



Stockholms  
stad

**Utredning av möjligheten att  
ta över någon av  
trafiknämndens drift- och  
underhållsverksamheter i  
egen regi. Delrapportering  
av uppdrag från  
kommunfullmäktige.**

April 2023



**Utredning av möjligheten att ta över någon av trafiknämndens drift- och underhållsverksamheter i egen regi. Delrapportering av uppdrag från kommunfullmäktige**

Diarienummer: T2023-01067

April 2023

## Sammanfattning

Trafikkontoret ansvarar bland annat för skötsel av stads- och gatumiljön, skötsel av vissa parker, förvaltning och drift av kontorets anläggningar i gaturummet samt trafik- och parkeringsövervakning.

Trafikkontoret har i budget för år 2023 fått i uppdrag att utreda möjligheten att ta över någon av nämndens upphandlade driftverksamheter i egen regi. Utredningen omfattade en nulägesanalys innehållande intervjuer med representanter från berörda enheter inom trafikkontoret, samt en omvärldsanalys där intervjuer genomfördes med stadsdelsförvaltningar och andra kommuner.

Ingen av de intervjuade kommunerna eller stadsdelsförvaltningar som övertagit hantering av drift och underhåll utför allt själva i egen regi. Oavsett i vilken omfattning drift och underhåll hanteras i egen regi har representanterna uppgett att det finns ett fortsatt behov av att anlita entreprenörer, t.ex. för vinterväghållning som kräver stor maskinpark och där arbetsbördan fluktuerar, för områden som kräver specifik kompetens eller områden där det inte går att uppnå full sysselsättningsgrad. Det finns vidare inga utvärderingar av vilka effekter övertagande i egen regi har haft på kostnader eller kvalitet.

Trafikkontorets drift- och underhållsverksamheter omfattar drift och underhåll av gator, vägar och torg, trafik- och parkeringsövervakning, drift och underhåll av anläggningar, drift och underhåll av vissa parker och skötsel av träd på gatumark. Trafikkontoret är sedan 2008 en renodlad beställarorganisation där allt drift- och underhållsarbete utförs av entreprenörer.

Utredningens slutsats är att det inte finns uppenbara skäl till att genomföra en hemtagning av omfattande driftverksamheter, då detta skulle kräva stora investeringar i maskinpark och betydande personalrekrytering som i nuläget inte bedöms vara ekonomiskt motiverat. Det finns dock vissa områden där det bedöms finnas förutsättningar för hantering i egen regi. De områden som rekommenderas för vidare utredning är:

- *Drift och underhåll av trafiksignalanläggningar:* Det bedöms finnas utmaningar på marknaden i form av bristande konkurrens och kompetens, vilket har lett till ökade kostnader. Drift och underhåll av trafiksignalanläggningar, exklusive markarbete, tungavstängning och slingsågning, bedöms därför vara bättre lämpad att bedriva i egen regi.

- *Drift och underhåll av kommuncentrala innerstadsparkar:*  
Det bedöms vara möjligt att uppnå högre och jämnare kvalitet av skötseln av de kommuncentrala innerstadsparkerna i egen regi, vilket inkluderar regelbunden tillsyn av parkerna, delar av renhållning, skötsel av vegetationsytor och delvis skötsel av hårdgjorda ytor och murar samt markutrustning Vinterväghållning bedöms fortsatt lämpligt att hantera externt. Renhållning och skötsel av träd kräver vidare utredning för att bedöma huruvida detta bör hanteras i egen eller extern regi.
- *Tillsyn och beredskap för tunnelverksamheten:* Av säkerhetsmässiga skäl bedöms det vara lämpligt att inneha denna verksamhet i egen regi.
- *Samordnad "gatujour" som komplement till externa entreprenörer:* Motsvarande den cykeljour som trafikkontoret etablerat i egen regi för cykelvägar bedöms det finnas fördelar, så som ökad kvalitet och flexibilitet, att komplettera entreprenörers arbete med en mindre egen regi-verksamhet som spänner över ett flertal verksamhetsområden, med fokus på gatudrift. Den typ av arbeten som bedöms lämpliga för en gatujour att hantera är enklare underhållsarbete (planerat eller påkallat), rondering och tillsyn, hantering av felanmälningar och initial bedömning av större arbeten som behöver utföras av upphandlade entreprenörer.

Som nästa steg föreslås trafikkontoret att utreda förutsättningarna och konsekvenserna av att återta drift och underhåll av trafiksignalanläggningar, kommuncentrala innerstadsparkar, tillsyn och beredskap av tunnelverksamheten samt etablering av en samordnad gatujour. Den vidare utredningen rekommenderas bl.a. att omfatta utredning av verksamhetens omfattning, upprättande av kostnads kalkyl, analys av lämplig organisationsstruktur, analys av avtalsmässiga konsekvenser, upprättande av tidsplan för etablering av verksamheten, utredning av behov av kommunaltekniska ytor samt översyn av potentiella samarbetsmöjligheter.

Att starta verksamhet i egen regi kräver en längre planeringstid som tar hänsyn till bl.a. ingångna avtal, rekrytering av personal, anskaffning av lokaler samt inköp/hyra av maskiner och fordon. När slutligt beslut gällande uppstart om egen regi-verksamhet fattats behöver en detaljerad tids- och arbetsplan, från förberedelsearbete till driftstart, utarbetas. För vissa verksamheter, så som gatujouren, bör även stegvisa införanden övervägas för att möjliggöra utvärdering innan en fullskalig verksamhet i egen regi etableras.

## Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Bakgrund</b> .....	<b>6</b>
1.1 Trafikkontorets ansvar.....	6
1.2 Budgetuppdraget.....	6
1.3 Historik .....	6
<b>2. Metod</b> .....	<b>7</b>
2.1 Genomförande .....	7
2.2 Analys av effekter.....	8
2.3 Avgränsningar och definitioner.....	8
<b>3. Summering av omvärldsanalys</b> .....	<b>9</b>
3.1 Malmö stad.....	9
3.2 Göteborgs stad .....	10
3.3 Skärholmen stadsdelsförvaltning .....	10
<b>4. Nulägesbeskrivning och bedömning</b> .....	<b>11</b>
4.1 Drift och underhåll av gator, vägar och torg.....	11
4.2 Trafik- och parkeringsövervakning .....	18
4.3 Drift och underhåll av anläggningar .....	22
4.4 Drift och underhåll av vissa parker.....	27
4.5 Skötsel av stadens samtliga träd på gatumark .....	30
4.6 Övriga verksamhetsområden .....	31
<b>5. Rekommendation</b> .....	<b>35</b>
5.1 Drift och underhåll av trafiksignalanläggningar .....	36
5.2 Drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna .....	39
5.3 Tillsyn och beredskap för tunnelverksamheten.....	43
5.4 "Gatujour" som komplement till externa entreprenörer .....	45
5.5 Övriga observationer .....	50
<b>6. Bilagor</b> .....	<b>52</b>
6.1 Genomförda intervjuer .....	52

# 1. Bakgrund

## 1.1 Trafikkontorets ansvar

Trafikkontoret ansvarar för att de offentliga rummen i Stockholms stad är trygga och attraktiva med effektiva transportlösningar och god framkomlighet i staden. Ansvaret kopplat till drift och underhåll innefattar skötsel av stads- och gatumiljön, skötsel av vissa parker, förvaltning och drift av kontorets anläggningar i gaturummet samt trafik- och parkeringsövervakning.

Stora delar av denna verksamhet upphandlas i dagsläget genom olika entreprenadkontrakt.

## 1.2 Budgetuppdraget

Trafikkontoret har i budget för år 2023 fått i uppdrag att utreda möjligheten att ta över någon av nämndens upphandlade driftverksamheter i egen regi, t.ex. snöröjning, parkeringsövervakning eller parkskötsel.

Trafikkontoret har genomfört en utredning där resultatet av analysen och rekommendationer för vidare utredning presenteras i denna rapport.

## 1.3 Historik

Fram till 1993 hanterades drift och underhåll i Stockholms stad till stor del i egen regi. 1993 upprättades en beställar- och utförarmodell, där dåvarande gatu- och fastighetskontoret blev en beställarorganisation. I samband med detta etablerades bolaget Stockholms Entreprenad som utförarorganisation.

När stadsdelsreformen genomfördes 1996 lades ansvaret för drift och underhåll för gator och parker ut på respektive stadsdelsförvaltning.

Under 2000 såldes Stockholms Entreprenad med en verksamhetsövergång till Peab som tog över ansvaret för drift och underhåll av grönområden och vinterskötsel. Under 2007 lades även parkeringsövervakning ut på entreprenör. Gatu- och fastighetskontoret delades under denna period upp i flera nya förvaltningar, bland annat det som nu är trafikkontoret.

År 2006 fattades beslut om att centralisera ansvaret av drift av gator och vinterväghållning från stadsdelsförvaltningarna till trafikkontoret. Trafikkontoret behöll vissa delar av utförandet i egen regi, vilket samordnades inom den nya avdelningen teknik- och

trafiktjänsten. Teknik- och trafiktjänsten hade cirka 120 anställda och ansvarade bl.a. för trafiksignalsanläggningar, tunnlar, broar, skyltar och toaletter. Avdelningen avvecklades under 2008 i samband med att all drift och underhåll lades ut på entreprenad. Trafikkontoret är sedan 2008 en renodlad beställarorganisation där all drift- och underhållsarbete utförs av entreprenör.

Under åren har ett flertal utredningar avseende hemtagning av olika driftverksamheter till egen regi för olika nämnder genomförts, där det i majoriteten av fallen beslutats att behålla den specifika verksamheten i extern regi.

Trafikkontoret har sedan 2021 en liten egen regi-verksamhet bestående av fyra personer som utför mindre drift och underhållsarbeten på cykelbanor i syfte att öka framkomligheten på stadens cykelbanor. Denna cykeljour har inte ersatt befintliga entreprenader, utan utgör ett komplement till den drift och underhåll som utförs av entreprenörer. Cykeljouren använder lådcyklar utrustade med redskap för att röja enklare hinder året om. Den typ av uppgifter som cykeljouren genomför anses öka kvaliteten i staden, ökar tryggheten för medborgarna och synliggör Stockholms stads arbete.

## **2. Metod**

### **2.1 Genomförande**

Utredningen genomfördes under tidsperioden februari till april 2023.

Utredningsuppdraget har innefattat följande:

- En nulägesanalys av trafikkontorets upphandlade driftverksamheter avseende bland annat omfattning, befintliga avtal och förutsättningar för att hantera verksamhetsområdet i egen regi. Som del av nulägesanalysen genomfördes intervjuer med representanter från berörda enheter inom trafikkontoret.
- En omvärldsanalys med syfte att ta del av andras erfarenheter av motsvarande driftverksamheter i egen regi-verksamhet eller på entreprenad. Omvärldsanalysen inkluderade intervjuer med representanter från Malmö stad, Göteborgs stad, Skärholmens stadsdelsförvaltning och Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning.

- Analys av möjligheten att ta över identifierade driftverksamheter i egen regi, baserat på nuläges- och omvärldsanalys.
- Sammanställning av slutsatser från analysen och förslag för arbetets fortsatta inriktning.

## 2.2 Analys av effekter

Ett antal faktorer har beaktats i analysen för vidare utredning av potentiella egen regi-verksamheter. Notera att rekommendationen framför allt är baserad på hur verksamheten upplever nuläget av dessa faktorer, och rekommendationen för vidare utredning är därmed grundad på en helhetsbedömning.

Följande faktorer ligger till grund för utredningens rekommendationer:

- Marknadssituation (konkurrens, kompetens etc.).
- Nuvarande avtalssituation (längd på avtal, nöjdhet, avtalstvister etc.).
- Säsongsvariationer i arbetet.
- Årlig kostnadsbudget, kostnadsutveckling över tid och initial bedömning av potentiell kostnadseffektivitet att inneha verksamhetsområdet i egen regi.
- Uppskattade fördelar och utmaningar att inneha verksamheten i egen regi.
- Uppskattat investeringsbehov (personal, maskinpark, kommunaltekniska ytor etc.).
- Potentiella samarbetsmöjligheter med t.ex. övriga verksamhetsområden inom trafikkontoret och stadsdelsnämnder.

## 2.3 Avgränsningar och definitioner

### 2.3.1 Avgränsningar

Utredningen har fokuserat på de större drift- och underhållsverksamheter som i nuläget bedrivs på entreprenad och de huvudsakliga uppdragen för drift och underhåll inom respektive verksamhetsområde. Identifierade behov som faller under andra pågående utredningar inom trafikkontoret har inte belysts i detalj i rapporten.



### 3. Summering av omvärldsanalys

Som del av utförandet av budgetuppdraget har en omvärldsanalys genomförts i syfte att ta del av andras erfarenheter av motsvarande driftverksamheter i egen regi eller på entreprenad. Detta kapitel presenterar en summering av erfarenheter från Malmö stad, Göteborgs stad och Skärholmens stadsdelsförvaltning.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning har i budget för 2023 givits i uppdrag att utreda möjligheten att ta in parkdrift till egen regi. Utredningen var vid intervjutillfället under uppstart och vidare information presenteras således inte i denna rapport.

#### 3.1 Malmö stad

I Malmö stad är fastighets- och gatukontoret beställarförvaltning med ansvar för underhåll och skötsel för all allmän plats i staden, och avdelningen Kommun teknik inom Serviceförvaltningen är ansvarig utförare med stöd av underentreprenörer.

