande godsnätverk.

Kontoret medverkar i planeringen för utbyggd kollektivtrafik såsom nya tunnelbanan, Roslagsbanans ombyggnad, Mäljarbanan, tvärbanan till Kista och Spårväg Syd. Kontoret deltar även i det av regionens trafikförvaltning ledda arbete med att planera för kollektivtrafik på stadens vatten och i en utredning om kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden. 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 kommer kontoret att ta över driftansvaret för anläggningen. Kontoret fortsätter även att medverka i stadsledningskontorets utredning om förutsättningarna för att gräva ner den del av Centralbron som hanterar biltrafiken, samt samarbeta med stadsledningskontoret gällande infrastrukturförhandlingar.

Regional framkomlighet

Under kommande femårsperiod planeras många större trafikpåverkande arbeten i centrala Stockholm. Dels kontorets egna arbeten såsom upprustningar av Klaratunneln, Kungsgatan och södra Götgatan, dels andra stora infrastrukturprojekt såsom tunnelbaneutbyggnaden och det fortsatta arbetet med Slussen. Utöver detta driver de ledningsdragande bolagen många, och i flera fall omfattande, projekt. Alla dessa åtgärder kan inte genomföras samtidigt, då det skulle kunna ge stora systemeffekter på biltrafiken. Därför har kontoret påbörjat ett arbete med fokus på att stärka det interna samarbetet mellan kontorets avdelningar för att bättre samordna kontorets egna projekt. Kontoret utvärderar även i tidiga skeden olika sätt att stänga av i olika projekt, för att därigenom ge säkrare prognoser, en framförhållning i hur trafiken påverkas under projektens genomförande och därmed bättre underlag till nämndens och fullmäktiges beslut. Bland annat har samverkansforum etablerats och inför inriktningsbeslut för större projekt arbetar avdelningarna gemensamt med exempelvis detaljerad produktionsplanering, trafikanalyser och uppföljning av framkomlighet under byggtiden.

Ett sätt att minska trafikstörningarna runt om i staden är att samordna trafikarbeten, bl.a. med hjälp av den gemensamma tidplanen för kontoret, Trafikverket, regionens trafikförvaltning, Solna stad och Nacka kommun. För att upprätthålla denna plan sker löpande samordning och utveckling av planeringsverktygen GSP (Gatuarbete Samordnad Projektplanering) och TSA (TrafikStörande Arbeten). Det regionala samarbetet fortsätter och samordningen med ledningsdragande bolag har fortsatt utvecklas för att minska både störningar i näten och trafikpåverkan. Ett exempel är samordningen av Ellevios stora lokalnätprojekt där en konsultresurs ser till att samordningen mellan staden och bolaget följs upp på ett bättre sätt och framdriften säkras. Samarbetet med Trafikverket fortsätter för att förbättra verktyg för trafikanalyser. Inom projektet TITAN (Tillståndsgivning och incitament för minskad



trafikpåverkan) utvecklade kontoret under 2019 sitt arbetssätt för arbetet med trafikstörningar och under 2020 har kontoret identifierat åtgärder som kontoret kan genomföra för att nå det önskade läget i fråga om hanteringen av trafikstörande aktiviteter, innan, under och efter att de genomförs. Tillsammans med Trafikverket och Region Stockholm arbetar kontoret även fram nya arbetssätt för hur trafikstörningsinformation ska ske i samverkan, inom ramen för Trafik Stockholm, i framtiden.

I dagsläget finns få incitament att ta gaturummet i anspråk under så kort tid som möjligt i samband med trafikpåverkande gatuarbeten. Kontoret har därför fortsatt att driva projektet TITAN, som omnämns ovan, och har påbörjat en utredning om vilka möjligheter kontoret har för att hantera arbeten som sker på stadens mark utan tillstånd. Översyn av stadens nuvarande vitesnivåer och eventuell höjning av dessa pågår. Det tas även fram förslag på hur vitesnivåerna kan kopplas till olika typer av gator. Vidare har kontorets utökade kontroller av efterlevnaden av givna tillstånd för arbete på stadens mark fortsatt, såsom trafikplaneringsplaner och schakttillstånd.

Minskad klimatpåverkan

En av de stora utmaningarna när regionen växer så snabbt är att tillgodose efterfrågan på ökat resande, samtidigt som klimatpåverkan ska minska. I miljöprogrammet för åren 2020-2023 finns bl.a. ett etappmål om minskade växthusgasutsläpp, där utveckling inom trafiken har en viktig del. Åtgärder ska även genomföras för att uppnå stadens klimatmål och de nationella klimatmålen till år 2030, samt för att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040. För trafikkontorets arbete 2020 innebär detta att fortsätta främjandet av de hållbara transportslagen och en väsentlig del i detta är att investera 1,5 miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för cykel, gång och buss. Vidare arbetar kontoret med att löpande följa biltrafikens utveckling och att utvärdera de insatser som har gjorts för att minska trafiken.

En minskning av motorfordonstrafiken på 20-30% jämfört med året innan observerades under våren p.g.a. Coronapandemin. Sensommarens mätningar visade på en fortsatt minskning, men mindre än under våren. Antalet fordon minskade mellan 5-10% jämfört med samma period 2019, med den största minskningen på helgerna. Cykeltrafiken minskade något under början av pandemin, men har sedan ökat under året. På flera mätplatser har t.o.m. rekordhöga flöden noterats. Det kan bero på att fler stockholmare valt att ta cykeln före kollektivtrafik. Mot slutet av 2020 var motorfordonstrafiken tillbaka på strax under samma nivåer som innan pandemin.

Utbyggnaden av publik laddinfrastruktur för eldrivna fordon är ett steg i att minska utsläppen och bedrivs i samverkan med miljöförvaltningen, Stockholms stads Parkering AB och näringslivet. Tillsammans med Stockholms stads Parkering AB arbetar kontoret för att 4 000 publika laddplatser ska finnas tillgängliga i slutet av 2022. Kontoret tog 2019 fram en karta med lämpliga platser för gatuladdning i innerstaden, samt tog fram kriterier för etablering för att underlätta för laddaktörer att hitta platser i ytterstaden som de är intresserade av. Under 2020 har kontoret arbetat aktivt med att identifiera lämpliga platser i ytterstaden samt utöka antalet platser i innerstan. Vid 2020 års slut kan kontoret redovisa över 10 000 potentiella laddplatser i laddkartan. Nuvarande affärsmodell bygger på att privata aktörer själva bekostar större delen av investeringen för att anlägga laddplatsen och får de intäkter som genereras,



medan staden står för kostnaderna för skyltning samt avstår från de parkeringsintäkter som annars skulle ha genererats. Dessa villkor ses löpande över för att göra det mer attraktivt att uppföra laddplatser, men i övrigt saknar kontoret verktyg för att påverka antalet platser som uppförs. Kontoret ser också löpande över andra möjligheter att främja utvecklingen av energieffektiva fordon, t.ex. vid dispensgivning. Kontorets egen fordonsflotta består enbart av elhybrider och gasbilar.



En laddplats utplacerad i stadsmiljön.

Stockholms stad ingår i ett konsortium vid namn EIT Urban Mobility som har utsetts till att med hjälp av EU-finansiering leda den europeiska utvecklingen inom urban mobilitet mellan 2019 och 2026, med möjlig förlängning om ytterligare sju år. För trafikkontoret innebär detta goda möjligheter till EU-finansiering för innovationsprojekt som bygger vidare på befintlig verksamhet, t.ex. innovativa projekt kopplade till parkering, offentliga rum, effektiviserad leveranstrafik och geofencing. Kontoret deltar inom EIT Urban Mobility med ansökningar och har fått beviljad finansiering för projektet ZEUS (Zero Emissions off peak Urban deliverieS) som pågått under 2020. Projektet utgår från resultat i Eccentricprojektet och vidareutvecklar tysta nattleveranser med eldrivna fordon för bättre framkomlighet och minskade utsläpp. Projektet fokuserar på att utöka försöken med tysta nattleveranser med tunga eldrivna fordon i urban miljö.

Kommunikationen om hållbart resande och om stadens satsningar på gång-, cykel-, kollektiv- och leveranstrafik har fortsatt. Här är kontorets Facebook-sida "Cykla och gå i Stockholms stad" central liksom stadens övergripande sociala medier.

Ökad trafiksäkerhet

Under året har kontoret fortsatt arbeta för att öka trafiksäkerheten i staden, inte minst ur ett jämställdhets-, barn- och äldreperspektiv. I enlighet med "Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020", som är en del av Framkomlighetsstrategin, har fokus lagts på åtgärder som ger stor effekt och som staden har rådighet över: hastighetsefterlevnad, säkra

huvudgator och ökad kunskap. Kontoret arbetar dels med enskilda trafiksäkerhetsprojekt, dels med att integrera trafiksäkerhetshöjande åtgärder i övriga projekt. Särskild vikt läggs på miljöer med många oskyddade trafikanter och på gång- och cykelpassager. Kontoret har fortsatt att samverka med polisen i trafiksäkerhetsfrågor, samt vara pådrivande för fler hastighetskameror (ATK) och för försök inom geofencing och det sistnämnda beskrivs närmare under mål 3.2. Under året arbetade kontoret med att slutföra revideringen av trafiksäkerhetsprogrammet och i samband med detta lägga ett ökat fokus på sambandet mellan drift och underhåll och olyckor med oskyddade trafikanter.

Kontoret medverkade också vid den globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet som Stockholm stod värd för i februari.

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken och arbetet med att anpassa hastigheterna till de lokala förutsättningarna och få bättre hastighetsefterlevnad fortsätter. Inom hastighetsplanerna föreslås både sänkningar och höjningar av hastigheterna. På gator där det föreslås hastighetshöjningar ska dessa bl.a. föregås av hastighetssäkrade passager. Även för vissa gator där hastigheten ska sänkas ser kontoret behov av fysiska åtgärder för att undvika för stor skillnad mellan skyltad hastighet och vad trafikmiljön signalerar, vilket kan leda till låg hastighetsefterlevnad. Dynamiska farthinder har anlagts och driftsatts under hösten. För arbetet med hastighetsplanerna är staden uppdelad i fem delområden och i december beslutade nämnden kontorets förslag om nya hastighetsgränser som tagits fram för delområde 4, d.v.s. Älvsjö, Bromma och Vantör.




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 2020 genomfördes trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid sju skolor. Det pågår även utredningar och projektering vid ytterligare ett antal skolor. Arbetet med att ta fram trafiksäkerhetshöjande åtgärder inkluderar medborgardialog samt barns och ungdomars behov och upplevelser. Vidare tittar kontoret på möjligheten att införa låghastighetszoner runt torg och andra passande platser i staden.





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 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 utgör 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 cyklister upplever att de har en god sikt och att de syns från omkringliggande byggnader. Exempelvis är kontorets extra satsning på slyröjning runt gång- och cykelvägar, som beskrivs under mål 1.2, därmed också bra ur ett jämställdhetsperspektiv. Trafiksäkerhetsåtgärder bidrar också genom att öka både säkerheten och tryggheten. Det är även viktigt att baserat på kunskapen om med vilka färdmedel som män och kvinnor reser, säkerställa att framkomligheten och trafiksäkerheten i samband med t.ex. trafikomläggningar inte systematiskt missgynnar något av könen.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
 Cykelantal	66 975 st			63 430 st		88 000 st		2020
Analys								
2020 observerades 66975 passager, vilket är en ökning från 2019 års 63430 passager. Ökningen kan till viss del förklaras av Covid-19-pandemin som inneburit att fler stockholmare färdats med cykel istället för kollektivtrafik. Kontoret fortsätter arbetet med att främja cykeltrafiken, vilket på sikt borde leda till allt fler cykelpassager.								
 Gångflöde på ett urval gator.	-38 %			3,63 %		1 %		2020
 Passager över innerstaden, tunga lastbilar	8 365			9 300		9 400		2020

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Anlägga 2 000 nya cykelparkeringar.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Under året har 1900 cykelparkeringsplatser anlagts. Det totala målet om 2000 nya parkeringsplatser per år under mandatperioden kommer att uppfyllas.			
 Arbeta för att nå 4 000 publika laddplatser fram till och med 2022 i samarbete med Stockholms Stads Parkerings AB och näringslivet.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Diskussioner förts med nya aktörer vilket resulterat i flertalet större intresseanmälningar inför år 2021. Under våren var många aktörer avvaktande till investeringar. Vid senare delen av året har laddkartan uppdaterats med 23 000 presumtiva platser till totalt drygt 29 000 platser. Detta samt kommande års arbete med nya årsmål, innovativa lösningar, handlingsplaner och utvecklade rutiner och samarbeten inom staden och näringslivet gör att etableringstakten under 2021 förväntas öka markant.			
 Arbeta för fler sammanhängande gångstråk som skapar ökade vistelsevärden och gör det enklare att promenera.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Kontoret arbetar för sammanhängande gångstråk genom flera pågående investeringsprojekt. Som exempel kan nämnas breddning av gångbana på Drottninggatan som kommer att genomföras under 2021, samt gångåtgärder och växtbäddrenovering på Norrtullsgatan där en utredning är påbörjad. Kontoret utreder även sammanhängande gångstråk mellan stadsdelar. Under sommaren genomfördes en omreglering till ett större system av gågator i Norra Klara.			
 Fortsätta arbetet med att ta fram ett prioriterat gångnät i staden.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Detta har varit ett utvecklingsprojekt där kontoret testat nya sätt att identifiera ett prioriterat gångnät, men det har visat sig vara komplicerat att genomföra. Kontoret kommer att se över hur arbetet ska fortsätta framöver.			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Fortsätta att utreda en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret har fortsatt att utreda en cykelbro under året. Eftersom en bro tar lång tid att bygga har kontoret även undersökt andra sätt att stärka kopplingen mellan Gamla stan och Tegelbacken på kortare sikt.			
✓ Fortsätta att utreda förutsättningar för utveckling av Skeppsbron med bättre vistelsezoner, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet, i samarbete med Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkering AB.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys En förstudie har genomförts och programhandling är framtagen. Arbetet ska rapporteras till nämnden i februari 2021.			
✓ Fortsätta att öka prioriteringen av bussar i trafiksignaler, genom att ge stombussar full prioritet i utvalda korsningar och genom att utreda möjligheterna att ge signalprioritering till övriga bussar.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys För 2020 beslutades att arbeta specifikt med stombusslinje 3. I projekteringsarbetet görs en översyn av signalstyrningen för varje anläggning som har prioritet för stombuss, och justeringar/förbättringar genomförs i de fall det är möjligt. Arbetet kommer att fortsätta under 2021. Angående signalprioritet för övriga (röda) bussar saknas i dagsläget teknik för att ge röda bussar prioritering i likhet med stombussar i någon större omfattning.			
✓ Följa upp efterlevnaden av den avsiktsförklaring som har tagits fram tillsammans med flertalet elsparkcykelaktörer.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Uppföljning sker kontinuerligt, ca 1 gång i månaden. Ett projekt har påbörjats för att ta fram en plattform där samtliga aktörer ska lägga in sin verksamhet, som ett sätt att effektivisera uppföljningsarbetet.			
✓ Förbättra vinterväghållningen genom att bland annat utöka antalet sopsaltade trottoarer och gångbanor i enlighet med jämställd snöröjning.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Test av sopsaltnings på gångbanor har genomförts på gator i Norrmalm och i Årsta. Under hösten har justeringar av gångbanor gjorts med hänsyn till gångplanen och gångbanor sopsaltas under vintern i Norrmalm, Södermalm och kring arenorna vid Gullmarsplan.			
✓ Förstärka en systematisk och kraftfull framkomlighetskontroll av de viktigaste cykelstråken och linjesträckningarna för stombuss.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Arbetet pågår kontinuerligt. Utökad övervakning med 6 stycken MC-burna p-vakter sker alla vardagar klockan 7-19, från tidig vår till sen höst. För stombussövervakningen följer de MC-burna parkeringsvakterna en karta som tagits fram i samråd med Keolis.			
✓ Genomföra breddningar av övergångsställen med höga gångflöden.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Breddningar av övergångsställen på platser med höga gångflöden är en rutinåtgärd som övervägs i samtliga investeringsprojekt.			
✓ I ökad grad utföra sanktioner mot trafikstörande projekt som sker utan tillstånd.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Under året har kontoret fortsatt arbetet med att försöka hitta sätt att agera mot vägarbeten som sker utan tillstånd. Kontoret har ambitionen att se över de styrande dokumenten kopplat till vägarbeten under 2021 och 2022. Detta innefattar kontorets markavtal och därtill kopplade allmänna anvisningar, teknisk handbok och villkoren i schakt- och öppningstillstånden. Kontoret har under 2020 i ökad grad börjat utreda frågan om skadestånd kan vara en väg att beivra överträdelser i form av brytande av stadens mark utan tillstånd.			
✓ Möjliggöra för fler korttidsparkeringar i enlighet med parkeringsplanen i hela staden.	2020-01-01	2020-12-31	



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Analys			
Flertalet lastplatser har under året reglerats om i innerstaden för att skapa större flexibilitet då lastplatsreglering endast är vissa dagar alternativt vissa tider vilket skapar besöksparkering övriga tider/dagar på dygnet. I ytterstaden är flertalet centrumbildningar redan idag reglerat med tidsbestämd parkering för att underlätta besöksparkering.			
✓ Påbörja en revidering av Framkomlighetsstrategin	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Arbete med revideringens upplägg och inriktning har påbörjats under hösten. Arbetet kommer att fortsätta under 2021.			
✓ Skapa ökade incitament för att gatuarbeten färdigställs i tid.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Under året har kontoret fortsatt arbetet med att försöka hitta sätt att agera mot vägarbeten som inte färdigställs i tid. Kontoret har under 2020 i ökad grad börjat utreda frågan om skadestånd kan vara en väg att beivra överträdelse i form av brytande av stadens mark utan tillstånd. Även systemstöden för gatuarbeten behöver genomarbetas och digitaliseras på ett smartare sätt än idag. Genom att göra det går det att på ett bättre sätt visualisera vilka entreprenörer och aktörer som inte färdigställer sina gatuarbeten i tid.			
✓ Slutföra översynen av cykelplanen.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Översynen av cykelplanen är planerad att presenteras för nämnden under våren 2021.			
✓ Ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram som ska gälla fr.o.m. 2021.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Arbete pågår med att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram och en remissversion är planerad att redovisas för trafiknämnden i februari 2021.			
✓ Tillsammans med marknadens aktörer genomföra åtgärder för att möjliggöra en organiserad parkering av friflytande transporttjänster.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Kontoret har i samverkan med marknadens aktörer genomfört försök med hotspots i olika utformningar sedan 2019. Försöken har av olika anledningar inte fallit väl ut när det gäller att få en mer organiserad parkering av elsparkcyklar. Parkeringsovervakningen genomförde därför under hösten punktsatser riktade mot trafikfarligt och hindrande uppställda elsparkcyklar. Därefter genomfördes under oktober ett försök med så kallade korta flyttar. Kontoret avser att fortsätta med korta flyttar, och debitera elsparkcykelbolagen för dessa. Flera av aktörerna har nu också själva valt att anställa personal som utför korta flyttar av illa parkerade elsparkcyklar. Kontoret för även dialog med SKR och Polismyndigheten om lämpliga sätt att reglera och kontrollera parkeringen av friflytande transporttjänster.			
✓ Tillsammans med Region Stockholm påbörja försök med åtgärder för buss 4 för en bättre framkomlighet.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Försöket för stomlinje 4 är påbörjat och är planerat att pågå fram till midsommar 2021.			
✓ Utreda förutsättningarna för att införa låghastighetszoner (20 km/h).	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Under året har ett planeringsstöd för gångtrafik tagits fram där olika gatutyper beskrivs. Den gatutyp som passar bäst in på detta uppdrag är den så kallade lågfartsgatan. Det är en blandtrafikgata med tydliga separerade ytor för gående och fordon, som utformas för låga hastigheter samtidigt som attraktiva gång- och vistelseytor skapas. Kontoret bedömer att en sådan utformning kan leda till den önskade låga hastigheten trots att det idag inte går att reglera en gata till en hastighetsbegränsning på 20 km/tim. Kontoret har för avsikt att prova att omvandla någon eller några platser i staden utifrån dessa principer under 2021.			
✓ 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.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Inom området samordning av trafikarbeten är en handlingsplan under framtagande med tillhörande åtgärdsområden inom projekt TITAN. Flera av kontorets processledare och processägare har genomgått utbildning i processutveckling under året			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
och arbetet med processutveckling fortsätter även under 2021.			
✓ Öka omfattningen av reinvesteringar i stadens befintliga pendlingsstråk och huvudstråk för cykel.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Arbetet med att verkställa handlingsplanen för säkrare genomförandebeslut pågår, fast i en långsammare takt på grund av pandemin. Det som utförts under året är bl.a. att kontoret utvecklat och tydliggjort formerna för hantering av risk och oförutsett i projektprognoser samt rutinen för prognoshantering. Kontoret har också utvecklat det interna arbetssättet inför beslut för att kvalitetssäkra beslutsunderlagen, och projektledare har utbildats i avtalsuppföljning för entreprenader.			

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 att göra Stockholm till en modern kultur- och evenemangsstad, bl.a. i egenskap av tillståndsgivare för evenemang. För att Stockholm ska vara en ledande evenemangsstad har kontoret 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. Samtidigt har pandemin gjort att 2020 varit ett exceptionellt år utan större evenemang.

Under året har kontoret arbetat för att öka närvaron av kultur i det offentliga rummet ska öka och vid utveckling och förvaltning av stadsmiljön ska konst och kulturell verksamhet inkluderas och uppmuntras, t.ex. inom koncepten Levande Stockholm och Grönare Stockholm.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Kulturnämnden ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholm Business Region AB, och i dialog med kulturarrangörer, ta fram en förvaltningsövergripande handlingsplan med vägledning och åtgärder för att främja stadens kultur- och nöjesliv i syfte att stärka stadens attraktions- och konkurrenskraft.	2020-01-01	2020-06-30	
Analys De olika kulturuppdragen har behandlats tillsammans i ett gemensamt ärende, Kulturstrategiskt program för Stockholms stad. Kulturförvaltningen är sammankallande, och trafikkontoret har deltagit i arbetet med att ta fram ärendet. Det kulturstrategiska programmet har gått ut på remiss och behandlades på trafiknämnden i november.			
✓ Kulturnämnden ska i samråd med fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, stadsdelsnämnderna och bolagsstyrelser utforma en strategi för gatukonst och muralmålningar i stadsmiljön genom ökad samverkan med fastighetsägare samt förenklad tillståndshantering.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys De olika kulturuppdragen har behandlats tillsammans i ett gemensamt ärende, Kulturstrategiskt program för Stockholms stad. Kulturförvaltningen är sammankallande, och trafikkontoret har deltagit i arbetet med att ta fram ärendet. Det kulturstrategiska programmet har gått ut på remiss och behandlades på trafiknämnden i november.			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
  Kulturnämnden ska i samråd med kommunstyrelsen, fastighetsnämnden, exploateringsnämnden, trafiknämnden, stadsdelsnämnderna och bolagsstyrelser ta fram en stadsövergripande strategi för att främja fler kulturlokaler- och scener i staden.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys De olika kulturuppdragen har behandlats tillsammans i ett gemensamt ärende, Kulturstrategiskt program för Stockholms stad. Kulturförvaltningen är sammankallande, och trafikkontoret har deltagit i arbetet med att ta fram ärendet. Det kulturstrategiska programmet har gått ut på remiss och behandlades på trafiknämnden i november.			
  Kulturnämnden ska i samråd med stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och fastighetsnämnden utreda hur staden kan underlätta för kulturaktörer att tillfälligt nyttja rivningsfastigheter och outnyttjade platser genom exempelvis generös markupplåtelse, tidsbegränsade bygglov, differentierade upplåtelseavgifter och tydlig kommunikation.	2020-01-01	2020-06-30	
Analys De olika kulturuppdragen har behandlats tillsammans i ett gemensamt ärende, Kulturstrategiskt program för Stockholms stad. Kulturförvaltningen är sammankallande, och trafikkontoret har deltagit i arbetet med att ta fram ärendet. Det kulturstrategiska programmet har gått ut på remiss och behandlades på trafiknämnden i november.			

Nämndmål:

Stockholms offentliga rum uppmuntrar kulturell verksamhet och evenemang

 Uppfylles helt

Förväntat resultat

- Fler offentliga platser rymmer konst och kultur.

Analys


Stockholms offentliga rum ska uppmuntra närvaron av kultur i det offentliga rummet, något som förutsätter nära samverkan med kulturförvaltningen. Det kan t.ex. innebära att tillsammans med stadsdelsförvaltningar utsmycka ytterstadens gångtunnlar med gatukonst och att tillsammans med kulturförvaltningen och Stockholm konst integrera konst och kultur i Levande Stockholm. Enprocentregeln för konst, som innebär att en procent av ett byggprojekts utgifter avsätts för konstnärligt gestaltungsarbete, beaktas bl.a. inom ramen för Grönare Stockholm och har fördelats mellan Husby kulturstråk och Vårbergstoppen. Framtagande av konstverk för båda platserna pågår och vid Husby kulturstråk sker det i samarbete med ungdomar från området.

För att Stockholm ska kunna vara en modern kulturstad krävs samverkan inom staden och under 2020 deltog kontoret i ett flertal arbeten som leds av kulturförvaltningen. De handlade bl.a. om att ta fram en strategi för gatukonst och muralmålningar i stadsmiljön genom ökad samverkan med fastighetsägare och förenklad tillståndshantering samt att vara med och ta fram en stadsövergripande strategi för att främja fler kulturlokaler och scener i staden.

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. Dessa evenemang utgör även exempel på gaturummets mångsidiga möjligheter, något som under konceptet Levande Stockholm

beskrivs närmare under mål 1.2. På grund av den pågående pandemin har evenemang uteblivit under 2020, men trafikkontoret är och förblir en viktig part i att bevara och få till fler livescener, publika kulturverksamheter, evenemang och nattklubbar. Kopplat till detta pågår en utredning för att hitta alternativa lösningar för renoveringen av vägbanan Hornstulls strand som kan möjliggöra en fortsatt publik verksamhet under brokonstruktionen. Utredning har utförts under 2020 och projektering har genomförts för att ta fram lösningar på de problem som finns. Vissa begränsningar på trafik på konstruktionen kan bli nödvändiga. Under tiden fram till den 31 januari 2022 finns möjlighet till fortsatt publik verksamhet och ambitionen är att det även efter det ska vara möjligt under förutsättning att säkerheten uppfylls.