Fastighets- och gatukontoret ansvarar bland annat för barmarksrenhållning, vinterväghållning, parkskötsel, lekparker, belysning, offentliga toaletter etc.

Kommun teknik ansvarar för utförandet av drift, underhåll och skötsel av gator, parker och fastigheter. Kommun teknik har cirka 500 anställda och levererar även tjänster till andra förvaltningar och inom andra områden än det som faller under fastighets- och gatukontorets ansvar.

Malmö stad delades tidigare upp i fyra geografiska områden, där tre områden hanterades av externa entreprenörer och ett område hanterades av Kommun teknik. År 2021 fattades ett politiskt beslut att majoriteten av drifts- och underhållsverksamheterna skulle hanteras i egen regi, varpå Kommun teknik tog över drift och underhåll av samtliga geografiska områden.

Det finns ingen analys av skillnader i kostnader och kvalitet mellan hantering i egen respektive extern regi.

Kommun tekniks verksamhet hanteras delvis av underentreprenörer, så som delar av barmarks- och vinterväghållningen. En av anledningarna till detta uppges vara att de inte vill riskera att överinvestera i tunga maskiner och andra resurser som inte nyttjas effektivt.

### 3.2 Göteborgs stad

Avdelningen för drift och underhåll inom stadsmiljöförvaltningen i Göteborgs stad ansvarar för barmarksrenhållning och vinterväghållning av gator, torg, parker och grönområden. Avdelningen ansvarar även för drift och underhåll av flera viktiga funktioner i staden så som broar, pumpar, rulltrappor och hissar. Teknik, signaler och parkering hanteras inom andra förvaltningar.

Avseende drift och underhåll under sommarmånaderna har Göteborgs stad i över tio års tid varit uppdelad i två geografiska områden, där de centrala områdena hanteras i egen regi och ytterområdena hanteras av externa entreprenörer. Egen regi-verksamheten består av cirka 500 medarbetare, varav cirka 100 säsongarbetare, och verksamheten besitter en mindre maskinpark. Den egna verksamheten utför inte allt i egen regi, utan arbetet sker med stöd av leverantörer.

Gällande vinterväghållning har staden delats upp i 17 områden, där 16 av dessa hanteras av externa entreprenörer och ett område av egen regi-verksamheten.

### 3.3 Skärholmen stadsdelsförvaltning

2004 fattade Skärholmens stadsdelsnämnd beslut om att ta över delar av drift och underhåll av parker till egen regi. När förutsättningar för egen regi-verksamhet för parkskötsel i Skärholmens stadsdelsförvaltning utreddes hade stadsdelarna även ansvar för gatudrift och andra funktioner, dvs. ansvar i en större omfattning än i nuläget där trafikkontoret ansvarar för gatudrift och vinterväghållning.

Storleksmässigt har Skärholmen cirka fyra miljoner kvm parkmark, 800 000 kvm gräsytor, tre miljoner kvm naturmark och cirka fyra mil vinterväghållna parkvägar.

Verksamheten hanterar förutsägbar kärnverksamhet av drift och underhåll av parker i egen regi, vilket bl.a. innefattar barmarksrenhållning, gräsklippning, funktionskontroller trädbeskrining och sommarblommor. Det arbete som är svårprognostiserat (så som vinterväghållning) och kräver olika typer av specialister (t.ex. arborister och elektriker) sköts av externa entreprenörer. Vidare har organisationen under åren testat att utföra visst typ av arbete utöver det som initialt hanterades i egen regi, varpå de t.ex. har adderat hantering av slätter internt.

Skärholmens egen regi-verksamhet består av fyra tillsvidareanställda, två säsongsanställda, en till fem personer genom offentligt skyddad anställning (OSA) och två personer genom stockholmsjobb. Vidare förstärks verksamheten med 60 till 110 sommararbetande ungdomar med handledare under sommarmånaderna, vilket inte finansieras av egen regi-verksamheten. De tillsvidareanställda kan utföra de flesta av arbetsuppgifterna men har normalt olika arbetsinriktningar, t.ex. att en fokuserar på att köra traktor, en vattnar och en sköter rabatter.

Verksamheten besitter en maskinpark om cirka tio miljoner kronor. I maskinparken ingår fem arbetsbilar, två större jordbrukstraktorer inklusive redskap, en liten traktor samt fyra gräsklippare.

Den årliga kostnadsbudgeten uppgår till cirka elva miljoner kronor, där hälften står för interna respektive externa kostnader.

Ansvariga inom Skärholmens stadsdelsförvaltning har en positiv upplevelse av att inneha verksamheten i egen regi. De fördelar som nämns är goda kontaktvägar mellan medborgare, parkdrift och tjänstepersoner, korta beslutsvägar, insyn i externt utfört arbete, bibehållen kompetens och att extraarbete kan åtgärdas omgående utan adderad kostnad.

## **4. Nulägesbeskrivning och bedömning**

I detta kapitel presenteras resultatet av utförd nulägesanalys. Varje avsnitt avslutas med en bedömning huruvida verksamhetsområdet anses lämpligt att utredas vidare för potentiell egen regi-verksamhet. Bedömningen har skett i samråd med berörda enhetschefer och projektets styrgrupp på trafikkontoret.

### **4.1 Drift och underhåll av gator, vägar och torg**

#### **4.1.1 Gatumark, barmarksrenhållning och vinterväghållning**

##### **4.1.1.1 Beskrivning av verksamhetsområdena**

Trafikkontoret ansvarar för barmarksrenhållning och vinterväghållning på Stockholms stads gator, vilket innefattar:

- Drift på gatumark: Avser sopning, städning, skräpkorgstömning, snöröjning, halkbekämpning och liknande åtgärder på allmän plats som är gatumark samt områden som ska användas för allmän trafik och som har

upplåtits till kommunen med nyttjanderätt eller annan särskild rätt.

- Barmarksrenhållning: Avser sopning, skurning, spolning, lövupptagning, sandupptagning, tömning av papperskorgar, utställning av papperskorgar och bänkar, bänkreovering, ommålning av papperskorgar och manuell plockstädning.
- Vinterväghållning: Avser snöröjning, sopsaltning, halkbekämpning och utkallelse av jour.

#### 4.1.1.2 Hantering av drift

Drift av gatemark, barmarksrenhållning och vinterväghållning utförs av externa entreprenörer. I nuläget finns det 14 avtal för hela staden fördelat på två entreprenörer.

Kostnaden för barmarksrenhållning och vinterväghållning uppgick till cirka 360 miljoner kronor år 2022. I entreprenörernas grunduppdrag innefattas sopsaltning, halkbekämpning, snöröjning och barmarksrenhållning, och för att höja kvaliteten vid t.ex. statsbesök och evenemang kan ytterligare tjänster avropas.

Avtalen är upphandlade på en tidsperiod om sju år (tre år med möjlighet till två års förlängning initialt, följt av ett års förlängning i taget) och de befintliga avtalen löper under olika tidsperioder.

#### 4.1.1.3 Upplevt nuläge

Drift kopplat till gatemark, barmarksrenhållning och vinterväghållning är en nischad bransch där det finns relativt få aktörer att tillgå på marknaden.

För att utföra arbetet krävs det ett stort antal resurser och maskiner (vinterväghållning kräver cirka 400 maskiner), beredskap dygnet runt under vintern (resurser kallas ut vid en viss centimeter snö på marken), nattligt arbete vid barmarksrenhållning, tillgång till system kopplat till vinterväghållning som beslutsunderlag (t.ex. väderstationer) och större etableringsplatser. Vidare fluktuerar arbetsbördan, där det krävs olika många resurser och maskiner på sommar- respektive vinterhalvåret.

De kommuner och stadsdelar som innehar majoriteten av drift och underhåll i egen regi tenderar att upphandla vinterväghållning och viss del av barmarksrenhållning, då arbetet kräver en större maskinpark och karaktäriseras av stora arbetstoppar. Det ska även noteras att Stockholms Entreprenad köpte 80 procent av tjänsterna för vinterväghållning via underentreprenörer under den tid som detta hanterades i egen regi.

När det gäller mindre drift- och underhållsarbeten finns det uppgifter som bedöms kunna utföras i liknande egen regi-verksamhet som cykeljouren med arbetsfordon i stället för cyklar, i syfte att utföra extrainsatser för att höja kvaliteten på stadens gator. Trafikkontoret får ibland medel för att utföra extrainsatser, men det upplevs ofta svårt att avropa tjänsterna från entreprenörerna pga. brist på extraresurser och längre ledtider.

Vidare ska Stockholm vara i framkant gällande klimatarbetet. För att uppnå detta krävs bland annat ett ökat användande av fossilfria maskiner än i dagsläget.

#### 4.1.1.4 Slutsats

Den specifika marknaden anses tillhöra en nischad bransch med relativt få aktörer. Att inneha verksamheten i egen regi bedöms dock kräva en stor organisation med fluktuerande arbetsbörda beroende på säsong. En egen regi-verksamhet skulle innebära större investeringar och bedöms inte vara lönsamt ur ett kostnadsperspektiv. När det gäller vinterväghållning, och till viss del barmarksrenhållning, har genomförd omvärldsanalys påvisat att dessa tjänster tenderar att upphandlas även när majoriteten av drift- och underhållsarbetet utförs i egen regi. Att ta hem hela verksamheten i egen regi bedöms därmed inte vara motiverat.

Det bedöms dock finnas möjlighet att hantera mindre delar av drift och underhåll av gatemark, barmarksrenhållning och vinterväghållning i egen regi som komplement till externa entreprenörer. Den typ av arbete som bedöms lämplig i en sådan verksamhet är enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpning och initial bedömning av större arbeten som behöver utföras av upphandlade entreprenörer, vilket även gäller andra verksamhetsområden (se 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.6.2 och 4.6.3). Fördelarna med sådan verksamhet anses vara ökad kvalitet och flexibilitet i utfört arbete, kostnadseffektivitet (i de fall mindre/enklare arbete avropas), trygghet för medborgarna, möjlighet till ökad uppföljning och kontroller och möjlighet till arbetsmarknadsåtgärder med komplexiteten av arbetsuppgifterna i åtanke. Vidare kan större fokus på mindre underhållsåtgärder bidra till längre livslängd på anläggningar (t.ex. fogsanda stentrappor). Den ökade möjligheten att genomföra initiala bedömningar av potentiellt vidare arbete av entreprenörer skulle kunna leda till större kontroll över vad som behöver avropas. Se avsnitt 5.4 för mer information.

För att uppnå miljökraven finns det behov av att utreda om staden ska inneha ett antal fossilfria driftsfordon för entreprenörer att tillgå

inom ramen för sina avtal för ett begränsat geografiskt område, alternativt att se över möjligheten att ställa ytterligare miljökrav i avtalen. Se avsnitt 5.5.1 för vidare information.

## **4.1.2 Asfaltering, löpande gatuunderhåll, markarbeten och vägmarkering**

### **4.1.2.1 Beskrivning av verksamhetsområdena**

Asfaltering, löpande gatuunderhåll, markarbeten och vägmarkering syftar till underhåll av stadens gator. Verksamhetsområdet innefattar:

- **Asfaltering:** Avser fräsning och asfaltering av hela eller delar av gator.
- **Löpande gatuunderhåll:** Syftar till felavhjälpande underhåll, vilket inkluderar akuta uttryckningar för att säkra för tredje man vid brister på stadens gator (t.ex. genom att stänga av platsen eller att placera körplåt på skadan), åtgärda mindre fel på gator (så som sättningar, trasiga plattor och kantstenar, potthål och slukhål) samt fogning och mindre åtgärder i trappor.
- **Markarbeten:** Avser större åtgärder av stadens gator som omfattar annat än vad som sker genom asfaltering, t.ex. kantstenshöjning inför en asfaltering eller omläggning av gångbanor med plattor.
- **Vägmarkering:** Underhållsmålning av vägmarkeringar eller målning av vägmarkeringar vid ändring av lokala trafikföreskrifter.

### **4.1.2.2 Hantering av drift och underhåll**

Drift och underhåll av asfaltering, löpande gatuunderhåll, markarbeten och vägmarkering utförs av externa entreprenörer. Kostnaden för löpande gatuunderhåll uppgick till cirka 55 miljoner kronor år 2022. Motsvarande kostnad för vägmarkering var cirka 17 miljoner kronor. På grund av kostnadsbesparingar har kostnadsbudgeten för år 2023 minskat.

Tidigare har trafikkontoret haft två upphandlade avtal för ytterstaden (löpande underhåll och markarbete), två avtal för löpande underhåll i innerstaden, ett markavtal för innerstaden, två separata beläggningsavtal för ytterstaden respektive innerstaden och ett avtal för vägmarkering för hela staden. I effektivitets- och kostnadsbesparingssyfte pågår ett arbete med att omstrukturera avtalsstrukturen. I den nya avtalsstrukturen kommer det att finnas ett avtal för ytterstaden (löpande underhåll och markarbete), ett

beläggningsavtal för hela staden, ett avtal för löpande underhåll i innerstaden, ett avtal för markarbeten för innerstaden och ett avtal för vägmarkering för hela staden.

Avtalen avser en tidsperiod om fyra år (två år med möjlighet till ett års förlängning i taget). I de avtal som innehåller löpande underhåll har det specificerats att trafikkontoret genomför en översyn om att potentiellt ta hem vissa områden till egen regi.

#### 4.1.2.3 Upplevt nuläge

Marknaden anses i stort vara väl fungerande, med många aktörer och god kvalitet på utfört arbete. Arbetet kräver kompetens i form av erfarenhet av att asfaltera, ta ut höjder, sätta sten, gjuta kantsten, schakter etc. En del av drift- och underhållsarbetet kräver stora maskiner, så som grävmaskiner och kranbil.

Inom löpande gatuunderhåll finns det mindre arbetsuppgifter som skulle kunna utföras i egen regi-verksamhet som komplement till externa entreprenader. Den typ av arbete som skulle vara lämplig att utföra är enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpling och initial bedömning av potentiellt vidare arbete av entreprenör. I dagsläget avropas sällan arbete kopplat till förebyggande underhåll och åtgärdande av mindre fel (t.ex. åtgärda lösa stenplattor eller mindre potthål som inte är till akut fara för tredje person), då kostnaden för utfört arbete blir för hög. Att åtgärda mindre fel i egen regi uppges vara cirka 50 procent billigare än att avropa arbetet från en entreprenör. Då dessa mindre åtgärder sällan avropas från entreprenaden ska det noteras att kostnaden inte alltid uppstår i nuläget, men den upplevda kvaliteten i staden ökar i de fall arbetet faktiskt utförs.

#### 4.1.2.4 Slutsats

Tjänsterna som i dagsläget hanteras av externa entreprenörer bedöms i stort vara väl fungerande. Underhåll och drift av hela verksamhetsområdet kräver större maskiner och anses inte fördelaktigt att inneha i egen regi.

Det bedöms dock finnas möjlighet att ta hem viss typ av drift- och underhållsarbete kopplat till löpande underhåll som komplement till externa entreprenörer. Den typ av arbete som bedöms lämplig är enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpling och initial bedömning av större arbeten som behöver utföras av upphandlade entreprenörer, se beskrivning under 4.1.1.4 och mer information under 5.4.

### 4.1.3 Skyltar, vägräcken, portaler och flaggning

#### 4.1.3.1 Beskrivning av verksamhetsområdena

Drift och underhåll av verksamhetsområdena omfattas av:

- Skyltar: Nyuppsättning och planerat underhåll av vägmärken och gatunamnskyltar.
- Vägräcken: Nyuppsättning och planerat underhåll av vägräcken.
- Portaler: Nyuppsättning och planerat underhåll av portaler.
- Flaggning: Flaggning på stadens flaggstänger vid flaggdagar och statsbesök. Avser även förvaring och underhåll av flaggor och temporära flaggstänger.

Inom områdena skyltar, vägräcken och portaler inkluderas även beredskap under ordinarie arbetstid. Beredskapen innefattar att under ordinarie arbetstid motta felanmälningar och omedelbart oskadliggöra felen ur en säkerhetssynpunkt, för att därefter reparera till ursprungligt skick.

#### 4.1.3.2 Hantering av drift och underhåll

Tjänsterna kopplat till drift och underhåll av skyltar, vägräcken, portaler och flaggning är upphandlade. Kostnaden för drift och underhåll uppgick år 2022 till cirka tolv miljoner kronor, vilket avsåg en entreprenör.

Avtalen är vanligtvis upphandlade per en tidsperiod om fyra år (två år med möjlighet till ett års förlängning i taget) och tecknades senast i april 2022.

#### 4.1.3.4 Upplevt nuläge

Marknaden bedöms vara relativt liten, men där tillräckligt många anbud inkommer vid upphandling för att anses konkurrenskraftig. Aktörerna på marknaden bedöms vidare ha god kompetens.

Drift- och underhållsarbetet av skyltar, vägräcken, portaler är brett, från att utföra enklare uppgifter som att tvätta smutsiga skyltar till mer komplexa arbeten som att lägga fundament när en skylt blivit nedkörd. Det mer komplexa arbetet kräver större maskiner och specifik typ av kompetens.

Mindre arbeten som tillkommer utöver de som specificerats i avtalen tenderar att bli dyra när de utförs av entreprenör, och avropas därmed inte alltid. Inom verksamhetsområdet finns det mindre arbetsuppgifter som skulle kunna utföras i egen regi-verksamhet som komplement till externa entreprenörer. Den typ av



arbete som skulle vara lämplig att utföra är enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpning och initial bedömning av potentiellt vidare arbete av entreprenör. En sådan verksamhet bedöms även kunna hantera planerad flaggning.

#### 4.1.3.4 Slutsats

Tjänsterna som i dagsläget hanteras av externa entreprenörer bedöms i stort vara väl fungerande. Att ta hem all drift och underhåll av skyltar, vägräcken och portaler skulle kräva investeringar och bedöms inte leda till minskade kostnader. Det bedöms således inte vara lämpligt att ta hem dessa områden i sin helhet till egen regi.

Det bedöms dock vara fördelaktigt att ta hem viss typ av drift- och underhållsarbete som inte kräver stora lagerutrymmen (som t.ex. byte av skyltar och stolpar skulle kräva). Den typ av arbete som bedöms lämplig är enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpning och initial bedömning av större arbeten som behöver utföras av upphandlade entreprenörer, se beskrivning under 4.1.1.4 och mer information under 5.4.

Utförandet av flaggning, där trafikkontoret äger flaggor och flagghus där flaggorna förvaras, bedöms kunna hanteras i egen regi. Detta skulle lämpligen samordnas med egen regi-verksamheten beskriven ovan.

### 4.1.4 Gatujour utanför ordinarie arbetstid

#### 4.1.4.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Gatujourens syfte är att utanför ordinarie arbetstid motta felanmälningar avseende stadens anläggningar, inklusive de kommuncentrala parkerna. Gatujouren ska efter mottagen anmälan omedelbart åtgärda felen ur säkerhetssynpunkt.

Jouren besitter sådan beredskap att fara för tredje person omedelbart kan undanröjas, vilket sker via provisoriska eller permanenta lösningar. Respektive entreprenör ansvarar för att genomföra slutlig åtgärd under ordinarie arbetstid i enlighet med avtalade krav.

#### 4.1.4.2 Hantering av drift och underhåll

Gatujouren hanteras av samma externa entreprenör som drift och underhåll av skyltar, vägräcken, portaler och flaggning. År 2022 uppgick kostnaden för gatujouren utanför ordinarie arbetstid till cirka tre miljoner kronor.

#### 4.1.4.3 Upplevt nuläge

Verksamheten hanteras i extern regi, där det upplevs att entreprenörer inte alltid väljer de mest kostnadseffektiva lösningarna för staden.

Lösningarna kan vara temporära eller permanenta, men tenderar att vara av temporär karaktär så som att lägga ut körplåt över ett potthål på gatan. Vid ordinarie arbetstid hanteras ärendet vidare av berörd entreprenör som åtgärdar felet permanent. Arbetet som gatujouren utför kräver vanligtvis inga stora maskiner.

Den typ av arbete som gatujouren utför är nära relaterat till det mindre arbete som föreslås utföras i egen regi-verksamhet under 4.1.1.4, dvs. mindre arbeten, så som enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpning och initial bedömning av potentiellt vidare arbete av entreprenör (som komplement till externa entreprenörer).

#### 4.1.4.4 Slutsats

I det fall som den potentiella verksamheten i egen regi med fokus på enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpning och initial bedömning av större arbeten som behöver utföras av upphandlade entreprenörer skulle bedömas lämplig för flerskift, inklusive nattarbete, skulle även gatujouren utanför ordinarie arbetstid eventuellt kunna ingå som en del av denna verksamhet. Se mer information under 5.4.

## 4.2 Trafik- och parkeringsövervakning

### 4.2.1 Trafiksignalanläggningar

#### 4.2.1.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Verksamhetsområdet inkluderar stadens samtliga 530 trafiksignalanläggningar, där drift och underhåll omfattas av följande områden:

- Felavhjälpande underhåll och trafikskador: Akuta insatser för att säkra för tredje person, t.ex. genom att åtgärda nedkörda signalstolpar som orsakar elfara eller när signalanläggningen inte kan uppfylla sin funktion, vilket kräver beredskap dygnet runt. Felavhjälpande underhåll och trafikskador innefattar även möjlighet att kalla ut trafikavstängningar och resurser för schakt vid kabelskador.
- Förebyggande underhåll: Omfattar periodisk tillsyn av elanläggning enligt elsäkerhetsföreskrifter och periodisk

tillsyn för att säkra trafikteknisk funktion. Tvätt, spolning och klottersanering omfattas även av förebyggande underhåll.

- ITS-anläggningar (intelligenta transportsystem): Omfattar bland annat trafikkameror, bommar, pollare och cykelräknare.

#### 4.2.1.2 Hantering av drift och underhåll

Stadens trafiksignalanläggningar hanterades fram till 2010 i egen regi. Sedan dess har drift och underhåll av trafiksignalanläggningar hanterats av externa entreprenörer.

Stockholms stad är en stor aktör relaterat till antal trafiksignalanläggningar, där den entreprenör som vinner stadens upphandlingar får en dominant plats på den svenska marknaden. För att optimera konkurrensen på marknaden har trafikkontoret under de senaste åren genomfört en översikt av upphandlingen av löpande drift och underhåll, vilket också innebär att fler aktörer kan konkurrera om större projekt. Vid upphandlingen 2022 delades därför staden upp i två geografiska områden, norr och söder, där entreprenörerna endast kunde lägga anbud på ett område.

År 2022 uppgick kostnaden för driftentreprenad till cirka 21 miljoner kronor. Per den senaste upphandlingen kommer kostnadsbudgeten att öka till cirka 50 miljoner kronor per år.

Avtalen är upphandlade på en period om sju år (tre år med möjlighet till två års förlängning i taget), och avtalen gäller från den 1 april 2023 pga. överklagan.

#### 4.2.1.3 Upplevt nuläge

Den berörda marknaden anses ha brister relaterat till antalet aktörer på marknaden. Utöver rådande konkurrenssituation anses det även finnas en bristande kompetens på marknaden, vilket innebär att trafikkontoret behöver utbilda den upphandlade entreprenören vid varje avtalsperiod och ofta detaljstyra arbetet, vilket kräver tid och resurser internt. Kostnaden för driftsavtal har ökat markant från cirka 21 miljoner kronor till 50 miljoner kronor årligen, där en del av kostnaden avser att entreprenören bygger upp en ny organisation kring drift- och underhållsarbete av trafiksignalanläggningar.

Kvaliteten på utfört arbete anses inte heller vara fullgod, med förseningar och där villkoren sätts av den upphandlade entreprenören. Inställelsetiden upplevs inte alltid ske som avtalat, vilket även upplevs ha försämrats under åren.

Det finns även en uppfattning om att arbete kring innovation för att effektivisera trafikstyrningen med nya teknologier saknas hos de upphandlade entreprenörerna. Trafikkontoret besitter redan idag mycket god teknisk kompetens och bedriver arbete kring forskning, innovation och testning. Trafikkontoret bistår såväl andra kommuner som Trafikverket med utbildningar inom trafiksignaler.

Marknaden kopplat till markarbeten och tungavstängning som kan krävas i samband med arbeten bedöms dock som välfungerande.

#### 4.2.1.4 Slutsats

Givet utmaningarna med ökade kostnader för driftsavtal, bristande konkurrens på marknaden och behovet av innovation bedöms det finnas skäl till att utreda möjligheterna att inneha delar av drift och underhåll av trafiksignalanläggningar i egen regi.

Att bedriva drift och underhåll av trafiksignaler bedöms ha potential att bli mer kostnadseffektiv än dagens verksamhet. Vidare kan möjligheten att bygga långsiktig kompetens inom området (t.ex. genom lärlingar) och fokus på innovation och synergier potentiellt ha en positiv påverkan på trafiksäkerhet, framkomlighet i trafiken och miljö. Se avsnitt 5.1 för mer information.

### 4.2.2 Parkeringsövervakning

#### 4.2.2.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Trafikkontoret ansvarar för den kommunala parkeringsövervakningen på stadens gatumark, med syfte att stadens gator ska vara framkomliga. Ansvaret innefattar:

- Parkeringsövervakning.
- Service av parkeringsautomater.
- Flyttning av fordon på gatumark samt genom hemställen (tomtmark).
- Förvaring, utlämning och skrotning av flyttade fordon.

#### 4.2.2.2 Hantering av drift och underhåll

Parkeringsövervakning, service av parkeringsautomater, flyttning av fordon och uppställningsplats för flyttade bilar privatiserades i omgångar mellan 2007 och 2009, och hanteras idag helt av externa entreprenörer.

Lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning reglerar parkeringsvakternas ansvar och vad de får göra oavsett om det utförs i egen regi eller av extern part. Av den anledningen finns

begränsade möjligheter att nyttja parkeringsvakter till andra uppgifter utöver uppgifter relaterade till parkeringsövervakning. Staden har delats upp i fyra olika geografiska områden relaterat till parkeringsövervakning, där tre olika entreprenörer verkar. Kostnaden för entreprenadverksamheten uppgick till cirka 250 miljoner kronor år 2022, där parkeringsövervakning stod för majoriteten av kostnaden. Den årliga intäktsbudgeten uppgår till cirka 1,38 miljarder kronor och nettot uppgår därmed till cirka 1,1 miljarder kronor.

#### 4.2.2.3 Upplevt nuläge

Marknaden bedöms vara väl fungerande, med tillräcklig konkurrens, seriösa aktörer och flexibilitet i utfört arbete.