Större evenemang har på grund av pandemin uteblivit men mindre evenemang började ta form under hösten innan smittspridningen tog fart igen. Arrangörer hittade nya metoder för att genomföra evenemang inom restriktionernas gränser och många verksamheter har hittat nya möjligheter att på olika sätt flytta ut och möta kunder utomhus. Det har gett ett ökat tryck framförallt på parker och kontoret har fått göra avvägningar för att det offentliga rummet ska vara till för alla. För kontoret betyder det också många nya aktörer som söker tillstånd och att det söks tillstånd för nya sorters etableringar.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Tillsammans med fastighetsnämnden utreda alternativa lösningar för renoveringen av vägbanan Hornstulls strand som kan möjliggöra en fortsatt publik verksamhet under brokonstruktionen.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Utredning har utförts under 2020 och projektering har genomförts för att ta fram lösningar på de problem som finns. Vissa begränsningar på trafik på konstruktionen kan bli nödvändiga. Under tiden fram till den 31 januari 2022 finns möjlighet till fortsatt publik verksamhet och ambitionen är att det även efter det ska vara möjligt under förutsättning att säkerheten uppfylls.</p>			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

2.5. Stockholm är en hållbar stad med en god livsmiljö

 Uppfylls delvis

Analys

Mot bakgrund av årets genomförda aktiviteter och indikatorernas utfall nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att Stockholm ska vara en hållbar stad med en god livsmiljö, delvis är uppnått. På grund av att årsmålen för flera indikatorer inte uppnåtts och ett flertal aktiviteter inte kunnat genomföras fullt ut enligt plan ser kontoret ett behov av att stärka arbetet för att bättre kunna svara upp mot stadens uppsatta mål.

Stockholm ska vara fossilbränslefritt senast 2040 och stadens egen organisation ska vara fossilbränslefri år 2030. Kontorets bidrag till måluppfyllelse handlar 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 är en av världens vackraste städer med höga naturvärden och ca 40 % av kommunens yta utgörs av grönområden av olika slag. Dessa gröna inslag ger stockholmarna

möjlighet till rekreation, är viktiga för den biologiska mångfalden och för att generera ekosystemtjänster, samt spelar en allt större roll i att möta de utmaningar som ett förändrat klimat innebär. Till grund för arbetet med att värna och utveckla stadens gröna värden ligger bl.a. Stockholms miljöprogram och riktlinjerna för Grönare Stockholm. Dessa riktlinjer ger trafikkontoret ett tydligt samordningsansvar och den större satsning som pågått sedan 2017 för att förstärka grönstrukturen i ytterstaden har fortsatt. Vidare samordnar kontoret stadens strategiska arbete med skyfallshantering.

Motorfordonstrafiken i staden har påverkan på luftkvaliteten och tidigare har miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) överskridits. Kontorets arbete med att minska PM₁₀ har gett resultat, främst genom utvecklandet av nya dammbindande tekniker och genom dubbdäcksförbud på tre av stadens gator. För att förbättra luftkvaliteten har kontoret infört miljözon klass II på Hornsgatan från den 15 januari och har arbetat med att följa dess effekter.

För kontorets arbete för miljön och klimatet är det nya miljöprogrammet för 2020-2023 och klimathandlingsplanen för samma period vägledande. Där beskrivs åtgärder som kontoret kommer att arbeta med för att nå det utsläppsbeleg med en minskning om 10 000 CO₂e som kontoret har i uppgift att uppnå fram till år 2023.

Ett verktyg för att som stad vara ledande i miljömässig hållbarhet är Agenda 2030. Kontorets arbete med Grönare Stockholm kan ses som ett svar på de visioner som tas upp i mål 11 "Hållbara städer och samhällen" om att stärka insatserna för att skydda kultur- och naturarv samt att säkra tillgången till inkluderande och tillgängliga grönområden. I mål 13 "Bekämpa klimatförändringarna" lyfter agendan också vikten av att stärka förmågan till anpassning till klimatförändringar. Det finns ett behov av att utveckla arbetet med att förbereda staden på kommande klimatförändringar, varför kontoret under 2020 fortsatt att stärka kompetensen och utveckla arbetet med skyfallshantering. Vidare berörs trafikkontoret av agendans mål nummer 6, "Rent vatten och sanitet för alla", i arbetet med att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Det är tydligt att samtliga av dessa mål kräver samverkan inom staden. En enskild förvaltning kan visserligen ge positiva bidrag till måluppfyllelse, men dessa bidrag kan bli betydligt större när kommunkoncernens alla delar arbetar tillsammans och samordnar och förstärker varandras insatser. För att minska stadens negativa miljöpåverkan och bekämpa klimatförändringar är det avgörande att samtliga förvaltningar och bolag arbetar tillsammans mot samma mål.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinn or/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Andel bygg- och anläggningsentreprenader i stadens regi som uppfyller stadens krav avseende användning av Byggvarubedömningen (BVB) eller därmed jämförliga system	87,5 %					100 %	100 %	2020



Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Relativ energieffektivisering i stadens verksamheter						2 %	2 % energieffektivisering relativt 2018	2020
Relativ energieffektivisering i stadens verksamheter (Trafiknämnden)	7,97 %					2 %	2 % energieffektivisering relativt 2018	2020
Totalt köpt energi i stadens verksamheter	55,9 GWh			63 GWh		66 GWh	1945 GWh	2020
Återbruk inom stadens egen verksamhet (Stocket)	35					80 st	4 500 st	2020
Analys								
På grund av att den största delen av kontorets återbruk inom Stocket görs inom projektet för renoveringen av Tekniska nämndhuset, visar det angivna årsutfallet som hämtats från arbetsmarknadsförvaltningens sammanställning endast en liten del av det totala utfallet. Kontoret bedömer ändå att målet är uppnått eftersom en stor mängd återbruk har genomförts i samarbete med fastighetskontoret i renoveringsprojektet.								

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Exploateringsnämnden ska i samarbete med trafiknämnden arbeta fram och börja tillämpa skärpta klimatkrav i upphandling av transporter och entreprenader.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Trafikkontoret tillämpar de gemensamma miljökrav som har tagits fram i samarbete med Trafikverket, Göteborg och Malmö i samtliga upphandlingar. Tillsammans med exploateringskontoret har skärpta krav arbetats fram för lätta fordon och handarbetsmaskiner. Dessa krav har börjat föras in i kontorets driftsupphandlingar. Avsikten är att de på sikt även ska arbetas in i övriga upphandlingar. Kontoret arbetar med stegvis skärpta krav för att ge marknaden möjlighet att anpassa sig.			
Kommunstyrelsen ska i samarbete med exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, socialnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, äldrenämnden, stadsdelsnämnderna samt Stockholm Vatten och Avfall AB utarbeta en handlingsplan för klimatanpassning, främst inriktad på skyfall och värmeböljor.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Kontoret har deltagit i arbetet för framtagandet av en handlingsplan för klimatanpassning. Trafikkontorets skyfallsfunktion har varit samordnande och drivande i arbetsgruppen för skyfall samt varit rådgivande part till stadsledningskontoret i formuleringen av handlingsplanen. Beslut om handlingsplanen väntas tas i kommunfullmäktige under 2021.			
Kommunstyrelsen ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden organisera påverkansarbete för nya styrmedel för ett fossilfritt Stockholm.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			
Uppdraget hanteras i arbetet med budgetuppdrag "Kommunstyrelsen ska i samråd med trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030".			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Kommunstyrelsen ska i samråd med trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Trafikkontoret har deltagit i arbetet och ett första utkast på dokumentet är skrivet. Stadsledningskontoret arbetar nu med att förbereda dokumentet för politisk behandling.			
Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska i samarbete med Stockholm Parkering och trafiknämnden genomföra ett pilotprojekt med mobilitetshubbar	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Under hösten har Stockholm parkering arbetat med att precisera utbudet samt med en kommunikationsinsats. Planering för aktiviteter inom projektet för 2021 pågår.			
Trafiknämnden ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden och kommunstyrelsen ta fram ett stadsövergripande trädmål	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Under året har kontoret arbetat med att ta fram ett stadsövergripande trädmål i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden. Förslag till trädmål för staden planeras att presenteras för trafiknämnden under våren 2021.			
Trafiknämnden ska i samråd med kommunstyrelsen, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt stadsdelsnämnderna ta fram en handlingsplan för att minska nedskräpning såväl i vatten som på land	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret har under året tagit fram en handlingsplan för minskad nedskräpning på land och i vatten. För närvarande pågår intern förankring av förslaget som är planerat att tas upp till trafiknämndens sammanträde i februari 2021.			
Trafiknämnden ska kontinuerligt utöka andelen perenna rabatter som främjar pollinatörer, inom ramen för strategin för biologisk mångfald	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Inom blomsterprogrammet ser kontoret över att utöka antalet växter som gynnar pollinatörer och bidrar därmed till att stärka den biologiska mångfalden. Trafikkontoret ser även över möjligheten att utöka antalet vårlökar för att förlänga säsongen med pollinatorsgynnande växter.			

Nämndmål:

Stockholms offentliga rum är hållbara och erbjuder en god livsmiljö

Uppfylls delvis

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.
- Införa miljözon klass II på Hornsgatan.

Analys

Kontoret ansvarar tillsammans med stadsdelsförvaltningarna för stadens parkinvesteringar, för att samordna och utveckla stadsdelsförvaltningarnas stadsmiljöverksamhet samt för stadens gemensamma parkdatabas. Ett viktigt uppdrag för kontoret är att stärka samverkan och

helhetssyn kring stadens parker och naturområden inom stadens processer för planering, utveckling och förvaltning. Enligt kommunstyrelsens riktlinjer för ett Grönare Stockholm leder stadsträdgårdsmästaren en samordningsgrupp som ska stärka arbetet med grön infrastruktur och mångfunktionalitet i stadens parker och grönområden. Gruppens arbete utvecklas löpande och förutsätter samverkan, helhetssyn och tydlig ansvarsfördelning.

Ett viktigt verktyg i utvecklingsarbetet av stadens gröna värden är de investeringar om 300 mnkr i ytterstadens parker som trafikkontoret i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna och miljöförvaltningen, samt i dialog med stockholmarna, genomför mellan åren 2017-2022. Ett 33-tal projekt genomförs och den enskilt största investeringen är utvecklingen av Vårbergstoppen i Skärholmen till en modern stadspark. Hittills har 19 av dessa projekt färdigställts, varav ett av projekten nominerades till 2019 års bästa landskapsarkitektur. Inom Etapp 3 med fokus på ekosystem och grön infrastruktur pågår det praktiska arbetet med att stärka eksambanden, och upprättande av handlingar för groddammar och passager nära samarbete med berörda stadsdelsförvaltningar och miljöförvaltningen. Under årets början har även planeringen för nästa fas av Grönare Stockholm gjorts och det presenterades för nämnden i slutet av sommaren.

De gröna satsningarna kommuniceras kontinuerligt till stockholmarna och under årets första tertial genomfördes bl.a. kampanjen ”Ut och njut i din park” som informerade om de projekt som hittills har genomförts inom Grönare Stockholm. Dessutom har webbsidan Stockholm växer uppdaterats med information om färdigställda projekt och nyheter inom Grönare Stockholm.

Vidare har kontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna verkta för tydligare vägvisning i närheten av naturreservat för att underlätta för besökare att hitta dit. I nuläget diskuteras samordning av skyltning för Nationalstadsparken.



Blommor från årets blomsterprogram.

Ett Stockholm med biologisk mångfald i väl fungerande och sammanhängande ekosystem är ett av de prioriterade målen i miljöprogrammet för åren 2020-2023. Målet innefattar fyra

etappmål där trafikkontoret har delat ansvar med andra förvaltningar och bolag att bidra till biologisk mångfald. Programmet lyfter bl.a. vikten av kontinuerlig kunskapsöverföring, lärande och samverkan med andra aktörer. Detta kan exempelvis ske genom deltagande i innovativa samarbeten där Stockholms grönområden kan utgöra testbädd i olika pilotprojekt. Inom blomsterprogrammet ser kontoret över att utöka antalet växter som gynnar pollinatörer och därmed bidrar till att stärka den biologiska mångfalden. I planeringen av nästa satsning av Grönare Stockholm är projekt som gynnar biologisk mångfald av högsta prioritet.

Kontoret ser även över möjligheten att utöka antalet vårlökar för att förlänga säsongen med pollinatörsgynnande växter. Stadens snabba tillväxt och utbyggnad innebär att kunskapen om naturvård och skötselinsatser behöver ökas. Svaga samband behöver stärkas, försämringar av ekologiska funktioner kompenseras och en kontinuerlig naturvårdsskötsel bedrivs. Flera av projekten inom Grönare Stockholm genomförs just för att stärka stadens ekosystemtjänster och gröna samband, t.ex. genomförs åtgärder för att stärka eksambanden i Skärholmen och Farstanäset och planering samt projektering för anläggande av groddammar pågår. Inom flertalet av stadens parkprojekt används växtmaterial som främjar pollinatörer och kontoret arbetar kontinuerligt för att även stadsdelsförvaltningarna ska använda sig av perenner som främjar pollinatörer. Kontoret medverkar i utvecklingen av arbetet med stadsdelsperspektiv på gröna svaga samband enligt översiktsplanen, med syfte att ta fram projekt för gröna investeringar. Kontoret medverkar även i en kartläggning av stadens totala grönyta och ESBO (Ekologiskt Särskilt Betydelsefulla Områden) som syftar till att kunna följa dess utveckling över tid. Eftersom stödjande ekosystemtjänster som biologisk mångfald ibland kan hamna i målkonflikt med rening av dagvatten, skyfallshantering eller aktivitetsytor för rekreation har kontoret fortsatt att aktivt verka för ett helhetsperspektiv och skapa multifunktionella anläggningar som skapar mervärden ur flera perspektiv. Ett exempel är de växtbäddar som kontoret anlagt vid Rådmansgatan som dels är gröna men också uppbyggda för att kunna omhänderta stora mängder vatten.

De kommuncentrala parker som trafiknämnden har skötselansvar för (Kungsträdgården, Berzelii Park, Norra Bantorget, Strömparterren, Järva friområde och Årstafältet) har fortsatt att vårdas och utvecklas för att tillgodose behovet av välskötta gröna lungor i den allt tätare staden. Under året beslutade dock kommunfullmäktige, efter hemställan från trafiknämnden och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, att flytta förvaltningsuppdraget för parken Årstafältet från trafiknämnden till Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd från och med den 1 januari 2021.

Under året har utvecklingen av Kungsträdgården drivits vidare tillsammans med stadsbyggnadskontoret. Det handlar dels om att bygga om evenemangsplatsen, dels om att utveckla hela parkens rekreations- och vistelsevärden, samtidigt som tryggheten ska stärkas. Det strategiska arbetet för att utveckla Järvafältet pågår och en del av detta handlar om att i samarbete med fastighetskontoret utreda förutsättningarna för att utveckla Hästa gård.

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. För att öka tryggheten kommer kontoret under året bl.a. lägga extra medel på slyröjning, vilket även beskrivs under mål 1.2.

Livsvillkoren för stadens ca 50 000 gatuträd förbättras löpande, bl.a. genom beskärning, växtbäddsrenoveringar samt ny- och återplantering och i mars tog nämnden beslut om fortsatta reinvesteringar och investeringar för gatuträden mellan åren 2020-2023. Med biokol, krossad sten och kompost skapas en långsiktigt hållbar planteringsjord med mycket låg belastning på miljön, som samtidigt binder koldioxid. Detta prisbelönta koncept utvecklas successivt, bl.a. tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) och tillämpas nu regelmässigt i kontorets växtbäddar. Under året har kontoret även arbetat med att ta fram ett stadsövergripande trädsmål i samarbete med miljö- och hälsoskydds nämnden och kommunstyrelsen, vilket kommer att presenteras för nämnden under början av 2021. Vidare har tio källsorteringsmoduler satts ut runt om i staden innan sommaren, detta för att uppmuntra återvinning i det offentliga rummet.

Utvecklad skyfalls- och dagvattenhantering

I det nya miljöprogrammet, med giltighetstid 2020-2023, finns ett mål om att klimatanpassa Stockholm för att kunna hantera konsekvenserna av ett förändrat klimat. Trafikkontoret har en viktig roll som ansvarig för att samordna skyfallsarbetet i staden att följa upp etappmålet om att stärka förmågan att hantera effekter av skyfall. Stockholms dagvattenstrategi, liksom miljöprogrammet, understryker behovet av klimatanpassad planering och staden har tagit fram förslag till principer för skyfallshantering. Utifrån dessa påbörjade trafikkontoret under 2019 att i samarbete med andra berörda förvaltningar och bolag etablera en strategisk funktion för skyfallshantering. Organisationen för skyfallshantering inom staden har stärkts genom att det bl.a. upprättats ett stadsövergripande nätverk med berörda förvaltningar och bolag, inklusive stadsdelsförvaltningar, för att höja kunskapen om skyfall i staden och för att förankra frågan brett. Under våren har kontoret arbetat med att ta fram en åtgärdsplan för ett område i Östermalm som är sårbart för skyfall. En ny tjänst som skyfallsstrateg tillsattes från och med oktober med uppdrag att leda skyfallsfunktionens arbete. Samtidigt går skyfallshanteringen från uppstartsfas till att införlivas i den ordinarie verksamheten. Under hösten deltog kontoret i arbetet med framtagandet av en handlingsplan för klimatanpassning, främst inriktad på skyfall och värmeböljor, under ledning av stadsledningskontoret.

Kontoret fortsätter även att leda arbetet och utvecklingen beträffande lokalt omhändertagande av dagvatten i växtbäddar till gatuträd och annan växtlighet genom renovering med den skelettjordsteknik som beskrivs ovan. Denna jord bidrar till förbättrad dagvattenhantering genom att vattnet fördröjs eller helt tas upp av träden. Riktlinjerna och åtgärds måttet vid planering och projektering av dagvattenhantering beaktas regelmässigt vid nybyggnad och större ombyggnationer. Vidare finns ett beslut om att ansvaret för skötseln av dagvattenanläggningarna som trafikkontoret idag har hand om ska gå över till SVOA. Ett avtal togs fram under 2019 för att tydliggöra gränsdragningen mellan parterna och kontoret har arbetat med överlämningen som kommer att fortsätta under 2021. Det finns fortfarande en del frågeställningar kring gränsdragningar som kommer att behöva ses över under arbetets gång.

Den goda tillgängligheten till stränder och kontakten med vatten är unik för Stockholm och har fortfarande stora utvecklingsmöjligheter. Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i stadens vattenprogram och för kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Kontoret har under året arbetat med åtgärder för genomförandet av

handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast. Som exempel kan nämnas att kontoret minskat spridningen av mikroplast genom att testa en ny metod för att fräsa bort sliten och tjock vägmarkering och måla dit en ny, samt samla in den borttagna vägmarkeringen som annars hade spridit mikroplast.

Renare luft

Arbetet för att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) har drivits vidare, bl.a. utifrån intentionerna i det nya miljöprogrammet, och luftkvalitetsnormerna ska inte överskridas på stadens gator. I enlighet med länsstyrelsens åtgärdsprogram för luft arbetar kontoret med dammbindning av gator och trafikleder, tidig vårstädning av gator, städning med ny teknik och optimerad halkbekämpning. En av de största bidragande faktorerna är vädret och en snöfattig vinter som denna tenderar att ge mer PM10.

Väderprognoser följs löpande och extra åtgärder görs vid väder som riskerar att öka mängden PM10. Som ett resultat av dessa åtgärder har antalet dygnsöverskridanden avseende PM10 på stadens gator minskat över tid. Arbetet behöver dock drivas vidare och staden har alltså för höga partikelhalter för att klara det långsiktiga nationella miljömålet om frisk luft. Kontoret följer och utvärderar därför i samverkan med miljöförvaltningen ytterligare åtgärder för att minska partikelemissionerna och för en löpande dialog med Trafikverket om att förbättra luftkvaliteten längs de statliga vägarna.

För att minska halterna av NO₂ infördes miljözon klass II på Hornsgatan den 15 januari 2020 och för att informera stockholmarna om införandet genomförde kontoret en kommunikationskampanj som innefattade annonsering på stadsinformationstavlor, i lokalpress och i radio. I samband med införandet installerades en digital stadsinformationsavla på Hornsgatan som visar luftdata avseende kvävedioxider och partikelhalter i realtid. Tavlan visar även information om miljözonen samt om dubbdäcksförbudet som sedan tidigare gäller på Hornsgatan. Flera parter deltog i arbetet, bl.a. Stokab med dotterbolag St Erik Kommunikation AB, och JCDecaux som sett till att tavlan finns på plats. Även miljöförvaltningen har deltagit och det är från deras tidigare mätstation på Hornsgatan som informationen till den digitala tavlan samlas in.



Stadsinformation om införandet av miljözonen på Hornsgatan.

Kontorets har under året arbetat med att utvärdera och kommunicera vad införandet får för effekter samt utifrån effekterna utvärdera vilka åtgärder som kan vidtas för att förbättra luftkvaliteten ytterligare. Hornsgatan används parallellt som en testbädd för trafikövervakning och regelefterlevnad. Projektet Smarta Urbana Trafikzoner har nyligen beviljats finansiering från Vinnova inom programmet utmaningsdriven innovation. Steg 2 som beviljats löper över två år och ett av arbetspaketen utgörs av Innovationszon Hornsgatan där kontoret tillsammans med Stokab och ett antal näringslivsaktörer kommer att testa olika tillämpningar av geofencing för bättre samspel, trygghet och trafiksäkerhet. Inom ramen för projektet kommer kontoret att använda Hornsgatan som testbädd för olika typer av geofencing. Syftet med testerna är att se hur utbyte av data mellan vägghållare, smarta sensorer och uppkopplade fordon i smarta zoner kan bidra till ett bättre samspel mellan olika trafikanter. Hornsgatan är en lämplig testbädd för projektet eftersom gatan är en komplex stadsmiljö med höga trafikflöden och existerande målkonflikter. Testerna inkluderar hastighetsanpassning av tunga transporter i realtid med hänsyn till cyklister och fotgängare, samt bättre tillgänglighet och nyttjande av lastplatser. Under hösten inleddes detaljplanering inför testerna som kommer att genomföras under 2021.

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. Som ett svar på åtgärdsprogrammet har kontoret tillsammans med miljöförvaltningen inlett ett samarbete för att ta fram förslag på åtgärder som skapar en bättre ljudmiljö. En handbok för gröna lösningar för en bättre ljudmiljö har tagits fram, som beskriver hur bullerskydd kan utformas för att även stärka stadens ekosystemtjänster. Planen är att platser och val av åtgärder ska utredas, analyseras och prioriteras i områden där det finns behov och kostnadseffektiviteten ska vägas mot nyttan av åtgärderna. Samtidigt har kontoret tagit fram lokala bullerskärmöbler för parken Blomsterdalen i Årstadal som kommer att ställas ut under

2021, och dessa avser kontoret sedan kunna nyttja på fler platser i staden. Kontoret arbetar också löpande med att hantera vibrationer, t.ex. genom att utreda möjligheterna att använda en annan betäckning på brunnslock.

Hållbara val i verksamheten

Trots att en växande stad innebär fler tekniska anläggningar har kontorets elförbrukning minskat med ca 35 % under de senaste tio åren och energieffektiviseringen har fortsatt under 2020. Belysningen står för tre fjärdedelar av kontorets energianvändning och genom att successivt gå över till energieffektiv LED-belysning kan energikostnaderna sänkas, samtidigt som positiva effekter för miljön och stadsbilden uppnås. Kontoret beviljades 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, vilket slutfördes under årets andra tertial.

Vid utbyggnad av belysningen, t.ex. i samband med nyexploateringar och förtätning, väljs det mest energieffektiva systemet som motsvarar uppställda krav. 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 energianvändningen, såsom för broar, hissar, toaletter och trafiktunnlar. För de öppningsbara broarna byts tekniken ut till LED-teknik och för hissar och rulltrappor har det tecknats en AI-tjänst som medger kontinuerlig bevakning av funktionen, i syfte att öka tillgänglighet och minska energiförbrukning.

Som en stor beställare kan kontoret genom miljökrav vid upphandlingar påverka marknaden och 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. Redan idag ställs utökade miljökrav i vissa lämpliga upphandlingar, t.ex. på laddhybridbil. Ett annat exempel är att kontoret vid upphandling av driftentreprenadavtal för Farsta-Skarpnäck, förutom de gemensamma miljökraven, även skärpt kraven för lätta fordon och lagt till miljökrav för handhållna arbetsredskap. Under året har kontoret även genomfört pilotprojekt med eldrivna arbetsmaskiner, t.ex. har en eldriven sopmaskin testats på Kungsholmen under hösten. Utöver detta har även ett försök genomförts med en eldriven arbetsmaskin för driftverksamheten i bergrumsanläggningar. Erfarenheten under testperioden fram till idag visar på att batterikapacitet och funktion uppfyller ställda krav. Framöver kommer inventering att ske av möjligt nyttjande av eldrivna arbetsmaskiner i fler entreprenader inom kontorets verksamhetsområde.

Samtidigt kan ökade miljökrav innebära färre anbud och ökade kostnader, varför det är viktigt att hitta rätt balans. För att säkerställa att miljökraven efterlevs kontrollerades alla pågående enskilda entreprenader genom en miljöbesiktning under året. Avrop på miljöbesiktningar genomförs systematiskt och verktyg för uppföljning är under utveckling. Kontoret använder även i större utsträckning Byggvarubedömningen (BVB), ett branschöverskridande system för miljöbedömning av byggvaror, i relevanta projekt.

I miljöprogrammet för åren 2020-2023 finns ett mål om att Stockholm ska utvecklas till en

stad där resurser används effektivt. Staden ska identifiera och kartlägga stora resursflöden och ta fram en utarbetad strategi för cirkularitet. För att uppnå detta mål krävs en hög grad av samverkan såväl inom staden som med andra aktörer och näringslivet. De åtgärder som kontoret kommer att behöva arbeta mer med rör både kontorets egen resurseffektivitet men också åtgärder som gör det lättare för stadens invånare att bidra till att skapa ett mer cirkulärt samhälle. I en cirkulär ekonomi kan samhällets invånare dela på de resurser som finns och ett sätt att stimulera en delningsekonomi kan vara att främja bilpooler och andra delningstjänster. Kontorets samverkan med stadens olika elsparkcykelbolag är ett exempel på hur kontoret arbetar för att möjliggöra delningstjänster för stockholmarna. Vidare har kontoret sålt tre av de bilar som förvaltningen använder för att istället gå över till bilpoolsbilar. Kontoret behöver även vara delaktigt i att säkerställa att det finns multifunktionella ytor som möjliggör en cirkulär hantering av stadens resursflöden. Arbetssätt som bidrar till en cirkulär stad är något som kontoret kommer behöva utveckla och arbeta vidare med både under innevarande år och åren framöver för att nå målet om ett resurssmart Stockholm. Inom arbetet för Digital Demo har kontoret under hösten gjort en utredning kring hur krav kan ställas på ökad återvinning av schaktmassor i kontorets projekt. Kontoret planerar också att sortera gatstenar som ligger på de kommunaltekniska ytorna för att kunna återanvända dem i projekt.