Tillsammans med Sweco utför trafikkontoret mätningar för att utvärdera kvaliteten på parkeringsövervakningen, vilken beräknas utefter andelen rättparkerade fordon. År 2022 uppmättes rättparkeringen i innerstaden till 94,3 procent och i ytterstaden till 96,9 procent (flerfamiljshus), 97,6 procent (enfamiljshus) samt 95,5 procent (centrumbildningar etc.). Detta resultat är det högsta som uppmätts. Andelen rättparkeringar i innerstaden om 94,6 procent kan jämföras med andelen rättparkeringar som uppmättes runt 2007 när parkeringsövervakningen hanterades i egen regi, vilken då uppgick till cirka 55 procent.

Det är inte möjligt att jämföra kostnader och intäkter från när verksamheten hanterades i egen regi respektive driftentreprenad då ytorna och avgifterna har förändrats över tid. Dagens entreprenadkostnader för parkeringsövervakning om strax under 400 kronor per timme (inklusive lokaler, fordon och övriga omkostnader) anses dock låga, där det inte bedöms möjligt att uppnå samma låga kostnader med en egen regi-verksamhet. Det anses inte möjligt att bedöma om samma intäktsmassa skulle kunna uppnås med en verksamhet i egen regi då detta har en stark koppling till effektiv parkeringsövervakning.

#### 4.2.2.4 Slutsats

Med hänvisning till den väl fungerande verksamheten, med hög kvalitet och flexibilitet, finns det starka skäl till att bibehålla verksamhetsområdet i extern regi.

Verksamhetsområdet rekommenderas således inte utredas vidare för egen regi.

## 4.3 Drift och underhåll av anläggningar

### 4.3.1 Belysning

#### 4.3.1.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Trafikkontoret ansvarar för förvaltning av belysningsanläggningen i Stockholms stad, vilket innebär att säkerställa att belysningen är hållbar, att den fungerar och att den är effektiv. Det finns cirka 150 000 belysningsarmaturer, 100 000 belysningsstolpar, 7 000 linspännstolpar och 4 000 km elkablar under marken i staden.

Drift- och underhållsarbetet omfattas av följande delar:

- Trafikskador: Avser att elsäkra och byta ut material i samband med trafikskador.
- Felavhjälpning: Åtgärder som påkallats via felanmälningar.
- Seriebyte: Planerat byte av ljuskällor vid slutet av den tekniska livstiden.
- Periodisk tillsyn: Avser tillsyn för åtgärdsplanering.
- Rostskadebesiktning och målning: Metallföremål på gator är känsliga för rost, vilket påskyndas av t.ex. hundar som urinerar och saltning i halkbekämpningssyfte. Belysningsstolpar och linspännstolpar behöver därmed rostskadebesiktigas och målas i syfte att förlänga livstiden på stolparna.
- Jour/beredskap: Är kopplat till trafikskador och utgör en viktig del för att behålla elsäkerhet i anläggningen. Jourens huvuduppgift är att bibehålla elsäkerhet på natten och de kopplas in om trafiksäkerheten påverkas, t.ex. om en hel gata saknar ljus eller om en trafikolycka resulterat i att en trafikstolpe gått sönder.

#### 4.3.1.2 Hantering av drift och underhåll

Drift och underhåll av belysningsanläggningen hanteras av externa entreprenörer. Kostnaden för drift av belysningsanläggningen (t.ex. el) uppgick till cirka 58 miljoner kronor år 2022. Kostnaden för underhåll av belysningsanläggningen uppgick till cirka 80 miljoner kronor.

Upphandlingsmässigt delar trafikkontoret vanligtvis upp staden i tre geografiska områden – innerstaden, västerort och söderort – där drift och underhåll av belysningsanläggningen hanteras av minst två entreprenörer per område (fördelat på markentreprenör och elentreprenör). Trafikskador, felavhjälpning, seriebyte, periodisk

tillsyn och jour hanteras av samma entreprenörer och rostskadebesiktning och målning av separata aktörer.

Avtalen upphandlas vanligen per en tidsbasis om fyra år (två år med möjlighet till ett års förlängning i taget). De gällande avtalen har olika tidshorisonter. Verksamhetsområdet har haft utmaningar med överklagade upphandlingar, vilket har inneburit att trafikkontoret periodvis saknat entreprenörer.

#### 4.3.1.3 Upplevt nuläge

Det upplevs finnas en relativt fungerande marknad kopplat till drift och underhåll av belysningsanläggningar, men där det finns utmaningar. Marknaden består av ett fåtal aktörer, där de största aktörerna har stora organisationer med mycket erfarenhet, kompetenta resurser och kan erbjuda konkurrensmässiga priser. Detta har resulterat i att samma entreprenörer har tenderat att upphandlas. För att konkurrensutsätta marknaden har trafikkontoret de senaste åren skiftat fokus till att upphandla per kompetensområde, vilket har givit effekt i form av ökat antal anbud per upphandling.

Drift- och underhållsarbetet av belysningsanläggningen kräver specifik kompetens hos utförarna (elbehörighet), tillgång till större maskiner (t.ex. grävskopor och skylifts) och större lagringsytor.

#### 4.3.1.4 Slutsats

Marknaden upplevs som relativt välfungerande med kompetenta aktörer, konkurrensmässiga priser och en ökad konkurrens tack vare omställningen till att upphandla per kompetensområde. Att inneha drift och underhåll av belysningsanläggning i egen regi skulle troligtvis inte leda till en mer kostnadseffektiv verksamhet och skulle kräva större investeringar.

Med hänvisning till dessa aspekter rekommenderas således inte drift och underhåll av belysningsanläggning att utredas vidare för egen regi.

### 4.3.2 Komplexa anläggningar

#### 4.3.2.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Komplexa anläggningar inkluderar ledningstunnlar, vägtunnlar, fasta och öppningsbara broar, Vanadis- och Tantobergen, udda utrymmen, kajer och bryggor, stödmurar, påldäck, sponter, fribärande trappor, dammar, bullerskärmar och bergbanor.

Följande områden omfattas av drift och underhåll av komplexa anläggningar:

- Skötsel och drift: Innefattar spolning och sugning av brunnar på broar och gatudäck samt tvättning av kantbalk, övergångskonstruktioner (fogar), räcken, lagerpallar etc. Det förekommer även annan skötsel som slyröjning på broar och stödmurar.
- Felavhjälpande underhåll: Avser reparationsarbeten på anläggningskonstruktioner (broar, tunnlar, stödmurar, fribärande trappor, kajer, tråg, bergbranter och bullerskärmar). Felavhjälpande underhåll omfattar räckesarbeten, betongarbeten, stålarbeten, avvattningssystem, beläggning och tätskikt, övergångskonstruktioner, säkerhetsklassade anläggningar, lagerbyte och reparation, bergarbeten, kajarbeten, bullerskärmar samt schaktarbeten och markförstärkning, vilket i många fall kräver särskild kompetens.
- Styrssystem: Avser, där tillämpligt, drift och underhåll av styrsystemen i konstruktionen. För komplexa anläggningar innefattar detta öppningsbara broar (funktion för öppning och stängning), lednings- och vägtunnlar (ventilation, övervakning etc.), Vanadis- och Tantoberget samt udda utrymmen.

#### 4.3.2.2 Hantering av drift och underhåll

Drift och underhåll av byggnadsverk och dess styrssystem är upphandlade.

Kostnaden för skötsel, drift och felavhjälpande underhåll av byggnadskonstruktionerna uppgick år 2022 till cirka 46 miljoner kronor. I nuläget finns det tre ramavtal som är upphandlade om en tidsperiod om fyra år (två år med möjlighet till ett års förlängning i taget), varav en som enbart fokuserar på drift och underhåll av kajer.

Kostnaden för drift och underhåll av styrsystemen i byggnadskonstruktionerna uppgick år 2022 till cirka 19 miljoner kronor. Kostnaden avser tre olika entreprenörer fördelat på öppningsbara broar, lednings- och vägtunnlar samt Vanadis- och Tantoberget. Avtalen har historiskt upphandlats per en tidsperiod om fyra år (två år med möjlighet till ett års förlängning i taget), men trafikkontoret har börjat övergå till längre avtalstid med förlängning upp till sju år.



#### 4.3.2.3 Upplevt nuläge

Marknaden för det berörda verksamhetsområdet anses vara fungerande, med många aktörer som har god kompetens.

Gällande underhåll av byggnadskonstruktioner är branschen stor och entreprenörerna har mycket arbete att välja bland. Omfattningen av arbetet trafikkontoret upphandlar är relativt liten jämfört med andra aktörer, vilket har lett till utmaningar att få anbud i upphandlingarna. För att skapa bättre förutsättningar arbetar kontoret med att omarbete nästkommande ramavtal med mål att inneha minst två upphandlade entreprenörer samtidigt.

Att utföra drift och underhåll av komplexa anläggningar och dess styrsystem kräver tyngre maskiner, vilket även ofta gäller mindre arbeten. Vidare är en del av arbetet avancerat att utföra, kräver specifik kompetens, utförs i farliga arbetsmiljöer och kräver arbete dygnet runt.

Trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll av stadens väg- och ledningstunnlar, där en del är säkerhetsklassade med särskilda krav. I drift- och underhållsarbetet omfattas även tillsyn och beredskap, vilket hanteras i både egen och extern regi.

#### 4.3.2.4 Slutsats

Dagens arbetssätt med upphandlade entreprenader anses väl fungerande, där parametrar som kostnadseffektivitet, nödvändig specialistkompetens, tillgång till tunga maskiner, farliga arbetsmiljöer och arbete dygnet runt motiverar fortsatt upphandling av majoriteten av tjänsterna.

Av säkerhetsmässiga aspekter finns det skäl att utreda huruvida tillsyn och beredskap av tunnlar i nuvarande entreprenader ska övertas helt i egen regi, se mer information under avsnitt 5.3.

### 4.3.3 Mindre anläggningar

#### 4.3.3.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Drift och underhåll av mindre anläggningar innefattar följande anläggningar:

- Markvärme: Avser fjärrvärme under de större publikstråken vid snöfall så att snöröjning, sandning och saltning inte krävs. Markvärmerna delfinansieras av berörda fastighetsägare.
- Toaletter: Det finns två typer av offentliga toaletter, hyrestoaletter och reklamfinansierade toaletter.

Reklamfinansierade toaletterna innebär att entreprenören får sätta upp en toalett och sköta den på trafikkontorets yta och ha reklamtavlor på toaletten. Skötseln innefattar tillsyn och städning dygnet runt samtliga dagar i veckan.

- Fontäner: Trafikkontoret ansvarar för samtliga 110 fontäner som finns i Stockholms stad. Fontänerna är i bruk under sommarhalvåret.
- Älvsjö resecenter: Trafikkontoret förvaltar 65 procent av centret, vilket primärt omfattar renhållning och tillsyn.
- Hissar och rulltrappor: Trafikkontoret ansvarar för cirka 15 hissar och 15 rulltrappor i staden.
- Bergbana: Avser bergbanan i Skärholmen.
- Rörliga pollare: Rörliga pollare på torg och andra platser är en trygghetsskapande åtgärd i syfte att förhindra att obehöriga kör in på platsen. För att få tillstånd att köra in på platsen krävs dispens.

#### 4.3.3.2 Hantering av drift och underhåll

Drift och underhåll hanteras i dagsläget av externa entreprenörer.

Tjänsten för att identifiera när markvärme krävs är utlagt hos SMHI, och drift och underhåll (hantera läckage etc.) hanteras av en entreprenör med en årlig kostnad om cirka tre miljoner kronor. Fontäner hanteras av en separat entreprenör, där kostnaden uppgick till cirka tre miljoner kronor år 2022. Kostnaden för hissar, rulltrappor och bergbanan uppgick till cirka sju miljoner kronor 2022, vilket avsåg samma entreprenör. Kostnaden för städning i Älvsjö resecenter uppgick till cirka 320 000 kronor föregående år.

#### 4.3.3.3 Nuläge

Tjänsterna som hanteras av externa entreprenörer anses fungera väl.

Drift- och underhållsarbetet av rulltrappor och hissar specifik kompetens, större lagerhållning och arbete dygnet runt. Dygnet runt-arbete krävs även för tillsyn och städning av toaletter. Vidare är drift och underhåll av markvärme och fontäner säsongsbetonat.

De reklamfinansierade toaletterna har visat sig vara en komplex avtalskonstruktion som inte fungerat helt tillfredsställande. Strategienheten på trafikkontoret har fått i uppdrag överse avtalskonstruktionen inför kommande upphandling år 2024 och 2025, vilket kan komma att inkludera utredning av för- och nackdelar att överta hanteringen i egen regi. Hur toaletterna ska hanteras kommer därför inte utredas inom ramen för detta uppdrag.

#### 4.3.3.4 Slutsats

Marknaden för drift och underhåll av mindre anläggningar anses vara välfungerande och kostnadseffektivt.

Gällande utmaningarna med de reklamfinansierade toaletterna bedöms det mer fördelaktigt att se över upphandlingsformen inför nästa avtalsperiod än att ta hem området till egen regi, t.ex. genom att hyra ut reklamtavlor till en entreprenör och upphandla skötseln av toaletten från en annan.

Det finns således inte skäl för fortsatt utredning av att ta hem hela eller delar av verksamhetsområdet i egen regi.

### 4.4 Drift och underhåll av vissa parker

#### 4.4.1 Kommuncentrala parker

##### 4.4.1.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Stockholms stads parker sköts av trafikkontoret respektive stadsdelsförvaltningarna, där trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna Kungsträdgården, Berzelii Park, Norra Bantorget, Strömparterren och ytterstadsparken Järva friområde.

Drift och underhåll av innerstadsparkerna Kungsträdgården, Berzelii Park, Norra Bantorget och Strömparterren kräver intensiv parkskötsel och omfattas av följande:

- Generell tillsyn: Avser regelbunden tillsyn av parkerna, där identifierat underhåll dokumenteras och rapporteras. Om fara för tredje man föreligger vidtas omedelbart åtgärd i form av oskadliggörande av faran efter anmälan eller upptäckt.
- Renhållning: Avser renhållning året om så att inget synligt skräp finns i parkerna. Utöver regelbunden renhållning utförs även vår- och höststädning.
- Skötsel av vegetationsytor: Avser skötsel av gräsmattor, planteringsytor, träd och säsongsfiorer i urnor.
- Skötsel av hårdgjorda ytor och murar: Avser skötsel för att säkerställa att hårdgjorda ytor är jämna och hela. På murar tas ogräs och sly bort för att säkerställa att murens konstruktion inte skadas.
- Skötsel av markutrustning: Inkluderar skötsel av möbler, hägnader, konstbevattning och övrig markutrustning så som skyltar, cykelställ och fågelmatning.
- Vinterväghållning: Innefattar snöröjning, snöplogning, moddplogning, kompletteringsröjning och isrivning samt

snöbortforsling, halkbekämpning, sandupptagning. Vinterväghållningen ska utföras så att trafiksäkerhet och god framkomlig trafikmiljö erhålls och så att övergripande kvalitetskrav och start- och åtgärdstider uppfylls.

Den typ av drift och underhåll som krävs för ytterstadsparken Järva friområde skiljer sig från innerstadsparkerna:

- **Generell tillsyn:** Avser regelbunden tillsyn utmed vägar, gång- och cykelvägar, stigar, motionsspår och andra platser som används regelbundet i naturmarken. Identifierat underhåll dokumenteras och rapporteras och vid risk för olyckor och skada för tredje man vidtas åtgärder utan dröjsmål.
- **Renhållning:** Renhållning utförs året runt med utgångspunkt att klagomål från allmänheten inte behöver framföras. Höststädning, vårstädning och punktstädning ingår även i arbetet.
- **Skötsel av vegetationsytor:** Avser skötsel av park- och naturmark enligt specifika krav och frekvenser.
- **Skötsel av utrustning:** Inkluderar skötsel av fast utrustning inom området, så som möbler, skräpkorgar, grillplatser, skyltar, armaturer, staket, inhägnader, vägbommar och skulpturer, samt lös utrustning i form av väghinder.

#### 3.4.1.2 Hantering av drift och underhåll

Utförandet av drift och underhåll av de fem kommuncentrala parker som trafikkontoret ansvarar för är utlagt på externa entreprenörer.

Det finns i nuläget två avtal fördelat på två entreprenörer, ett för innerstadsparkerna (Kungsträdgården, Berzelii park, Norra Bantorget och Strömparterren) och ett för ytterstadsparken (Järva friområde). Kostnaden för drift och underhåll av de kommuncentrala parkerna uppgick till cirka 13 miljoner kronor år 2022, där innerstadsparkerna uppges stå för cirka 60 procent av kostnadsbudgeten.

Avtalen är upphandlade om en tidsperiod om sex år (två år med möjlighet till två års förlängning i taget).

#### 4.4.1.3 Upplevt nuläge

De kommuncentrala parkerna är en viktig del i stadens arbete med attraktiva offentliga rum, stark grön infrastruktur och att Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar.

För att uppnå detta ska innerstadens parker vara rena, trygga, välvårdade och skapa en trivsamt miljö för besökarna, att skötseln ska säkerställa att kvaliteten och funktionen upprätthålls på en hög nivå, grönytor och vegetation ska ge ett friskt och välskött intryck och vegetationen ska ha en normal tillväxt, rabatter ska vara väl slutna och ge ett vårdat intryck under hela året, parkutrustning ska hållas i mycket gott skick och slutligen att skötseln ska utföras på ett sådant sätt att framtida underhållsbehov minimeras, och på så vis även blir ekonomiskt gynnsamt.

Avseende ytterstadsparken ska området upplevas som rent, prydligt och välskött och skötseln ska bidra till en ökad trygghet och tillgänglighet för att förstärka områdets rekreativa värden för allmänheten. Vidare ska skötseln av området bidra till att bevara och utveckla områdets rika park- och naturmiljö samt att öka dess ekologiska, sociala och rika upplevelsevärden som finns idag. Målet är att områdets alla olika naturmarkskaraktärer ska bibehållas och utvecklas.

Marknaden för drift och underhåll av både inner- och ytterstadsparkerna upplevs som fungerande med många aktörer och tillräckligt många inkommande anbud vid upphandlingar. Att uppnå kontinuerlig kvalitet, särskilt för den typ av arbete som krävs för drift och underhåll av innerstadsparkerna, upplevs däremot som något utmanande med externa entreprenörer. Möjligheten till att utföra fler underhållsåtgärder mer kostnadseffektivt, så som extrainsatser, och arbeta flexibelt anses också mer limiterat i extern regi.

För majoriteten av arbetet med drift och underhåll av parker krävs inte stora maskiner, med undantag för hantering av träd, vinterväghållning och barmarksrenhållning. För att genomföra arbetet behöver utförarna grön kompetens, framför allt i arbetsledning. Vidare kräver drift- och underhållsarbetet i innerstadsparkerna något högre kompetens än ytterstadsparken.

#### 4.4.1.3 Slutsats

Marknaden för det berörda verksamhetsområdet anses fungera väl. Baserat på behovet av kontinuitet i kvalitet av utfört arbete, möjlighet till kostnadseffektiva åtgärder och ökad flexibilitet i arbetet bedöms det dock fördelaktigt att utreda möjligheten att ta hem drift och skötsel av de kommuncentrala innerstadsparkerna i egen regi, se mer information under avsnitt 5.2.

Vinterväghållning och renhållning som kräver större maskiner, beredskap och som potentiellt kan utföras av samma entreprenad

som resterande omgivning bedöms dock fortsatt lämpligt att hanteras av externa entreprenörer.

Arbetet med drift och underhåll av ytterstadsparken Järva friområde är av annan karaktär än innerstadsparkerna. Marknaden anses fungera väl och arbetet kräver inte lika specifik kompetens som innerstadsparkerna kräver. Således bedöms drift och underhåll av ytterstadsparken fortsatt lämpligt att hantera externt.

## **4.5 Skötsel av stadens samtliga träd på gatumark**

### **4.5.1 Träd på gatumark**

#### **4.5.1.1 Beskrivning av verksamhetsområde**

Stockholms stad har cirka 45 000 träd på gatumark, där trafikkontoret ansvarar för samtliga.

Skötseln avser hela trädens livslängd, vilket bland annat inkluderar:

- Uppbyggnadsbeskrning.
- Uppbyggnad av stabila trädkronor.
- Underhållsbeskrning.
- Formbeskrning.
- Fnasning (borttagning av stamskott).
- Bevattning.

#### **4.5.1.2 Hantering av drift och underhåll**

Drift och underhåll av verksamhetsområdet hanteras av externa entreprenörer, med ett upphandlat avtal för konsulterande arborister (inkluderar bl.a. beställarstöd, driftåtgärder, besiktningar och kontroller) och ett för utförande arborister (innefattar bl.a. formbeskrning, fnasning samt uppbyggnads- och underhållsbeskrning). Ett antal stadsdelsförvaltningar och exploateringskontoret har möjlighet att avropa tjänster från avtalen.

Kostnaden för drift och underhåll av träd på gatumark år 2022 uppgick till cirka 16 miljoner kronor.

#### **4.5.1.3 Upplevt nuläge**

Marknaden bedöms huvudsakligen fungera väl, där de upphandlade entreprenörerna anses ha tillräcklig kompetens och flexibilitet i arbetet.

Mängden arbete kopplat till drift och underhåll av träd på gatumark fluktuerar beroende på säsong, där t.ex. formbeskrning endast utförd under en viss tid på året och fnasning utförs intensivt under

högsommaren. Utförarna av arbetet behöver ha kompetens för olika typer av skötsel, där viss typ av arbetsuppgifter kräver djupare kompetens än andra. För att utföra arbetet krävs vidare viss typ av maskiner och arbetet utförs ibland på hög höjd.

Bristande historisk hantering av stadens träd har resulterat i en underhållsskuld, vilket har lett till politiska krav på drift och underhåll av träd i staden.

#### 4.5.1.4 Slutsats

Då marknaden huvudsakligen bedöms fungera väl, träden är utspridda på stora geografiska ytor och mängden, typen och intensiteten av arbetet fluktuerar över året samt att arbetet kräver specifik kompetens och maskiner bedöms inte området lämpligt att hanteras i egen regi.

## 4.6 Övriga verksamhetsområden

### 4.6.1 Växter inom Levande Stockholm, blomsterprogram, julgranar samt bekämpning av invasiva arter

#### 4.6.1.1 Beskrivning av verksamhetsområdena

Drift och underhåll av växter inom Levande Stockholm, blomsterprogram, julgranar och bekämpning av invasiva arter omfattar:

- Växter inom Levande Stockholm: Verksamheten Levande Stockholm startade 2015 och avser tillfälliga etableringar på specifika gator och torg under sommaren, där trafikkontoret äger de flesta av dessa etableringar (t.ex. möbler). Växter inom Levande Stockholm omfattar att tillhandahålla, plantera och sköta om växter som placeras ut som del av denna verksamhet.
- Blomsterprogram: Plantering av årliga blommor och skötsel av blommor i stadens urnor och rabatter, vilket även inkluderar frakt av urnor till och från etableringsplatsen.
- Julgranar: Säsongsbetonat arbete som avser inköp, uppsättning och borttagning av granar samt avhjälpande underhåll. Trafikkontoret äger belysningen och fundamenten för julgranarna.
- Bekämpning av invasiva arter: Åsytar bekämpning av jätteloka och andra invasiva växter på både park- och gatumark.

#### 4.6.1.2 Hantering av drift och underhåll

Drift och underhåll av växter inom Levande Stockholm, blomsterprogram, julgranar och bekämpning av invasiva arter hanteras av externa entreprenörer.

Drift och underhåll av växter inom Levande Stockholm har hittills varit avropat från andra avtal, men kommer att upphandlas separat av trafikkontoret. Kostnaden år 2022 för växter och underhåll inom Levande Stockholm uppgick till cirka fyra miljoner kronor.

Blomsterprogrammet har staden upphandlat i tre geografiska områden, ett område i innerstaden och två områden i ytterstaden. Totalt uppgick kostnaden till cirka tre miljoner kronor år 2022.

Drift och underhåll av julgranar hanteras av en entreprenör med en kostnad på cirka fyra miljoner kronor år 2022.

I nuläget finns det ett avtal för bekämpning av invasiva arter, där kostnaden uppgick till cirka tre miljoner kronor år 2022. År 2023 kommer en ny upphandling att påbörjas, där stadsdelsförvaltningarna kommer ha möjlighet att använda samma avtal som trafikkontoret. Anledningen till denna justering är att bekämpning av invasiva arter framför allt berör parkmark, vilket stadsdelsförvaltningarna till stor del ansvarar för.

#### 4.6.1.3 Upplevt nuläge

Samtliga verksamhetsområden är säsongsbetonade, där växter inom Levande Stockholm, blomsterprogrammet och bekämpning av invasiva arter är koncentrerat till sommarmånaderna och julgranar till juletid.

#### 4.6.1.4 Slutsats

Marknaderna inom de berörda verksamhetsområdena bedöms fungera väl. Att inneha verksamhetsområdena inom egen regi skulle kräva större maskiner, investering i egna växthus och fluktuerande arbetsbörda över året.

Det bedöms därmed som fördelaktigt att behålla drift och underhåll av växter inom Levande Stockholm, blomsterprogrammet och bekämpning av invasiva arter hos externa entreprenörer.

### 4.6.2 Skadedjurshantering och viltvård

#### 4.6.2.1 Beskrivning av verksamhetsområdena

Drift och underhåll av skadedjurshantering och viltvård avser:



- Skadedjurshantering: Rondering av bekämpningsstationer och handhavande av akuta åtgärder för skadedjur, vilket framför allt avser råttor. I staden finns det cirka tusen utplacerade betongstationer med gift i, där råttorna lockas in i stationen för att äta av giftet. Betongstationerna överses var trettiofemte dag i syfte att kontrollera hur mycket gift som finns kvar och hur omgivningen ser ut i form av bl.a. nedskräpning. Utöver rondering anpassas stationerna även efter inkomna anmälningar från medborgarna.
- Viltvård: Avser omhändertagande av skadade djur och hantering av överpopulation. Fokus för denna typ av arbete är samvaron mellan stadsmiljö och vilda djur, t.ex. att se till att vildsvin inte etablerar sig i stadsmiljö, minska spill från duvor, hantera överpopulation eller hantera om vilda djur bygger bo för nära människor.

#### 4.6.2.2 Hantering av drift och underhåll

Drift och underhåll av skadedjurshantering och viltvård sköts av externa aktörer.

För drift och underhåll av skadedjurshantering är staden uppdelad i tre geografiska områden – innerstaden, västerort och söderort – vilket hanteras av tre olika entreprenörer. Kostnaden för skadedjurshanteringen uppgick till cirka fyra miljoner kronor år 2022. Det finns en handlingsplan att trafikkontoret ska utöka omfattningen av arbetet till att även omfatta bl.a. Stockholms Hamnar. Avtalen har en tidsperiod om fyra år (två år med möjlighet till ett års förlängning i taget).