I kontorets roll som myndighetsutövare kan kontoret även bidra till att privata aktörer som arbetar hållbart gynnas och under våren började kontoret att se över lokala ordningsföreskrifter och befintliga villkor för torghandeln för att på sikt kunna främja närproducerad mat. Kontoret kan inte villkora vad som säljs på torghandeln, men däremot planerar kontoret att införa möjligheter att ha kortare upplåtelser som ett komplement till torghandelsplatser och som ett sätt att främja närproducerad mat. Arbetet med torghandeln beskrivs även under mål 1.2.

Klimatmål

I stadens nya miljöprogram pekas trafikkontoret ut som ansvarig för ett antal etappmål som ska bidra till uppfyllandet av stadens mest prioriterade mål för Stockholms miljö på lång sikt. Klimathandlingsplanen för åren 2020-2023 anger hur staden ska nå de klimatmål som är fastlagda i miljöprogrammet, ”Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040” och ”En fossilfri organisation 2030”. Där ges flera exempel på hur staden kan arbeta för att uppnå de långsiktiga målen, men handlingsplanen har även tilldelat nämnder och bolagsstyrelser utsläppsbehandling som ska nås på kort sikt, inom programperioden. Kontoret har tilldelats ett utsläppsbehandling med en minskning om 10 000 ton CO₂e fram till år 2023. För att nå utsläppsmålet handlar det för trafikkontorets del framförallt om åtgärder inom transportsektorn och mer specifikt åtgärder inom parkering, cykel, bättre framkomlighet för busstrafiken och ökad elektrifiering. Vidare ska kontoret verka för att trängselskatten miljödifferentieras och genom sin roll som upphandlande organisation ställa krav om klimateffektivitet i upphandlingar.

För kravställning i samband med upphandling har trafikkontoret tilldelats följande utsläppsbehandling:




- Klimateffektiva entreprenader genom krav vid upphandling. Trafiknämndens mål till 2023: minskning av 4 000 ton Co₂e
- Klimateffektiva transporter genom krav vid upphandling. Trafiknämndens mål till 2023:

minskning av 3 000 ton Co₂e

Betinget ska mätas genom andel förnybar diesel i arbetsmaskiner respektive andel förnybara drivmedel av totalt antal transporter. Då trafikkontoret idag inte ställer krav på att entreprenörerna ska redovisa drivmedelsförbrukningen, kan kontoret inte beräkna ett utfall annat än att övergripande redovisa hur arbetet med miljökrav i upphandlingar gått.

Den stora mängden av kontorets upphandlade arbetsmaskiner och transporter är inom ramen för kontorets drift- och anläggningsentreprenader. I samtliga entreprenader följs de ”Gemensamma miljökrav för entreprenader” som antogs av kommunfullmäktige 2018. I dessa ställs bl.a. krav på drivmedel, fordon och arbetsmaskiner. Kraven följs upp för de enskilda entreprenaderna, dock görs ingen samlad uppföljning. År 2020 skärptes kraven på miljöklass för både lätta och tunga fordon jämfört med tidigare år, vilket bedöms ha lett till en minskning av Co₂e. För 2021 har trafiknämnden tillsammans med exploateringsnämnden i uppdrag att utveckla och tillämpa skärpta klimatkrav i upphandling av transporter och entreprenader, vilket kan leda till ytterligare minskning av Co₂e.

Åtgärderna kopplade till parkering, kollektivtrafik och cykel är av en karaktär som gör att det inte tillförlitligt går att kvantifiera effekterna av dem i minskade CO₂e-utsläpp. Det beror på att det i de flesta fall saknas effektsamband mellan t.ex. ändrat utbud av parkering, hur det påverkar bilinnehav och hur det i sin tur påverkar bilåkande. Fram till 2023 ska åtgärder inom dessa områden sammantagande minska utsläpp i staden med 3 000 ton koldioxid. Kontorets bedömning är att arbetet fortgår enligt plan. Detta gäller särskilt åtgärder kopplat till cykel och framkomlighet för busstrafiken. Inom parkeringsområdet har det däremot inte skett någon större förändring av regelverket under året, däremot har utbudet av gatuparkering minskat något till följd av olika gatuomvandlingsprojekt. Sammantaget bedömer kontoret därför att målet till 2023 kommer att kunna nås och att kontoret arbetar på i den takt som är nödvändig. En linjär utveckling av reduktionen av koldioxidutsläpp till följd av nämnda parkerings-, kollektivtrafiks- och cykelåtgärder skulle innebära en minskning på 750 ton under år 2020.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
 Andel prioriterade och relevanta avtal enligt kemikalieplanen utan avvikelser från ställda kemikaliekrav	100 %			100 %		100 %	100%	2020
 Antal bulleråtgärdade rekreativområden under året	0			0		1		2020
Analys								
Det tilltänkta projektet, vid det planerade naturreservatet vid Hagsåtraskogen, 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. Även upprustningen av Blomsterdalen sköts fram ett år, men beräknas vara färdigställd sommaren 2021.								
 Antal dygn över normvärdet för kvävedioxid i luft	2			20		7 dygn		2020










Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Antal dygn över normvärdet för PM10 i luft	16			30		35 dygn		2020
Minskning ton CO2e till år 2023						10 000		2020
Analys								
<p>Då trafikkontoret idag inte ställer krav på att entreprenörerna ska redovisa drivmedelsförbrukningen, kan kontoret inte beräkna ett utfall för de utsläppsbeding som tilldelats kontoret avseende upphandling. Under året har kontoret bl.a. ställt krav på drivmedel, fordon och arbetsmaskiner. Kraven följs upp för de enskilda entreprenaderna, dock görs ingen samlad uppföljning. År 2020 skärptes kraven på miljöklass för både lätta och tunga fordon jämfört med tidigare år, vilket bedöms ha lett till en minskning av Co2e.</p> <p>Åtgärderna kopplade till parkering, kollektivtrafik och cykel är av en karaktär som gör att det inte tillförlitligt går att kvantifiera effekterna av de i minskade CO2e-utsläpp. Det beror på att det i de flesta fall saknas effektsamband mellan t.ex. ändrat utbud av parkering och hur det påverkar bilinnehav och hur det i sin tur påverkar bilåkande. Kontorets bedömning är att arbetet fortgår enligt plan. Detta gäller särskilt åtgärder kopplat till cykel och framkomlighet för busstrafiken. Kontoret bedömer därför att målet om minskning till 2023 kommer att uppnås. En linjär utveckling av reduktionen av koldioxid till följd av kontorets parkerings-, kollektivtrafiks- och cykelåtgärder skulle innebära en minskning på 750 ton under år 2020.</p>								
Uppfyllande av miljömålet avseende timmedelvärde för kvävedioxid i luft	154					60		2020
Analys								
<p>Årsmedelvärdet redovisas i SLB Analys årsrapport för luften i Stockholm som publiceras under våren. Angivet utfall avser 2019 års medelvärde. Timmedelvärdet 60µg/m3 får överskridas upp till 175 gånger på ett år. I rapporten finns ingen sådan siffra utan det som redovisas är antingen årsvärden som inte kan jämföras med timvärden eller antal timmar med överskridanden. Därför har kontoret i verksamhetsplanen för 2021 ändrat så att indikatorn mäter antal gånger medelvärdet överskrids.</p> <p>Årsmedelvärdet 2019 var mellan 33 µg/m3 på Hornsgatan och 21 µg/m3 på St Eriksgatan. Gränsvärdet för timmedelvärdet 60 µg/m3 överskreds på samtliga mätplatser. Flest gånger på Hornsgatan (1016 ggr) och minst antal på St Eriksgatan med 229 ggr. Högsta timmedelvärdet uppmättes dock vid Essingeleden (154 µg/m3) följt av Sveavägen med 143 µg/m3.</p> <p>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. Under årets början infördes miljözon klass II på Hornsgatan, vilket framöver kan komma att påverka halterna av kvävedioxid i luften.</p>								
Uppfyllande av miljömålet avseende årsmedelvärde för PM10 i luft	20					15		2020
Analys								
<p>Årsmedelvärdet redovisas i SLB Analys årsrapport för luften i Stockholm som publiceras under våren. Angivet utfall avser 2019 års medelvärde. Analys från rapporten:</p> <p>"De högsta PM10-halterna uppkommer under sen vinter och tidig vår när fordonens dubbdäck kommer åt att nöta på vägbanorna samtidigt som de under vintern ansamlade slitagepartiklarna kan virvla upp. Detta sker efter att vägbanorna är fria från is och snö och har torkat upp. De högsta månadsmedelvärdena av PM10 år 2019 uppmättes i februari, mars och april. Det ovanligt höga halterna i februari på Hornsgatan och Sveavägen förklaras av att vägbanorna ofta var torra. Även april månad hade ovanligt höga PM10-halter, trots att vägbanorna var fuktigare än normalt. Det förklaras av en episod med intransport av partiklar (PM2.5) bl.a. bestående av sand från Sahara".</p>								
Utsläpp från vägtransporter (ton CO2e per invånare)						0,82 ton/inv		2020



	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓	Fortsätta att i samarbete med fastighetskontoret utreda förutsättningarna för att utveckla Hästa gård.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys Kontoret har påbörjat arbetet att utreda förutsättningarna för att utveckla Hästa gård och arbetet kommer att fortsätta under 2021.</p>			
✓	Fortsätta den strategiska utvecklingen av Järvafältet.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys Kontoret har arbetat med den strategiska utvecklingen av Järvafältet under 2020 i samarbete med berörda förvaltningar. Kontoret har förutom att utreda förutsättningarna för att utveckla Hästa gård, även arbetat med utvecklingen av landskapsparken Hansta hage. Kompensationsåtgärder har genomförts som till exempel gallring av sly och anläggning av en fårhage.</p>			
!	Fortsätta utreda möjligheterna till en ny parkmiljö längs det nedlagda spårområdet vid Årstaviken, i samarbete med exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningen.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys I budget för 2021 framgår att exploateringskontoret har ett uppdrag att leda arbetet, och kontoret avser delta i det fortsatta arbetet framöver.</p>			
✓	Genomföra energibesparande armaturbyten av ca 3 400 kvicksilverarmaturer samt ca 3 700 armaturer med högtrycksnatrium.	2019-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys Samtliga armaturbyten av ca 3 400 kvicksilverarmaturer samt ca 3 700 armaturer med högtrycksnatrium är utförda.</p>			
✓	Genomföra pilotprojekt med eldrivna arbetsmaskiner.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys Eldriven arbetsmaskin används för driftverksamheten i bergumsanläggningar under tillsyn. Erfarenheten under testperioden visar hittills att batterikapacitet och funktion uppfyller ställda krav. Framöver kommer inventering att ske av möjligt nyttjande av eldrivna arbetsmaskiner i fler entreprenader inom kontorets verksamhetsområden.</p>			
✓	Införa miljözon klass II på Hornsgatan från den 15 januari samt följa upp och utvärdera dess effekter.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys Miljözonen infördes 15 januari enligt plan, och utvärderingen kommer att redovisas för trafiknämnden i februari 2021.</p>			
✓	Med stöd av miljö- och hälsoskyddsnämnden arbeta med innovativa lösningar för bullerskydd, i synnerhet gröna bullerskydd.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys En uppföljning av stadens bullerskyddsprogram har tagits fram i samarbete med miljöförvaltningen. I uppföljningen har ett antal platser identifierats med rekommendationer för olika bullerskyddslösningar utifrån läge och behov. Skyddsåtgärderna är platsspecifika men ska kunna tillämpas på flera ställen och objekt.</p>			
✓	Medverka i det av miljöförvaltningen ledda arbetet med att ta fram en strategi för biologisk mångfald.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys Kontoret har deltagit i arbetet med handlingsplanen för biologisk mångfald. Kontoret kommer att fortsätta arbeta för att verkställa handlingsplanen tillsammans med övriga berörda förvaltningar framöver.</p>			
✓	Påbörja planeringen för nästa fas av Grönare Stockholm.	2020-01-01	2020-12-31	
	<p>Analys Planeringen av etapp 4 har påbörjats och arbetet redovisades för nämnden i augusti.</p>			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 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.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Uppdraget har hanterats inom den strategiska samordningsgruppen för Grönare Stockholm. För att tydliggöra roller och sammanställa det arbete som gjorts under de gångna åren har en förvaltningsövergripande arbetsgrupp bildats.</p>			
 Tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden och i samråd med kommunstyrelsen fortsätta initiera åtgärder för att nå en utsläppsfri innerstad 2030.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Uppdraget hanteras i arbetet med budgetuppdrag "Kommunstyrelsen ska i samråd med trafiknämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ta fram en handlingsplan för minskade koldioxidutsläpp för vägtrafiken fram till år 2030".</p>			
 Tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsdelsnämnderna kartlägga stadens totala grönyta och ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO) för att kunna följa dess utveckling över tid.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Uppdraget har hanterats inom den strategiska samordningsgruppen för Grönare Stockholm. För att tydliggöra roller och sammanställa arbetet som gjorts hittills har en förvaltningsöverskridande arbetsgrupp bildats. Under 2021 ska arbetsgruppen ta fram ett förslag på fortsatt arbete med kartläggning av stadens totala grönyta och se hur arbetet kan kopplas till implementeringen av handlingsplanen för biologisk mångfald.</p>			
 Tillsammans med miljö- och hälsoskyddsnämnden, servicenämnden, Stockholm Business Region AB och kommunstyrelsen främja närproducerad mat, bland annat genom upphandlingskrav samt möjlighet till torghandel.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Kontoret har under året påbörjat en översyn av befintliga salutorgsytor och eventuellt nya ytor för torghandel, samt villkoren för torghandeln. Kontoret kan inte styra vad som säljs, utan kommer istället att arbeta med att förbättra förutsättningarna för att sälja närproducerad mat. Då kartläggningen av salutorytor och evenemangsytor inte är klar, kommer kontoret att fortsätta arbeta med detta år 2021.</p>			
 Tillsammans med stadsdelsnämnderna verka för tydligare vägvisning i närheten av naturreservat som underlättar för besökare att hitta till naturreservat.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Kontoret har medverkat i arbetet med skyltning för Nationalstadsparken som leds av Länsstyrelsen. Inom projektet med det strategiska arbetet för Järvafältet ser kontoret över möjligheterna att tydliggöra vägvisningen. Ett försök med gångvägvisning har även genomförts i projektet Magelungens strandpromenad.</p>			
 Utveckla Kungsträdgårdens evenemangsplats.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Ett gestaltningsprogram för evenemangsplatsen har sammanställts under första halvåret och samverkan kring evenemangsplatsens utveckling har skett tillsammans med kulturförvaltningen, idrottsförvaltningen och fastighetskontoret. Förslaget har även stämts av med stadsbyggnadskontoret. Ett genomförandebeslut planeras till våren 2021.</p>			
 Utveckla Kungsträdgårdens rekreations- och vistelsevärden som stadspark tillsammans med stadsbyggnadskontoret.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Under året har kontoret samverkat med stadsbyggnadskontoret. En nulägesanalys av platsen har gjorts och arbetet kommer att fortsätta under 2021.</p>			

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 effektivt och ansvarsfullt. Stockholm växer och de investeringsavvägningar som kontoret behöver göra blir allt mer komplexa. Den konjunkturedgång som staden och världen befinner sig i innebär svårigheter för att få till en budget i balans. Det begränsade utrymmet för investeringar kräver noggranna avvägningar om vilka projekt som ger störst samhällsnytta och vad som är rätt kvalitet i varje enskilt projekt. Under 2020 fortsatte utvecklingen av investeringsplaneringen för att tydliggöra dessa prioriteringar. Vidare har kontoret arbetat i enlighet med den handlingsplan som togs fram under 2019 för att förbättra kontorets underlag för genomförandebeslut i investeringsärenden.

Skattemedlen ska användas effektivt, vilket förutsätter att kontoret kontinuerligt effektiviserar och optimerar arbetsätten, 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 fortsatt arbeta för att attrahera, utveckla och behålla kompetenta medarbetare och chefer genom att vara en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor. Under hösten har arbetet med att ta fram en plan för att tydliggöra chefsrollerna och erbjuda stöd i form av coachning, kompetensutveckling och nätverksgrupper påbörjats.

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. Den rådande ekonomiska lågkonjunkturen har försvårat arbetet med att ha en budget i balans, vilket har krävt noggranna avvägningar och prioriteringar. 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. Kontoret har fortsatt att arbeta för att skattebetalarnas pengar hamnar där de gör störst nytta, och för att göra rätt prioriteringar i ett svårt ekonomiskt läge. 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 befintlig infrastruktur. 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 investeringsplaneringen fortsatt att utvecklas för att förbättra kvaliteten i dessa avvägningar. Även kontorets avvägningar kopplat till driftbudgeten har utvecklats, för att den växande stadens ökande driftbehov ska kunna mötas.



Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Nämndens budgetföljsamhet efter resultatöverföringar	91,1 %			86,9 %		100 %	100 %	VB 2020
Nämndens budgetföljsamhet före resultatöverföringar	91,1 %			82,6 %		100 %	100 %	VB 2020
Nämndens prognossäkerhet T2	-6 %			-15 %		+/- 1 %	+/- 1 %	2020

Analys
Totalt uppgår kostnaderna för genomförd verksamhet inom driftbudgeten till 2 352,7 mnkr. Utfallet på kostnadssidan avviker med 1 procent jämfört med tertialrapport 2. Totala intäkter uppgår till 1 878,1 mnkr vilket avviker med 3 procent jämfört med tertialrapport 2. Nettoavvikelsen är 31,0 mnkr, en avvikelse på 6 procent jämfört med tertialrapport 2. Största nettoavvikelsen kan ses inom vinterväghållningen och för parkeringsverksamheten.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Exploateringsnämnden ska i samarbete med trafiknämnden tillämpa och utveckla driftsnyckeltal i planeringsprocessen för att möjliggöra långsiktigt hållbara driftsekonomiska prioriteringar samt öka förutsägbarheten i kostnaderna för framtida drift av nya områden.	2020-01-01	2020-12-31	

Analys
Under hösten påbörjades ett utvecklingsprojekt för drift- och underhållsnyckeltal. Vid utgången av 2020, med leverans i januari 2021, har projektet samlat kontorets tidigare arbeten med nyckeltal för drift och underhåll och skapat en nulägesbild och identifierat utvecklingsbehov. I arbetet har även hänsyn tagits till att skapa möjlighet för att påbörja sammanlänkning av exploateringskontorets och trafikkontorets beräkningsmodeller. Under arbetets gång har även avtal för löpande drift och underhåll inom gata och park analyserats.

Nämndmål:

Trafikkontorets ekonomi är långsiktigt hållbar

Uppfylls helt

Förväntat resultat

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

Analys

För att värna om och maximera nyttan av skattebetalarnas pengar arbetar kontoret systematiskt med uppföljningar av det ekonomiska utfallet, vilket är särskilt viktigt i och med rådande lågkonjunktur. Prognos för årsutfall för både drift- och investeringsverksamheten lämnas löpande till förvaltningsledning och nämnd. Under 2019 inledde kontoret en utveckling av processen för investeringsplanering med syftet att förbättra möjligheterna till tydliga och korrekta avvägningar och prioriteringar inom och mellan olika typer av investeringskategorier. Utvecklingsarbetet har fortsatt under 2020. Under året har bl.a. ett nytt arbetssätt införts för prioritering av större investeringsprojekt till bilagan "Prioriterade projekt

utanför ram", en budgetsimulering för kommande år utvecklats och ett planeringsverktyg inom aktiviteten Strategisk Åtgärdsplanering tagits fram och implementerats för verksamhetsområdena cykel, gång, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Under hösten har även en hel del arbete lagts på att utveckla kontorets rutiner och mallar för prognoshantering.

Det finns även ett behov av att utveckla beslutsunderlagen för att säkerställa att prioriteringar görs och beslut fattas utifrån en korrekt uppfattning av projekts utgifter och förutsättningar. Under 2019 tog kontoret fram en handlingsplan avseende förbättrade underlag för genomförandebeslut och en aktivitetslista för verkställandet av handlingsplanen under 2020 togs fram. Genomförandet av aktiviteterna har påbörjats, men på grund av Covid-19-pandemin har utvecklingsarbetet tyvärr gått något långsammare än planerat. Det som utförts under året är bl.a. att kontoret utvecklat och tydliggjort formerna för hantering av risk och oförutsett i projektprognoser samt rutinen för prognoshantering. Kontoret har också utvecklat det interna arbetssättet inför beslut för att kvalitetssäkra beslutsunderlagen. Vidare har kontoret utvecklat en enklare projektstyrningsmetodik för projekt mindre än 5 mnkr och implementering av denna har påbörjats. Arbetet för bättre genomförandebeslut beskrivs även 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. Kontoret ser även ett behov av att i högre utsträckning kartlägga det långsiktiga reinvesteringsbehovet, inklusive större reinvesteringsåtgärder, för t.ex. gator, gröna ytor och konstruktioner med en tydlig beskrivning av prioriteringar och vad de får för konsekvenser. Under året har kontoret arbetat med att ta fram ett anläggningsregister vilket är en förutsättning för att kunna få en bild av framtida behov. Vidare påbörjades ett AI-projekt för scanning och analys av gator, som syftar till att kartlägga slitage och andra fel på gatuytor.

Den växande staden

En växande stad innebär att trafikkontoret får ansvar för fler gator, anläggningar och nya områden. De tekniska lösningar och materialval som görs när dessa byggs får konsekvenser för kostnaderna för drift och underhåll. När staden förtätas och stadsdelar ändrar karaktär, t.ex. med fler innerstadslika miljöer i ytterstaden, ökar dessutom förväntningarna på väghållningen i dessa områden och en höjd standard kommer att krävas. Under året har kontoret därför arbetat med att ta fram nyckeltal för drift- och underhåll för att beräkna tillkommande kostnader i exploateringsprojekt. Arbetet med att ta fram nyckeltalen ingår i ett projekt som startades innan sommaren för att accelerera kontorets utvecklingsarbete med granskningar av exploaterings- och investeringsprojekt. Arbetet innefattar även en utveckling av processen som knyter samman exploateringsprocessen med kontorets långsiktiga budgetarbete. Kontoret ser även ett behov av att utveckla driftkonsekvenserna av större strategiska satsningar, såsom den fortsatt kraftiga utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i kombination med en hög ambitionsnivå för trafiksäkerhet och framkomlighet året om. Arbetet beskrivs även under mål 1.2 och 2.2.



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓ Utveckla en ny modell för investeringsplanering som tydliggör åtgärdsbehov, prioriteringar och avvägningar.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Planen för 2020-års utvecklingsaktiviteter är beslutad av styrgrupp. Arbeta med aktiviteterna pågår och har till största delen kunnat genomföras enligt plan. Under året har bl.a ett nytt arbetssätt införts för prioritering av större investeringsprojekt till bilagan "Prioriterade projekt utanför ram", en budgetsimulering för kommande år utvecklats, och ett planeringsverktyg inom aktiviteten Strategisk Åtgärdsplanering tagits fram och implementerats för verksamhetsområdena Cykel, Gång, Kollektivtrafik, Trafiksäkerhet och Tillgänglighet.			

KF:s mål för verksamhetsområdet:

3.2. Stockholm använder skattemedlen effektivt till största nytta för stockholmarna

● Uppfylls helt

Analys

Mot bakgrund av årets genomförda aktiviteter och indikatorernas utfall nedan gör trafikkontoret den samlade bedömningen att målet om att Stockholm använder skattemedlen effektivt till största nytta för stockholmarna, är uppnått. Ett exempel på hur kontoret har arbetat för detta under året är utvecklingen av uppföljningen av kontorets driftavtal för att säkerställa god kvalitet och effektivt användande av skattebetalarnas pengar.

Skattebetalarnas pengar ska användas effektivt för att maximera nyttan för stockholmarna och kontorets arbetssätt ska ständigt förbättras och effektiviseras för att kunna leverera högre kvalitet till lägre kostnad. För att klara detta behöver kontoret vara en innovativ och lärande organisation, som är drivande i att nå nya lösningar på de utmaningar som staden står inför och som arbetar för att realisera digitaliseringens fulla potential. Varje åtgärd som kontoret genomför är dessutom ett tillfälle att lära sig något genom att utvärdera effekterna.

Trafikkontoret upphandlar årligen för över två miljarder kronor. Upphandlingsverksamheten ska utvecklas så att upphandlingarna optimeras, och under året har kontoret beslutat att bilda en ny ekonomiavdelning med en underliggande upphandlingsenhet och ekonomienhet. Syftet med förändringen är att utveckla kontorets beställarroll och möjliggöra en samlad och mer strategisk styrning av kontorets övergripande ekonomi och upphandlingsverksamhet.

Ett fokusområde för året var att kontorets beslutsunderlag för investeringsprojekt ska vara tillförlitliga och ha hög kvalitet. Detta arbete har skett i enlighet med "Handlingsplan avseende förbättrade underlag för genomförandebeslut för investeringsärenden" som togs fram 2019. Trafikkontoret ska fortsätta vara en attraktiv, jämställd och intressant arbetsgivare och för att säkerställa detta fortsätter utvecklingen av kontoret processer, kompetensförsörjning och kunskapsöverföring.

Trafikkontorets mål om att vara en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor går i linje med Agenda 2030:s mål 8 "Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt" som lyfter vikten av att skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare. Kontorets arbete för att använda skattemedlen effektivt och till största nytta för stockholmarna är även förenligt med agendans mål 9 "Hållbar industri, innovationer och







infrastruktur" som tar upp behovet av att uppmuntra innovationer samt att stödja forskning och utveckling. En hållbar stad är en stad som strävar framåt inom alla de områden som staden ansvarar för. Det handlar lika väl om miljö, klimat och lika rättigheter som mer förvaltningspecifika frågor inom trafik- och stadsmiljöområdet. Genom att kontinuerligt utveckla arbetssätt, metoder och teknik bidrar kontoret inte bara till uppfyllelse av flera av målen inom Agenda 2030 utan verkar också för att skattemedlen används både effektivt och med största nytta för stockholmarna.