Viltvård upphandlas inte på traditionellt vis, utan trafikkontoret har fem till tio viltvårdare knutna till sig. Viltvårdarna är specialister inom olika områden och får betalt per uttryckning. Den årliga kostnadsbudgeten uppgår till cirka två miljoner kronor.

#### 4.6.2.3 Upplevt nuläge

Inom skadedjurshantering anses marknaden välfungerande, även om det finns relativt få aktörer på marknaden. Arbetet som utförs av entreprenörerna anses vara av god kvalitet.

Att utföra viltvård kräver utförare som har känsla för djur och natur och som kan göra korrekt bedömningar. Arbetet utförs ofta nattetid och media kopplas relativt ofta in vid olika händelser.

Trafikkontoret använder samma viltvårdare som är kopplade till polisen, vilket bedöms fungera relativt väl.

#### 4.6.2.4 Slutsats

Hantering av verksamhetsområdena anses vara välfungerande i extern regi. Vidare fluktuerar mängden arbete inom viltvård och kräver arbete dygnet runt. Drift och underhåll av skadedjur och viltvård bedöms därmed fortsatt lämpligt att hanteras i extern regi.

Om staden skulle inneha en verksamhet för mindre drift- och underhållsarbeten som komplement till externa entreprenörer egen regi (se 4.1.1.4) skulle eventuellt enklare uppgifter inom dessa verksamhetsområden kunna övervägas att hanteras i egen regi, t.ex. viss bortforsling av döda mindre djur eller viss rondering och tillsyn av bekämpningsstationer, se 5.4.

### 4.6.3 Klottersanering

#### 4.6.3.1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Trafikkontoret ansvarar för klottersanering på kontorets och stadsdelsförvaltningarnas mark. Det finns två typer av klottersanering, sanering av klotter som anmälts av medborgare och proaktiv sanering:

- Anmält klotter: Vid klotter som anmäls av medborgarna utförs först en bedömning om det är trafikkontorets ansvar att sanera klottret. Om saneringen faller inom trafikkontorets ansvar ska klottret saneras inom ett dygn, med undantag om båt eller TMA-bil krävs för att ta bort klottret.
- Proaktiv sanering: Innebär att vissa platser kontrolleras utan att anmälningar om klotter inkommit till trafikkontoret. Om klotter identifieras under ronderingen saneras detta.

#### 4.6.3.2 Hantering av drift och underhåll

Klottersanering hanteras av externa entreprenörer. Avtalsmässigt har staden delats upp i tre geografiska områden, innerstaden, söderort och västerort, vilka hanteras av tre olika entreprenörer.

Den faktiska kostnaden år 2022 uppgick till cirka 19 miljoner kronor, men kostnadsbudgeten för år 2023 har minskat till 15 miljoner kronor.

#### 4.6.3.3 Upplevt nuläge

Marknaden för klottersanering anses vara relativt fungerande, med god konkurrens och väl utfört arbete av entreprenörerna.

Verksamheten är relativt säsongsbetonad då det inte går att utföra klottersanering på vintern i lika stor skala som under

sommarhalvåret pga. halka och risk för frostsprängning. Vidare varierar arbetsbördan beroende på antalet identifierat klotter.

För att utföra arbetet krävs bl.a. saneringsbuss, högtryckstvätt, vatten och kemikalier. Arbetet utförs framför allt under normal arbetstid, men på vissa platser kan nattarbete krävas (t.ex. Slussen) och klotter på lekparken saneras ofta tidigt på morgonen.

I nuläget samarbetar trafikkontoret med stadsdelsförvaltningarna, men det finns en handlingsplan att utveckla samarbetet med bl.a. Stockholms Hamnar och Trafikförvaltningen.

#### 4.6.3.4 Slutsats

Då marknaden anses vara fungerande och arbetsbördan fluktuerar bedöms klottersanering även fortsättningsvis vara lämplig att hanteras av externa entreprenörer.

Det bedöms dock möjligt att eventuellt inkludera viss akut och enklare klottersanering i en potentiell egen regi-verksamhet som arbetar med enklare underhållsarbete, rondering och tillsyn, felavhjälpning och initial bedömning av större arbeten som behöver utföras av upphandlade entreprenörer, se beskrivning under 4.1.1.4 och mer information under 5.4.

## 5. Rekommendation

Utredningens slutsats är att det inte finns uppenbara skäl till att genomföra en hemtagning av omfattande driftverksamheter, då detta skulle kräva stora investeringar i maskinpark och betydande personalrekrytering som i nuläget inte bedöms vara ekonomiskt motiverat.

Det finns dock förutsättningar att bedriva drift och underhåll av trafiksignalanläggningar, parkskötsel av de kommuncentrala innerstadsparkerna och tillsyn och beredskap avseende tunnlar i egen regi. Det bedöms även finnas förutsättningar att inneha en samordnad mindre egen regi-verksamhet med fokus på gaturummet som komplement till externa entreprenörer.

I detta kapitel presenteras mer ingående information om de fyra områden som rekommenderas för vidare utredning. För varje område redovisas en initial bedömning om lämplig omfattning av egen regi-verksamheten, en initial bedömning om egen regi-verksamhetens behov (organisation, maskiner och utrustning samt

lokaler och kommunaltekniska ytor), effekter av att inneha verksamhetsområdet i egen regi samt rekommenderade nästa steg.

Kapitlet avslutas med övriga observationer som noterats under utredningen, men som omfattas av separata uppdrag.

## **5.1 Drift och underhåll av trafiksignalanläggningar**

### **5.1.1 Summering**

Det uppges finnas utmaningar på marknaden, i form av bristande konkurrens och kompetens som har lett till ökade kostnader. Drift och underhåll av trafiksignalanläggningar bedöms därför vara bättre lämpad att bedriva i egen regi och bör således utredas vidare för potentiell återtagning.

### **5.1.2 Omfattning**

De delar som anses lämpliga att inneha i egen regi inom trafiksignalanläggningar är drift- och underhållsverksamheten samt enklare ny- och ombyggnationer under fem prisbasbelopp. Specifikt innebär detta att följande områden i nuvarande driftsavtal tas hem till egen regi:

- Planerat underhåll.
- Avhjälpande underhåll (beredskap, provisoriska lösningar, trafikskadeärenden, märkning av delar).
- Lagerhållning.
- Provisorier i samband med TA-planer.
- Övriga tjänster (enklare ny- och ombyggnader).

Markarbeten, slingsågning och tungavstängningar anses fortsatt lämpat för upphandling då det finns en välfungerande marknad och arbetet kräver större maskiner. Upphandling av dessa tjänster bör samordnas med andra områden inom trafikkontoret som upphandlar entreprenader för t.ex. markarbeten och tungavstängningar.

### **5.1.3 Verksamhetens behov**

#### **5.1.3.1 Organisation**

Utöver dagens personalstyrka inom den berörda enheten bedöms det behövas ytterligare 15 personer för att hantera drift och underhåll av trafiksignalanläggningar i egen regi. Av dessa bedöms tio personer vara utförare och fem personer tjänstemän som leder arbetet. Beroende på antalet personer kan det i vissa vara möjligt att hantera

projekt (så som enklare ny- och ombyggnationer) utöver drift och underhåll.

Utförarna inom egen regi-verksamheten behöver vara elektriker och de som leder arbetet behöver ha erfarenhet av drift- och underhållsarbete av trafiksignaler i en storstad.

Då icke-fungerande trafiksignalanläggningar kan leda till trafikfara krävs det beredskap dygnet runt. Eftersom en trafiksignalanläggning även är en elanläggning finns det krav från Elsäkerhetsverket om tillsyn och omedelbar inställetid vid fel på anläggningarna. Egen regi-verksamheten behöver därmed ha tekniker med tillgång till bil i beredskap dygnet runt, vilket kräver utförare med erfarenhet som kan felsöka och om möjligt åtgärda felet på plats. Enligt kollektivavtalskrav behöver jourhavande särskild vilotid och veckovila vid beredskap, vilket anses möjligt med uppskattad personalstyrka.

#### 5.1.3.2 Maskiner och utrustning

För att bedriva drift och underhåll av trafiksignalanläggningar tillkommer kostnader för inköp och hyra av nödvändiga maskiner och utrustning:

- Arbetsfordon: Samtliga utförare behöver varsin utrustad större skåpbil (dvs. cirka tio stycken).
- Redskap: Olika typer av handredskap.
- Material: Material för att klara daglig drift och skyddsutrustning för anställda.
- Teknisk utrustning: Bedöms i nuläget inte kräva investering då trafikkontoret t.ex. redan innehar driftövervakning.

Arbetsfordon och redskap behöver vara eldrivna för att uppnå uppsatta miljömål.

Då markarbeten, slingsågning och tungavstängningar inte föreslås hanteras i egen regi krävs inga investeringar i tyngre maskiner, så som grävmaskiner, slingsåg och TMA-fordon.

#### 5.1.3.3 Lokaler och kommunaltekniska ytor

Verksamheten behöver en ändamålsenlig lokal med toalett, dusch, möjligheter för personalen att äta och ytor för administrativt arbete.

För lager, parkering och förvaring av redskap och material krävs det kommunaltekniska ytor om cirka 300 kvm både utomhus och inomhus. Det behöver även finnas tillgång till laddinfrastruktur, både på de primära ytorna och runt om i staden.

## 5.1.4 Effekter av att inneha verksamhetsområdet i egen regi

### 5.1.4.1 Nyttor

Att inneha drift och underhåll av trafiksignalanläggningar bedöms primärt ha följande fördelar:

- **Kostnadseffektivitet:** Då marknaden för dessa tjänster inte anses välfungerande har kostnaderna för driftentreprenad ökat markant. Det bedöms finnas möjlighet att minska kostnaderna genom att inneha verksamhetsområdet i egen regi.
- **Kompetensbyggande:** Trafikkontoret får stötta varje ny extern leverantör med kompetensutveckling. Att inneha verksamhetsområdet i egen regi skulle skapa bättre kontinuitet i kompetensutvecklingen.
- **Kvalitet:** Genom att säkerställa kompetens bedöms även kvaliteten av utfört arbete öka, vilken i sin tur kan bidra till ökad trafiksäkerhet.
- **Innovation:** Idag utförs majoriteten av innovation kring trafiksignaler på trafikkontoret. En egen regi-verksamhet skulle möjliggöra större förutsättningar till innovation och det skulle finnas möjligheter att samarbeta med andra aktörer kring t.ex. smart trafikstyrning.
- **Synergier och samarbetsmöjligheter:** Den egna regi-verksamheten bedöms ha möjlighet att stötta andra områden med kunskap, så som sensorer och hur de nyttjas på bästa sätt.

### 5.1.4.2 Utmaningar

De utmaningar som bedöms finnas för drift och underhåll av trafiksignaler i egen regi är:

- **Rätt arbetskraft:** Då arbetet är relativt komplext behöver det säkerställas att verksamheten bedrivs av arbetsledare och utförare med rätt kompetens.
- **Ny typ av arbetsmiljöansvar och arbetsgivarfrågor:** Arbetet kommer att utföras i andra typer av miljöer och under en annan typ av kollektivavtal än på trafikkontoret i stort. Detta innebär att kontoret kommer att ställas inför andra frågor och utmaningar än normalt.
- **Kommunaltekniska ytor:** Verksamheten kommer behöva lokaler och kommunaltekniska ytor för att kunna utföra arbetet effektivt.

### 5.1.5 Nästa steg

Som nästa steg rekommenderas att utreda förutsättningarna och konsekvenserna av att återta drift och underhåll av trafiksignalanläggningar i egen regi, vilket inkluderar:

- Upprättande av kostnads kalkyl (inklusive jämförelse med dagens kostnader).
- Förslag på hur verksamheten i egen regi kan finansieras.
- Analys av lämplig organisationsstruktur och arbetssätt.
- Analys av avtalsmässiga konsekvenser (avtalslängd etc.).
- Upprättande av tidsplan för att etablera den egna regi-verksamheten (nuvarande avtal kan avslutas om tre år, vilket kan vara en lämplig tidsperiod för att starta upp verksamheten).
- Upprättande av detaljerad plan för lämplig uppstart (inklusive inledande administrativ period med rekrytering, investeringar, upphandlingar, arbetssätt etc.).
- Utredning av specifikt behov och tillgång till kommunaltekniska ytor.
- Översyn av potentiella samarbetsmöjligheter med andra verksamheter, förvaltningar, uppdrag etc.

## 5.2 Drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna

### 5.2.1 Summering

Då det bedöms vara möjligt att uppnå högre och jämnare kvalitet i drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna i egen regi rekommenderas verksamhetsområdet att utredas vidare för hemtagning.

### 5.2.2 Omfattning

Följande områden i nuvarande avtal rörande drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna föreslås hanteras i egen regi:

- Regelbunden tillsyn av parkerna.
- Del av renhållning.
- Skötsel av vegetationsytor (skötsel av gräsmattor, planteringsytor och säsongsfloror i urnor).
- Delvis skötsel av hårdgjorda ytor och murar.
- Delvis skötsel av markutrustning.

Renhållning och hantering av träd kan vara möjligt att helt eller delvis inneha i egen regi, men behöver utredas vidare för att

fastställa om uppgifterna är mest lämpade att hantera internt eller externt.

Vinterväghållning som kräver större maskiner, beredskap och karaktäriseras av fluktuerande arbete med höga arbetstoppar bör fortsatt upphandlas av entreprenörer. Upphandlingen av vinterväghållningen av de kommuncentrala innerstadsparkerna kan eventuellt samordnas med upphandling av vinterväghållning i närliggande områden, som t.ex. norra innerstaden.

Vissa delar av skötsel av hårdgjorda ytor och murar och skötsel av markutrustning bedöms fortsatt lämplig att hanteras av externa entreprenörer, så som arbete som kräver större insatser.

### **5.2.3 Verksamhetens behov**

#### **5.2.3.1 Organisation**

Att utföra de delar av drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna som presenteras ovan bedöms kräva cirka sex till sju personer, varav en arbetsledare. Då vinterväghållning inte föreslås att hanteras i egen regi bedöms verksamheten inte behöva beredskap utanför ordinarie arbetstid. Akut hantering av nedfallna träd utanför ordinarie arbetstid antas även fortsättningsvis hanteras av entreprenör eller befintlig gatujour (utanför ordinarie arbetstid).

Samtlig personal behöver grön kompetens, där arbetsledaren behöver vara landskapsarkitekt eller landskapsingenjör med god förståelse för det praktiska arbetet, förståelse för hur arbetet ska planeras och besitta goda ledaregenskaper.

Som komplement till ordinarie personalstyrka finns det möjlighet att ta in personer i olika arbetsmarknadsåtgärder för att utföra enklare typer av arbetsuppgifter. Då innerstadsparkerna är en särskilt utsatt miljö med mycket folk i rörelse behöver detta hanteras varsamt och kräver närvarande arbetsledning.

Vidare är drift- och underhållsarbetet av innerstadsparkerna fluktuerande med mer arbete under sommarhalvåret. Detta innebär att arbetsstyrkan behöver utökas med säsongsarbetare under högsäsong.

#### **5.2.3.2 Maskiner och utrustning**

För att bedriva drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna tillkommer kostnader för inköp och hyra av nödvändiga maskiner och utrustning:



- Maskiner: En liten traktor med vagn (för ogräs, löv etc.), en större gräsklippare med möjlighet att byta utrustning för att lufta gräsmattorna och två till tre mindre gräsklippare. Skulle träd i parkerna hanteras i egen regi skulle även en skylift krävas.
- Arbetsfordon: Med utgångspunkt från fem till sex utförare behöver verksamheten cirka två till tre pickuper. Arbetsledaren behöver ett fordon för att lätt kunna ta sig mellan parkerna, t.ex. en personbil.
- Redskap: Olika typer av redskap så som krattor, spadar och häcksaxar.
- Material: Material för skötsel av parker, t.ex. jord och gödsel.
- Teknisk utrustning: Exempel på investeringar i teknisk utrustning är surfplattor i syfte att överse planering och utföra arbetet.

Arbetsfordonen ska vara eldrivna för att uppnå ställda miljökrav.

### 5.2.3.3 Lokaler och kommunaltekniska ytor

Verksamheten behöver tillgång till kommunaltekniska ytor med möjlighet till uppställning för fordon, material och redskap och personalytor. Dessa behöver vara placerade i närhet av innerstadsparkerna.

För personalen behövs en ändamålsenlig lokal med toalett, dusch, möjligheter att äta och ytor för administrativt arbete.

## 5.2.4 Effekter av att inneha verksamhetsområdet i egen regi

### 5.2.4.1 Nyttor

De främsta nyttorna med att inneha drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna anses vara:

- Kontinuitet: Att inneha drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna bedöms säkra kontinuitet i utfört arbete. Att uppnå jämn och hög kvalitet i parkerna skulle bidra till attraktivare offentliga rum.
- Flexibilitet i arbetet: En egen regi-verksamhet skulle enklare kunna skifta fokus i sitt arbete och prioritera arbeten som bedöms viktigast.
- Kostnadseffektivitet: Det är ofta kostsamt att avropa mindre arbeten av entreprenör i form av ändrings-, tilläggs- och avgående arbeten (ÄTA-uppdrag). Om redan befintlig

arbetsstyrka prioriterar om sitt arbete och gör denna typ av uppdrag tillkommer inga ytterligare kostnader.

- Trygghet: En egen regi-verksamhet bedöms ha möjlighet att öka tryggheten i staden, både genom att kunna informera parkbesökare och ha ett närmare samarbete med andra intressenter så som socialtjänst och polis.
- Samarbetsmöjligheter: Att inneha verksamheten i egen regi skulle bidra till större samarbetsmöjligheter med t.ex. andra verksamhetsområden inom trafikkontoret, stadsdelsförvaltningarna och kulturförvaltningen som har mycket aktivitet i parkerna.
- Arbetsmarknadsåtgärder: Det bedöms finnas större möjlighet att vidta arbetsmarknadsåtgärder om verksamheten hanteras i egen regi.

#### 5.2.4.2 Utmaningar

De utmaningar som identifierats med att ta hem drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna är:

- Säsongsvariation: Det bedöms finnas mer arbete att utföra under sommarhalvåret än vinterhalvåret, vilket behöver tas i beaktning i dimensionering och planering av den egna regi-verksamheten.
- Rätt arbetskraft: För att utföra arbetet effektivt behöver verksamheten ha personal med rätt kompetens. Även om det finns möjlighet till arbetsmarknadsåtgärder behöver fördelningen i personalstyrkan vara optimal för att kunna bedriva en effektiv verksamhet. Vidare behöver arbetsledaren ha fokus på verksamheten och inte få arbetsuppgifter utöver sitt ordinarie arbete.
- Ny typ av arbetsmiljöansvar och arbetsgivarfrågor: Arbetet kommer att utföras i andra typer av miljöer och under en annan typ av kollektivavtal än på trafikkontoret i stort. Detta innebär att kontoret kommer att ställas inför andra frågor och utmaningar än normalt.
- Kommunaltekniska ytor: Verksamheten kommer att behöva en central lokal och kommunaltekniska ytor för att kunna utföra arbetet.

#### 5.2.5 Nästa steg

Som nästa steg rekommenderas att utreda förutsättningarna och konsekvenserna av att återta drift och underhåll av de kommuncentrala innerstadsparkerna i egen regi, vilket inkluderar:

- Vidare utredning av verksamhetens omfattning (om renhållning och hantering av träd bör hanteras i intern eller extern regi samt eventuell gränsdragning mellan egen regi-verksamhet och entreprenör).
- Upprättande av kostnadskalkyl (inklusive tillämplig jämförelse med dagens kostnader).
- Förslag på hur verksamheten i egen regi kan finansieras.
- Analys av lämplig organisationsstruktur och arbetsätt.
- Utredning av specifika behov för Kungsträdgården (det finns många intressen från andra förvaltningar och intressenter som behöver beaktas).
- Analys av avtalsmässiga konsekvenser (gränssnitt mellan entreprenör och egen regi-verksamhet, avtalslängder, påverkan på minskade ÅTA-uppdrag etc.).
- Upprättande av tidsplan för att etablera den egna regi-verksamheten (nuvarande avtal kan avslutas som tidigast år 2024, vilket bedöms som kort om tid för att etablera en egen regi-verksamhet).
- Upprättande av detaljerad plan för lämplig uppstart.
- Utredning av specifikt behov och tillgång till kommunaltekniska ytor.
- Översyn av potentiella samarbetsmöjligheter med andra uppdrag, verksamheter, förvaltningar etc., exempelvis stadsdelsförvaltningarnas motsvarande uppdrag för hantering av parkunderhåll i egen regi.

## **5.3 Tillsyn och beredskap för tunnelverksamheten**

### **5.3.1 Summering**

Av säkerhetsmässiga skäl bedöms det lämpligt att hantera tillsyn och beredskap för stadens tunnlar i egen regi.

### **5.3.2 Omfattning**

Inom verksamhetsområdet bedöms tillsyn och beredskap lämpligast att till fullo återtars till egen regi.

### **5.3.3 Verksamhetens behov**

#### **5.3.3.1 Organisation**

I nuläget fördelas tunnelberedskapen mellan fem personer som arbetar utefter ett schema om fem veckor, varav tre interna personer och två personer från leverantör. Att inneha verksamheten i egen regi bedöms därmed kräva ytterligare två anställda personer.

För att utföra uppdraget behöver dessa ytterligare personer besitta driftteknikerutbildning mot fastighet eller industri.

Omfattningen av arbetsuppgifterna bedöms inte utgöra full sysselsättning, vilket innebär att det krävs vidare utredning avseende vilka ytterligare uppgifter de nya medarbetarna kan utföra. Uppgifterna kan potentiellt vara kopplat till annan drift- och underhållsverksamhet för tunnlar.

### 5.3.3.2 Maskiner och utrustning

För att bedriva tillsyn och beredskap av tunnelverksamheten i egen regi krävs inga stora investeringar då trafikkontoret redan innehar arbetsfordon och redskap för den existerande beredskapen i egen regi.

### 5.3.3.3 Lokaler och kommunaltekniska ytor

Att inneha verksamheten helt i egen regi kräver inga ytterligare lokaler eller kommunaltekniska ytor utöver vad verksamheten innehar i nuläget.

## 5.3.4 Effekter av att inneha verksamhetsområdet i egen regi

### 5.3.4.1 Nyttor

Att inneha tillsyn och beredskap i egen regi bedöms vara fördelaktigt ur följande aspekter:

- Ökad säkerhet och kontroll: Med hänvisning till tunnlarnas säkerhetsklassificering skulle tunnelberedskap helt i egen regi innebära att trafikkontoret har större kontroll, vilket enligt trafikkontorets bedömning leder till ökad säkerhet.

### 5.3.4.2 Utmaningar

De utmaningar som uppges vara förknippade med att inneha tillsyn och beredskap i egen regi är:

- Sysselsättningsgrad: Omfattningen av arbetsuppgifter kopplat till tillsyn och beredskap är inte tillräckligt för att uppnå full sysselsättningsgrad.
- Rekrytering: Det råder en stor konkurrenssituation på marknaden för personer med den typ av kompetens som krävs för att utföra arbetet i egen regi.

### 5.3.5 Nästa steg

Som nästa steg rekommenderas att utreda förutsättningarna och konsekvenserna av att inneha tillsyn och beredskap av tunnelverksamheten i egen regi, vilket inkluderar:

- Upprättande av kostnadskalkyl (inklusive tillämplig jämförelse med dagens kostnader).
- Förslag på hur verksamheten i egen regi kan finansieras.
- Identifiera ytterligare arbetsuppgifter för att uppnå full sysselsättning.
- Analys av avtalsmässiga konsekvenser (avtalslängder etc.).
- Upprättande av tidsplan för att etablera den egna regi-verksamheten (nuvarande avtal kan avslutas som tidigast december 2023).
- Analys av beroenden till krav på samhällsviktig verksamhet, t.ex. höjd beredskap och force majeure.
- Upprättande av detaljerad plan för lämplig uppstart.
- Översyn av potentiella samarbetsmöjligheter med andra uppdrag, verksamheter, förvaltningar etc.

## 5.4 "Gatujour" som komplement till externa entreprenörer

### 5.4.1 Summering

Med hänvisning till de fördelar som cykeljouren har tillfört bedöms det finnas fördelar att komplettera entreprenörernas arbete med en mindre egen regi-verksamhet som spänner över ett flertal verksamhetsområden, med fokus på gaturummet. I detta avsnitt kommer den föreslagna verksamheten att benämnas som "gatujour".

### 5.4.2 Omfattning

Den typ av arbete bedöms lämplig att bedriva i en gatujour i egen regi är enklare underhållsarbete (planerat eller påkallat), rondering och tillsyn, hantering av felanmälningar och initial bedömning av större arbeten som behöver utföras av upphandlade entreprenörer.

Exempel på specifika arbetsuppgifter som kan övervägas för egen regi presenteras nedan. Vidare behöver en del av arbetsuppgifterna utföras utanför ordinarie arbetstid, vilket innebär att arbetsuppgifterna kan komma att ändras beroende på val av antal arbetsskift.

- Generell tillsyn.
- Rondering och felanmälan.
- Initial bedömning av potentiellt vidare arbete av entreprenör.

- Kontroller av utfört arbete av entreprenör.
- Flaggning.
- Spolningsinsatser av t.ex. trafik hinder, vägs skyltar, trappor och större ytor.
- Punktinsatser så som plockstädning, skottning av trappor, ishackning, sandning etc.
- Åtgärda fel som felanmälts (provisoriskt eller permanent).
- Fogning av trappor.
- Sandfogning.
- Stödbevattning.
- Lagning av potthål.
- Byte av trasiga plattor.
- Lägga temporära asfaltsskållor och asfaltslimpor.
- Upprätning av felvidrna skyltar och uppsättning av stolpar.
- Justering av fordons hinder.
- Underhåll av gatumöbler och papperskorgar.
- Oljning av vissa träobjekt.
- Tillsyn och byte av brunnslock.
- Undanröjning av växtlighet som skymmer t.ex. skyltar.
- Kontrastmarkering.
- Sanering av oangelägenheter.
- Bortforsling av döda djur.
- Sanering av akut klotter med kortare inställningstid.
- Tillfällig avstängning av platser.

Genom att fästa sensorer och kameror på verksamhetens arbetsfordon finns det möjlighet att mäta friktion på vägarna och kartlägga skicket på stadens gator, t.ex. upptäcka potthål.