Indikator	Periodens utfall	Utfall män/ pojkar	Utfall kvinnor/ flickor	Periodens utfall VB 2019	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Aktivt Medskapandeindex	78	78	79	80		82	82	2020
Andel tjänsteutlåtanden som innehåller en jämställdhetsanalys	100 %			100 %		100 %	Tas fram av nämnd	VB 2020
Andel upphandlade avtal där en plan för systematisk uppföljning har tagits fram	91 %			88 %		90 %	90%	2020
Analys För entreprenadupphandlingar sker en systematisk avtalsuppföljning genom byggmöten. För ramavtal sker systematisk uppföljning på en aggregerad nivå däremot inte alltid tydligt för enskilda avrop.								
Andel upphandlingar där marknadsdialog har genomförts	8 %					10 %	Tas fram av nämnd/ styrelse	2020
Analys Ny indikator för 2020, vilket gjorde det svårt att bedöma ett rimligt årsmål. Många av kontorets upphandlingar är av en återkommande karaktär och liknar därmed varandra, vilket gör att en dialog inte bedöms aktuellt i samband med själva upphandlingstillfället. Marknadsanalys har genomförts vid flertalet upphandlingar.								
Index Bra arbetsgivare	84			86		84	84	2020
Sjukfrånvaro	3,4 %	2,2 %	4,5 %	3,5 %		3,4 %	Tas fram av nämnd/ styrelse	VB 2020
Sjukfrånvaro dag 1-14	1 %	0,8 %	1,12 %	1,1 %		1,2 %	Tas fram av nämnd/ styrelse	VB 2020

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Trafiknämnden ska delta i Urban Drone Testbed för att utreda en säker infrastruktur för drönare i stadsmiljö	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Ansökan till Vinnovas utlysning "Testbäddar för samhällets utmaningar – Genomförandeprojekt 2020" har skickats in gällande Urban Drone Testbädd. Ansökan har nekats finansiering av Vinnova. En liknande ansökan har därefter skickats in till energimyndigheten, även där nekades finansiering.			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
  Trafiknämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen och miljö- och hälsoskydds nämnden använda Hornsgatan som en testbädd för trafikövervakning och regelefterlevnad	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Under våren skickade kontoret en ansökan till Vinnovas program Utmaningsdriven Innovation för samverkansprojektet Smarta Urbana Trafikzoner. Ansökan beviljades i juni och projektet startades i september och befinner sig nu i planeringsstadiet. Kontoret avser testa dynamisk geofencing genom datadelning mellan uppkopplade sensorer och fordon på Hornsgatan. Lastbilar ska ges en rekommendation om sänkt hastighet baserat på flödet av fotgängare och cyklister. Dessutom ska sensorer användas för att samla in data om lastplatsers användning.			
  Trafiknämnden ska inom ramen för samarbetet inom Digital Demo Stockholm utreda om schakt- och återfyllnadsmassor inom staden kan saneras och samplaneras i syfte att minska transporter och förbättra miljön	2020-01-01	2020-12-31	
Analys En utredning har gjorts under hösten för att titta på hur kontoret kan ställa krav på återvinning av schaktmassor i projekt. Kontoret har även tagit fram förslag på ytterligare åtgärder som kan förbättra transporter kopplat till masshantering. De åtgärder som föreslås kommer antingen att testas i kontorets projekt eller utgöra underlag för ansökningar om extern finansiering. Arbetet ska förankras med exploateringskontoret.			

Nämndmål:

Trafikkontoret är en attraktiv arbetsgivare med goda arbetsvillkor

 Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Kontorets sjukfrånvaro är fortsatt låg.
- Kontorets Aktivt Medskapandeindex (AMI) ökar.
- Kontoret är en attraktiv arbetsgivare som erbjuder en god och utvecklande arbetsmiljö.

Analys

Trafikkontoret som arbetsgivare

Under året har arbetet fortsatt med att utveckla kontorets arbetssätt med målen att kontoret ska ha effektiva processer, välfungerande kompetensförsörjning och kunskapsöverföring, samt en professionell, utvecklande och attraktiv kultur. Arbetet med att ta fram en plan för att tydliggöra chefsrollerna och erbjuda stöd i form av coaching, kompetensutveckling och nätverksgrupper har påbörjats.

Trafikkontoret ska vara en arbetsplats som speglar samhällets sammansättning av individer och där alla medarbetare trivs och bidrar. Frihet från diskriminering är centralt och nolltolerans råder mot kränkande särbehandling och trakasserier. Kontoret har arbetat under året med att säkerställa att mångfalds- och inkluderingsperspektivet integreras i gemensamma förhållningsätt, arbetssätt och rutiner och att det alltid beaktas när verksamheten utvecklas.

Kompetensförsörjning

Utifrån kontorets uppdaterade kompetensanalys fortsätter kontoret att säkra kompetensförsörjningen och kunskapsöverföringen. Rörligheten i branschen ställer höga krav på kontoret som arbetsgivare för att kunna attrahera, rekrytera, behålla och utveckla medarbetare. Enheternas arbete med att ta fram kompetensplaner med hög delaktighet av

enhetens medarbetare har fortsatt under året.

Utvecklingen av kompetenserna inom kontoret har samordnats med det övergripande utvecklingsarbetet som pågår på trafikkontoret för att stärka både kontorets och stadens arbetsgivarvarumärke. Tillsammans med stadsövergripande kommunikation har kontoret påbörjat arbetet för en ökad marknadsföring i sociala medier som LinkedIn under nästa år. För att marknadsföra trafikkontoret som arbetsgivare tar kontoret även emot praktikanter och exjobbssarbeten från universitet samt deltar på arbetsmarknadsmässor och i stadens traineeprogram. Till följd av pandemin har traineeprogrammet digitaliserats och närvaron av praktikanter på kontoret har begränsats något. I en tid med hög konkurrens om arbetskraften och brist på ingenjörer är det viktigt att kontoret trots pandemin samlar sina resurser och arbetar proaktivt genom exempelvis genom digitalnärvaro och med samarbete med högskolor, branschmässor och evenemang. Tillsammans med andra tekniska förvaltningar drivs också TN Akademin, ett program som riktar sig till specialister, projektledare och nyckelpersoner på kontoret, och fokuserar på ledarskap och personlig utveckling. På grund av pandemin har programmet digitaliserats och seminarierna sker digitalt.

En god arbetsmiljö

Kontoret erbjuder ett omfattande friskvårdsprogram med friskvårdstimme, friskvårdsbidrag, seminarier och aktiviteter i Tekniska nämndhusets motionshall. Upphandling av ny friskvårdsleverantör gällande TN-husets gruppträningsaktiviteter i klamparhallen blev klar under hösten. På grund av pandemin har samtliga gruppaktiviteter ställts in i hallen. Från och med november erbjuds kontorets medarbetare digitala träningspass.

Arbetsmiljön följs kontinuerligt upp och utvecklas i samverkan med fackliga organisationer och både chefer och skyddsombud utbildas löpande i arbetsmiljöfrågor. Den arbetsmiljöfråga som kom att prägla verksamheten mest under året var effekterna av Covid-19-pandemin. Krisorganisationen aktiverades och frågor som rörde Covid-19, och vilken verksamhetspåverkan som pandemin medförde, hanterades löpande. Närvaron har anpassats utifrån Folkhälsomyndighetens och Region Stockholms allmänna råd och rekommendationer. I samband med pandemin har kontorets sjukfrånvaro ökat något.

Ombyggnationen av Tekniska nämndhuset fortsätter under ledning av fastighetskontoret och trafikkontoret medverkar som en aktiv part. Arbetet beräknas vara klart 2023 med målsättningen att skapa ca 1 000 arbetsplatser i flexibla lokaler med mycket god arbetsmiljö och med god kvalitet i gestaltning och med bibehållna estetiska och antikvariska värden. Samtidigt som ombyggnationen sker bedrivs det verksamhet i huset. Det är viktigt att garantera en acceptabel arbetsmiljö för de som arbetar där även under byggtiden och därför följs arbetsmiljön upp mycket aktivt och åtgärder vidtas vid behov.

I och med Coronapandemin har en stor del av arbetet skett på distans från och med våren. Detta har ställt stora krav på både chefer och medarbetare att hitta nya digitala arbetsformer, t.ex. genom att ta både interna och externa möten via Skype eller telefon. Den dagliga kontakten mellan chef och medarbetare har varit oerhört viktig för att åstadkomma en kontinuerlig uppföljning av uppdrag och leveranser, men även för att stärka medarbetarens känsla av att finnas i ett sammanhang och bryta den upplevda sociala isoleringen som det innebär för medarbetarna att arbeta från sina hem. Likaså är kontakten mellan medarbetare viktig för trivseln, särskilt i tider då medarbetarna inte träffas fysiskt. I samband med detta

finns nu ett material tillgängligt för alla på kontoret som handlar om arbetsmiljön vid arbete hemifrån, med praktiska tips och råd.

	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
✓	Arbeta strategiskt med kontorets arbetsgivarvarumärke och påbörja samarbetet med stadsövergripande kommunikation för att stärka stadens gemensamma arbetsgivarvarumärke.	2020-01-01	2020-12-31	
<p>Analys</p> <p>Kontoret har under året stärkt sin närvaro i stadens gemensamma kanaler i sociala medier och förberett interna processer för att kunna skala upp närvaron ytterligare. Förutsättningarna för ett gott ambassadörskap vid avslut av anställning samt kandidatupplevelsen vid rekrytering har utretts och handlingsplaner är framtagna. Kontoret har även samverkat med andra tekniska förvaltningar, t.ex. genom att gemensamt närvara vid arbetsmarknadsdagar.</p>				

Nämndmål:

Trafikkontoret är en innovativ och lärande organisation med effektiva arbetssätt

● Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Fler av kontorets processer är dokumenterade.
- Ökad projektmognad, samarbetsförmåga och prognossäkerhet i kontorets projekthantering.
- Samtliga relevanta tjänsteutlåtanden innehåller en jämställdhetsanalys.
- Säkrare genomförandebeslut
- Utvecklad och systematiserad uppföljning av driftentreprenader.

Analys

Effektiva arbetssätt genom verksamhetsutveckling och digitalisering

Ett aktivt arbete med verksamhetsutveckling och digitalisering är en förutsättning för att Stockholm ska vara en ekonomiskt hållbar och innovativ storstad för framtiden. I januari beslutade kontoret att utveckla leveranserna inom fem fokusområden som innebär att kontoret ska vara en uppskattad samarbetspartner och stöd till stadsdelarna, bidra till att göra staden tryggare, vara en professionell beställarorganisation, bättre svara upp mot politikens uppdrag samt stärka gemensamma system och en gemensam bild av kontorets uppdrag.

För att kunna genomföra detta ser kontoret att ett tydliggörande behöver göras av chefsrollerna, gällande mandat och ansvar, och det arbetet har inletts. Under hösten 2019 inrättades en tjänst som utvecklingschef som nu leder utvecklingsarbetet, med fokus på genomlysning och genomgång av kontorets arbetssätt och processer. Kopplat till de fem leveranserna har ett 10-tal åtgärder genomförts under 2020. Åtgärderna har letts av kontorets ledningsgrupp och utvecklingschef och involverat stora delar av kontoret. Exempel på åtgärder är skapandet av nya roller för att stärka samordningen av stadsdelsförvaltningarna, ny struktur för att öka genomförandetakten av trygghetskapande åtgärder, insatser för att öka kontorets beställarförmåga, genomlysning av kontorets investeringsprocesser och framtagande av huvudprocesser för kontoret. Aktiviteterna har t.ex. bestått i att utse samordnare och stärka samverkan med stadsdelarna, systematisera och utveckla trygghetsarbetet genom att aktivt delta i platssamverkan och utveckla samarbetet med

stadsledningskontoret kring terrorhinder, utreda kontorets förmåga som beställarorganisation och föreslå förändringar. Kontoret fortsätter även att utveckla hanteringen av frågor och synpunkter från stockholmarna och ska genom systematiskt kvalitetsarbete och verksamhetsutveckling realisera potentialen i det kunskapsunderlag som stockholmarnas synpunkter utgör, bl.a. har det utvecklats en portal där förslag från stockholmarna ska hanteras. Arbetet med synpunktshantering och dialog med stockholmarna beskrivs mer under mål 1.2.

Omvärldens krav och förväntningar på trafikkontorets digitala mognad ökar, t.ex. vad gäller hantering av data. Det handlar dels om att invånare och näringsliv har ökade förväntningar på datans tillgänglighet, dels om att datans kvalitet behöver vara hög eftersom den kan ligga till grund för olika smarta lösningar i gaturummet, t.ex. geofencing. Under året intensifierade kontoret arbetet med att säkerställa kvaliteten på den geografiska datan, men tittar även tillsammans med andra aktörer som Trafikverket på hur enskilda fordon i framtiden ska kunna läsa digitala regelverk. Utifrån resultatet kan sedan slutsatser bl.a. dras kring vilka resurser och insatser som kommer att krävas för att säkerställa nödvändig datakvalitet i framtiden men även vilka system och tekniker som kommer att behöva komma på plats innan exempelvis geofencing kan implementeras i stor skala. Under året gjordes fyra olika projektansökningar för nya geofencingprojekt och ett projekt kring kvalitetssäkring av vägnätet för att skapa möjligheter för geofencing har initierats i projektet Nordic Way 3. Fokus för projektansökningarna är utveckling av metoder för att säkerställa datakvalitet samt undersöka hur processer och arbetssätt behöver utvecklas för att integrera geofencing i stadens dagliga arbete. Av dessa projektansökningar har tre beviljats. Dessutom har projekthandboken uppdaterats för att tydliggöra hur uppdatering av vägnät ska hanteras på kontoret.

En annan utmaning gäller digital arkivering av teknisk dokumentation, där det i vissa bygg- och anläggningsprojekt upprättas omfattande dokumentation med hjälp av IT-system som kontoret för närvarande inte kan ta emot eller arkivera digitalt, t.ex. CAD-filer, BIM/3D-modeller och geotekniska format. För att undvika ett stort och kostsamt informationssvinn krävs omfattande teknisk utveckling i enlighet med branschutvecklingen och för närvarande pågår arbete med utveckling av ett digitalt förvaltnings- och projektarkiv. Systemet som benämns Armaria är gemensamt för trafikkontoret och exploateringskontoret. I december 2020 driftsattes en första version av systemet. I början av år 2021 kommer ett antal testleveranser av dokumentation från projekten att genomföras och parallellt med detta fortsätter utvecklingen av Armaria. I juni 2021 beräknas systemet kunna börja användas fullt ut av projekten. Inrättande av en mottagningsfunktion, som kommer att utgöra en länk mellan projekt och förvaltande verksamheter, har även påbörjats.

Dessutom har förberedelser inför implementeringen av Public 360 som dokumenthanteringssystem på trafikkontoret och exploateringskontoret genomförts under våren. Utbildningar för samtliga anställda på kontoren och en successiv implementering påbörjades i september 2020 och beräknas vara genomförd i januari 2021. Ett fortsatt utvecklingsarbete för att skapa ett nytt digitalt anläggningsregister för stadens gator pågår också.

Inom ramen för stadens smarta arbete har tre verksamhetsprojekt prioriterats, varav två involverar trafikkontoret. Det ena handlar om smart och uppkopplad belysning där ett pilotprojekt genomförs i Spånga-Tensta och där stort fokus just nu ligger på införandet av

systemstöd och uppkoppling för att datakommunikationen mellan systemstöd och armatur ska fungera. Projektet har byggt en testmiljö inomhus för att genomföra funktionella tester och säkerhetstester. Testerna har påvisat ett behov av att genomföra säkerhetsåtgärder samt svårigheter med att integrera olika leverantörers produkter med varandra. Därför kommer inte projektet slutföras enligt tidplan. Däremot kommer driftsättning av piloten i Tensta tas över av trafikkontoret och drivas vidare med investeringsmedel i det projekt som har drivits parallellt på trafikkontoret, Pilotprojekt belysning i Spånga-Tensta. Det andra handlar om smart trafikstyrning där ett pilotprojekt genomförs på Norrmalm och Kungsholmen. Projektet fortgår enligt plan och planeras att skalas upp. Resultaten hittills har varit goda och en utvärdering visar att dynamisk kapacitetsanpassning i trafiksignaler gjorde att köerna minskade. De största tidsvinsterna fick passagerarna i de mest försenade innerstadsbussarna, eftersom tiden som de stod i kö minskade med nästan 40 %. Därutöver har kontoret inom projektet Smart City arbetat tillsammans med AB Stokab för att utreda införande av smarta trafiksignaler och andra installationer, samt planerat för att tillgängliggöra både trafiksignaler och andra installationer för fiberdragning. Trafikkontoret har bistått med el-projekteringar, placeringar samt utvecklat anpassade inkopplingskåp i anslutning till trafiksignalanläggningarna för att underlätta fiberutbyggnaden. Fiberutbyggnaden är en viktig komponent för att möjliggöra en stabil kommunikation med signalanläggningarna inför framtida smarta och uppkopplade lösningar. På sikt förväntas fibernätet ersätta nuvarande kabelnät som börjar bli föråldrat.

I syfte att bli en mer professionell beställare och att effektivisera projektverksamheten arbetar kontoret sedan flera år med att implementera en projekthanteringsstrategi. Strategins åtgärder och effektmål, t.ex. avseende projektmognad, samarbetsförmåga och prognossäkerhet, följs löpande upp och stöd i projekthantering erbjuds i organisationen. Under 2019 tog kontoret även fram "Handlingsplan avseende förbättrade underlag för genomförandebeslut för investeringsärenden." Målen för handlingsplanen är att beslutsunderlagen till nämnden ska ha hög tillförlitlighet och kvalitet samt att projekten ska utföras inom beslutad budgetram. Kontoret arbetar under året för att verkställa handlingsplanen, i enlighet med en aktivitetslista som har tagits fram, vilket även beskrivs under mål 3.1. Syftet med handlingsplanen är att säkerställa såväl bra beslutsunderlag som en professionell projektverksamhet som kan leverera resultat av hög kvalitet.

Internationella sammanhang och samverkansytor

I stadsledningskontorets anvisningar för nämndernas arbete med verksamhetsberättelsen står det att nämnderna ska redovisa en samlad bedömning av hur deras arbete ligger i linje med stadens internationella strategi. I strategin framhålls fyra övergripande inriktningar: profilering, omvärldsbevakning, samverkan och påverkan. Kontoret arbetar med att sprida stadens goda exempel genom sitt medlemskap i internationella nätverk för städer inom mobilitet som t.ex. Eurocities och POLIS, vilket bidrar till stadens profilering och stärker Stockholms stads varumärke.

Vidare har kontoret, trots pandemin, deltagit vid internationella konferenser och möten som hållits digitalt. Under 2020 har kontoret bl.a. deltagit vid s.k. roundtables inom Cities Today och bjudits in till Vancouvers City Council för att berätta om Stockholms erfarenheter av trängselskatter. De internationella nätverk som kontoret är medlem i möjliggör för omvärldsbevakning av hur mobilitetssektorn utvecklas internationellt och även avseende

policyfrågor inom EU. Omvärldsbevakningen sker bl.a. i form av nyhetsbrev, arbetsgruppsmöten och samråd.

Trafikkontoret deltar även i flera internationella innovationsprojekt, t.ex. inom EIT Urban Mobility. Genom att ingå i det europeiska konsortiet där ca 50 aktörer från näringslivet, akademien och myndigheter ingår, samverkar kontoret brett och bidrar till att stärka innovationen inom mobilitet i Europa. Under 2020 har kontoret deltagit inom EIT Urban Mobility med ansökningar och har fått beviljad finansiering för projektet ZEUS (Zero Emissions off peak Urban deliverieS) som pågått under 2020.

Kontorets internationella påverkansarbete grundar sig på stadens EU-policy och på trafiknämndens EU-policyriktlinjer. Påverkansarbetet bedrivs främst under samordning av stadsledningskontoret, men även inom ramen för kontorets medlemskap i storstadsnätverken Eurocities och POLIS. Trafikkontoret deltar i samråd och ger underlag till och synpunkter på yttranden som nätverken tar fram för att bedriva påverkansarbete gentemot EU. Staden har dessutom, genom trafikkontoret, gått med i POLIS styrelsekommitté under året, vilket innebär större möjligheter för staden att påverka nätverkets styrning och inriktning.

Utvecklad upphandling och avtalsuppföljning

Trafikkontorets upphandlingsarbete genomgår för närvarande en översyn, med fokus på systematisk tillämpning av process, genomförande och uppföljning. Vidare arbetar kontoret fortsatt med att stärka arbetet med upphandlingsstrategier inklusive behovs- och marknadsanalyser. Stadens program för upphandling och inköp, tillhörande tillämpningsanvisningar och trafiknämndens upphandlingspolicy utgör bas för arbetet och kontorets rutiner utvecklas löpande. Kontoret fortsätter att utveckla miljökraven vid upphandlingar i linje med nationella miljö- och klimatmål som en del av arbetet för minskad klimatbelastning av entreprenader till år 2030.

Kontoret har under året provat olika upphandlingsförfaranden för att klara kontorets anskaffningsbehov, t.ex. har kontoret under året genomfört försök med så kallade dynamiska inköpssystem (DIS) inom några avtalsområden. DIS är en variant på ramavtal som kan vara ett sätt att ta tillvara den potential som finns för anbud från små företag. Trafikkontoret och exploateringskontoret har tillsammans infört DIS för det nya avtalet för byggledare. Kontoret har också infört DIS för inköp av utrustning, system och tjänster för avbrottsfri kraftförsörjning i trafikkontorets tekniska anläggningar samt planerar ett införande för inköp av styrapparater för signalanläggningar.

I våras anslöt kontoret till stadens nya upphandlings- och avtalsstöd Kommers. Under året har ett stort arbete gjorts med att föra över kontorets ramavtal till det nya systemet och i samband med detta har även en översyn av tillämpningsanvisningar mm genomförts.

Staden driver ett projekt för kategoristyrning och under året har kontoret bl.a. deltagit i möten med stadsledningskontoret angående planeringen för kategorifamiljen Tekniska konsulter. Beslut fattades under hösten att trafikkontoret ska vara kategoriägare för kategorin projekt- och byggledare, som kommer utgöra pilot inom kategori klassen Tekniska konsulter. Arbetet har nyligen startats upp och kommer att bedrivas under 2021.

Kontorets arbete med barmarksrenhållning och vinterväghållning sker med upphandlade driftentreprenörer och under 2019 inleddes ett utvecklingsarbete av styrningen av dessa

entreprenader. Under vintern har fler systematiska och dokumenterade stickprov genomförts för att i högre utsträckning kontrollera entreprenörerna på ett likvärdigt sätt. Arbetsätt har utvecklats under året och fler rutiner har tagits fram för uppföljningen av barmarksrenhållningen. Under 2020 har kontoret utvecklat rapporteringen av systematiska och påkallade entreprenadkontroller, där statistik tas fram och redovisas för entreprenörerna för att informera om vilka punkter som kontrollerats och eventuella avvikelser. Under sex månader har två kontrollanter utfört kontroller på barmarksrenhållningen, och under vintern har kontrollerna utökats. Arbetet med förbättrad avtalsuppföljning av driftentreprenörerna beskrivs även under mål 1.2.

Kontoret kommer dock aldrig att kunna kontrollera alla entreprenörer hela tiden, utan behöver också stödja branschen i att arbeta med egenkontroll för att säkerställa att oegentligheter inte förekommer och att avtal följs. När avtalsuppföljningen utvecklas är det viktigt att de lärdomar som görs får spridning i organisationen och kontoret arbetar med att stärka det interna informationsutbytet kring avtalsuppföljning. Exempelvis har ett projekt startats som syftar till att ta fram och implementera en struktur för att skapa enhetliga, effektiva arbetsätt, främst vad gäller uppföljning av avtal.

En innovativ och lärande organisation

Trafikkontoret ska vara en innovativ och lärande organisation som kontinuerligt provar och utvärderar nya åtgärder. Erfarenhetsåterföringen ska ske systematiskt för att säkerställa kontorets roll som en i branschen ledande kunskapsaktör. En annan viktig aspekt är att uppmuntra förändrade arbetsätt för att öka vanan att leta efter nya lösningar och att tillåta sig att göra försök och pröva olika lösningar. Ett exempel på ett arbete som syftar till lärande är att kontoret under året använder Hornsgatan som testbädd för trafikövervakning och regelefterlevnad. Som en del i det arbetet har kontoret bl.a. skickat flera förslag på ämnen för examensarbete till Kungliga tekniska högskolan (KTH).

Flera av de utmaningar som ligger i att förverkliga det växande Stockholm kräver en god omvärldsbevakning och även här behöver systematiken utvecklas. En nära samverkan med lärosäten är prioriterad och kontoret deltar bl.a. i det nyinrättade vetenskapliga forskningsrådet som ingår i Stockholms stads strategiska partnerskap med KTH. Kontoret är även intressant inom andra forsknings- och testansökningar, bland annat i ansökningar kring automatisering och innovativa mobilitetslösningar som Kista Science city och KTH står för. Vidare gästas kontoret regelbundet av både andra städer/offentliga aktörer och forskare/studenter såväl som privata aktörer från både Sverige, Europa och världen för kunskapsutbyte inom olika områden som berör kontorets verksamhet. På grund av Covid-19-pandemin har många fysiska möten ersatts av digitala möten och kunskapsutbytet har kunnat fortsätta. Utbytet med andra städer kring aktuella trafik- och transportfrågor är också en viktig del i kontorets deltagande i Eurocities mobility-forum och POLIS-nätverket som staden är medlem i sedan årsskiftet. Representanter för kontoret deltar löpande i stadens innovationsnätverk IPHS (Innovationsplattform Hållbara Stockholm) som leds av stadsledningskontoret och exploateringskontoret. Vidare innebär medlemskapet i EIT Urban Mobility en löpande dialog rörande innovativa lösningar på stadens utmaningar tillsammans med KIC:ens ca femtio partners från alla samhällssektorer.




Kontoret har deltagit i ett pilotprojekt med mobilitetshubbar under ledning av

miljöförvaltningen. En enkätundersökning har genomförts och en omvärldsanalys har gjorts. Trafikkontoret har bidragit med inventering av gatuparkering runt Stockholm parkeringsgarage vid Medborgarplatsen.

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. Med ledning av stadens övergripande EU-policy, samt trafiknämndens riktlinjer för nämndens EU-policyarbete, fortsätter kontoret att bevaka och bedriva ett aktivt påverkansarbete, samt deltar i EU-projekt för att testa och utveckla alternativa transporter och nya mobilitetslösningar. Deltagandet är också ett sätt att bidra till kunskapsuppbyggnaden inom kontorets verksamhetsområden. Kontoret har beviljats medel för att genomföra ett projekt kallat Stockholm Digital Parking. Projektet handlar om hur man med hjälp av AI skulle kunna uppdatera "parkeringskartan" samt samla in information om beläggningsgrad i nära real-tid. Kontoret samarbetar med KTH som även undersöker hur dynamisk parkeringstaxa skulle kunna förbättra framkomligheten utifrån insamlad information.

Kontoret deltar även i arbetet med Digital Demo Stockholm som syftar till att genom innovationer och digital teknik möta samhällsutmaningar som staden står inför. Under 2020 har kontoret, inom ramen för projektet, utrett om schakt- och återfyllnadsmassor inom staden kan saneras och samplaneras i syfte att minska transporter och förbättra miljön.

För att kontoret och nämnden ska kunna fatta välgrundade beslut och göra korrekta prioriteringar behöver beslutsunderlagen tydligt belysa de effekter som besluten får för olika grupper i samhället. Samtliga tjänsteutlåtanden innehåller därför, där så är relevant, en jämställdhetsanalys, bl.a. för att synliggöra effekten av nämndens resursfördelning utifrån kön. Barnkonsekvensanalyser görs i relevanta projekt. Vidare arbetar kontoret för att stockholmarnas idéer och önskemål i högre utsträckning ska påverka de prioriteringar som görs, och detta arbete beskrivs närmare under mål 1.2.

Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
 Bevaka och aktivt försöka påverka EU-policy inom nämndens verksamhetsområde genom deltagande i EU-projekt och med stöd av stadens övergripande EU-policy och nämndens riktlinjer för EU-policyarbete.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret fortsätter att delta i EU-projekt, bl.a. inom EIT Urban Mobility, samt deltar i samråd och ger synpunkter på policydokument som tas fram av europeiska mobilitetsnätverk inom Eurocities och POLIS. Kontoret bevakar aktivt kommissionens förslag och yttrar sig när tillfälle ges. I oktober deltog kontoret vid Eurocities mobilitetsforum som hölls digitalt på grund av Covid-19-pandemin. Temat för forumet var städernas roll i genomförandet av EU:s mobilitetsstrategi som syftar till att minska transportrelaterade växthusgasutsläpp med 90 % till 2050.			
 Delta i stadens arbete med kategoristyrning inom ramen för projekt VINST.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Beslut togs under hösten att trafikkontoret ska vara kategoriägare för kategorin projekt- och bygglidare, som ligger under kategoriklassen Tekniska konsulter. Arbetet har startats upp, inledande möten har hållits med stadsledningskontoret angående bemanning av kategoriteamet.			
 Fortsätta att utveckla den interna kontrollen genom att verkställa handlingsplanen avseende förbättrade underlag för genomförandebeslut.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Arbetet med att verkställa handlingsplanen för säkrare genomförandebeslut pågår, fast i en långsammare takt på grund av pandemin. Det som utförts under året är bl.a. att kontoret utvecklat och tydliggjort formerna för hantering av risk och			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
oförutsett i projektprognoser samt rutinen för prognoshantering. Kontoret har också utvecklat det interna arbetssättet inför beslut för att kvalitetssäkra beslutsunderlagen, och projektledare har utbildats i avtalsuppföljning för entreprenader.			
✓ Genomföra ett pilotprojekt om smart och uppkopplad belysning.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Projektet har byggt en testmiljö inomhus för att genomföra funktionella tester och säkerhetstester. Testerna har påvisat ett behov av att genomföra säkerhetsåtgärder samt svårigheter med att integrera olika leverantörers produkter med varandra. Därför kommer inte projektet slutföras enligt tidplan. Däremot kommer driftsättning av piloten i Tensta tas över av trafikkontoret och drivas vidare med investeringsmedel i det projekt som har drivits parallellt på trafikkontoret, Pilotprojekt belysning i Spånga-Tensta.			
✓ Genomföra fas ett i projektet om mottagande av teknisk dokumentation, bl.a. införskaffande och driftsättning av ett projekt- och förvaltningsarkiv, upprättande av CAD/BIM-manual och inrättande av en mottagningsfunktion.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Fas 1 är klar och grundfunktionalitet i det digitala förvaltnings- och projektarkivsystemet Armaria är på plats och systemet påbörjas testas för bygg- och anläggningsprojekt. Mottagningsfunktionen är bemannad med en person och grundläggande digitala krav är sammanställda och ska lämnas över till Teknisk handbok.			
✓ Genomföra innovationsprojekt inom EIT Urban Mobility.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys En ansökan för medel till projekt inom "Dynamisk parkering" skickades in till EIT UM den 30 april. Ansökan blev nekad finansiering i juli, men fortsatt arbete med koordinering av aktiviteter kring EIT Urban Mobility sker under året.			
✓ Genomföra projektet Gatudata för att skapa ett modernt anläggningsregister för stadens gator.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Systemet är färdigutvecklat och i början av 2021 beräknas även integrationen mot andra system vara slutförd.			
✓ Implementera dokumenthanteringssystemet Public 360.	2019-01-01	2020-12-31	
Analys Under hösten har implementering av Public 360 som dokumenthanteringssystem genomförts. Samtliga anställda har deltagit i utbildningar, främst digitalt via Skype på grund av Covid-19, vilka kommer att pågå till och med januari 2021 då projektet avslutas. Som extra stöd för de anställda kommer det att finnas en konsult på plats under våren som kan bistå med hjälp.			
✓ Införa en funktion för att i högre utsträckning kunna ta tillvara på stockholmarnas synpunkter och idéer.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys En "Förslagsportal" har utvecklats under året där idéer ska läggas in och utgöra en del av underlaget för kontorets prioriteringar. Under våren 2021 ska portalen testas för att utvärdera om portalen ger några vinster och förbättringar till verksamheterna, samt om funktionerna är tillräckliga eller om de behöver kompletteras innan portalen introduceras till hela kontoret.			
✓ Inom ramen för kontorets projekthanteringsstrategi vidareutveckla projektstyrningsmetodik och genomföra utbildningsinsatser.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Arbetet med projekthanteringsstrategin har fortsatt under 2020, med fokus på att verkställa handlingsplanen för säkrare genomförandebeslut. Ett antal utvecklingsaktiviteter och den årliga projektmognadsmätningen har genomförts. På grund av pågående pandemi har utvecklingsarbetet gått långsammare än planerat.			
✓ Ta fram en process för kontinuerlig reinvesteringsplanering.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret har gjort en processkartläggning och reinvesteringsplaneringen är påbörjad. Kontoret undersöker de objekt som har föreslagna åtgärder och kompletterar planen med riskobjekt och objekt med höga kulturella värden.			
✓ Tillsammans med kommunstyrelsen och AB Stokab planera för och tillgängliggöra trafikljus och andra installationer för fiberdragning.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys			



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Avvikelse
Som förberedelse inför kommande fiberutbyggnad har kontoret samarbetat med STOKAB för att utveckla gemensamma arbetsmetoder och tekniklösningar. Enheten har bistått med el-projekteringar, skåpsplaceringar samt utvecklat anpassade inkopplingskåp för att underlätta fiberutbyggnaden.			
✓ Tillsammans med miljö- och hälsoskydds nämnden implementera geofencing för hastighetsefterlevnad av stadens tjänstebilar där det är tekniskt möjligt senast 2021.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Miljöförvaltningen har involverats i kontorets deltagande i det nationella FOI-programmet för geofencing. Miljöförvaltningen har i samråd med trafikkontoret gått ut med en fråga till fordonsleverantörer inom SKR Kommentus ramavtal. Endast två aktörer svarade att de delvis har liknande teknik som kommersiell tjänst. Miljöförvaltningen har handlat upp ett fordon för tester under 2021. Under vintern görs en utredning kring status på geofencingteknik hos fordonstillverkare och tredjepartsleverantörer.			
✓ Utifrån projektet Smart City och i samarbete med AB Stokab utreda införande av smarta trafiksignaler och andra installationer, med syfte att uppnå bättre trafikstyrning, minskad resursförbrukning och en effektivare verksamhet.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret har samarbetat med både Smart Stad projektet (stadsledningskontoret) samt STOKAB för att utreda möjliga applikationer för att ytterligare effektivisera den befintliga signalstyrningen. Genom en bättre uppkopplad stad har nya möjligheter till överföring av data mellan signalanläggningar möjliggjort tester av ett flertal nya smarta trafiksignallösningar, bland annat dynamisk kapacitetsanpassning (DynKap) samt en förbättrad driftövervakning.			
✓ Utveckla enhetliga arbetssätt vad gäller systematisk uppföljning av entreprenadavtal för vinterväghållning och barmarksrenhållning.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Utveckling av verktyg pågår för att anpassa systemet att kunna registrera och förta statistik på kontroller som utförs i kontrakten. Med de systematiska samt påkallade kontrollerna i driftportalen kommer statistikunderlaget kunna kvalitetssäkras och uppföljning på kort och lång sikt underlättas. Från 1 juni till 15 november har två kontrollanter arbetat heltid med att genomföra kontroller på barmarksrenhållningen. Inför vintern har ytterligare resurser tillsatts och vid snöfall finns möjlighet till ytterligare förstärkning.			
✓ Vara drivande i ett arbete för etablering av geofencing inom Stockholms innerstad.	2020-01-01	2020-12-31	
Analys Kontoret deltar sedan uppstarten i det nationella FOI-programmet för geofencing, finansierat av Trafikverket och koordinerat av Closer vid Lindholmen Science Park. Via programmet identifieras nödvändig utveckling inom ex regelverk, teknikutveckling m.m. och lämpliga utlysningar för att gemensamt söka externa medel för utvecklingsprojekt identifieras och koordineras. I programmet deltar såväl offentlig sektor som akademi och näringsliv.			

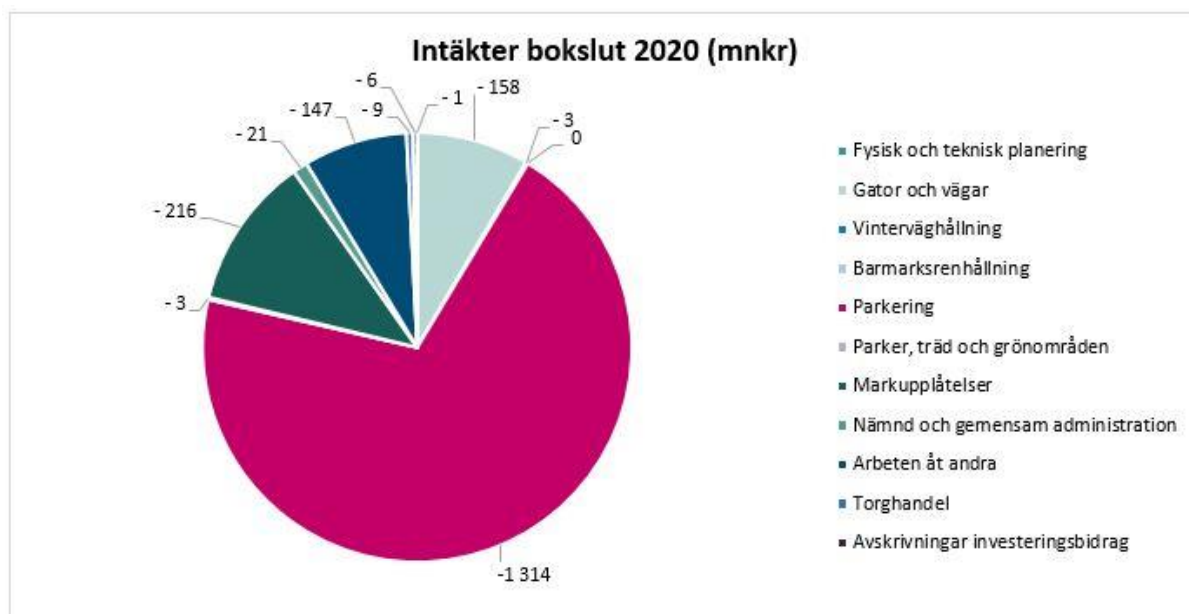
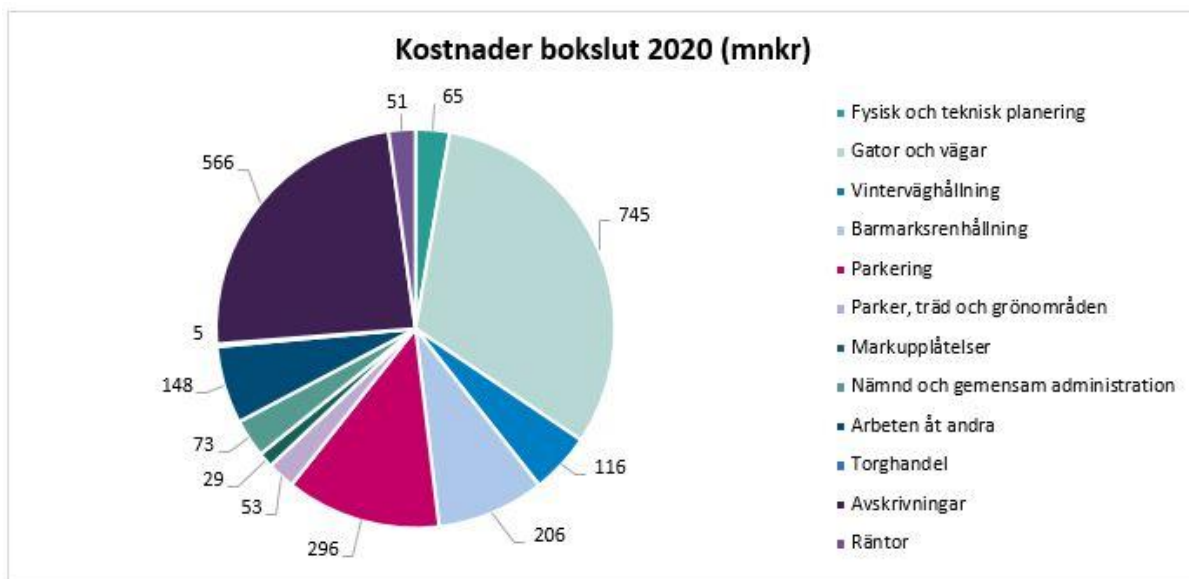
Uppföljning av ekonomi

Analys av resultaträkning - uppföljning av driftbudget

Uppföljning av ekonomi

Analys av resultaträkning – uppföljning av driftbudget

För driftverksamheten redovisar trafikkontoret kostnader om 2 352,7 mnkr (justerad budget: 2 331,2 mnkr) och intäkter om -1 878,1 mnkr (justerad budget: -1 808,2 mnkr), vilket ger ett netto om 474,6 mnkr (justerad budget: 523,0 mnkr). Kontoret redovisar således ett nettoöverskott om 48,4 mnkr, främst med anledning av lägre kostnader för vinterväghållning. Nedanstående cirkeldiagram visar utfallet fördelat per verksamhetsområde.



Jämfört med justerad budget redovisar trafikkontoret ökade kostnader, inklusive kapitaltjänstkostnader, om 21,5 mnr och ökade intäkter om 69,9 mnr. Det ger ett nettoöverskott om 48,4 mnr jämfört med justerad budget. Intäkterna har ökat främst med anledning av arbeten åt andra förvaltningar. Kostnaderna har ökat främst på grund av arbeten åt andra förvaltningar samt inom park och trädverksamheten samtidigt som kostnaderna för vinterväghållning har minskat.

Prognossäkerhet

Jämfört med tertialrapport 2 redovisas ökade kostnader om 25,3 mnr (1 procent) och ökade intäkter om 55,9 mnr (3 procent). Nettoavvikelsen är 30,5 mnr, en avvikelse på 6 procent jämfört med tertialrapport 2. Större delen av avvikelsen beror på ökade felparkeringsintäkter som inkommit i slutet av året samt minskade kostnader för vinterväghållningen.

Analys per verksamhetsområde

Justerad budget 2020

Den justerade budget som har redovisats i "Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 03/2020" och framåt, skiljer sig något mot nämndens budget. För att rapporteringen under året ska bli enhetlig rapporteras avvikelserna nu i bokslutet på samma sätt som vid årets prognostillfällen, d.v.s. jämfört med den justerade budgeten. De största skillnaderna mellan nämndens budget och justerad budget listas nedan:

- 28,2 mnkr avseende kostnader för Hamnavtalet har flyttats från Gator och trafikanordningar till Broar och viadukter
- 4,0 mnkr avseende intäkter och kostnader för kontrollanter har flyttats från Trafikstyrning till Gator och trafikanordningar

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 2019	Nämndens budget 2020	Justerad budget 2020	Prognos T2 2020	Bokslut 2020	Avvikelse mot Justerad Budget 2020	Avvikelse mot T2
Driftkostnader							
Fysisk och teknisk planering	66,0	67,6	67,6	68,0	65,3	2,3	2,7
Gator och vägar	742,9	718,8	719,3	729,9	744,8	-25,5	-14,9
Varav:							0,0
Gator och trafikanordningar	237,0	221,6	197,9	196,7	202,9	-5,0	-6,2
Gång- och cykelbanor	45,4	42,0	42,0	38,6	34,0	8,0	4,6
Broar och viadukter	60,8	56,9	85,1	87,4	90,8	-5,7	-3,4
Trafiksignaler	37,2	34,6	34,6	35,1	39,7	-5,1	-4,6
Belysning	130,9	133,0	133,0	136,4	136,2	-3,2	0,2
Tunnlar (väg-, GC-, lednings-)	55,2	52,9	52,9	53,3	56,2	-3,3	-2,9
Offentliga rum	51,0	58,1	58,1	57,1	56,9	1,2	0,2
Avtal	73,2	73,5	73,5	76,0	78,0	-4,5	-2,0
Arbete mot klotter	23,9	19,3	19,3	24,0	23,4	-4,1	0,6
Trafikstyrning	28,3	26,9	22,9	25,3	26,6	-3,7	-1,3
Vinterväghållning	163,6	188,7	188,7	138,5	115,9	72,8	22,6
Barmarksrenhållning	194,0	203,3	203,3	209,2	206,3	-3,0	2,9
Parkering	305,5	306,7	306,7	301,7	296,0	10,7	5,7
Parker, träd och grönområden	45,0	35,0	35,0	45,2	52,6	-17,6	-7,4
Märkupplåtelser	23,7	18,5	18,5	24,6	28,9	-10,4	-4,3
Nämnd och gemensam administration	62,3	74,8	74,3	76,4	73,3	1,0	3,1
Arbeten åt andra	141,7	91,3	91,3	118,7	147,9	-56,6	-29,3
Torghandel	0,0	2,5	2,5	3,2	4,7	-2,2	-1,5
Summa kostnader drift- och underhåll	1 744,6	1 707,2	1 707,2	1 715,3	1 735,8	-28,6	-20,4
Avskrivningar	518,4	570,0	570,0	560,0	565,5	4,5	-5,5
Räntor	97,6	54,0	54,0	52,0	51,4	2,6	0,6
Summa kostnader inkl. kapitalkostnader	2 360,6	2 331,2	2 331,2	2 327,3	2 352,7	-21,5	-25,3



Verksamhetsområde Ökade kostnader/minskade intäkter(-)	Bokslut 2019	Nämndens budget 2020	Justerad budget 2020	Prognos T2 2020	Bokslut 2020	Avvikelse mot Justerad Budget 2020	Avvikelse mot T2
Intäkter							
Fysisk och teknisk planering	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,5	0,5
Gator och vägar	-152,3	-133,6	-133,7	-144,8	-157,8	24,1	13,0
Varav:							
Gator och trafikanordningar	-76,1	-73,5	-77,6	-81,6	-83,9	6,3	2,3
Gång- och cykelbanor	-0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0	0,0	0,0
Broar och viadukter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,8	-0,3	0,2	-0,5
Trafiksignaler	-7,8	-5,1	-5,1	-6,0	-6,0	0,9	0,0
Belysning	-9,8	-5,3	-5,3	-6,6	-8,2	2,9	1,6
Tunnlar (väg-, GC-, lednings-)	-22,5	-20,0	-20,0	-22,3	-23,7	3,7	1,4
Offentliga rum	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Avtal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Arbete mot klotter	-2,3	0,0	0,0	-2,4	-2,1	2,1	-0,3
Trafikstyrning	-33,6	-29,6	-25,6	-25,1	-33,5	7,9	8,4
Vinterväghållning	-9,4	-4,5	-4,5	-5,4	-3,0	-1,5	-2,4
Barmarksrenhållning	-0,3	0,0	0,0	-0,6	-0,4	0,4	-0,2
Parkering	-1 351,3	-1 354,2	-1 354,2	-1 297,1	-1 314,2	-40,0	17,1
Parker, träd och grönområden	-2,2	0,0	0,0	-2,0	-2,8	2,8	0,9
Märkupplåtelser	-231,4	-199,2	-199,2	-228,7	-215,8	16,6	-12,9
Nämnd och gemensam administration	-16,1	-14,1	-14,0	-14,6	-21,4	7,4	6,8
Arbeten åt andra	-142,8	-91,3	-91,3	-118,7	-147,5	56,2	28,8
Torghandel	0,0	-11,3	-11,3	-10,6	-8,5	-2,8	-2,1
Summa intäkter drift- och underhåll	-1 906,2	-1 808,2	-1 808,2	-1 822,2	-1 871,8	63,6	49,6
Avskrivningar investeringsbidrag	-7,0	0,0	0,0	0,0	-6,3	6,3	6,3
Summa intäkter inkl. kapitalkostnader	-1 913,2	-1 808,2	-1 808,2	-1 822,2	-1 878,1	69,9	55,9
Netto	447,4	523,0	523,0	505,1	474,6	48,4	30,5

Fysisk och teknisk planering

Inom verksamhetsområdet ingår strategisk trafikplanering, deltagande i projekt som rör utökad bostadsbyggande, besvara och ta hand om synpunkter från stockholmarna, samt upphandling och säkerhetsfrågor. Inom verksamhetsområdet redovisas minskade kostnader om 2,3 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 25,5 mnkr och ökade intäkter om 24,1 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 5,0 mnkr främst med anledning av ökade kostnader för kundförluster och inventering av dagvattenanläggningar. Intäkterna har ökat med 6,3 mnkr, främst med anledning av att de ledningsdragande bolagen har anmält utökade ledningslängder.

Gång och cykelbanor

Inom verksamhetsområdet ingår prioriterade driftåtgärder för cykel med ansvar för bl.a. barmarks- och vinterväghållning, vägmarkeringar samt trafiksäkerhetsåtgärder. Kostnaderna har minskat med 8,0 mnkr främst med anledning av minskade kostnader för vinterväghållning på prioriterade gång- och cykelbanor då vintern varit mild.

Broar och viadukter

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. hamnavtalet, inspektioner, bärighets- och dispensfrågor och löpande drift av broar, gångtunnlar, viadukter och kajer. Kostnaderna har ökat med 5,7 mnkr, bland annat med anledning av ökade kostnader för trafikskador och förgävesprojektering.

Trafiksignaler

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. felavhjälpande och förebyggande underhåll, teknisk utveckling och skadekostnader. Kostnaderna har ökat med 5,1 mnkr främst med anledning av högre kostnader kopplat till trafikplaneringsplaner vid signalarbeten och felavhjälpande underhåll av trafiksignaler. Intäkterna har ökat med 0,9 mnkr främst med anledning av ökade intäkter kopplat till trafikplaneringsplaner vid signalarbeten.

Belysning

Inom verksamhetsområdet ingår felavhjälpande underhåll, teknisk utveckling, energikostnader och skadekostnader. Kostnaderna har ökat med 3,2 mnkr främst med anledning av ökade kostnader för löpande underhåll. Intäkterna har ökat med 2,9 mnkr främst med anledning av vitesintäkter för uppdrag som inte blivit utförda.

Tunnlar

Inom verksamhetsområdet ingår inspektioner, rengöring och löpande felavhjälpning i stadens väg- och ledningstunnlar samt avtalsenliga drifts- och energikostnader för Hagastadstunneln. Kostnaderna har ökat med 3,3 mnkr främst med anledning av att planeringsutgifter för en ny gångtunnel vid Odenplan bokförts om från investeringsbudgeten till driftbudgeten då projektet inte är aktuellt i närtid. Intäkterna har ökat med 3,7 mnkr främst med anledning av ökade intäkter från ledningstunnlar på grund av indexuppräknning.

Offentliga rum

Inom verksamhetsområdet ingår bl.a. Levande Stockholm, drift och felavhjälpande underhåll av hiss- och rulltrappor, fontäner samt toaletter. Totalt har kostnaderna för verksamhetsområdet minskat med 1,2 mnkr.

Avtal

Verksamhetsområdet omfattar till största delen avtalsenliga driftskostnader för Södra och Norra Länken samt kostnader enligt vatten- och avloppstaxan. Kostnaderna har ökat med 4,5 mnkr främst med anledning av att taxan för vatten- och avlopp har höjts.

Arbete mot klotter

Verksamhetsområdet omfattar klottersanering inom stadens ansvarsområde. För verksamhetsområdet redovisas ökade kostnader om 4,1 mnkr och ökade intäkter om 2,1 mnkr, främst med anledning av ökad klottersanering åt Ellevio.

Trafikstyrning

Verksamhetsområdet omfattar granskning och godkännande av trafikplaneringsplaner som reglerar hur trafiken ska ledas om vid trafikarbeten samt kostnader i samband med vissa evenemang som staden anordnar. Kostnaderna har ökat med 3,7 mnkr och intäkterna har ökat

med 7,9 mnkr vilket främst beror på att fler trafikarbeten har utförts och att genomsnittstiden för arbetena har ökat.

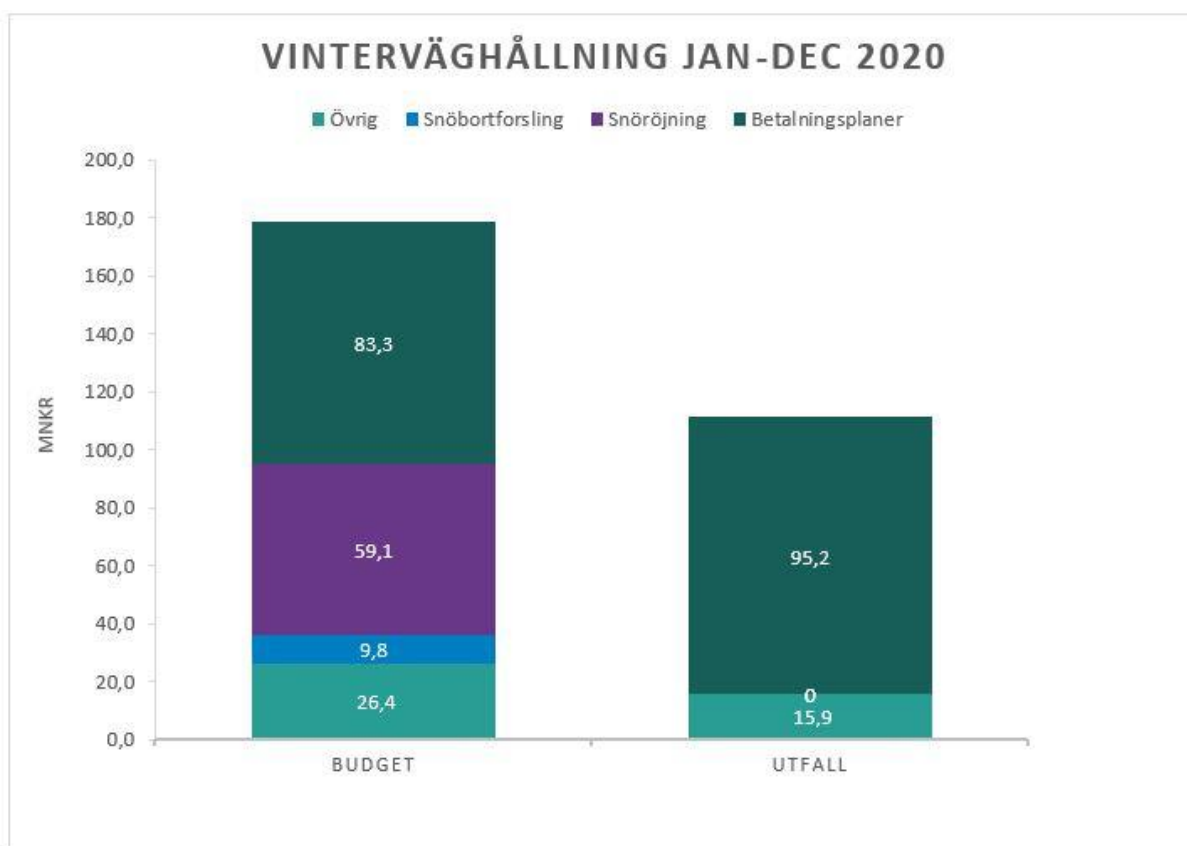
Vinterväghållning

Inom verksamhetsområdet redovisas minskade kostnader om 72,8 mnkr och minskade intäkter om 1,5 mnkr jämfört med justerad budget.

Kostnaderna för vinterväghållningen varierar kraftigt mellan olika år, vilket kan ses i tabellen nedan som visar utfallet för åren 2010-2020.

Mnkr/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Utfall helår	265	238	224	192	136	144	148	143	145	154	113

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, under året uppstod det inget behov av detta till följd av det milda vädret.

Tabellen nedan visar utfall jämfört med justerad budget.

Fördelning av kostnader (i mnkr)	Utfall 2020	VP 2020	Avvikelse Utfall/VP	Kommentar
				I nya avtal ökar fast kostnad enligt betalningsplan, rörlig kostnad sänks. Inom följande områden kostar plogpådrag/moddning/kompletteringsröjning endast ca 8kr st fr o oktober 2020: Kungsholmen, Östermalm, Hässelby/Vällingby, Spånga/Tensta/Rinkeby/Kista, Södermalm
Betalplan	95,2	83,0	-12,2	Öst och Väst
Egen tid	2,7	5,0	2,3	
Avtal	0,4	0,4	0,0	
Summa fasta kostnader	98,3	88,4	-9,9	
Snöröjning kompl röjning moddning	0,0	59,1	59,1	
Snøbortforsling	0,0	9,8	9,8	
Markvärme	-0,5	5,6	6,1	
Övrigt	3,5	5,6	2,1	
Summa rörliga kostnader	3,0	80,1	77,1	
				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
Extra medel PM10	2,3	3,7	1,4	väderberoende.
Extra medel, Sopsaltn. gångbanor och trottoarer	9,3	12,0	2,7	Det milda vintervädret medförde färre halkpådrag än beräknat.
Summa Extra medel	11,6	15,7	4,1	
Totalt	112,9	184,2	71,3	

Den milda vintern under 2020 har lett till att budgeterade kostnader för snöröjning, kompletteringsröjning och moddning inte har förbrukats. När kostnaderna för vinterväghållning minskar i slutet av året är det svårt att omfördela medel till andra verksamheter.

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

Barmarksrenhållning

För verksamhetsområdet redovisas ökade kostnader om 3,0 mnkr och intäkter om 0,4 mnkr. Kostnaderna ökar främst med anledning av dyrare avtal för barmarksrenhållning på Södermalm. Medlen används främst till att städa stadens gator, tömma papperskorgar, bekämpa skadedjur och sysselsätta sommarungdomar och Stockholmsvärdar.

Parkering

För verksamhetsområdet redovisas kostnader om 296,0 mnkr och intäkter om 1 314,2 mnkr.

Kostnader för parkering

För verksamhetsområdet uppgick kostnaderna till 296,0 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 justerad budget har kostnaderna minskat med 10,7 mnkr. De minskade kostnaderna är hänförliga främst till underleverans av timmar från parkeringsentreprenaderna till stor del beroende på pandemin, samt lägre kostnader relaterade till fordonsflytt.

Intäkter för parkering

Parkeringsverksamheten är kontorets klart största intäktskälla och uppgick till 1 314,2 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.



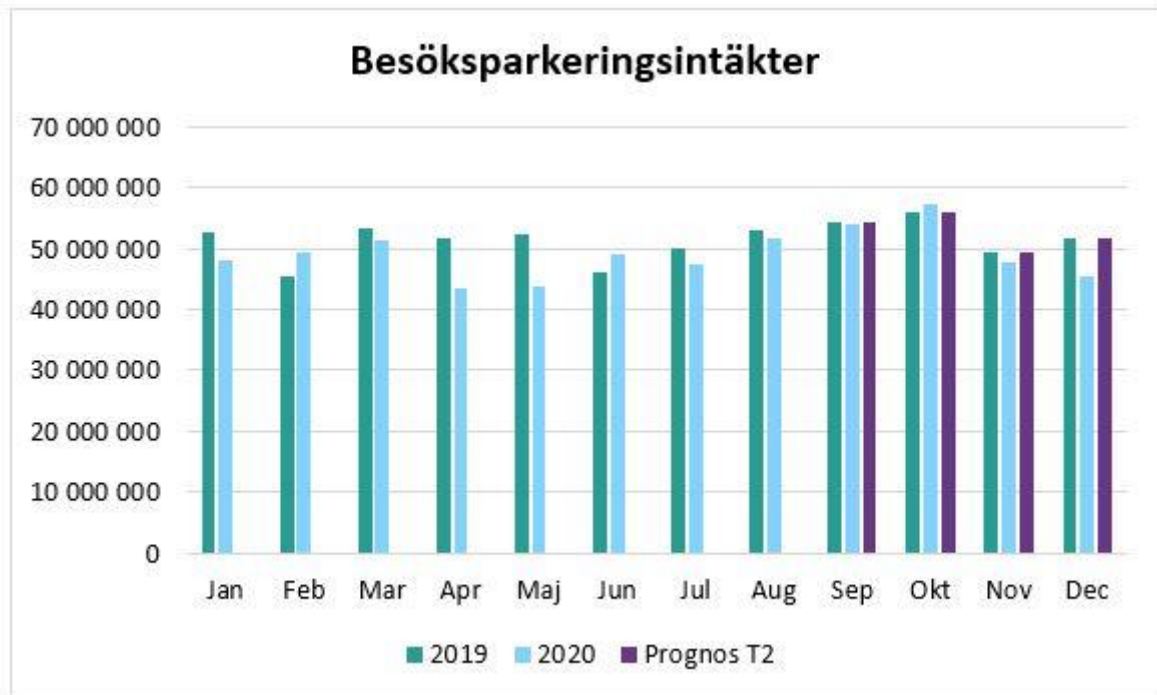
Parkeringsintäkter

Intäkterna för parkering uppgick till 825,2 mnkr. Jämfört med samma period 2019 har intäkterna minskat med 11,9 mnkr. Parkeringsintäkterna blev 9,9 mnkr lägre än justerad budget. Med anledning av pågående pandemi och rekommendationer att arbeta hemifrån om möjligt, har biltrafiken minskat i staden. Från mitten av mars konstaterades en nedgång i besöksparkeringsintäkterna.

I diagrammet nedan visas besöksparkeringsintäkterna per månad, januari till och med december. Från mitten av mars började en nedgång i intäkterna som höll i sig till och med maj. Nedgången under mars och april gjorde att kontoret redovisade 10,0 mnkr i minskade besöksparkeringsintäkter med anledning av pågående pandemi vilket delvis vägs upp av ökade boendeparkeringsintäkter. I oktober såg kontoret en ökning av biltrafiken i staden och



det påverkade intäkterna positivt för besöksparkering. I november och december har trafiken återigen minskat.



Felparkeringsintäkter

Intäkterna för felparkering uppgick till 459,4 mnkr jämfört med 478,0 mnkr 2019.

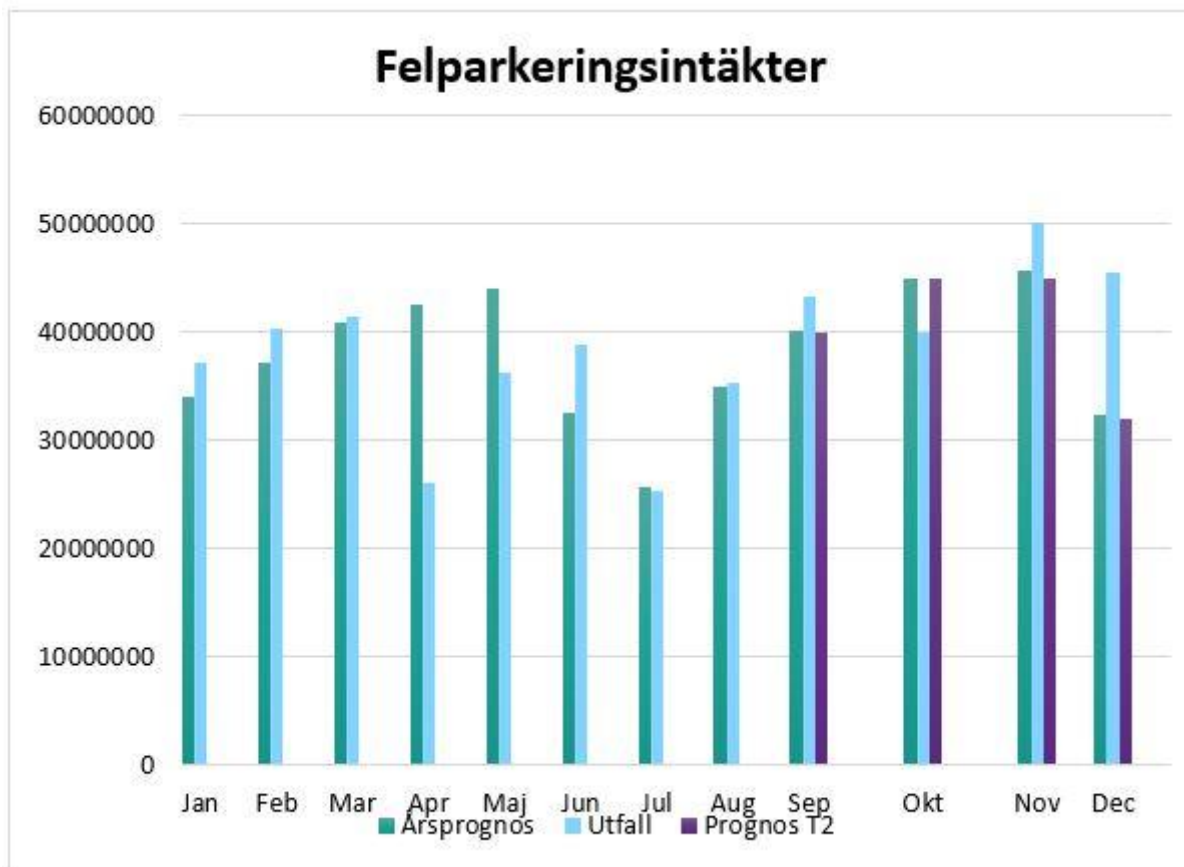
Anmärkningar kan utfärdas av flera skäl och beloppet varierar beroende på förseelse. Att inte erlagga avgift genererar ett lägre belopp än att t.ex. parkera på ett trafikfarligt sätt. Under året har 454 275 anmärkningar utfärdats, vilket är 11,5 % färre jämfört med år 2019, då 513 297 anmärkningar utfärdades. Felparkeringsintäkterna blev 45,6 mnkr lägre än justerad budget om 505,0 mnkr.

Innan pandemin resulterade i ekonomiska konsekvenser rapporterade trafikkontoret i "Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 02/2020" en minskning av felparkeringsintäkterna med 50,0 mnkr med anledning av att biltrafiken successivt har minskat i staden. Samma sänkning har även aviserats i "Underlag för budget 2021 med inriktning för 2022-2023".

Kontoret har under året lämnat varierande prognoser. I diagrammet nedan representerar den turkosa stapeln sammanräknat den prognos kontoret lämnade i februari före pandemin, alltså 50,0 mnkr under budget, och den ljusblå stapeln visar utfallet. Den prognos som kontoret lämnade i februari utgick ifrån att utfärdade anmärkningar skulle minska med 14 % mot föregående år för perioden januari – mars. Därefter oförändrat jämfört med föregående år, då kontoret kunde konstatera en nedgång i april 2019 i samband med höjda avgifter. Prognosen före pandemin var 455,0 mnkr, som redovisas i de turkosa staplarna nedan. De ljusblå staplarna redovisar utfall, och de lila staplarna visar prognosen i tertialrapport 2. Det stämde relativt väl i januari och februari men i mars konstaterades en större nedgång med en minskning om 25 % jämfört med föregående år, i april en nedgång med 30 % mot föregående

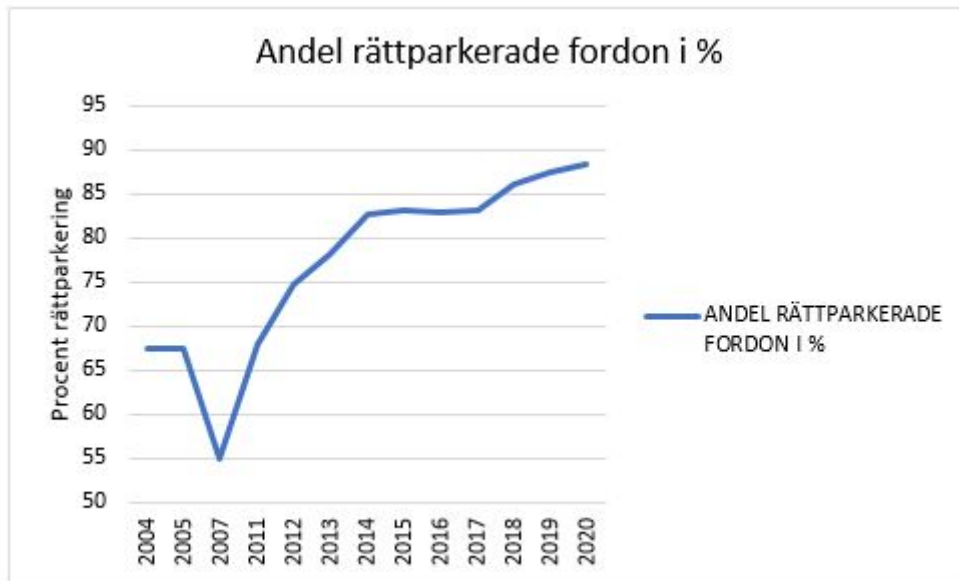


år och i maj med 19 %. I juli och augusti fick kontoret intäkter på samma nivå som föregående år och i september högre än föregående år. I oktober fick kontoret lägre intäkter än föregående år. I november och december redovisades högre intäkter än prognos vilket resulterade i ett förbättrat resultat.



Parkeringsundersökning i innerstaden

Den senaste mätningen genomfördes under hösten 2020 och den visar att rättparkeringen är uppe i 88,5 procent vilket är den högsta uppmätta rättparkeringssiffran i innerstaden sedan mätningarna startade år 2004. Att så stor andel fordon parkerar rätt innebär också att antal parkeringsanmärkningar minskar.



Mätningen som genomförs visar även det antal fordon per vardag som är parkerade på gatumark i innerstaden över tid. År 2007 var antalet parkerade fordon på gatumark per vardag i genomsnitt ca 44 300 st. och år 2020 var siffran ca 36 300 st. Antalet fordon som parkerar på gatumark i innerstaden har alltså på 13 års tid minskat med ca 18 procent.

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.

Övriga parkeringsrelaterade intäkter

Övriga parkeringsrelaterade intäkter uppgick till 29,6 mnkr jämfört med justerad budget på 14,1 mnkr. Av detta uppgick intäkterna för fordonsflyttverksamheten till 14,5 mnkr vilket är 9,9 mnkr mer än justerad budget. Kontoret beviljades även statsbidrag från Kammarkollegiet på 3,8 mnkr för att täcka kostnader som uppkommit då fordon flyttats på grund av fordonsrelaterade skulder vilket inte var med i budgeten.

Markupplåtelser och Torghandel

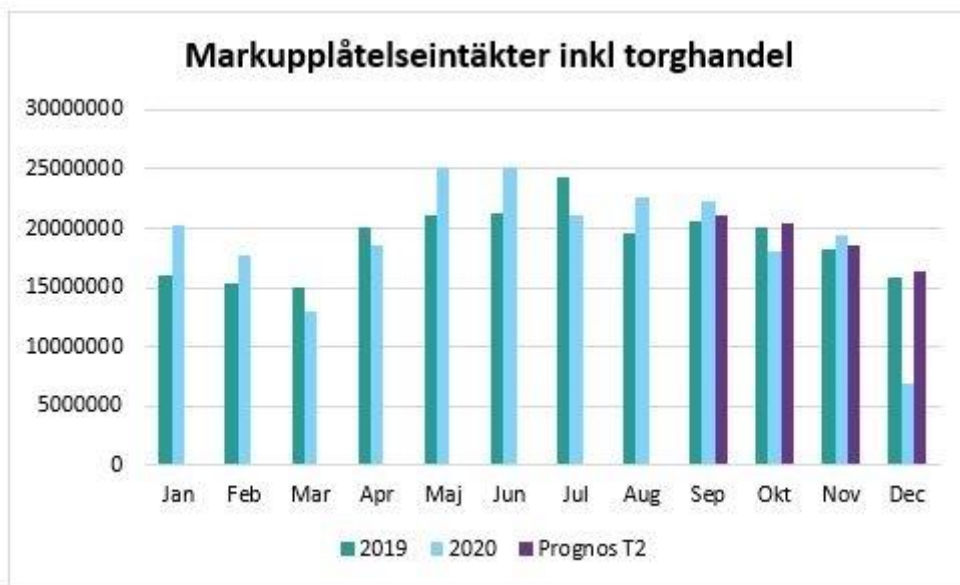
För Markupplåtelser uppgick kostnaderna till 28,9 mnkr och intäkterna till 215,8 mnkr. För Torghandel uppgick kostnaderna till 4,7 mnkr och intäkterna till 8,5 mnkr.

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.

I "Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 02/2020" höjde kontoret prognosen med 34,0 mnkr till förra årets bokförda nivå. På grund av pågående pandemi har många tillstånd för uteserveringar återkallats och kontoret sänkte därför prognosen med 7,0 mnkr i tertialrapport 1. Även prognosen för evenemangstillstånd sänktes med 1,7 mnkr. I trafiknämnden den 28 maj beslutades om lättnader för näringsidkare på offentlig plats vilket beräknades minska intäkterna med ytterligare 7,0 mnkr.



Jämfört med justerad budget redovisar kontoret ökade intäkter med 13,8 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 kommuncentrala parkerna. Inom verksamhetsområdet redovisas ökade kostnader med 17,6 mnkr och ökade intäkter med 2,8 mnkr. Kostnaderna har ökat främst med anledning av nytt barmarksavtal, slyröjning och trädbeskärning på Järvafältet. Intäktsökningen beror främst på vidarefaktureringskostnader för parkdatabasen till stadsdelsförvaltningar och exploateringskontoret.

Nämnd, förvaltningsledning, stab och administration

Inom verksamhetsområdena redovisas ökade kostnader om 1,0 mnkr och ökade intäkter om 7,4 mnkr. Intäkterna har ökat främst med anledning av att Smart stad finansieras av stadsledningskontoret samt att staden har fått statsbidrag med anledning av pandemin.

Arbeten på uppdrag av andra förvaltningar

Kontoret har, inom sitt expertområde och på beställning, utfört arbeten åt framför allt

exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningarna för 147,9 mnkr, vilket är en ökning om 56,6 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 nettokostnad om 13,4 mnkr jämfört med justerad budget. Kostnaderna för avskrivning och internränta har minskat med 4,5 respektive 2,6 mnkr och intäkterna för avskrivning av investeringsbidrag har ökat med 6,3 mnkr.

Resultatenheter

Trafiknämnden har inget att rapportera.

Investeringar

Trafiknämndens investeringsbudget 2020 inklusive justeringar för beviljade trygghets- och klimatinvesteringar uppgick till 1 106,5 mnkr netto, nedan kallad budget. Inom investeringsverksamheten har åtgärder för sammanlagt 1 027,7 mnkr genomförts under 2020, vilket är en minskad volym jämfört med budget om sammanlagt 78,8 mnkr. Investeringsutgifterna uppgår till 1 105,9 mnkr, och investeringsinkomsterna uppgår till -78,2 mnkr, vilket är en minskning med 70,6 mnkr respektive en ökning med 8,2 mnkr jämfört med budget.

Enligt budget 2020 uppgick nämndens långsiktiga investeringsplan till 935,0 mnkr netto. I den långsiktiga investeringsplanen ingick framkomlighetssatsningen på cykel och gång- och kollektivtrafik, reinvesteringsprogram, större torginvesteringar, projekt över 50 mnkr och övriga projekt. Under året har åtgärder för sammanlagt 870,3 mnkr genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter om totalt 64,7 mnkr jämfört med budget och ökade nettoutgifter om 35,3 mnkr jämfört med prognosen i tertialrapport 2.

Inom nämndens utökade investeringsplan, som efter budgetjusteringar uppgick till 171,5 mnkr, ingick satsningen på grönare Stockholm samt trygghets- och klimatinvesteringar. Inom utökad investeringsplan har åtgärder för sammanlagt 157,4 mnkr netto genomförts, vilket innebär minskade nettoutgifter om 14,1 mnkr jämfört med budget och 9,0 mnkr jämfört med prognosen i tertialrapport 2.

I nedanstående tabellen redovisas utfall totalt för utgifter och inkomster jämfört med budget för 2020 och prognos i tertialrapport 2. Budget och prognos redovisas uppdelad på långsiktig investeringsplan och utökad investeringsplan.

Investeringar	Bokslut 2019	Budget 2020	Prognos T2	Bokslut 2020	Avvikelse jmf med budget	Avvikelse jmf med T2
Långsiktig plan						
Utgifter	901,0	1 000,5	900,5	946,0	54,5	-45,5
Inkomster	-92,4	-65,5	-65,5	-75,7	10,2	10,2
Netto	808,7	935,0	835,0	870,3	64,7	-35,3
Utökad plan						
Utgifter	132,0	176,0	169,2	159,9	16,1	9,3
Inkomster	-8,1	-4,5	-2,8	-2,5	-2,0	-0,3
Netto	123,9	171,5	166,4	157,4	14,1	9,0
Investeringsplan, totalt						
Utgifter	1 033,5	1 176,5	1 069,7	1 105,9	70,6	-36,2
Inkomster	-100,5	-70,0	-68,3	-78,2	8,2	9,9
Netto	933,0	1 106,5	1 001,4	1 027,7	78,8	-26,3

Sammanfattning av året

Under 2020 har många olika projekt pågått, sammantaget har nämnden haft cirka 750 aktiva investeringsprojekt i olika faser. För flera relativt stora projekt har utrednings- och planeringsarbete genomförts. Några av de större planeringsprojekten är ombyggnad av Södra Götgatan, Kungsgatans konstruktionsförstärkning, upprustning av Norra Danviksbron och renovering av Liljeholmsbroarna. Av de större projekten som har varit under genomförande kan upprustning av Vasagatan, anläggande av en ny park på Vårbergstoppen, cykelåtgärder på Torsgatan, samt tätskiktsbyte på Malmskillnadsgatan nämnas.

I början på året drabbades även Stockholm av Covid-19-pandemin. Pandemin har under hela året varit en stor osäkerhetsfaktor som försvårat arbetet med att planera och samordna investeringsprojektens ekonomiska prognoser och tidplaner. Under våren aviserade vissa entreprenörer möjliga förseningar med genomförandet och det kom även signaler om försenade materialleveranser. Kontoret såg även en möjlig risk att konsulter och entreprenörer skulle få brist på personal.

Oberoende av pandemin reviderades dessutom tidplanen för framtagandet av beslutsunderlag gällande ett par förhållandevis stora projekt, vilket ledde till att genomförandebeslut försenades. Med anledning av detta återredovisade kontoret budgetmedel i samband med tertialrapport 1. Totalt återredovisades då -50 mnkr.

Vid tidpunkten för tertialrapport 2 var det fortfarande få bekräftade förseningar i entreprenader direkt kopplade till pandemin. Däremot kunde kontoret notera en större påverkan av pandemin på branschen för tekniska konsulter. Exempelvis ledde det förändrade arbetssättet med hemmaarbete och längre kontaktvägar till en viss fördröjning i utredningar som genomfördes av upphandlade konsulter. Detta resulterade i minskade utgifter för projekt i planeringsfasen. Investeringsverksamheten påverkades även av att något fler upphandlingar

än vanligt överprovats, vilket ledde till förseningar i flera projekt. Kontoret bedömde att läget under hösten fortsatt skulle vara svårt och beslutade i samband med tertialrapport 2 att behålla en generell nedrundning om -50,0 mnkr utöver att investeringsprognoserna minskade med 50 mnkr mellan tertialrapport 1 och tertialrapport 2. Sammanlagt återredovisade kontoret budgetmedel om -100,0 mnkr i samband med tertialrapport 2.

I samband med bokslut kan kontoret konstatera att farhågorna gällande förseningar i projekten p.g.a. Covid-19 inte föll ut i den omfattning som befarats. Kontoret valde också att öka insatserna inom reinvesteringsprogrammen för belysning och trafiksignaler. Jämfört med prognosen i tertialrapport 2 redovisas ökade nettoutgifter med 26,3 mnkr som består av ökade nettoutgifter med 35,3 mnkr inom långsiktig investeringsplan och minskade nettoutgifter med 9,0 mnkr inom utökad investeringsplan. Resultatet avviker från prognosen i tertialrapport 2 med cirka 2,6 procent.

Större satsningar, program och åtgärdsområden

Under 2020 har ett flertal stora satsningar och program pågått inom nämndens investeringsverksamhet, både inom den långsiktiga och utökade planen. I nedanstående tabell redovisas utfall jämfört med budget och tertialprognos 2 för de största satsningarna och programmen. Utfallet kommenteras sedan i efterföljande text.

Satsningar och investeringsområden -nettoutgifter i mnkr	Budget 2020	Prognos T2 2020	Bokslut 2020	Avvikelse jmf med Budget	Avvikelse jmf med T2
Framkomlighetssatsning:	372,1	256,0	264,6	107,5	-8,7
Cykelinfrastruktur	278,0	173,4	188,7	89,3	-15,3
Gång- och kollektivtrafik	94,1	82,6	75,9	18,2	6,7
Grönare Stockholm	85,0	100,3	98,1	-13,1	2,2
Investeringar för ökad trygghet och attraktivitet	58,7	51,5	42,8	15,9	8,7
Klimat- och miljöinvesteringar	56,8	46,0	46,8	10,0	-0,8
Trafiksäkerhetsåtgärder nya hastigheter	84,1	53,5	54,1	30,0	-0,6
Reinvesteringsprogram	277,9	338,6	344,2	-66,3	-5,6
Stora projekt >50 mnkr	64,4	34,5	32,3	32,1	2,1
Övriga projekt	172,4	171,1	144,8	27,6	26,3
Nedrundning	-64,9	-50,0		-64,9	-50,0
Summa nettoutgifter	1 106,5	1 001,4	1 027,7	78,8	-26,3

Framkomlighetssatsning – cykelinfrastruktur

Inom trafiknämndens budget ska framkomlighetsåtgärder för cykel om totalt 1 000 mnkr inrymmas under åren 2019-2022. För anläggande av en gång- och cykelbro vid Slussen omfördelas 116 mnkr till perioden 2023-2024, varav 78 mnkr avser cykelåtgärder.

Enligt budget för 2020 planerades åtgärder inom cykelmiljarden för totalt 278,0 mnkr netto, exklusive de åtgärder inom projektet Vasagatan som inte bedöms vara cykelåtgärder. I den planerade nivån ingick en budgetpost som uppgick till 82,3 mnkr för kommande projekt. För satsningen redovisas minskade nettoutgifter om 89,3 mnkr jämfört med budget, vilket huvudsakligen beror på att budgetposten för kommande projekt har omfördelats till åren 2021-2022 i samband med tertialrapport 1. Jämfört med prognosen redovisad i samband med tertialrapport 2 ökade nettoutgifterna med 15,3 mnkr.

Ett stort antal projekt har pågått under året, både i planerings- och genomförandeskede. Bland

de större planeringsprojekten ingår bland annat utbyggnad av pendlingsstråk utmed Västberga allé, ombyggnad av Södra Götgatan och breddning av cykelbanan längs med Riddarholmskajen. För de tre nämnda projekten antogs inriktningsbeslut av trafiknämnden under 2020. Genomförandebeslut togs för bl.a. projekten avseende cykelbana längs med Engelbrektsgatan, cykelbana längs med Ulvsundavägen mellan Kvarnbacksvägen och Flygplatsinfarten, utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro samt cykelåtgärder på Igeldammgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen och Lilla Västerbron.

Under sommaren färdigställdes de nya cykelbanorna längs Torsgatan och under hösten färdigställdes även Hässelbystråket och åtgärder i korsningen Badstrandsvägen-Essingeringen. Merparten av den nya cykelbanan utmed norra sidan av Örbyleden byggdes under 2020 och planeras att färdigställas under första halvåret 2021. Under hösten påbörjades även entreprenad av etapp 2 i Vasagatan-projektet. Entreprenadstart i projekten Bromstensvägen och Spånga station, som också planerades under 2020, senarelades till 2021 på grund av samordningsbehov med trafikförvaltningen.

Förutom utbyggnad av nya pendlingsstråk arbetade kontoret även med reinvesteringsåtgärder på befintlig cykelinfrastruktur. Totalt genomfördes åtgärder om 18,9 mnkr, vilket innebär minskade nettoutgifter om 1,1 mnkr jämfört med budget.

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

Framkomlighetssatsning – gång- och kollektivtrafik

I nämndens budget ingår en satsning på framkomlighetsåtgärder för gång- och kollektivtrafik om totalt 500 mnkr under åren 2019-2022. För anläggande av en gång- och cykelbro vid Slussen omfördelas 116 mnkr till perioden 2023-2024, varav 38 mnkr avser åtgärder inom gång- och kollektivtrafik.

I kontorets förslag till åtgärder inom satsningen ingår bl.a. åtgärder utifrån Stockholms gångplan, diverse trafikförbättrande åtgärder, tillgänglighetsåtgärder, gång- och cykeltunnel mellan Annedal och Solvalla, renovering av sönderkörda busshållplatser, samt åtgärder och mindre punktinsatser för förbättrad kapacitet, medelhastighet och regularitet inom stombusslinjerna.

De flesta av projekten inom gångplan var under 2020 i planeringsfas, exempelvis gångåtgärder mellan Vanadisplan och Hagastaden, gångåtgärder och växtbäddsrenovering på Norrtullsgatan, samt projektet avseende åtgärder till följd av trafikförvaltningens arbete med tvärbana norr. I projektet avseende ny gångtunnel mellan Annedal och Solvalla har projekteringen genomförts under 2020 och entreprenadsstart planeras till 2021.

Av större enskilda projekt som var i genomförandefas under 2020 kan, nytt gångstråk Hornstull-Telefonplan, och pilotprojekt Stockholms framtidsgator nämnas.

I verksamhetsplanen för 2020 planerades åtgärder för sammanlagt 94,1 mnkr netto. Under 2020 uppgår den bokförda nettoutgiften till 75,9 mnkr, vilket innebär minskade nettoutgifter om 18,2 mnkr jämfört med budget. Avvikelsen beror delvis på senareläggning av sidoentreprenaden i projektet avseende gångstråk Hornstull-Telefon, samt att utgifter i projektet avseende ny gångtunnel vid Odenplan bokfördes om till driftbudget då projektet inte är aktuellt under de kommande åren och därmed avslutades.

För mer detaljerad information om enstaka projekten se bilaga 5.

Grönare Stockholm

I nämndens budget ingår en satsning på Grönare Stockholm om sammanlagt 300,0 mnkr under åren 2017-2022, varav 85,0 mnkr ingick i budget 2020. Satsningen innebär att nämnden ska anlägga eller upprusta parker och gröna stråk i ytterstaden i samarbete med berörda stadsdelsnämnder.

Under första halvåret färdigställdes projekten avseende utveckling av parken Måsen i Farsta, utveckling av funktioner och vistelsekvaliteter i Husbys gräns mot Järvafältet, upprustning av parken Vårgården samt upprustning av promenadstråk Fagersjö-Farsta. I september slutbesiktigades projekten avseende upprustning av parken Hagdalen i Rågsved-Hagsätra och etapp 1 av Hässelby torg. Satsningens största enskilda projekt - anläggandet av en ny stadsdelspark på Vårbergstoppen, har haft bra framdrift under 2020 och majoriteten av åtgärderna kunde genomföras tidigare än planerat. Under andra halvåret togs genomförandebeslut för projekten avseende upprustning av Tenstadalen. Genomförandebeslut togs även för att stärka ek- och groddjurssamband, vilket är den första delen inom grönare Stockholms tredje etapp.

Redovisade nettoutgifter under 2020 uppgår till sammanlagt 98,1 mnkr, vilket innebär ökade nettoutgifter om 13,1 mnkr jämfört med budget. Ökningen beror huvudsakligen på bättre framdrift än planerat i projektet Vårbergstoppen.

Arbetet med Grönare Stockholm redovisas närmare i bilaga 6.

Investeringar för ökad trygghet och attraktivitet i offentliga rum

Under 2020 fortsatte kontorets arbete med att skapa en trygg och attraktiv stadsmiljö. Arbetet bedrevs inom områdena fasta och rörliga trafik hinder, trygghetskapande belysning samt utveckling av platser och torg. För ändamålet förstärktes nämndens budget med medel avseende trygghetskapande åtgärder om 29,7 mnkr. Utöver det avsattes i verksamhetsplanen ett utrymme om 13,1 mnkr inom ordinarie budgetram, huvudsakligen för fortsatt planering av större torgprojekt. Sammanlagt uppgick satsningens budget till 42,8 mnkr.

Av de åtgärder som var under genomförande inom området fasta och rörliga trafik hinder kan projekten avseende pollare på Skärholmstorget och Ragnar Östbergs plan nämnas. De fasta pollarna på Skärholmstorget har installerats, men installation av de rörliga pollarna fick senareläggas till januari pga. försenad leverans orsakad av Covid-19 pandemin. Pollare på Ragnar Östbergs plan är installerade och sattes i drift i december 2020. Under hösten togs genomförandebeslut för projektet avseende pollare vid Wahrendorffsgatan med entreprenadstart 2021. Utredning avseende pollare vid Kungsträdgården blev klar under 2020 och genomförande planeras till 2021.

Inom området trygghetsbelysning har ett flertal åtgärder genomförts i samarbete med stadsdelsförvaltningarna, exempelvis installerades nya armaturer i undertak vid tunnelbanestation Björkhagen och nya armaturer och strålkastare installerades vid Trekanten. Under året bedrev kontoret även ett pilotprojekt för att belysa otrygga tunnlar och förse dem med konstutsmyckning. Arbetet med detta projekt fortsätter under 2021.

Inom området utveckling av platser och torg ingick bl.a. planering för större torginvesteringar

såsom upprustning av Östermalmstorg, Nockeby torg och Brommaplan. Under hösten togs genomförandebeslut för upprustning av Hässelby torg etapp 2 och upprustning av Liljevalchstorget. Av torgprojekten som beviljades trygghetsmedel under 2020 kan upprustning av Taxingeplan, omdaning av torgytor i Husby C och upprustning av Magelungens strandpromenad-Edö nämnas. Det sistnämnda projektet färdigställdes under året, medan projekten i Taxingeplan och Husby C senarelades till 2021.

För satsningen på trygghet och attraktivitet redovisas sammanlagt minskade nettoutgifter om 15,9 mnkr varav 13,7 mnkr avser senareläggning av projekt som finansieras med trygghetsmedel. För att kunna genomföra dessa åtgärder under 2021 föreslår kontoret att nämnden begär ombudgetering av trygghetsmedel om 13,1 mnkr – se även nedanstående tabell och under rubriken Ombudgeteringar.

Trygghets- och klimatinvesteringar i mnkr	Budget 2020	Prognos T2 2020	Bokslut 2020	Budget- justeringar	Avvikelse jmf med budget
Trygghetsskapande åtgärder					
Kungsträdgården, trafikhinder	0,5	0,5	0,4		0,1
Husby C, omgestaltning av torgytan	1,6	1,6	0,5	1,1	1,1
Skärholmen, pollare	5,5	5,5	5,1	0,4	0,4
Magelungen strandpromenad-Edö	1,3	1,3	0,9		0,4
Taxingeplan, upprustning	3,0	0,3	0,3	2,7	2,7
Trygga tunnlar och broar	1,6	1,6	0,4	1,2	1,2
Judiska församlingen, pollare	1,2	1,2	1,1		0,1
Ragnar Östbergs plan, pollare	3,0	3,0	3,0		0,0
Avstängning Stureplan	2,0	2,0	0,3	1,7	1,7
Crashblocks	4,5	4,5	3,5	1,0	1,0
Digitala lås Järva	0,5	0,5	0,5		0,0
Arbete med terrorhinder	5,0		0,0	5,0	5,0
Totalt	29,7	22,0	16,0	13,1	13,7
Klimatinvesteringar					
Energibesparande armaturbyte	37,0	37,0	37,0		0,0
Dagvattenhantering Bagarmossen, flera platser	2,0	0,0	0,0	2,0	2,0
Dagvattenhantering Blackensvägen	1,0	0,0	0,0	1,0	1,0
Dagvattenhantering Fruängsplan	1,0	0,0	0,0	1,0	1,0
Dagvattenhantering Klövervägen	1,5	0,0	0,0	1,5	1,5
Dagvattenhantering Segervägen	1,0	1,0	1,0		0,0
Dagvattenhantering Stenkullavägen	2,0	0,1	0,0	2,0	2,0
Dagvattenhantering Storsätrastrand	1,0	0,0	0,0	1,0	1,0
Hedebyvägen (Stora Ängby)	0,8	0,8	0,8	0,0	0,0
Ytlig dagvattenhantering Norrmalm	9,5	5,5	4,5		5,0
Totalt	56,8	44,4	43,3	8,5	13,5
Summa nettoutgifter	86,5	66,4	59,3	21,6	27,2

Klimatinvesteringar

I samband med kommunfullmäktiges budget för 2020 gavs nämnderna i uppdrag att initiera projekt och åtgärder med hög klimatnytta och breda synergieffekter samt utnyttja möjligheterna till utökad finansiering via stadens särskilda klimatinvesteringsanslag.

Sammanlagt beviljades trafiknämnden utökad budget med 56,8 mnkr under 2020 för ett flertal klimatinvesteringar som redovisas i ovanstående tabell.

I satsningen ingick projekten avseende energibesparande armaturbyte, omhändertagande av dagvatten på flera platser i ytterstaden, samt pilotprojekt för ytlig dagvattenhantering i Norrmalm. Mer detaljerad information om enstaka projekt redovisas i de del- och slutrapporter som bifogas ärendet.

Samtliga planerade åtgärder inom projektet avseende energibesparande armaturbyte färdigställdes under 2020. Inom projektet avseende omhändertagande av dagvatten kunde åtgärder på Segervägen och Hedebyvägen genomföras under året. Resterande platserna senarelades till 2021 på grund av att upphandlingen gällande entreprenad överprövades, vilket ledde till förseningar i projekten. Inom projektet avseende ytlig dagvattenhantering på Norrmalm genomfördes byte av växtbäddar på Kungstensgatan. Byte av växtbäddar på Döbelnsgatan och Olof Palmes gata som också skulle ha genomförts under 2020 senarelades till 2021.

Inom klimatsatsningen redovisas sammanlagt minskade nettoutgifter om 13,5 mnkr. För att kunna genomföra de senarelagda klimatåtgärderna under 2021 föreslår kontoret att nämnden begär ombudgetering om sammanlagt 8,5 mnkr – se även under rubriken Ombudgeteringar.

Hastighetsplaner

För satsningen redovisas minskade utgifter om 30,0 mnkr jämfört med budget. Avvikelsen beror på senareläggning av följande tre projekt: etapp 2 delområde 1 (Spånga/Tensta och Kungsholmen), etapp 1 delområde 3 (Farsta, Skarpnäck och Östermalm) och etapp 2 delområde 2 (Hässelby/Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen).

Reinvesteringsprogram

För att skydda funktionen i stadens befintliga infrastruktur genomför kontoret sedan fler år tillbaka reinvesteringsprogram för gatuytor, mindre konstbyggnader (mindre broar, viadukter, trappor och stödmurar), trafiksignaler, belysning och trafikleder. Fr.o.m. 2020 har kontoret även ett separat program för reinvesteringsåtgärder på träd såsom återplantering och byte av växtbäddar.

I verksamhetsplanen för 2020 avsattes sammanlagt 277,9 mnkr för genomförande av de beslutade reinvesteringsprogrammen. Med anledning av senareläggning av flera projekt inom övriga verksamheter under 2020 kunde budgetmedel om disponeras och reinvesteringsprogrammen ges ökat utrymme, dock inom ramen för befintliga beslut. Detta resulterade i att åtgärder för sammanlagt 344,2 mnkr kunde genomföras under 2020, vilket innebär ökade nettoutgifter om 66,3 mnkr jämfört med budget. Exempelvis kunde ytterligare 36 gator åtgärdas utöver de 60 som var planerade inom ramen för reinvesteringsprogrammet för gatuytor.

I tabellen nedan redovisas bokförda nettoutgifter inom beslutade reinvesteringsprogram under 2020 jämfört med budget, prognos i tertialrapport 2 och bokslut 2019. Observera att reinvesteringsåtgärder på träd genomfördes t.o.m. 2019 inom ramen för reinvesteringsprogram för gatuytor.

Reinvesteringsprogram i mnkr	Bokslut 2019		Budget 2020	Prognos T2 2020	Bokslut 2020	Avvikelse jmf med budget	Avvikelse jmf med T2
Gatuytor (varav trädåtgärder)	92,6	(11,5)	100,0	128,9	116,9	-16,9	12,0
Mindre konstbyggnader	46,9		46,4	46,9	47,9	-1,5	-1,0
Trafiksignaler	29,5		52,5	47,8	54,0	-1,5	-6,2
Belysning	54,5		39,0	62,5	74,6	-35,6	-12,1
Trafikleder	9,8		15,0	32,0	26,3	-11,3	5,7
Trädåtgärder			25,0	25,0	24,5	0,5	0,5
Summa nettoutgifter	233,3		277,9	343,0	344,2	-66,2	-1,1

Projekt över 50 mnkr

För de stora enskilda investeringar som inte ingår i satsningen på cykel, framkomlighet, ett grönare Stockholm eller nya hastighetsplaner avsattes i budget sammanlagt 64,4 mnkr.

De flesta av projekten var under 2020 i planeringsfasen. Inriktningsbeslut för renovering av Klaratunneln togs av trafiknämnden i februari. Det är ännu oklart när kommunfullmäktige kommer att fastställa nämndens beslut. Systemhandlingsprojektering avseende renovering av Norra Danviksbron påbörjades under 2020, och i projekten avseende upprustning av Liljeholmsbroarna och Västerbron genomfördes flertal planerade utredningar. I april antogs ett reviderat utredningsbeslut avseende upprustning av Vasabron av trafiknämnden och bemanning av utredningsorganisationen påbörjades under året. Genomförandebeslut avseende upprustning av bergbanan i Skärholmen fastställdes i kommunfullmäktige i februari och därefter inleddes detaljprojektering som beräknas bli klar i början på 2021.

För ovanstående projekt redovisas minskade utgifter om 33,6 mnkr jämfört med budget, vilket huvudsakligen beror på senareläggning av projektet avseende ny evenemangplats i Kungsträdgården och att projektet avseende Vanadisberget pausades.

I nedanstående tabell redovisas nettoutgifter jämfört med budget och prognos redovisad i samband med tertialrapport 2. En närmare analys av projekten redovisas i bilaga 3 ”Beslutsläge stora projekt”.

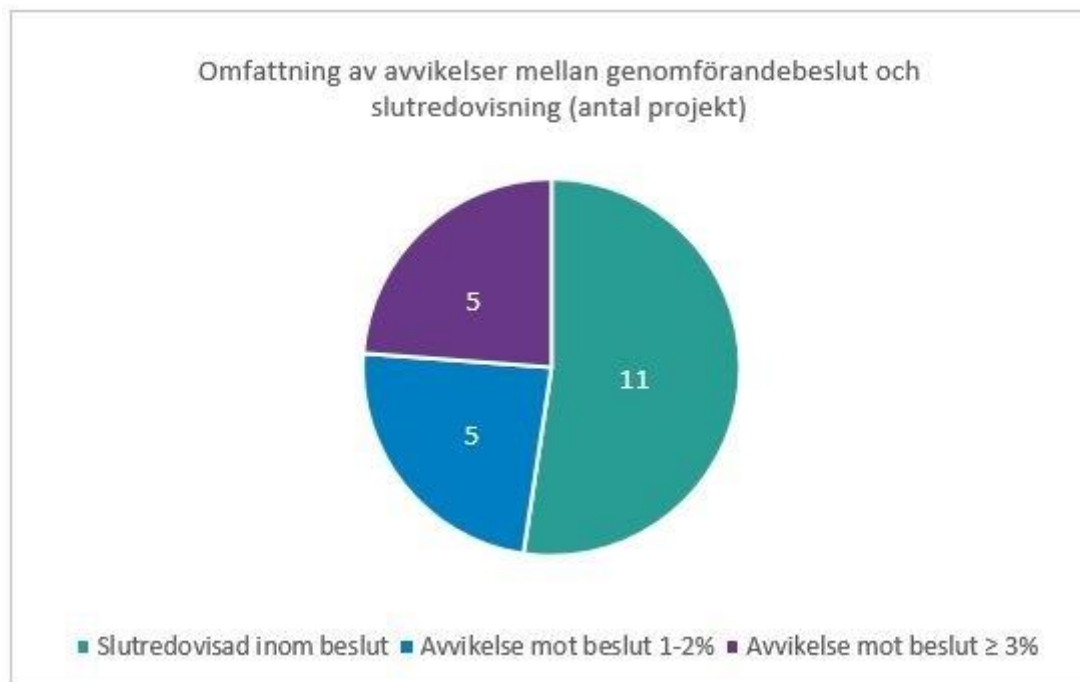
Stora projekt >50 mnkr i mnkr, netto	Bokslut 2019	Budget 2020	Prognos T2 2020	Bokslut 2020	Avvikelse jmf med budget	Avvikelse jmf med T2
Klarastrandsledens konstruktioner	0,3	0,0	0,2	0,7	-0,7	-0,5
Klaratunneln	2,1	6,0	0,4	0,4	5,6	0,0
Vasabron	0,8	1,5	-0,8	-1,7	3,2	0,9
Vanadisberget	1,6	8,3	0,7	0,3	8,0	0,4
Västerbron	2,7	5,0	8,3	9,2	-4,2	-0,9
Sergels torg, ny beläggning	-	-	1,0	0,8	0,8	0,2
Ny bergbana i Skärholmen	-3,1	8,5	3,0	1,3	7,2	1,7
Kungsgatan - förstärkningsåtgärder	3,7	9,1	6,8	5,4	3,7	1,4
Norra Danviksbron	1,6	5,9	3,6	6,1	-0,2	-2,5
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand, förstärkning	2,0	2,5	2,5	2,2	0,3	0,3
Liljeholmsbron, renovering	0,6	6,1	8,1	7,2	-1,1	0,9
Kungsträdgården, ny evenemangplats	0,1	11,5	0,7	0,5	11,0	0,2
Summa	12,4	64,4	34,5	32,3	33,6	2,1



I nedanstående tabell redovisas utfallet jämfört med budget och prognos i tertiärrapport 2 uppdelat per verksamhetsområde

Verksamhetsområde Ökade utgifter/minskade inkomster (-)	Bokslut 2019	Budget 2020	Prognos T2 2020	Bokslut 2020	Avvikelse jmf med budget	Avvikelse jmf med T2
Netto						
Direktör och stab	0,0	0,0	0,3	1,0	1,0	-0,7
Gator och vägar	851,3	1 026,7	912,0	894,9	-131,8	17,1
varav:	0,0			0,0	0,0	
Gator och trafikanordningar	294,8	348,5	373,8	344,6	-3,9	29,2
Gång- och cykelbanor	244,9	314,7	198,3	206,3	-108,4	-8,0
Broar och viadukter	51,9	73,5	55,4	57,5	-16,0	-2,0
Trafiksignaler	39,3	64,9	59,9	60,2	-4,7	-0,3
Belysning	120,5	121,6	134,8	142,2	20,6	-7,4
Tunnlar (väg-, GC-, lednings-)	17,3	18,5	21,7	11,5	-6,9	10,2
Offentliga rum	82,5	85,1	68,0	72,6	-12,4	-4,6
Vinterväghållning	0,2	0,0	2,9	3,0	3,0	-0,1
Parkering	1,6	3,0	0,5	0,3	-2,7	0,2
Parker och grönområden	57,7	107,2	105,2	100,1	-7,1	5,1
Träd	22,2	34,5	30,5	28,4	-6,1	2,1
Nedrundning	0,0	-64,9	-49,9	0,0	64,9	-49,9
Summa nettoutgifter	933,0	1 106,5	1 001,4	1 027,7	-78,7	-26,3

Slutredovisade projekt i trafiknämnden



Under 2020 slutredovisades totalt 21 projekt i trafiknämnden varav 11 projekt hade en utgift inom beslutad budget och 10 projekt hade en utgift över beslutad budget. Av dessa 10 projekt hade 5 en ”mindre avvikelser” om 1-2% och 5 projekt hade avvikelser som var större än eller lika med 3%. Avvikelserna har redogjorts för i respektive slutredovisning och utgör underlag för kontorets fortsatta utvecklingsarbete för säkrare genomförandebeslut.

Försäljningar av anläggningstillgångar

Trafiknämnden har inget att rapportera.

Verksamhetsprojekt (driftprojekt)

Trafiknämnden har inget att rapportera.

Ombudgeteringar

Investeringar

Medel för trygghetsskapande åtgärder

Under 2020 beviljades trafiknämnden utökad budget med 29,7 mnkr för trygghetsskapande åtgärder. Projekten skulle enligt ansökan genomföras under 2020. I samband med verksamhetsplan 2021 aviserade kontoret att i samband med verksamhetsberättelsen begära ombudgetering om sammanlagt 10,4 mnkr avseende projekten omdaning av torgytor i Husby C, avstängning av Stureplan, upprustning av Taxingeplan och arbetet med temporära hinder. I årsbokslutet har det framkommit att även delar av projekten Trygga tunnlar och broar samt inköp av crashblocks behöver senareläggas till 2021. Därmed beräknas trygghetsskapandeåtgärder om sammanlagt 13,1 mnkr genomföras under 2021.

Medel för klimatinvesteringar

Under 2020 beviljades trafiknämnden utökad budget med 56,8 mnkr för klimatinvesteringar. Projekten skulle enligt ansökan genomföras under 2020. I samband med verksamhetsplan 2021 aviserades att kontoret i samband med verksamhetsberättelsen skulle begära ombudgetering om 8,5 mnkr. Detta belopp står fast i verksamhetsberättelsen.

Kontoret föreslår att nämnden begär att medel om sammanlagt 21,6 mnkr för genomförande av projekten inom trygghets- och klimatsatsningen ombudgeteras till 2021. Fördelning av beloppet per projekt framgår i nedanstående tabell.



Ombudgetering - VB 2020	Beviljat 2020	Prognos	Att ombudgetera
Trygghetsskapande åtgärder			
Husby C, omgestaltning av torgytan	1,6	0,6	1,0
Taxingeplan, upprustning	3,0	0,3	2,7
Avstängning Stureplan	2,0	0,3	1,7
Temporära hinder	5,0	0,0	5,0
Trygga tunnlar och broar	1,6	0,4	1,2
Crashblocks	4,5	3,0	1,5
Summa (i mnkr)	17,7	4,6	13,1
Klimatinvesteringar			
Dagvattenhantering Bagarmossen, flera plats	2,0	0,0	2,0
Dagvattenhantering Blackensvägen	1,0	0,0	1,0
Dagvattenhantering Fruängsplan	1,0	0,0	1,0
Dagvattenhantering Klövervägen	1,5	0,0	1,5
Dagvattenhantering Stenkullavägen	2,0	0,0	2,0
Dagvattenhantering Storsätrastrand	1,0	0,0	1,0
Summa (i mnkr)	8,5	0,0	8,5
Totalt (i mnkr)	26,2	4,6	21,6

Medel för lokaländamål

Trafiknämnden har inget att rapportera.

Analys av balansräkning

Tabellen nedan visar balansräkning IB 202000, UB 202013 samt förändring mellan perioderna.

Kto	Kr	IB 202000	UB 202013	Förändring 202001-202013
	<i>Anläggningstillgångar</i>	12 146 210 264,94	12 652 693 722,33	506 483 457,39
11	Mark, byggnader o tekniska anläggningar	12 100 721 076,85	12 600 245 058,67	499 523 981,82
12	Maskiner och inventarier	45 489 188,09	52 448 663,66	6 959 475,57
	<i>Omsättningstillgångar</i>	378 180 276,92	356 739 679,07	-21 440 597,85
15	Kundfordringar	153 047 389,48	119 545 737,79	-33 501 651,69
16	Diverse kortfristiga fordringar	43 690,06	-125 496,00	-169 186,06
17	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	225 088 657,38	237 318 117,28	12 229 459,90
19	Kassa och Bank	540,00	1 320,00	780,00
	Summa Tillgångar	12 524 390 541,86	13 009 433 401,40	485 042 859,54
	<i>Eget kapital</i>	-11 684 982 564,75	-12 318 254 763,87	-633 272 199,12
20	Eget kapital	-11 684 982 564,75	-12 318 254 763,87	-633 272 199,12
	<i>Långfristiga skulder</i>	-199 649 868,57	-237 688 867,22	-38 038 998,65
23	Långfristiga skulder	-199 649 868,57	-237 688 867,22	-38 038 998,65
	<i>Kortfristiga skulder</i>	-639 758 108,54	-453 489 770,31	186 268 338,23
24	Kortfristiga skulder till kreditinstitut och kunder	-2 187 670,98	-2 292 715,03	-105 044,05
25	Leverantörsskulder	-433 438 532,13	-310 855 835,16	122 582 696,97
26	Moms och särskilda punktskatter	0,00	0,00	0,00
28	Övriga kortfristiga skulder	-6 774 180,72	-4 804 627,17	1 969 553,55
29	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	-197 357 724,71	-135 536 592,95	61 821 131,76
	Summa Skulder och Eget kapital	-12 524 390 541,86	-13 009 433 401,40	-485 042 859,54

Kommentarer till balansräkningen

11. Mark, byggnader och tekniska anläggningar har ökat med 500.0 mnkr. Större aktiveringar är t ex huvudanläggning Belysning (söderort, västerort och innerstaden) 130.3 mnkr, Stadsgårdsleden 37.1 mnkr och Värtavägen 75.3 mnkr.
12. Maskiner och inventarier har ökat med 7.0 mnkr. Större aktiveringar är anläggning Klimatmedel P-automater 2018 18.1 mnkr och Investering P-plan betallösningar 2018 2.0 mnkr.
15. Kundfordringarna har minskat med 33.5 mnkr och uppgår till 119.5 mnkr. Detta beror främst på försenad fakturering inom staden jmf med år 2019. Annan förklaring är befarade kundförluster då staden har haft ett tillfälligt stopp för översändande av fakturor till inkasso för delar av trafikkontorets fakturor beroende på de effekter covid-19 pandemin har medfört framförallt för restaurangers ekonomi.
17. Förutbetalda kostnader och Upplupna intäkter har ökat totalt 12.2 mnkr och uppgår till 237.3 mnkr. Det beror främst på försenad fakturering inom staden. Se även konto 15XX.
20. Ökning avser förändring av årets resultat.
23. Långfristiga skulder har ökat med 38.0 mnkr. Större aktiveringar är t ex Cykel Stadsgårdsleden 5.6 mnkr och Grön bullerskärm Lidingövägen 2.4 mnkr
25. Leverantörsskulderna har minskat med 122.6 mnkr. En förklaring är att staden kortat betaltiden till 20 dagar istället för 30 dagar som ett led i att stödja det lokala näringslivet i den situation som råder med coronaviruset och sjukdomen covid-19.
26. Staden nollställer momsens i årsbokslutet.
29. Upplupna kostnader och Förutbetalda intäkter har minskat med 61.8 mnkr och uppgår till 135.5 mnkr. Det beror bland annat på att det i bokslut 2019 bokades upp 23.1 mnkr avseende kostnader för Lokattens trappa som Exploateringskontoret vidarefakturerade först 2020.

En fullständig balansräkning redovisas som bilaga.

Övrigt

Trafiknämnden har inget att rapportera.

Särskilda redovisningar

Agenda 2030

Under rubriken Agenda 2030 ska nämnden redovisa det strategiska arbetet och processen för arbetet med Agenda 2030. Redovisningen ska inkludera centrala samverkansprocesser som bidragit till stadens måluppfyllelse samt nämndens behov av att utveckla och utöka befintlig samverkan för att uppnå önskade synergieffekter. Trafiknämnden har ett utpekat ansvar för mål 9, ”Hållbar industri, innovationer och infrastruktur”, och delar ansvaret för målet med

kommunstyrelsen. Målet lyfter bl.a. behovet av att bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur och ett transportsystem som är tillgängligt för alla. Trafikkontoret arbetar även med de övriga 16 globala hållbarhetsmålen inom ramen för kontorets verksamhet. Exempelvis har kontorets arbete för att skapa trygga och tillgängliga offentliga rum bidragit till Agendans mål 10, "Minskad ojämlikhet". Trygghetsarbetet spelar stor roll ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Kontorets satsningar på att stärka tryggheten, tillgängligheten och gångvänligheten gynnar alla grupper i samhället oavsett kön, nationalitet eller ålder, samt stärker deras fri- och rättigheter att kunna röra sig tryggt och fritt i staden. Som exempel kan nämnas att kontoret under året haft med barnperspektivet i flera projekt som t.ex. Levande Stockholm och Framtidsgator, vilka beskrivs närmare under mål 1.4.

Kontorets strategiska arbete kopplat till Agenda 2030 har huvudsakligen varit inriktat på att delta vid och bidra till det gemensamma strategiska arbetet kring målen som leds av stadsledningskontoret. Även andra samverkansprocesser har bidragit till måluppfyllelse under året. Som exempel har kontoret utvecklat samarbetet med stadsdelsförvaltningarna för att bättre kunna göra samlade insatser utifrån geografi, och i skyfallsarbetet har kontoret fyllt en central funktion i att samordna och stärka samarbetet mellan de tekniska förvaltningarna. Kontoret avser att under 2021 stärka sin strategiska kompetens ytterligare, för att ännu bättre kunna svara upp mot de målsättningar som staden har, bl.a. kopplat till Agenda 2030.

Arbetet med barns rättigheter

I anvisningarna för nämndernas arbete med uppföljning av budget 2020 står det att samtliga nämnder ska redovisa arbetet med barns rättigheter i verksamhetsberättelsen. Eftersom trafikkontoret planerar, bygger och förvaltar stadens offentliga rum berörs barn i hög grad av kontorets verksamhet eftersom den påverkar hur de kan resa och förflytta sig i staden, mellan skolan och hemmet eller till fritidsaktiviteter. Det är därför viktigt att de är med och påverkar framtidens Stockholm.

Att planera staden efter barns behov ger goda förutsättningar för alla medborgare att använda de offentliga ytor som utgör staden. En stad som är bra för barn är en bra stad för alla. Trafikkontoret strävar efter att Stockholm ska vara en framåtblickande stad som inser att det finns stora vinster med att samarbeta med barn och unga och öka deras delaktighet och inflytande. För att skapa attraktiva, hållbara och demokratiska städer med medvetna trafikanter ska ungas kompetenser, idéer och erfarenheter beaktas på ett aktivt och strukturerat sätt. Därför lägger trafikkontoret stor vikt vid att bidra till arbetet med att främja barnets rättigheter och inflytande i samhället.

Programmet för barnets rättigheter och inflytande i Stockholms stad 2018-2022 är vägledande för kontorets arbete. Barn och unga ska känna sig delaktiga i samhället och aktivt kunna ta del i stadens hållbara utveckling. I enlighet med fokusområde 1, som anger att barnperspektivet och barnets rättigheter ska beaktas i beslut, uppdrag och det dagliga arbete, har kontoret involverat barn i ett flertal projekt under året. Ett exempel är projektet Framtidsgator som drivs med stöd av KTH och Vinnova. Tre skolor har deltagit i utformningen av den temporära omdaning av tre gator och under genomförandetiden har eleverna bl.a. målat bänkar och odlat. De föreslagna lösningarna för en temporär omdaning av tre gator kommer delvis från de

tre skolorna som aktivt deltagit i utformningen av framtidsgatorna.

När trafikkontoret arbetar med utrymmen där barn vistas som t.ex. vid skolor, bostäder och parker, involveras barn i processen för att säkerställa att deras perspektiv uppmärksammas vid analyser av platser. Det görs genom framtagna rutiner för barnchecklistor och barnkonsekvensanalyser, gåturer, idétävlingar och workshops. Som beskrivits under mål 1.4 har kontoret involverat barn i flera pågående projekt, exempelvis i utvecklingen av Akalla torg, under Liljeholmsbron och Tenstadal och Husbystråket. I enlighet med fokusområde 5 ska alla nämnder arbeta för att det offentliga rummet ska upplevas som tryggt och säkert för alla barn. Trafikkontoret arbetar med fokusområdet genom att ta hänsyn till barnets förutsättningar och barnperspektivet vid de trygghetsvandringar som kontoret deltar i tillsammans med stadsdelsförvaltningar, och genom att utgå från barn och ungdomars behov i arbetet för säkra och trygga skolvägar, som även beskrivs under mål 2.3.

Ungas framtidsbilder och delaktighet i stadens utveckling kan bidra till en mer strategisk, långsiktig planering. Idéerna ger en bild av förväntningar och attityder hos unga på relevanta frågor och kan indikera vilka problem de upplever i staden idag. Dessa används som underlag i diskussioner exempelvis vid framtagning av trafiksäkerhetsplaner. Förslagen utgör också underlag till diskussioner om hur barn och ungas delaktighet kan utökas.

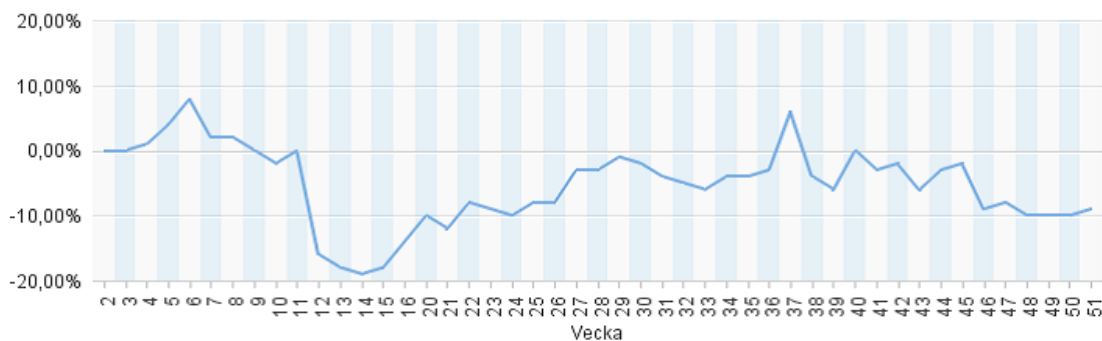
Kontorets erfarenheter visar att barn och ungas delaktighet i beslutsprocesser stärker kvaliteten på beslutsunderlagen. Trafikkontoret kommer därför att fortsätta arbeta med att främja barns rättigheter och inflytande i enlighet med programmet för barnets rättigheter och inflytande i Stockholms stad genom att samla in deras synpunkter och idéer samt genom att göra barnkonsekvensanalyser i de fall där barn påverkas av beslutet.

Konsekvenser av Covid-19-pandemin

Den pågående Covid-19-pandemin har inneburit stora utmaningar och förändringar för många av stadens verksamheter. Under året har trafikkontoret bevakat utvecklingen och genomfört åtgärder som varit nödvändiga för att verksamheten ska kunna fortsätta och stadens mål uppnås. En effekt av pandemin har varit att färre människor rört sig i stadsmiljön, vilket inneburit en delvis förbättrad framkomlighet och renare stad. För många har stadens parker och grönområden varit betydelsefulla platser för att umgås på ett smittsäkert sätt, vilket inneburit att trycket på dessa platser har ökat.

Nedanstående diagram visar trafikflöden, rapporterade av Trafik Stockholm, jämfört med samma period föregående år.

Historisk veckoförändring



Staden har under 2020 genomfört en rad lättnader för att underlätta för stockholmare och för näringslivet. Exempelvis har kontoret under 2020 infört möjligheten för vårdpersonal att ansöka om dispens för att kunna parkera gratis på gatumark. För att stödja stadens företagare infördes möjlighet till uppskov av inbetalning för markupplåtelser, t.ex. för torghandel och foodtrucker. Staden tog även tidigt beslut om att ändra riktlinjerna för öppnande av uteserveringar för att stötta restaurang- och kaféägare.

Under 2020 har en stor del av kontorets fysiska möten ersatts med digitala möten och många har arbetat hemifrån. Kontoret har under året haft en särskild tillsatt Covid-19-grupp med ett antal nyckelpersoner som hanterar frågor kopplade till spridningen av viruset. Vid eventuell eskalering skulle gruppen kunna utökas i omfattning eller aktivera kontorets krisledning.

Ekonomiska konsekvenser

Drift

Kontorets driftbudget har påverkats negativt av Covid-19-pandemin, främst genom att pandemin lett till minskade intäkter från parkeringsverksamheten, markupplåtelser och torghandel. De minskade intäkterna har detta år kunnat täckas av minskade kostnader för vinterväghållningen.

Nedan listas de beslut som fattats med anledning av pandemin och som påverkat kontorets driftbudget:

- Återbetalning felparkering vid sjukdom på servicegata fr.o.m. slutet av mars
- Anstånd betalning av kundfakturor till 90 dagar fr.o.m. slutet mars (senare revidering till hösten, sedan till årsslutet)
- Gratis parkering för vård- och hemtjänstpersonal från 8 april
- Gratis p-avgift för mc och moped klass 1 från 9 april
- Ekonomiska lättnader för näringsidkare på offentlig plats (försäljning, torg, foodtrucks). Beslutades i trafiknämnden den 28 maj
- Förlängd sommarservering 15/10 – 31/10
- Vinteruteserveringar avgiftsfria 1/12 t om 31/3

Pandemin har även påverkat kontorets driftskostnader. Bland annat har kostnaderna minskat på grund av färre evenemang och minskat behov av renhållning kopplat till minskad turism. Kostnaden för parkeringsövervakning har minskat då färre timmar levererats på grund av sjukdom, vilket troligen även lett till minskade felparkeringsintäkter då minskad övervakning normalt leder till att färre anmärkningar utfärdas. Kontoret har även haft ökade kostnader för kundförluster vilket främst är kopplat till det anstånd som beviljats på kundfakturor. I dagsläget går det inte att veta hur stor andel av kundfakturorna som kommer att betalas nu när anståndet löpt ut då kontoret befarar att en del företag kommer ha fortsatt svårt att betala med anledning av pandemin.

Investering

Investeringsverksamheten har påverkats negativt av Covid-19-pandemin men inte i den omfattningen som kontoret har befarade i samband med rapporteringen i tertiärrapport 2. Effekterna noterades mest inom branschen för tekniska konsulter och i vissa projekt

försenades materielleveranser. För en mer utförlig beskrivning se i avsnittet Sammanfattning av året under rubriken uppföljning av investeringar.

Bedömning av nämndens interna kontroll

 Tillräcklig

Analys

Internkontrollgranskningarna har genomförts enligt fastställd internkontrollplan. Dock med ett undantag. Med anledning av pågående pandemi, med ökad smittspridning under hösten samt skärpningen av de allmänna råden från Folkhälsomyndigheten och regeringen, kunde inte granskningen av rutinen för avgiftsreducering för välskötta byggetableringar genomföras. Granskningen är istället planerad att genomföras inom ramen för 2021 års internkontrollplan.

Syftet med internkontrollplanen är att kontrollera och bedöma om den interna kontrollen är tillräcklig i granskade processer. Med tillräcklig menas här att kontrollinsatsen i en rutin eller process ska stå i rimlig proportion till kontrollkostnaden. Den interna kontrollen kan därför bedömas vara tillräcklig även om det förekommer avvikelser.

Genomförda granskningar visar att den interna kontrollen är tillräcklig i granskade processer även om avvikelser har noterats. Inom kontoret är internkontrollarbetet en ständigt pågående process. Rutiner och arbetssätt utvecklas ständigt för att stärka den interna kontrollen ytterligare. Trafikkontoret bedömer att den interna kontrollen under år 2020 har varit tillräcklig.

Systematiskt kvalitetsarbete

Trafikkontoret har arbetat aktivt med kvalitets- och verksamhetsutveckling. Det gäller t.ex. utvecklingen av kontorets investeringsplanering, medverkan i flera digitaliseringsprojekt inom ramen för den smarta staden, fortsatt utveckling av vår upphandlingsverksamhet och utvecklade rutiner för att i ännu högre grad ta tillvara på stockholmarnas synpunkter och idéer. Arbetet med intern kontroll, som beskrivs närmare i bilaga 10 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 även ett fortsatt behov av att kartlägga och effektivisera sina processer. Utgångspunkten är att sätta nyttan för stockholmarna i centrum och att utveckla samverkan, såväl mellan kontorets avdelningar som med andra förvaltningar och bolag.

I början av 2020 tog kontoret beslut om 5 prioriterade leveranser (fokusområden) som behöver utvecklas för att bättre möta politikens och medborgarnas förväntningar. De fem prioriterade leveranserna som kontoret beslutat att prioritera 2020-2022 är:

- Vi är ett uppskattat stöd och samarbetspartner till stadsdelarna och det lokala näringslivet
- Vi gör staden tryggare
- Vi är en professionell beställare
- Vi svarar upp mot politikens uppdrag
- Vi är ett kontor i en stad

Kontoret har t.ex. påbörjat införandet av Vintergatan, en verksamhetskarta och processverktyg som visualiserar kontorets kärnuppdrag och hur alla delar av kontoret bidrar till att nå kontorets gemensamma mål. Syftet med verksamhetskartan är att ge alla chefer och medarbetare en gemensam bild av kontorets verksamhet och möjliggöra förbättringar där det behövs. Under 2020 tog ledningsgruppen fram ett antal huvudprocesser som binder samman hela kontorets verksamhet. Under 2021 kommer varje avdelning arbeta vidare utifrån sitt ansvarområde och börjat knyta ihop det processkartläggningsarbete som skett på enhetsnivå med huvudprocesserna.

En annan åtgärd kopplad till de 5 leveranserna är genomlysningen av öronmärkta satsningar som Levande Stockholm, Trygghetsmedel, Grönare Stockholm och parkinvesteringar. Syftet med att undersöka dessa processer mer noggrant var för att effektivisera arbetet och öka träffsäkerheten i tidplaner och budgetprognoser.

Kontoret har deltagit i ansökningsverkstäder med forskare från Kungliga Tekniska högskolan (KTH) och OpenLab för att hitta gemensamma intressen och samverkansmöjligheter baserade på Horizon Europe utlysningar. I dagsläget har ca 15 pågående projekt på kontoret extern finansiering. Kontoret är även en aktiv medlem i konsortiet EIT Urban Mobility, Europas största innovations nätverk för aktiv omvärldsbevakning, utbyte av erfarenheter med andra parter i Europa samt för att söka medel för innovationsprojekt. Utöver det sitter kontoret även med i stadens finansieringsråd för externa medel, som bereder aktuella utlysningar och diskuterar vad som sker i staden inom innovationsområdet, samt deltar i en rad andra forsknings- och utvecklingsprojekt. Exempelvis deltar kontoret i samarbetet som etablerats mellan Stockholms stad, KTH och Massachusetts Institute of Technology (MIT), Senseable Stockholm Lab. Syftet med samarbetet är att stärka stadens förmåga att planera och utveckla verksamheten för en långsiktigt hållbar stadsutveckling med hjälp av AI och stordata.

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 ca 150 000 synpunkter och klagomål per år, varav en stor del kommer in via mobilappen Tyck till. Dessa utgör ett viktigt kunskapsunderlag när kontoret planerar sin verksamhet. Synpunkterna registreras per automatik i ett verksamhetssystem, där de sedan besvaras och handläggs. 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, och detta har även utvecklats under året genom den nya Förslagsportalen.

Övrigt

Arbetet med tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning

Som ansvarig för stora delar av stadens utemiljöer spelar trafikkontoret en viktig roll för att staden ska upplevas som inkluderande för alla, oavsett funktionsförmåga. För att Stockholms gator, parker och torg ska vara tillgängliga för alla arbetar kontoret varje år med att genomföra investeringsåtgärder som förbättrar tillgängligheten.

Under 2020 har följande åtgärder genomförts:

- 10 stycken kantstenssänkningar
- 16 stycken tillgänglighetsanpassade övergångsställen
- 5 stycken tillgänglighetsanpassade busshållplatser
- 6 stycken genomgående gångbanor
- 24 stycken byte av rännalar.

Förutom att åtgärda brister i den befintliga miljön arbetar kontoret även med att se till att alla ny- och ombyggnationer blir tillgängliga. Det innebär att tillgänglighetsperspektivet finns med vid planering, projektering och anläggning av stadens projekt och att åtgärder för att förbättra tillgängligheten integreras i alla projekt.

Under 2020 har kontoret fortsatt samarbeta med och involvera rådet för funktionshinderfrågor och handikapporganisationerna för att säkerställa att de åtgärder som genomförs får avsedd effekt.

Under 2020 har kontoret arbetat med att upphandla ett stadsövergripande ramavtal för insiktsutbildningar, där totalt 27 förvaltningar och bolag har valt att delta i upphandlingen. Under utbildningarna får deltagarna bland annat en egen upplevelse av att förflytta sig med rullstol eller att ta sig fram med en synnedstättning. Vidare har kontoret under året inlett en dialog med valnämnden för att se över tillgängligheten runt de lokaler som används som vallokaler.

EU-riktlinjer

EU har stor påverkan på kommunal verksamhet, både i form av bindande påverkan genom lag, men också i form av riktlinjer och rekommendationer. Det kanske mest välkända EU-regelverket med påverkan på svenska kommuner är de direktiv som reglerar offentliga myndigheters upphandling. EU har även under de senaste decennierna utvecklat en mycket omfattande miljö-, klimat- och energilagstiftning. Trafikkontoret har utifrån stadens EU-policy tagit fram riktlinjer som anger hur kontoret ska bedriva EU-policyarbetet. I riktlinjerna fastställs följande positioner:

- EU bör fokusera sina insatser på de områden där unionspolitik har ett mycket tydligt mervärde jämfört med kommunala eller nationella beslut.
- EU bör ha en hög ambitionsnivå inom miljö- och klimatpolitiken.
- EU bör genomgående beakta storstädernas potential att driva en hållbar utveckling.
- EU bör arbeta för en välfungerande inre marknad.
- EU bör främja jämställdhet och de mänskliga rättigheterna, samt motverka alla former av diskriminering.
- EU:s politik bör bygga på omfattande konsekvensbedömningar och samråd som belyser förslagets påverkan på EU:s storstäder.
- EU bör lagstifta endast om det är absolut nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen. Frivilliga initiativ bör alltid föredras framför nya EU-lagar. Om EU lagstiftar bör direktiv som

huvudregel föredras framför förordningar.

Under 2020 har trafikkontoret medverkat i ett flertal samråd. Som exempel kan nämnas ITS-direktivet (Intelligent Transport Systems) som syftar till att uppmuntra till utveckling av intelligenta transportsystem genom gemensamma standarder inom EU, för att skapa effektiva ITS-tjänster som t.ex. skapar bättre möjligheter för väganvändare att planera resor och ökar trafiksäkerheten. Med samrådet ville EU-kommissionen utvärdera tillgängligheten av infrastruktur samt trafik/resedata inom EU:s transportnätverk i syfte att med revideringen accelerera och samordna driftsättningen och användandet av dessa system. Kontoret framförde bl.a. att ITS-lösningar riskerar att bli kostsamma för väghållare och att EU därför bör erbjuda finansiellt stöd om obligatoriska krav ska ställas på lokala myndigheter. Ett annat samråd som kontoret deltagit i rör TEN-T-förordningen som syftar till att skapa ett transeuropeiskt transportnätverk för att minska regionala, ekonomiska och sociala skillnader genom att bygga en sammanlänkad infrastruktur för lufttrafiken, vägtrafiken, järnvägstrafiken och sjöfarten. Förutom att delta i EU-samråd är kontoret även medlem i det europeiska storstadsnätverket Eurocities och deltar i nätverkets mobilitetsforum. Under 2020 genomfördes mobilitetsforumet digitalt på grund av Covid-19-pandemin och temat för forumet var städernas roll i genomförandet av EU:s mobilitetsstrategi, som syftar till att minska transportrelaterade växthusgasutsläpp med 90 % till 2050. Kontoret har även framfört synpunkter och gett underlag till Eurocities, t.ex. om hantering av mobilitetsdata.

Sedan början av 2020 har staden gått med i POLIS, ett europeiskt nätverk aktivt inom områden som transport, mobilitet och trafiksäkerhet, och trafikkontoret deltar aktivt i stadens arbete inom nätverket. Under hösten valdes dessutom en representant från kontorets ledningsgrupp in i styrelsekommittén för POLIS vilket ger staden ytterligare möjligheter att påverka nätverkets styrning och inriktning.