### **5.4.3 Verksamhetens behov**

#### **5.4.3.1 Organisation**

För att utföra arbetsuppgifter i den omfattning som beskrivs ovan bedöms det krävas cirka elva personer, med utgångspunkt att verksamheten arbetar i två skift. Skulle det bedömas fördelaktigt med tre skift (dvs. även arbete nattetid och helger) skulle fler resurser krävas. Notera att dagens gatujour utanför ordinarie arbetstid, som är en extern verksamhet idag, kan hanteras i egen regi om verksamheten arbetade i tre skift.

Med utgångspunkt från elva personer skulle två av dessa vara arbetsledare och resterande utförare. En av arbetsledarna kan fördelaktigt ha ett operativt fokus och arbeta tillsammans med utförarna, och den andra arbetsledaren arbeta administrativt med samordningsansvar.

Samtliga personer inom verksamheten bör ha anläggningskompetens. Det finns vidare möjlighet att vidta arbetsmarknadsåtgärder, men i sådan omfattning så arbetet fortfarande kan bedrivas effektivt. Då arbetsbördan kan komma att variera beroende på säsong bedöms det även förmånligt att utöka personalstyrkan med säsongsanställda och feriearbetande ungdom.

Det finns flera potentiella sätt att strukturera verksamheten för att uppnå effektivt arbete. Ett av dessa kan vara att dela upp staden i geografiska områden – innerstaden, söderort och västerord – med två arbetsfordon i söderort respektive västerort och en i innerstaden.

Resurserna och deras arbetsfordon kan vidare ha olika fokus beroende på säsong och behov. Gällande ronderingsarbete bör vissa geografiska områden prioriteras, dvs. rondera utvalda gator varje vecka, så som cykeljouren arbetar idag.

Gällande organisationsstruktur bedöms det finnas fördelar att se över att placera den potentiella egna regi-verksamheten med dagens cykeljour så att de ingår i samma organisatoriska enhet.

#### 5.4.3.2 Maskiner och utrustning

För att bedriva en gatujour tillkommer kostnader för inköp och hyra av nödvändiga maskiner och utrustning:

- Maskiner: För att utföra gatuarbeten som kräver större verktyg och plattor bedöms en kranbil behövas.
- Arbetsfordon: Med utgångspunkt från nio utförare och en operativ arbetsledare bör det finnas fem pickuper, där två personer bemannar respektive bil. Pickuperna ska kunna utrustas på olika sätt, exempelvis med högtrycksutrustning och vattentank.
- Redskap: Exempel på redskap är asfaltspadda, motorsåg, häcksaxar, stegar, spadar, krattor, ishackare och plockpinnar.
- Material: Exempel på behov av material är asfalt, avgränsningsmaterial, kemikalier, absol, sand, arbetskläder per säsong, skyddsutrustning och påsar.
- Teknisk utrustning: Exempel på införskaffande av teknisk utrustning är surfplattor, kroppskameror samt kameror och sensorer till arbetsbilarna.

Arbetsfordon och verktyg ska vara eldrivna för att uppnå ställda miljökrav.

### 5.4.3.3 Lokaler och kommunaltekniska ytor

Att inneha verksamheten i egen regi kräver lokal och kommunaltekniska ytor.

Lokalen behöver vara ändamålsenlig för minst elva personer och inneha toalett, dusch, möjligheter att äta och ytor för administrativt arbete.

Avseende kommunaltekniska ytor krävs det ytor för att parkera arbetsfordonen och att förvara redskap och material. Vidare behöver det finnas laddinfrastruktur för eldrivna fordon, maskiner och redskap, vilket även inkluderar möjlighet att ladda dessa på andra platser än på de primära ytorna (gäller framför allt arbetet i ytterstadsområdena).

## 5.4.4 Effekter av att inneha verksamhetsområdet i egen regi

### 5.4.4.1 Nyttor

Att inneha en gatujour i egen regi bedöms ha flera potentiella nyttor:

- **Ökad kvalitet och flexibilitet:** I dagsläget utförs inte alltid mindre arbeten som normalt behöver avropas som ÄTA-uppdrag av entreprenörerna då det blir för kostsamt. En egen regi-verksamhet skulle ha möjlighet att utföra sådana arbeten flexibelt, vilket skulle leda till ökad upplevd kvalitet hos medborgarna och potentiellt även längre livslängd på det som underhålls.
- **Kostnadseffektivitet:** Som ovan nämnt är det ofta kostsamt att avropa mindre arbeten av entreprenör som ÄTA-uppdrag. Det blir således mer kostnadseffektivt att egen regi-verksamheten utför arbetet jämfört i de fall som arbetet faktiskt avropas.
- **Trygghet för medborgarna:** De nyttor som bl.a. identifierats med den befintliga cykeljouren i egen regi är att stadens arbete blir mer synligt, vilket även skapar en ökad trygghet hos medborgarna. En gatujour i egen regi skulle således troligen bidra till samma nytta.
- **Möjlighet till ökad uppföljning och kontroller av upphandlade entreprenörers arbete:** Som del av arbetet kan verksamheten utföra uppföljning och kontroll av entreprenörers utförda arbete, vilket skulle bidra till ökad kontroll.



- Möjlighet till arbetsmarknadsåtgärder: En egen regi-verksamhet har större möjlighet till att vidta arbetsmarknadsåtgärder.
- Avtals fördelar: En egen regi-verksamhet kan i vissa fall ge bättre underlag inför upphandlingar, verksamheten kan identifiera potentiella briser i entreprenörernas arbete och i vissa fall skulle en egen regi-verksamhet ge trygghet i att kunna säga upp icke-fungerande avtal under en övergångsperiod.

#### 5.4.4.1 Utmaningar

De utmaningar som uppges vara förknippade med att upprätta en gatujour i egen regi-verksamhet är:

- Bristande intern erfarenhet: Trafikkontoret har bristande erfarenhet av egen regi-verksamhet, vilket framför allt bedöms vara en utmaning i den inledande etableringsfasen.
- Ny typ av arbetsmiljöansvar och arbetsgivarfrågor: Arbetet som kommer att utföras sker i andra typer av miljöer och under en annan typ av kollektivavtal än på trafikkontoret i stort. Detta innebär att kontoret kommer att ställas inför nya frågor och utmaningar än normalt.
- Kommunaltekniska ytor: Verksamheten kommer att behöva lokal och kommunaltekniska ytor för att kunna utföra arbetet.

#### 5.4.5 Nästa steg

Som nästa steg rekommenderas en mer utförlig analys av förutsättningarna att upprätta en gatujour i egen regi, vilken bör omfatta:

- Vidare utredning och prioritering av de arbetsuppgifter verksamheten ska utföra.
- Upprättande av kostnadskalkyl (inklusive tillämplig jämförelse med dagens kostnader).
- Förslag på hur verksamheten i egen regi kan finansieras.
- Analys av organisationsstruktur och arbetssätt.
- Analys av avtalsmässiga konsekvenser (gränssnitt mellan entreprenör och egen regi-verksamhet, avtalslängder, påverkan på minskade ÅTA-uppdrag etc.).
- Upprättande av tidsplan för att etablera egen regi-verksamheten.
- Upprättande av detaljerad plan för lämplig uppstart (inklusive omfattning av uppstarten, t.ex. att börja med en

verksamhet i begränsad utformning för att därefter utvärdera om verksamheten ska utökas).

- Utredning av specifikt behov och tillgång till kommunaltekniska ytor.
- Översyn potentiella samarbetsmöjligheter med andra uppdrag (egen regi, utvecklingsprojekt etc.).

## 5.5 Övriga observationer

### 5.5.1 Fossilfria driftsfordon

Som del i arbetet att uppnå klimatmålen pågår arbete för att möjliggöra övergången till fossilfria fordon, vilket är en svår fråga.

En del i denna övergång kan vara att trafikkontoret äger ett antal fossilfria driftsfordon som de upphandlade entreprenörerna kallar ut och bemannar i sina ordinarie uppdrag, exempelvis i en specifik miljözon. Trafikkontoret skulle utöver de fossilfria maskinerna tillhandahålla parkeringsyta och uppställningsyta.

Inköpskostnaden för en kombinerad maskin som på barmarkssäsong kan sopa och under vintern kan ploga eller sopsalta uppskattas uppgå till cirka 2,7 miljoner kronor. Nedan presenteras en översyn av övriga kostnader för att investera i en sådan fossilfri maskin. Notera att kostnadsexemplet är en grov uppskattning och kräver vidare analys.

**Objekt**                      **Typ av kostnad**                      **Kostnad i kronor**

Maskin	Avskrivning	600 000
Maskin	Ränta	48 000
Maskin	Service	6 000
Maskin	Reparation	12 000
Maskin	Försäkring	12 000
Maskin	Parkering	45 000
Maskin	El	75 000
Förare	Beredskapsersättning	150 000

Förare	Arbetstid	1 584 000
Förare	Arbetsledning	200 000
Övrigt	Övrigt	45 000
Maskin	GPS	12 000
Lake	Station	30 000
Lake	Påfyllning	77 400
Lake	Plats	25 000
Lake	Förbrukning	150 000
Beställare	Extra arbetstid	45 000
<b>Totalt</b>		<b>3 116 400</b>

Då detta inte specifikt rör verksamhet i egen regi belyses frågan inte närmare i denna rapport.

### 5.5.2 Kommunaltekniska ytor

Under uppdragets genomförande har bristen på kommunaltekniska ytor i trafikkontorets regi påtalats av nästan samtliga verksamhetsområden.

Att inneha kommunaltekniska ytor inom- och utomhus är en förutsättning för att kunna utföra drift- och underhållsarbete oavsett om det sker i egen regi eller av entreprenörer.

Ur konkurrenshänseende anses det även vara fördelaktigt att inneha kommunaltekniska ytor i de fall som drift och underhåll hanteras av externa entreprenader. I dagsläget har de entreprenörer som har tillgång till stora och geografiskt fördelaktiga kommunaltekniska ytor en konkurrensfördel. Om trafikkontoret skulle äga fler kommunaltekniska ytor skulle kontoret kunna upplåta ytan till den leverantör som vinner upphandlingen under den period som avtalet gäller, vilket skulle innebära att fler aktörer kan lägga anbud och konkurrensen därmed öka.

Det finns därmed ett behov för trafikkontoret, och Stockholms stad i stort, att se över det långsiktiga behovet av kommunaltekniska ytor

för en mer strategisk hantering inom staden. Då denna fråga hanteras av andra pågående uppdrag inom trafikkontoret belyses detta inte ytterligare i denna rapport.

## 6. Bilagor

### 6.1 Genomförda intervjuer

Nedan följer en lista över de personer som intervjuats som del av utredningen.

Namn	Roll och organisation	Syfte/område
Jarina Edlund	Enhetschef Gatudrift, Trafikkontoret	Gatumark, barmarksrenhållning, vinterväghållning
Anna Wenman	Enhetschef Underhåll, Trafikkontoret	Asfaltering, löpande gatuunderhåll, vägmarkering
Jonathan Pertot	Enhetschef Tillsyn och teknik, Trafikkontoret	Skyltar, vägräcken, portaler, flaggning, gatujour utanför ordinarie arbetstid
Karin Tufvesson Hjelmfeldt	Enhetschef Park och stadsmiljö, Trafikkontoret	Kommunalcentrala parker, julgranar, blomsterprogram, bekämpning av invasiva arter
Britt-Marie Alvem	Arkitekt Park och stadsmiljö, Trafikkontoret	Träd på gatumark
Joakim Josefsson	Ingenjör Park och stadsmiljö, Trafikkontoret	Träd på gatumark
Niel Ross	Ingenjör Park och stadsmiljö, Trafikkontoret	Träd på gatumark
Karl Jacobsson	F.d. Parkingenjör Park och stadsmiljö, Trafikkontoret	Kommunalcentrala parker

Tove Nilsson	Enhetschef Projektutveckling, Trafikkontoret	Växter inom levande Stockholm, skadedjurshantering, viltvård, klottersanering
Wojciech Goj	Enhetschef Teknik, Trafikkontoret	Trafiksignal- anläggningar
Mattias Wäppling	Enhetschef Anläggning, Trafikkontoret	Komplexa anläggningar
Peter Granström	Avdelningschef Infrastruktur, Trafikkontoret	Komplexa anläggningar
Ingemar Flygare	Enhetschef Trafiksystem, Trafikkontoret	Komplexa anläggningar, mindre anläggningar
Maarten de Pourcq	Enhetschef Belysning, Trafikkontoret	Belysning
Kersti Hedqvist	Enhetschef Administrativa avdelningen, Trafikkontoret	Drift av tekniska nätet
Peder Mas	Enhetschef IT, Trafikkontoret	Drift av tekniska nätet
Jacob Jonsson	Controller Juridik och parkering, Trafikkontoret	Parkerings- övervakning
Ted Ell	Elsamordnare Stadsledningskontoret, Stockholms stad	Historik trafikkontoret
Maria Vallerborn	Teamsamordnare Park- och gatumiljöenheten, Malmö stad	Erfarenheter från Malmö stad
Björn Engqvist	Sektionschef Kommunteknik, Malmö stad	Erfarenheter från Malmö stad
Morgan Davidsson	Avdelningschef Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs stad	Erfarenheter från Göteborgs stad

Sofie Möller	Enhetschef Stadsmiljö, Skärholmens stadsdelsförvaltning	Erfarenheter från Skärholmens stadsdelsförvaltning
Love Örsan	Parkingenjör Stadsmiljö, Skärholmens stadsdelsförvaltning	Erfarenheter från Skärholmens stadsdelsförvaltning
Linda Palo	Avdelningschef Samhällsplanering och internservice, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning	Erfarenheter från Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning