

**Handläggare**  
Sonia Siropian  
Telefon: 08-508 263 40

**Till**  
Trafiknämnden

## Underlag för budget 2025 med inriktning 2026 och 2027 för Trafiknämnden

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2025 med inriktning för 2026 och 2027 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Niklas Domeij  
Avdelningschef

## Innehållsförteckning

<b>1 Utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Nämndens verksamhetsområde .....</b>	<b>5</b>
<b>3 Sammanfattande ekonomisk analys.....</b>	<b>21</b>
3.1 Drift.....	22
3.2 Investeringar.....	27
3.2.1 Prioriteringsgrunder .....	34
3.2.2 Konsekvensanalys och risker .....	34
3.2.3 Måluppfyllelse .....	36
<b>4 Lokalförsörjningsplan.....</b>	<b>36</b>
4.1 Sammanfattning .....	36
4.2 Bedömd hyreskostnadsutveckling.....	37
4.3 Samverkan.....	37
4.4 Lokalplanering - ej pedagogisk verksamhet.....	38
4.4.1 Planering av lokaler för år 2025-2032 (första planeringsperioden).....	38
4.4.2 Planering för lokaler år 2033-2045 (andra planeringsperioden).....	38

## Bilagor

*Bilaga 1 Investeringsplan FP 2025-2027*

*Bilaga 2 Beslutsläge stora projekt FP 2025-2027*

*Bilaga 3 Prioriterade projekt utanför ram FP 2025-2027*

*Bilaga 4 Klimatinvesteringar FP 2025-2027*

*Bilaga 5 Vatteninvesteringar FP 2025-2027*

*Bilaga 6 Prioriteringsverktyg SPIS FP 2025-2027*

*Bilaga 7 Lokalförsörjningsplan FP 2025-2027*

## 1 Utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar

I stadsledningskontorets anvisningar anges att samtliga nämnder ska beskriva strategiska prioriteringar som bidrar till att uppnå stadens vision på sikt och kommunfullmäktiges inriktningsmål under den kommande treårsperioden. I Direktiv till samtliga nämnder och bolagsstyrelser, i Kommunfullmäktiges budget 2024-2026, anges områden där det finns ett särskilt stort behov av utvecklade processer och samverkan mellan nämnder och bolagsstyrelser, som nämnden ska beakta.

Nära samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag är en förutsättning för att staden ska uppfylla sina mål. Nedan följer en beskrivning av trafikkontorets utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar kategoriserat utifrån direktiven i Kommunfullmäktiges budget.

### *Långsiktigt hållbar ekonomi och goda förutsättningar för välfärd*

Trafikkontoret ska arbeta systematiskt med uppföljningar av det ekonomiska utfallet och ha beredskap för förändrade förutsättningar. Det ekonomiska läget har varit utmanande för kontorets ekonomi, både utifrån den höga inflationen och brist på insatsvaror som leder till ökade driftkostnader och utifrån minskade intäkter både för kontorets upplåtelseverksamhet och parkeringsverksamhet. Kontoret avser att under kommande år höja ambitionen för arbetet med att söka extern finansiering, som ett verktyg för att hantera den ansträngda ekonomin. En av kontorets mest prioriterade strategiska utmaningar framöver är att fatta väl avvägda beslut mellan investerings- och driftverksamhet för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi. Kontoret arbetar redan idag med att utveckla en samlad produktionsplanering och god portföljstyrning och det arbetet kommer att fortsätta. Kontoret kommer att fortsätta det pågående arbetet med att utveckla ett nytt arbetssätt för prioriteringar inom projektportföljen, med utgångspunkt i politiska prioriteringar, ekonomiska ramar och påverkan på trafiksystemet. Kontoret räknar med att ha infört det nya arbetssättet i slutet av 2024. Under de kommande åren kommer kontoret att arbeta med att successivt vidareutveckla de IT-verktyg som behövs för att stödja det nya arbetssättet. I dessa frågor är stadsledningskontoret en viktig samverkanspartner. Det är även viktigt med dialog med andra stora byggaktörer, som exempelvis exploateringskontoret och Stockholm Vatten AB, för att säkerställa så god samordning som möjligt.

Ett strategiskt område som kontoret vill utveckla är upphandlingsverksamheten.

Trafikkontoret upphandlar i stort sett all verksamhet som ligger inom kontorets ansvarsområde. Att vara en stor beställarorganisation innebär behov av tydliga strategier, forum för att planera och samordna inköp samt utbyta erfarenheter under avtalsperioden. En fördjupad kunskap om marknaden är en förutsättning för att ställa välunderbyggda krav och villkor.

### *En levande och hållbar stad*

Målsättningen att Stockholm ska vara en levande och hållbar stad är kopplad till en stor del av trafikkontorets kärnverksamhet. Kontoret bidrar bland annat genom tillfälliga etableringar som Levande Stockholm, vilket gör det offentliga rummet till en dynamisk plats där människor vill vistas. I detta arbete är samverkan med kulturförvaltningen och stadsdelsförvaltningarna särskilt viktig. De närmaste åren ser kontoret det som en strategiskt

viktig utmaning att samla ihop alla kontorets tillfälliga etableringar så att den egna organisationen blir mer resurseffektiv, samordnad och rustad för fortsatt utveckling. Kontoret ser även att det finns en ambition att införa permanenta inslag som levandegör de offentliga rummen, exempelvis genom Stadsmiljözonen i Gamla stan samt genom att införa permanenta lekgator. En strategiskt prioriterad fråga för kontoret är att matcha denna ambition och samtidigt uppfylla alla nödvändiga funktioner i en framkomlig, transporteffektiv stad.

Trafikkontorets arbete för att främja hållbara transportslag är en central del i stadens klimat- och miljöarbete. Det gäller även kontorets arbete för att stärka grönstrukturen och värna den biologiska mångfalden. Där finns många strategiska utmaningar som kontoret kommer att arbeta med, kopplat till exempelvis lokala åtgärdsprogram för vattenförekomster samt skyfallsåtgärder som är beroende av en nära samverkan med de tekniska förvaltningarna och bolagen samt stadsdelsförvaltningarna.

I kommunfullmäktiges budget för 2024 finns ett mål om 80 procent minskade klimatutsläpp från transportsektorn 2010-2030 vilket också ligger till grund för målet om minskad biltrafik med 30 procent 2017-2030. Staden har därmed ett flertal väldigt utmanande mål som ställer stora krav på ny kunskap, utvecklade arbetssätt och innovation inom en stor del av kontorets verksamhet. För att uppnå stadens högt uppsatta mål inom miljö och klimat är samverkan avgörande. Förutom kontorets investeringar i hållbara transportslag är en av kontorets största satsningar under de närmaste åren att införa en miljözon i City. Arbetet kommer att kräva nya arbetssätt kring uppföljning, analys och kommunikation, vilket innebär utmaningar för kontoret.

Kontoret har lång erfarenhet och kunskap när det gäller att förbättra luftkvaliteten och sänka bullernivåerna i staden, men kontoret ser en strategiskt prioriterad utmaning i att förstå och beskriva på ett systematiskt sätt hur kontorets anläggningar påverkar miljön. Vidare ställer kontoret höga miljökrav i upphandlingar och de närmaste åren ska kontoret arbeta med att utveckla uppföljningen av miljökraven. En utmaning för kontoret är att det i dagsläget är svårt att följa upp vad kraven ger för effekt och hur de påverkar marknaden.

#### *En trygg och säker stad som håller samman*

Ett av kontorets viktigaste uppdrag är att arbeta för trygga och säkra offentliga rum. Arbetet med trygghetsskapande åtgärder bedrivs i mycket nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna. Arbetet med stadens fokusområden, och särskilt Järva, bedrivs i nära samverkan med stadsdelsförvaltningarna och är viktigt för att staden ska hålla samman.

De närmaste åren prioriterar trafikkontoret att utveckla strategisk kompetens och arbetssätt kopplat till att stärka den sociala hållbarheten. Kontoret ska fortsätta att prioritera Järva och stadens övriga utpekade fokusområden. En strategisk utmaning kopplat till detta är att stärka och utveckla kontorets riktade arbete inom fokusområdena så att arbetet kan påskyndas och styras mer samlat. Vidare behöver kontoret arbeta för att kunna säkerställa att de åtgärder som genomförs är ur ett långsiktigt perspektiv och inte enskilda insatser som främst ger nytta på kort sikt.

Det osäkra omvärldsläget ställer höga krav på stadens säkerhetsförmåga. De närmaste åren kraftsamlar kontoret för att utveckla sitt säkerhetsarbete genom att under 2024 bilda en

säkerhetsenhet med uppdrag att samordna, initiera, stödja och följa upp trafikkontorets löpande säkerhetsarbete.

Som en förvaltning som årligen både upphandlar för flera miljarder kronor och fattar tusentals myndighetsbeslut, behöver trafikkontoret ta en aktiv roll i arbetet med att motverka välfärdsbrott. En strategiskt viktig prioritering för kontoret de närmaste åren är att stärka kontrollen av leverantörer och fakturor, samt öka kompetensen inom förvaltningen om välfärdsbrottslighet och kommunens roll i att motverka den.

## **2 Nämndens verksamhetsområde**

### **Fysisk och teknisk planering**

#### *Planering av investeringar och reinvesteringar*

Kontoret står inför flera utmaningar när staden behöver utvecklas för att möta nya anspråk och vara attraktiv samtidigt som behovet av att renovera befintlig, åldrande infrastruktur växer. De strategiska nyinvesteringarna och ersättningsinvesteringarna konkurrerar om samma investeringsmedel och det krävs väl avvägda prioriteringar såväl mellan olika investeringsområden som inom enskilda projekt.

I syfte att effektivisera samordningen i investeringsprojekten, samt för att undvika onödiga störningar i trafiksystemet, avser kontoret utveckla nya arbetssätt för att handla upp fler teknikområden (mark-, belysning-, och signalarbeten) i en gemensam upphandling, så kallad generalentreprenad. Som ett första steg kommer kontoret välja ut och handla upp ett pilotprojekt som generalentreprenad för att utvärdera effekterna av arbetsmetoden. Kontoret kommer även att se över underhållsplaneringen för att bättre prioritera och samordna de reinvesteringsåtgärder som idag planeras och utförs av olika enheter på kontoret. Därmed kommer risken att samma gata grävs upp flera gånger att minska.

Det pågående arbetet med att utveckla ett nytt arbetssätt för prioriteringar inom projektportföljen kommer att fortsätta, med utgångspunkt i politiska prioriteringar, ekonomiska ramar och påverkan på trafiksystemet. Kontoret räknar med att ha infört det nya arbetssättet i slutet av 2024. Under de kommande åren kommer kontoret att arbeta med att successivt vidareutveckla de IT-verktyg som behövs för att stödja det nya arbetssättet.

Kontorets anläggningsbestånd utökas årligen med ett stort antal nya allmänna anläggningar, både genom kontorets egen projektverksamhet och från exploateringskontoret. Konsekvenserna för nämndens driftbudget står inte alltid helt klara när beslut om dessa investeringar fattas. För att kunna fatta affärsmässigt grundade investeringsbeslut är det viktigt att hela kostnaden för investeringen presenteras, inklusive de framtida driftkostnaderna. Idag bygger de uppskattade driftkostnaderna ofta på nyckeltal av varierande kvalitet och aktualitet. Kontoret ser ett behov av att tillsammans med exploateringskontoret stärka förmågan att beräkna och presentera de framtida driftkostnaderna för nya allmänna anläggningar.

#### *Förbättrad kalkylsäkerhet*

Kontoret har sedan några år arbetat aktivt med att säkra genomförandebesluten för att undvika

kostnadsöverskridande under genomförandet av investeringsprojekten. För närvarande genomför kontoret en genomlysning av projektportföljen den senaste femårsperioden för att se hur god kostnadsbedömningsförmågan är och stickprovskontroller visar utvecklingsbehov. I dagsläget tas kalkylerna fram av konsultbolag som handlats upp på ramavtal och kontoret saknar förmågan att systematiskt granska och ifrågasätta de kalkyler som levereras. Som en av de största beställarna av anläggningsentreprenader i Stockholmsregionen ser kontoret att den egna kompetensen inom kalkylering behöver förstärkas. För att höja kompetensen inom kalkylering och stärka kostnadsbedömningsförmågan för investeringsprojekten ser kontoret behov av utökade driftmedel om 2 mnkr per år.

#### *En utvecklad förvaltning av kontorets anläggningar*

Stadens bestånd av mindre och lättare anläggningar växer och förvaltningsansvaret är fördelat på flera av stadens förvaltningar. Trafikkontoret ansvarar bland annat över ett antal kajbalkonger, trätrappor, ramper, spänger och lättare däckskonstruktioner. I kommunfullmäktiges budget för 2024 fick trafikkontoret uppdraget att samordna inrättandet av fler badplatser och kontoret utreder även ansvarsfördelningen för dessa. Det spridda ansvaret har gjort att kompetens och organisation inte har byggts upp för att kunna förvalta dem på ett effektivt sätt. Detta har fått till följd dels att de leverantörer som handlats upp för att sköta driften ofta har fel kompetens, dels att de krav som ställs när nya anläggningar ska byggas ofta blir onödigt hårda och omfattande. Detta driver upp kontorets kostnader för både investering och drift av anläggningarna och kommer även att generera kostnader för stadsdelsförvaltningarna i de fall där de ansvarar för drift.

Under 2024 utreder kontoret i samarbete med berörda nämnder och bolag stadsövergripande samordning och ansvarsfördelning för olika typer av badanläggningar. Om trafikkontoret får ansvar för dessa krävs utökade medel inom driftbudgeten för att kunna hantera dessa.

#### *Driftorganisation för rörliga pollare*

Efter terrordådet den 7 april 2017 på Drottninggatan arbetade kontoret tillsammans med stadsledningskontoret och Polisen att sätta upp rörliga pollare på ett tiotal olika platser i staden. Manövrering av pollarna sker på distans genom stadens centralt upphandlade väktarbolag och kontoret konstaterar att det finns förbättringspotential kring rutinerna för att manövrera pollarna. Ansvaret för pollarna är idag uppdelat mellan fyra enheter på tre av kontorets avdelningar. För att uppnå en mer effektiv och användarvänlig hantering av pollarna kommer kontoret att se över den interna ansvarsuppdelningen samt utreda om det går att sköta manövreringen på ett annat sätt.

#### *Utvecklad underhållsplanering*

Trafikkontoret förvaltar en stor mängd anläggningar av varierande art och storlek såsom asfalt, trafiksignaler, belysningsarmaturer, möbler, träd och broar. En förutsättning för att kunna planera underhållsåtgärder för dem vid rätt tidpunkt är att uppgifter om anläggningarna finns samlade i en anläggningsdatabas. Delar av anläggningsbeståndet finns i olika digitala register, men kontoret saknar idag såväl heltäckande digitala register över det totala

anläggningsbeståend som digitala verktyg för underhållsplanering. Detta behov har även påtalats i revisionsrapporten "Trafiknämndens styrning och kontroll avseende underhåll/reinvesteringar i gator och broar" från 2022. För att kunna upprätthålla en strategisk och kostnadseffektiv förvaltning av alla kontorets anläggningar, och för att kunna göra rätt prioriteringar inför beslut om underhållsåtgärder, behöver kontoret utveckla såväl nya arbetssätt som nya digitala verktyg för underhållsplanering. 2023 startade kontoret ett projekt för att utreda vägen framåt. För att fortsätta utvecklingen ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om 1,5 mnkr årligen för åren 2025 och 2026.

I takt med att staden byggs ut ökar även antalet anläggningar som trafikkontoret sköter. Samtidigt har kontoret en stor mängd befintliga anläggningar i varierande behov av reinvesteringsåtgärder. Med löpande drift- och underhållsåtgärder kan anläggningarnas tekniska livslängd i regel förlängas. Rådande världsläge har dock påverkat kostnadsbilden generellt för varor och tjänster vilket begränsar kontorets utrymme att utföra nödvändiga åtgärder. Konsekvensen av detta blir att åtgärder skjuts framåt i tiden och stadens underhållsskuld ökar, vilket kommer att utmana och belasta kontorets budget på sikt.

## **Gator och vägar**

### *Attraktiva offentliga rum genom aktivering*

Stockholms offentliga rum ska vara levande och bjuda in till vistelse. Kontorets arbete med tillfälliga etableringar och aktiveringar i stadsmiljön bidrar till denna målsättning, exempelvis genom Levande Stockholm, lekgator, vinterljus och bilfria helger på Sveavägen. Framöver ser kontoret behov av att arbeta mer samordnat med tillfälliga aktiveringar. Kontoret vill testa nya lösningar i stadens offentliga rum, samla resurser och kompetens samt göra kontorsövergripande prioriteringar utifrån olika platsers förutsättningar. En medelsförstärkning om 2,1 mnkr skulle möjliggöra för kontoret att utveckla samordningen för att effektivisera arbetet med tillfällig aktivering.

När kontoret genomför en tillfällig eller semipermanent förändring av en plats genom exempelvis möbler och växter tillkommer kostnader utanför befintlig budgetram. För att kunna bidra med träd och växter behövs ytterligare driftmedel till exempelvis blomsterprogrammet för varje år som urnorna planeras att finnas på platsen, bland annat gäller detta för stadsmiljözonen i Gamla Stan och miljözonen i City.

Genom att tillföra grönska, markmålning och möblering kan kontoret med enkla medel förändra funktionen och öka vistelsekvaliteterna på stadens gator. Dagens driftavtal är emellertid anpassade utifrån att underhålla gator och torg men inte den typen av nya, mer komplexa platser som exempelvis en lekgata. Dagens avtal behöver därför ses över för att kunna utföra besiktningar och anpassad drift och underhåll. För lekgatorna bedöms driftkostnaderna öka med minst 2,5 mnkr när det finns fungerande avtal. För att kunna möblera staden med mer växtlighet exempelvis inom stadsmiljözon Gamla stan innebär det ökade driftkostnader om 2 mnkr per år.

### *Levande kajer*

Stockholms kajer har stor potential att utvecklas och bli mer attraktiva för rörelse och vistelse. Kontoret har inom ramen för kajstrategin utvecklat former för aktivering av kajerna. Det

handlar om att i samverkan med andra förvaltningar och bolag inom staden, fastighetsägare m.fl. skapa möjlighet till tillfällig aktivering av ytor med exempelvis mat, dryck och kulturella inslag. Med relativt små medel kan kontoret iordningsställa grundläggande funktioner som el, vatten, toalett m.m. varpå kontoret kan bjuda in och samordna externa aktörer som restauratörer och kulturliv att fylla platser med liv. För att inrymma detta arbete ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om 1 mnkr per år under perioden 2025-2027.

#### *Förstärkt arbete med miljözoner, luftkvalitet och beteendepåverkande kommunikation*

I kommunfullmäktiges budget för 2024 finns ett flertal utmanande mål som ställer stora krav på ny kunskap, utvecklade arbetssätt och innovation. Det handlar exempelvis att minska trafikens påverkan på luftkvaliteten samt 80 procent minskade klimatutsläpp från transportsektorn 2010-2030.

Ett sätt att arbeta mot målsättningen är genom kontorets pågående förberedelser för att införa miljözon klass 3 i City. Inom arbetet krävs ny kompetens och utvecklade arbetssätt kring luftkvalitet och utvecklad uppföljning av regelefterlevnad med nya fasta mätstationer för att mäta fordonssammansättning. Det ställer krav på nya system som medför ökade driftkostnader. Kontoret ser ett behov av att höja ambitionsnivån kring kommunikation för att öka kännedomen om såväl som förståelsen för hur miljözonsreglering skapar nytta kopplat till hälsa och luftkvalitet. Inom miljözonsarbetet finns också behov av kommunikation och samverkan med näringsliv och intressenter. Kontoret ser även ett generellt behov av att växla upp, utveckla, och bredda kommunikationsarbetet till att omfatta fler områden för att styra mot ökat hållbart resande. För att inrymma utvecklingen kopplat till miljözoner och förbättrad luftkvalitet, samt utveckla kontorets arbete med beteendepåverkande kommunikation, ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om 2 mnkr per år under perioden 2025-2027.

#### *Elektrifiering*

Elektrifiering är ett kraftfullt sätt att minska klimatutsläppen på kort sikt, samtidigt som övergången behöver ske på ett sätt som också tar hänsyn till mål avseende transporteffektivitet och vistelsekvalitéer i det offentliga rummet. De planeringsprinciper som kontoret tar fram under 2024 kommer framöver att vägleda arbetet med laddinfrastruktur på gatumark för att göra den sortens avvägningar. Den nybildade samordningsgruppen för elektrifiering kommer också att bli betydelsefull för att skapa en helhetslösning för såväl staden som organisation som för stockholmarna. Vidare har kontoret en aktiv roll i ett par innovationsprojekt som kommer att få stor betydelse för det fortsatta arbetet, exempelvis skapas inom ”El för ännu fler” en bättre bild av hur laddinfrastruktur på gatumark kan göra skillnad i områden med liten andel parkering på kvartersmark.

I förslaget till ny klimathandlingsplan finns nya eller utvidgade uppdrag för trafikkontoret och vissa kan även medföra ytterligare kostnader. Kontoret ser bland annat behov av att utreda hur gatuladdning, eller andra lösningar för laddning, kan behöva anpassas och utvecklas för att ge förutsättning för användargrupper (exempelvis nytto- och distributionstrafik, taxi och tung trafik) som idag har svårt att ställa om till eldrift. Ett annat område som kontoret ser behov av att utreda är möjligheten att införa en avgift för upplåtelse av mark för anläggande av laddinfrastruktur på gatumark. Sammantaget ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om



1 mnkr per år under åren 2025-2027 för att inrymma utredningsbehov kopplat till elektrifiering.

### *Framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik*

Stockholm ska vara en framkomlig stad med ett hållbart transportsystem som främjar kapacitetsstarka färdmedel. Stadens framkomlighetsstrategi är vägledande för kontorets arbete. Under perioden 2023-2026 ska 2 mdkr investeras i åtgärder för ökad framkomlighet för cyklister, gående och kollektivtrafiken, varav 250 mnkr av dessa avsatts för medfinansiering av gång- och cykelbron i Slussenprojektet.

Av medlen har 425 mnkr avsatts för ökad framkomlighet för gående. Arbetet utgår från stadens gångplan där målbilden för ett gångvänligt Stockholm är att medborgarna ska kunna, vilja, veta och våga gå i staden. Tegelbacken är det största projektet under perioden.

Stockholm ska sträva efter att vara Europas främsta cykelstad och mellan 2023-2026 ska 900 mnkr investeras i cykelinfrastruktur. Arbetet utgår från stadens cykelplan och en ambition är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar i nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

Under kommande år ser kontoret behov av att intensifiera arbetet och genomföra fler insatser som lyfter fram staden ur ett cykelperspektiv, med syfte att påverka och informera stadens invånare och aktörer om cyklingens möjligheter genom bredare kampanjer, samarbeten och samverkan. Målet är att stärka stadens cykelvarumärke och inkludera fler aktörer för att bidra till ett cykelvänligt Stockholm. I jämförelse med andra cykelvänliga städer har Stockholm hittills inte satsat lika mycket resurser på detta område.

Satsningar på kollektivtrafikens framkomlighet är en viktig del i att möjliggöra ett minskat biltrafikarbete. För att få god utväxling och mätbara resultat är samlade satsningar på sammanhängande stråk, i synnerhet i det primära vägnätet eller infarter i ytterstaden, effektiva åtgärder. Under mandatperioden ska 425 mnkr ska investeras för kollektivtrafik.

En del av medlen inom satsningen för 2023-2026 är ännu inte fördelade och det är en utmaning att hinna prioritera, utreda, projektera och genomföra projekt inom tidsramen.

### **Vinterväghållning**

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick stadsledningskontoret och trafikkontoret i uppdrag att utreda om vinter- och barmarksrenhållningen kan organiseras som exempelvis en egen resultatenhet som kan fondera pengar över åren i syfte att balansera variationer i behov mellan olika år. Utredningen visar att det inte är en långsiktigt hållbar lösning att inrätta en resultatenhet inom trafikinämnden i syfte att bilda en resultatfond, eftersom det saknas tillräckligt stabila ekonomiska förutsättningar. Till följd av regelverket kring möjligheten att göra avsättningar i stadens balansräkning är det heller inte möjligt att skapa en verklig fond. Stadsledningskontoret konstaterar att det är möjligt för staden att reservera medel för höga vinterväghållningskostnader i central medelsreserv (CM).

De senaste åren har kontoret arbetat för att utveckla effektiva metoder för snöröjning på gångbanor. Det finns fortsatt behov av att utöka sopsaltningen på gångbanor och för att kunna göra det i motsvarande takt ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om 5 mnkr årligen.

När snö behöver lastas ut från gatorna i innerstaden dumpas den i dagsläget från sjötippor, med dispens från Länsstyrelsen. Det är inte en långsiktigt hållbar lösning och målsättningen är att inte dumpa snö alternativt att snön renas innan dumpningen. Snöutlastning kommer troligtvis att utgöras av en kombination av flera lösningar, och gemensamt för flera av de alternativ som kontoret utrett är att de kräver markytor i eller i nära anslutning till innerstaden. För att hinna lokalisera erforderliga ytor samt testa alternativa åtgärder innan nuvarande dispens löper ut 2026, ser kontoret ett behov av att snarast möjligt tillsammans med berörda förvaltningar testa alternativa metoder samt kartlägga och iordningställa ytor. Kontoret avser att under 2026 testa en kombination av snösmältning, vilket kommer att generera ökade kostnader för både drift och investering. Kontoret avser att återkomma med kostnadsbedömning för detta i underlag för budget för perioden 2026-2028.

#### *Kommunaltekniska ytor*

Säkerställande av ytor som möjliggör drift och underhåll av stadens anläggningar är en strategiskt viktig fråga för hela staden. Med välfungerande och långsiktiga kommunaltekniska ytor får staden effektivare logistik, lägre kostnader, minskat buller och vägslitage samt en förbättrad konkurrenssituation vid upphandlingar. Kontoret har gjort en kartläggning som visar att det idag saknas platser för alla typer av kommunaltekniska ändamål och befintliga ytor innehas av redan etablerade entreprenörer. Detta skapar sneda konkurrensfördelar och stänger ute nya aktörer. Under perioden har kontoret ambitionen att påbörja arbetet med att reservera platser och iordningställa dessa på ett ändamålsenligt sätt. Kontoret ser ett behov av utökade driftmedel om 3 mnkr årligen för arrende, samt 7 mnkr i investeringsmedel för iordningsställande av ytor.

#### **Barmarksrenhållning**

Dagens avtalsportfölj avseende gatudriften, vinterväghållning och barmarksrenhållning består av 14 olika kontrakt som i sin tur är uppdelade i fyra olika avtalsgenerationer, fördelat på två entreprenörer. Kontoret ser ett behov av att utreda möjligheten till en sammanslagning av ett antal kontraktsområden. Större avtalsområden möjliggör en bättre styrning och med högre kontraktsvärden lockas fler professionella anbudsgivare vilket ökar konkurrensen.

Trafikkontoret har historiskt följt upp avtalsefterlevnad genom fysiska stickprovskontroller i kombination med entreprenörernas egenrapportering. Genom automatgenererade rapporter med GPS-positioner kan trafikkontoret idag följa upp att entreprenören i enlighet med ställda avtalskrav utfört snöröjningsarbetet och halkbekämpningen på samtliga avtalade gator och inom rätt tider. Detta kan utvecklas till att även generera data för uppföljning exempelvis skräpkorgstömning eller med annan teknik mäta halka på vägar. Kontoret har de senaste åren utvecklat ersättningsmodeller till att i större mån baseras på fasta månadsersättningar vilket resulterat i bättre kostnadskontroll. Genom automatgenererade rapporter får kontoret bättre kontroll över åtgärder som till övervägande del ingår i den fasta månadsersättningen. Dessa fasta månadsersättningar står för en stor del av kontorets kostnader för gatudrift och ett

fortsatt arbete för att utveckla automatgenererade leveransrapporter stärker avtalsuppföljningen och säkerställer att stockholmarna får det de betalar för på ett systematiskt och likvärdigt sätt. För att fortsätta utveckla tillkommande rapporter ser kontoret ett behov av 1 mnkr i driftmedel år 2025.

Inför 2025 ska Naturvårdsverket färdigställa sina riktlinjer för kommande förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar. Förordningen börjar gälla från och med 2026. I stora drag kommer det innebära att kontoret behöver möjliggöra källsortering av skräp och förpackningar på stadens mark på välbesökta platser och torg. Staden behöver utreda vilka platser som förordningen kommer gälla samt utreda och påbörja upphandling inför inköp av kärl vilka möjliggör källsortering i enlighet med förordning.

### *Fossilfri gatudrift*

Trafikkontoret har reviderat de Gemensamma miljökraven vid upphandling av entreprenader inom samarbetet med Stadsmiljöförvaltningen i Göteborg, Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad och Trafikverket. Kraven har anpassats efter EU-krav och teknikutveckling samt de olika organisationernas klimat- och miljömål. Om drivmedelskravet följs fullt ut innebär det att entreprenader utförs utan fossila drivmedel från 2030. Detta kan uppnås med befintliga förbränningsmaskiner som övergår till ett förnybart bränsle i form av hydrerad vegetabilisk olja (HVO). Dock uppger marknaden att fordonstillverkarens garantier kan påverkas vid alternativa bränslen såsom HVO. Vid striktare krav, till exempel utsläppsfria fordon, krävs ett utbyte av maskinpark för att uppnå kraven. Investering i ny maskinpark kommer initialt att bli kostnadsdrivande och kan påverka konkurrensen negativt. De nya kraven får fullt genomslag först 2030 men kontoret behöver redan nu påbörja ett analysarbete för att få bättre kunskap om hur kraven kommer att påverka och bäst kan implementeras. För att inrymma detta ser kontoret ett behov av 1 mnkr årligen under perioden 2025-2027.

### **Parkering**

Reglering av bilparkering är ett av stadens starkaste styrmedel för att styra mot minskad biltrafik. Under 2024 slutför kontoret revideringen av stadens plan för gatuparkering. Under 2023 höjdes avgiften för gatuparkering i taxezon 1-3, samt boendeparkeringsavgiften i zon 2 och 3, samtidigt som nyttoparkeringsavgifterna sänktes. Kontoret följer löpande både verksamhetens intäkter samt strategins och planens långsiktiga effekter på andelen lediga platser runt om i staden. Kontoret ser ett behov av att kartlägga det samlade utbudet av bilparkering genom områdesvisa utredningar med ny teknik såsom AI-tillämpningar och GIS-analyser. Tekniken kan också stärka kontorets arbete med att motivera regleringar. Dessutom ser kontoret ett behov av att mäta effekten av genomförda åtgärder, visualisera och tillgängliggöra parkeringsdata samt involvera stockholmarna för att säkerställa en inkluderande omställning. För detta ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om 1 mnkr per år under åren 2025-2027.

Eftersom rättparkeringsgraden är exceptionellt hög i både inner- och ytterstaden och antalet utfärdade parkeringsanmärkningar minskar ser kontoret ett behov av att utvärdera kostnaden för parkeringsövervakningen i förhållande till intäkterna från bland annat parkeringsavgifter och utfärdade parkeringsanmärkningar. Parkeringsövervakningen utgör en stor och växande

kostnad för kontoret. Därutöver beställer kontoret årligen manuella parkeringsmätningar vilket också innebär en kostnad. En implementering av scancars, det vill säga fordon som är utrustade med kamera- och sensorutrustning för att övervaka parkeringsområden, är ett steg mot effektivare och mer omfattande parkeringsövervakning. Genom att analysera parkeringsdata kan övervakningens mest effektiva tidpunkter och platser identifieras, vilket möjliggör en fokuserad insats på problemområden som potentiellt kan minska onödiga kostnader för staden. Trafikkontoret ser stor potential i att kunna se över implementering av scancars i avtalen för parkeringsövervakning. Implementeringen kommer vara kostnadsdrivande i första skedet men beräknas kunna inrymmas i kontorets budget för att sedan på sikt kunna generera besparingar.

Under 2024 kommer införande av auktorisationssystem för parkeringsbetalningar att modernisera och förenkla processen för kunder att betala för parkering på gatumark. Systemet kommer att erbjuda flera betalningsalternativ och minskar behovet av fysiska parkeringsautomater. Detta leder till minskade underhållskostnader och frigör resurser för investeringar i modernare parkeringslösningar.

### **Parker, träd och grönområden**

#### *Grönare Stockholm*

Trafikkontoret har sedan 2017 arbetat med över 30 projekt inom den särskilda investeringsramen för Grönare Stockholm för att stärka grön infrastruktur och mångfunktionalitet i stadens grönområden. Från år 2022 till 2026 pågår etapp fyra och fem av Grönare Stockholm.

Trafiknämnden har beslutat om projekten Hagstråket, Gribbyparken, Trudelutten, Årstaskogen Hemsbogen och Örby-Bandhagen. Kontoret arbetar fram förslag för två större projekt till etapp fem, med fokus på social hållbarhet som nytt urvalskriterium. Utöver de två större projekten kommer ett antal mindre projekt att genomföras tillsammans med stadsdelsförvaltningarna.

De projekt som hittills genomförts har varit framgångsrika och på ett bra sätt tagit hand om flera av de stora utmaningar som kontoret och staden står inför och som även är identifierade i stadens budget. Dessutom har samarbetsformer och arbetssätt utvecklats under åren och det är kontorets förhoppning att projektet Grönare Stockholm får en fortsatt finansiering även efter etapp fem då dessa projekt möjliggör åtgärder som inte kunnat inrymmas inom de ordinarie parkinvesteringarna. Alla trafikkontorets större projekt, liksom de som startas inom etapp fem, tar i regel minst 4 år från budgettilldelning till slutfört projekt. Det betyder att projekten inom etapp fem inte kommer att hinna färdigställas till 2026 och behöver förlängas till 2027. Kontoret vill därmed redan nu lyfta behovet av att kunna flytta medel för dessa projekt till 2027.

#### *Stärkt strategisk kompetens inom träd*

Trafikkontoret sköter om Stockholms cirka 45 000 gatuträd som stärker stadens gröna värden och bidrar till en attraktiv stadsbild. De senaste åren har kontoret utvecklat sitt arbete med träd, med förstärkt fokus på att vårda träd med dålig vitalitet så länge som möjligt innan de ersätts med nya. Kontoret arbetar också i enlighet med stadens trädmål som innebär att varje

fällt träd ska ersättas med två nya träd, samt att krontäckningsgraden ska öka. Kontoret har sett utmaningar i att återplantera 1:2 inom kontorets investeringsprojekt och investeringsmedel behöver avsättas inom respektive beslut för att kunna plantera nya träd i närområdet. Detta påverkar den totala investeringsbudgeten för kontoret.

Kontoret ser ett behov av att bredda sitt arbete med träd i planeringsskedet, både med exploaterings- och förtätningsfrågor samt i förvaltnings- och utförandeskedet. Vidare finns behov av att arbeta mer proaktivt med att lokalisera för kompensationsåtgärder och stärka det strategiska arbetet kopplat till trädens närmiljö. En medelsförstärkning om 1,3 mnkr per år skulle möjliggöra för kontoret att stärka sin strategiska kompetens inom träd.

### *Biologisk mångfald*

Genom att vårda och utveckla stadens parker och grönstruktur, gatuträd och ekosystem arbetar kontoret för ett grönare Stockholm med stärkt biologisk mångfald. En stor del av arbetet utförs inom Grönare Stockholm och stor vikt kommer läggas vid att implementera handlingsplanen för biologisk mångfald. Arbetet sker i nära samverkan med miljöförvaltningen och stadsdelsförvaltningarna. Kontoret har även under de senaste åren utvecklat arbetssätt och genomfört fysiska åtgärder i stadsmiljön i enlighet med stadens handlingsplan för biologisk mångfald.

En del av arbetet med att skydda och stärka den biologiska mångfalden är bekämpningen av invasiva arter. I dagsläget bekämpar kontoret den invasiva arten jätteloka men enligt lag och EU-förordning är kontoret skyldigt att bekämpa fler invasiva arter än idag. För att möta dessa krav behöver kontoret kartlägga var invasiva arter förekommer på trafikkontorets mark och bekämpa dem, men saknar idag tillräckliga driftmedel för att göra detta. För att stärka kontorets arbete med att bekämpa invasiva arter på trafikkontorets mark i enlighet med gällande lagar och förordningar ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om ca 1 mnkr årligen.

### *Lokala åtgärdsprogram för stadens vattenförekomster*

I de lokala åtgärdsprogrammen (LÅP), som tagits fram för stadens vattenförekomster finns ett antal åtgärder där trafikkontoret tilldelats ansvar, antingen som enskild part eller tillsammans med andra. Målet är att minska trafikens- och gaturummets påverkan på stadens recipienter. Kontoret behöver utreda vilka effekter åtgärderna ger på recipienterna, och hur de ska genomföras, finansieras, och prioriteras. Under 2024 tar kontoret fram en investeringsplan för stadens lokala åtgärdsprogram för vattenförekomster i nära samarbete med Stockholm Vatten och Avfall (SVOA). Trafikkontoret och SVOA har ett gemensamt avtal som anger att SVOA, för merparten av åtgärderna, ansvarar för att genomföra åtgärderna och trafikkontoret ansvarar för finansieringen av dem genom kapitalkostnader och drift. Ökade driftkostnader för de LÅP-åtgärder kontoret utför utan samverkan med SVOA beräknas öka under åren.

Miljöförvaltningen har förväntningar på kontoret att inventera hur reningen av trafikdagvatten till de mest trafikintensiva vägarna går till. I de fall där vattnet inte går till reningsverk ska kontoret föreslå vilken typ av anläggning som kan byggas på olika typer av platser och göra ett investeringsprogram för dessa anläggningar. Kontoret har därför påbörjat ett arbete med kartläggning och rening av trafikdagvatten från trafikintensiva vägar, i enlighet med stadens

lokala åtgärdsprogram för vattenförekomster. Resultatet av utredningen blir ett åtgärdsprogram med en investeringsplan. Rening av dagvatten från trafikintensiva vägar är åtgärder som kontoret planerar att investera i, genom SVOA.

### *Skyfall*

Stockholm ska vara världsledande i det globala klimatarbetet, och en av stadens stora utmaningar är klimatanpassning för att kunna hantera extrema väderhändelser till följd av klimatförändringarna. Trafikkontoret har sedan 2019 en strategisk funktion för skyfallshantering som samordnar stadens skyfallsarbete. Arbetet sker i enlighet med stadens handlingsplan för klimatanpassning för perioden 2022-2025. De senaste åren har ett omfattande arbete gjorts för att stärka stadens skyfallsarbete, exempelvis framtagande av digitala verktyg för bearbetning av geodata samt utredningar av skyfallsåtgärder.

Framöver ser kontoret behov av att utveckla samverkan både vad gäller planering och finansiering mellan förvaltningar och bolag för att möjliggöra kostnads- och yteffektiva skyddsåtgärder för skyfallshantering i befintlig miljö. För att Stockholm ska vara en säker stad vid extrema regn krävs samverkan även med aktörer utanför staden. Staden har en viktig och unik roll i möjligheten att samordna åtgärdsarbeten, ta fram tillförlitliga planeringsunderlag och genom samfinansiering vid anpassning av stadsmiljön möjliggöra för andra aktörer att skydda sig mot översvämningsrisk.

### **Markupplåtelse**

#### *Torg och torghandel*

Stadens torg är viktiga mötesplatser i det offentliga rummet alla tider på året, med platser för att sitta, träd, grönska, kulturinslag men även torghandel. Många av torgen har potential för att ta emot mer dagvatten än idag, plats för fler träd som är temperaturreglerande samt en utveckling av de sociala och biologiska värdena. För närvarande finns avsatta investeringsmedel för torgen och en ny process för urval är under bearbetning. Processen innehåller en matris för vilka torg som har störst behov och ambitionen är att samordna den med ansökningar av centrala investeringsmedel för klimat och trygghet. För att utveckla det strategiska arbetet och säkra framdriften i utvecklingen av stadens torg och torghandel såsom Hötorget behövs tillfällig resursförstärkning om 1,3 mnkr under 2025.

Stadens torg ska vara trygga och bidra till en attraktiv stadsbild, vilket innebär att torghandelsplatserna ska vara städade, rena och väl gestaltade. Med budget 2023 fick kontoret extra medel för att kunna anställa en drifttekniker för att snabbt kunna åtgärda problem med t.ex. vatten, el och sophantering på torghandelstorgen, samt ge en god service med hög tillgänglighet för torghandlarnas frågor. Resultatet av att ha en resurs för denna typ av åtgärder har bidragit till en ökad tillgänglighet och service gentemot torghandlarna. De extra medlen avsåg endast 2023 och kontoret ser ett behov av att återinföra resursen vilket innebär utökade driftmedel om 1,3 mnkr per år under perioden 2025-2027.

### **Övriga fokusområden**

*Utvecklat trygghets- och säkerhetsarbete i en föränderlig omvärld*

Under de senaste åren har en rad händelser bidragit till att förändra Sveriges och Stockholms säkerhetspolitiska läge och behov av trygghets- och säkerhetsskapande insatser. Det handlar om kriget i Ukraina, kommande Natomedlemskap och höjd terrorhotnivå, men också om den gängrelaterade våldsvågen och den ökande välfärdsbrottslighet som finansierar kriminell verksamhet. Som förvaltare av merparten av huvudstadens offentliga rum spelar trafikkontoret en viktig roll i trygghets- och säkerhetsarbetet. I början av 2024 bildade kontoret därför en säkerhetsenhet och rekryterar ytterligare resurser till den verksamheten, samt förstärker arbetet med att motverka välfärdsbrottslighet genom ytterligare kontroller. Kontoret ser dock att kommande treårsperiod kommer kännetecknas av ökande krav och ambitioner inom området, inte bara för trafikkontoret utan för hela staden och landet.

Det säkerhetspolitiska läget gör att Sverige och staden behöver öka takten i att bygga upp totalförsvaret och en viktig del av detta är återuppbyggnaden av den civila beredskapen. Transporter och infrastruktur är ett av grundfundamenten i totalförsvaret, vilket även erfarenheter från det pågående kriget i Ukraina visar där transporter och transportinfrastruktur är prioriterade militära mål. Sedan stadens sektorsorganisation för stärkt civil beredskap inrättades har ambitionsnivån förtydligats och formaliserats. Organisationen syftar bland annat till att rikta resurserna, minska sårbarheter och förstå varandras roller och mandat. Trafikkontoret leder sektorn Transporter och deltar i ytterligare fyra sektorer: räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen, försörjning av grunddata, ordning och säkerhet och kommunalteknisk försörjning och kulturarv. Sektorerna bemannas av medarbetare med lämplig sakkompetens och arbetet ställer krav på att kunskapen om civil beredskap finns förankrat brett på förvaltningen. Inom ramen för förvaltningens risk- och sårbarhetsanalys tas även sektorsvisa beredskapsplaner och strategier fram. Vidare pågår arbete med att implementera stadens tillämpningsanvisningar för säkerhetsskydd, vilket medför ökade kostnader under kommande år rörande allt från åtgärder för ökat fysiskt skalskydd vid kontorets anläggningar och säkerställt skydd av äldre handlingar i förvaltningens arkivlokaler, till åtgärder för utbildning och kompetensutveckling på hela kontoret.

Utöver stadens eget säkerhetsarbete finns en rad statliga utredningar och lagförslag som kommer påverka kommunens roll inom det civila försvaret. Det handlar bland annat om lagen om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, försörjningsberedskapen samt tillgång till och ansvar för skyddsrum. Något som alla utredningar konstaterar är att kommunen har en väldigt viktig roll inom det civila försvaret. Utöver detta kommer ett svenskt medlemskap i Nato ställa ytterligare krav på kommunen, exempelvis vad gäller stadens förmåga till värdlandsstöd.

Välfärdsbrottsligheten ökar och bidrar till att finansiera kriminalitet i samhället. Som en förvaltning som årligen både upphandlar för flera miljarder kronor och fattar tusentals myndighetsbeslut, behöver trafikkontoret ta en aktiv roll i arbetet med att motverka välfärdsbrott. Under kommande år ska kontoret därför stärka kontrollen av leverantörer och fakturor, samt öka kompetensen inom förvaltningen om välfärdsbrottslighet och kommunens roll i att motverka den.

Sammantaget ser kontoret att kommande flerårsperiod kommer kännetecknas av ständigt ökande krav och ambitioner inom säkerhetsområdet. Vilka exakta konsekvenser detta kommer

få för kontoret och staden är idag okänt, men kontoret kan konstatera att en initial årlig förstärkning om 2 mnkr skulle kunna användas till att stärka kompetensen i säkerhetsfrågor, både genom att rekrytera nyckelkompetenser och genomföra utbildningar som ett led i förankringen av säkerhetsarbetet på kontoret.

### *Egen regi*

Den säkerhetspolitiska situationen och erfarenheter från kriget i Ukraina belyser vikten av att kommunen har en stark rådighet över viktiga samhällsfunktioner. Under flera decennier har trafikkontoret genomfört en förändringsresa och gått från en förvaltning som utförde många uppgifter i egen regi till att bli en mer renodlad beställarorganisation. Denna renodling behöver nu kalibreras och kontoret har inlett ett arbete med att utreda och föreslå vilka verksamheter som det vore mer lämpligt att bedriva i egen regi. Motiven till egen regi kan vara säkerhetsmässiga eller affärsmässiga, och ibland båda två. Samtidigt har kontoret få erfarenheter i närtid av övertagande av verksamhet i egen regi, vilket gör det mer utmanande att bedöma risker och kostnader. Under kommande treårsperiod ser kontoret därför behov av stärka förmågan att utvärdera och driva verksamhet i egen regi. En framgångsfaktor kan vara att prova att ta över viss verksamhet i egen regi i mindre skala och sedan utvärdera lärdomarna inför eventuell utökning. I sammanhanget är det viktigt att påtala att övertagande av verksamhet i egen regi i regel innebär en initial kostnadsökning som ibland kan minska på sikt. En förstärkning om 1 mnkr skulle kunna användas för att stärka förmågan och kompetensen inom området.

### *Utvecklad affärsmässighet och ökad samfinansiering*

Det svåra ekonomiska läget ställer ökade krav på kontoret att agera affärsmässigt i alla beslut. Kontoret har ett övergripande ansvar för de offentliga rummen i staden, men ansvaret gränsar många gånger till andras ytor och verksamhet vilket gör uppdelningen av kostnader för underhåll och utveckling komplicerad. Det märks inte minst i de förhandlingar och avtal kontoret hanterar med t.ex. Trafikförvaltningen, Trafikverket och privata fastighetsägare. Kontoret avser att fortsatt tydliggöra ansvarsfördelningen och därmed kostnadsfördelningen i alla kontorets projekt, för att hitta affärsmässiga uppgörelser som är ekonomiskt hållbara för staden.

Intresset för att medfinansiera utvecklingen av det offentliga rummet har ökat de senaste åren. Framförallt är det ekonomiskt starka intressenter i innerstaden som uttrycker en önskan om att bidra ekonomiskt till att utveckla och gestalta det offentliga rummet i anslutning till deras fastigheter. Kontoret ser positivt på privat medfinansiering eftersom det är ett kostnadseffektivt sätt att utveckla det offentliga rummet, men behöver utveckla rutiner för hur projekten ska hanteras för att säkerställa att investeringarna hamnar på platser med störst behov. Vidare behöver kontoret stärka sin kompetens inom exempelvis avtalsskrivning, genomförandefrågor, risk- och ändringshantering samt intäcksredovisning kopplat till medfinansieringsprojekt.

Utvecklingen kring lånecykelsystemet och andra tidigare koncessionsupphandlade nyttigheter har aktualiserat frågan kring kontorets möjligheter att tillhandhålla tjänster i det offentliga



rummet. Trafikkontoret behöver öka förståelsen kring marknadsvärdet för olika delar i det offentliga rummet och möjligheten att finansiera utveckling av attraktiva stadsmiljöer i samarbete med näringslivet. Med en bättre bild av de affärsmodeller som operatörer i det offentliga rummet har kan staden bli en bättre partner i att styra och möjliggöra lösningar som både skapar nytta för medborgarna och möjligheter för entreprenörer att på ett ekonomiskt hållbart sätt bidra till en mer levande stad.

För att stärka kontorets resurser inom affärsmässiga strategier för ökad samfinansiering av stadens nyttigheter ser kontoret ett behov av ökade driftmedel om 1,3 mnkr.

#### *Extern finansiering*

Trafikkontorets budget för utveckling är begränsad inom en rad olika områden vilket riskerar att fördröja den utveckling som krävs för att nå stadens höga ambitioner. Samtidigt finns det mycket externfinansiering inom ett flertal områden att söka såväl nationellt som inom EU. Här kan stadens tecknade klimatkontrakt och så kallade ”mission label” öppna för ytterligare finansieringsmöjligheter.

Trafikkontoret har, i samarbete med Miljöförvaltningen, bedrivit en rad EU-projekt (t.ex. MEISTER, ECCENTRIC och European Mobility Data Space) och ett flertal nya och relevanta utlysningar för forsknings- och innovationsprojekt planeras under 2024 och kommande år. Trafikkontoret deltar även i ett 20-tal nationella innovationsprojekt med externfinansiering som möjliggör utveckling för såväl trafikkontoret som för staden i stort. För att ytterligare öka graden av externfinansiering planerar kontoret att under kommande år att öka kunskapsutbytet med andra förvaltningar som ligger längre fram, utveckla internt stöd för medarbetare och delar av organisationen som vill arbeta med externfinansiering samt utveckla processer så att finansieringen verkligen bidrar till att lösa kontorets långsiktiga utmaningar.

#### *Social hållbarhet*

Stockholm ska vara en socialt hållbar och sammankopplad stad, där alla stockholmare har enkla och intuitiva kopplingar till viktiga funktioner. Under de närmaste åren avser kontoret att intensifiera sitt arbete med att stärka den sociala hållbarheten, bland annat genom kunskapshöjande insatser och genom att fler sociala perspektiv vägs in i utvärdering och prioritering av investeringsobjekt. Metodik för att prioritera åtgärder med positiv påverkan på den sociala hållbarheten behöver utvecklas parallellt med att investeringsvolymen för åtgärder i gångnätet justeras uppåt. Genom att bygga platskunskap kommer investeringsplanering och satsningar inom drift kunna styras bättre och både uppfattas och upplevas som mer relevanta för boende och verksamhetsutövare samt bygga ett högre förtroende för staden genom samlade insatser.

En god dialog med stockholmarna är ett av flera verktyg för att stärka den sociala hållbarheten, då det dels kan stärka förtroendet för staden som myndighet, dels utgöra värdefullt underlag för förbättringar i det offentliga rummet. De synpunkter som kommer in till kontoret varierar dock mycket mellan stadens områden och allra minst synpunkter per capita får kontoret från flera av fokusområdena. Kontoret kommer att analysera detta närmare och se över vilka åtgärder som kan vidtas för att öka jämlikheten gällande

synpunktshanteringen.

Eftersom synpunkterna och felanmälningarna är ojämnt fördelade i staden ser kontoret att det finns ett behov av att öka driftinsatserna i de områden som är underrepresenterade. Genom att öka stadens närvaro på platserna kan kontoret säkerställa att brister i stadsmiljön åtgärdas snabbt i stadens fokusområden trots att de inte anmäls. Med utökade driftmedel om 4 mnkr per år kan kontoret rikta sina driftinsatser och stärka tryggheten och vistelsevärden på allmän plats i stadens fokusområden. Åtgärder som kan inrymmas inom medelsförstärkningen är exempelvis:

- Regelbunden spolning av återkommande platser av sanitära skäl, det gäller bland annat spillning från duvor, spolning av tunnlar för att avlägsna urindoft, spolning av platser där många rör sig som tunnelbaneingångar och bussterminaler.
- Extra plockstädning. Merparten av torgen i fokusområdena städas i dagsläget sju gånger i veckan, men inte Rågsved, Jan Stenbeckstorg, Husby Torg och Akalla torg. Kontoret kommer att utöka där, samt utöka ytterligare vid Skärholmen Centrum där det finns särskilt stora behov av plockstädning under torghandelsperioden juni-september.
- Ambitionshöjning i arbetet mot nedskräpning och tjuvtippar på gatugröna ytor, som annars inte åtgärdas förrän stadsdelsförvaltningarna vid behov klipper gräset.
- Ambitionshöjning i arbetet med att avlägsna byggsäckar som blir till sanitära olägenheter och som annars riskerar att dra till sig mer skräp om de blir stående.
- Högtryckstvättning av centrumnära gatumöbler för att hålla dessa fräscha.

#### *Data, digitalisering och automatisering*

Trafikkontorets breda verksamhet möjliggörs av en lika bred flora av IT-system. Under de senaste åren har kontoret haft svårigheter att hitta utrymme för IT-utveckling vilket resulterat i alltmer omoderna IT-plattformar. Samtidigt finns stor potential i att utveckla kontorets system, då det skulle bidra till en stärkt förmåga att hantera och analysera data, effektiviserade interna såväl som externa processer samt utvecklad dialog med stockholmarna, näringslivet och andra externa parter. Nedan beskrivs de prioriterade behov som kontoret ser under kommande treårsperiod.

- **Förstärkt arbete med informationssäkerhet**  
Digitaliseringen ställer högre krav på kontorets skydd mot sårbarheter i IT-miljön. Kontoret påverkas även av skärpta nationella krav på dokumentation och krav på att vidta åtgärder för att skydda system och data. Det kan exempelvis handla om att skydda personuppgifter, skapa säkra lagringsmöjligheter av data eller kontrollera tillgången till systemen genom inloggning. Kontoret behöver stärka sin kompetens inom området att kunna göra välbalanserade avvägningar mellan säkerhet och kostnadseffektivitet. För att möta de skärpta kraven på informationssäkerhet ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om 1 mnkr per år.
- **Förbättrad tillståndsgivning**  
Trafikkontoret hanterar ca 15 000 tillståndsärenden per år. Ärendena hanteras i flera

system beroende på tillståndstyp, vilket försvårar effektivisering inom kontoret och kräver att sökande ansöker på flera olika sätt beroende på ärendetyp. Genom att införa digitala stöd som möjliggör automatisering av ärenden och maskininlärning kan ärendehanteringens effektiviseras. I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden särskilda medel för att förbättra servicen till näringslivet genom digitalisering och kontoret har tagit viktiga steg mot att väva ihop de olika ärendeprocesserna för att skapa ett sammanhållet system. För att fortsätta utvecklingen mot ett sammanhållet system med större möjligheter till automatisering ser kontoret ett behov av utökade driftmedel om 5 mnkr per år under 2025 och 2026.

- **Utveckling inom trafikdata**

Trafikkontoret inhämtar, förvaltar och delar trafikdata som nyttjas av en stor del av stadens verksamheter och externa aktörer. Det uppstår kontinuerligt nya möjligheter att öka kunskapen om användningen av transportsystemet och stadens offentliga rum genom till exempel mobilnätdata eller GPS-data från uppkopplade fordon, men dagens föråldrade system begränsar möjligheten att ta emot, förvalta och analysera dessa data på ett effektivt och kvalitetssäkrat sätt. Stadens högt uppsatta mål inom transportområdet aktualiserar behovet av ett tydligt ägarskap för den strategiska modellen för trafiksystemet i Stockholm. Modellen behöver förvaltas och förankras genom nedbrytning på områdesnivå och kontoret ser även behov av exempelvis metodutveckling inom beräkning av trafikflöden och snabbare modellkörningar för mer dynamisk planeringsprocess. En utökning av driftmedel om 3 mnkr per år möjliggör för kontoret att ta ett samlat grepp kring utvecklingsbehov inom trafikdata.

- **Överflytt av parkdata till stadens nya geodataplattform**

Kontoret deltar i det stadsövergripande projektet ”Geodata i Stockholm – gemensam grunddataplattform i Stockholms stad” under ledning av stadsledningskontoret. Inom projektet har beslut fattats att den befintliga geodatan ska migreras från befintligt system till en ny gemensam plattform. Kontoret förvaltar en stor mängd parkdata som används av flera förvaltningar i staden, i synnerhet stadsdelsförvaltningarna. Som följd av beslutet i projektet behöver kontoret påbörja överflyttning av parkdata men saknar i dagsläget resurser för att göra detta. Kontorets befintliga system är föråldrat och hindrar kontoret från att kunna implementera automatiserade processer och dra nytta av digitaliseringens möjligheter inom geodata. För att genomföra överflytten behöver kontoret ta fram en plan för implementering, utveckla verksamhetsspecifik funktionalitet, ta fram verktyg för att redigera samt visualisera datan m.m. En medelförstärkning om 2 mnkr under perioden skulle möjliggöra den överflytt som krävs av projektet samt skapa förutsättningar för att nå den nya plattformens fulla potential inom geodatautveckling.

### *Ferieungdomar*

Kontorets arbete med feriejobb bidrar till stadens målsättningar om att skapa en första kontakt för ungdomar med arbetsmarknaden. Under de kommande åren kommer verksamheten att utvecklas för att erbjuda fler intresseväckande och meningsfulla ferieplatser. Idag har kontoret en halvtidstjänst för handläggande av ferieplatser, vilket gör administrationen mycket sårbar.

Kontoret ser därför över hur den egna organisationen kan korrigeras, exempelvis genom att administrationen överläts till annan förvaltning inom staden.

#### *Attraktiv arbetsgivare*

Den kanske enskilt viktigaste faktorn för att trafikkontoret ska klara de många utmaningar som lyfts i detta ärende är att kontoret kan attrahera, rekrytera och behålla drivna medarbetare och ge dem goda förutsättningar att göra ett bra jobb. Kontorets uppdrag, att sköta om och utveckla merparten av huvudstadens befintliga offentliga rum, har stor dragningskraft för personer inom samhällsbyggnadsbranschen och kontoret ser en möjlighet i att under kommande år fokusera mer på det uppdraget i sin kommunikation som arbetsgivare.

För vissa yrkesgrupper ser kontoret växande utmaningar att rekrytera nyckelkompetenser, till exempel inom upphandling, IT och säkerhet. För dessa grupper finns svårigheter i att möta ett högt löneläge och att överhuvudtaget få kandidaterna att få upp ögonen för kontoret och staden som potentiell arbetsgivare, då personer med dessa kompetenser har möjlighet att arbeta inom många olika branscher. Som kommunal förvaltning är det i regel svårt att vara löneledande, däremot kan kontoret och staden erbjuda mycket annat som arbetsgivare. Framöver ser kontoret ett behov av att förfina detta erbjudande och ta ett större strategiskt helhetsgrepp för att vara en än mer attraktiv arbetsgivare. Ett starkt arbetsgivarvarumärke, goda arbetsvillkor, utvecklat ledarskap, hållbar arbetsmiljö, systematisk kompetensplanering och goda ambassadörer i nuvarande och tidigare medarbetare kommer alla vara framgångsfaktorer i detta arbete.

#### *Medborgardialog och medborgarinflytande*

God dialog med stockholmarna ska genomsyra stadens arbete och trafikkontoret avser att i högre grad involvera stockholmarna i utvecklingen av de offentliga rummen. Erfarenheter från ombyggnationer som t.ex. vid Östermalmstorg och Tenstadalen tillsammans med tydligare definitioner av medborgardialog och dess syfte ligger till grund för ett konkretiserat arbetssätt som implementeras under 2024 och som ska utvecklas under kommande år. Centralt i kontorets arbete med medborgardialog är att dialog ska ske i rätt skede i respektive projekt där det är enkelt för stockholmarna att tycka till samtidigt som det är tydligt vad frågan gäller och hur det går att påverka. Ambitionen är att prioritera initiativ till medborgardialog som geografiskt ligger inom stadens fokusområden, då medborgarengagemanget för stadsmiljöfrågor generellt sett visat sig vara lägre i dessa områden än i staden i stort.

En viktig kanal för medborgarinflytande är det flöde av felanmälningar och synpunkter som sker genom Tyck till-appen. För att i större utsträckning möta stockholmarnas förväntningar om en gemensam väg in till staden för synpunkter och felanmälningar kan en möjlighet vara att på sikt bredda Tyck till-appen till att omfatta fler av stadens verksamheter. Detta möjliggörs i och med att kontoret har ett nytt ärendehanteringssystem på plats, men skulle behöva utredas ytterligare. I 2024 års budget finns en medelsförstärkning för att kontoret i högre grad ska kunna analysera inkomna synpunkter och vidta åtgärder i stadsmiljön som bidrar till ökad nöjdhet hos stockholmarna. Ett förarbete har påbörjats för att hitta former för detta och kontoret ser stor potential i att hitta arbetssätt där stockholmarnas synpunkter tas om hand i högre utsträckning. Under kommande treårsperiod ser kontoret behov av att också

arbeta med utvecklad visualisering av synpunktsstatistik, förbättra arbetssätten på kontoret när flera avdelningar behöver involveras för att besvara en synpunkt, samt förbättra svaren på medborgarförslag från stadsdelsnämnderna som rör trafiknämndens ansvarsområden.

### **3 Sammanfattande ekonomisk analys**

Kontorets verksamhetsområden har under de senaste tre åren ställts inför betydande ekonomiska utmaningar. Under 2023 har lågkonjunkturen fördjupats med hög inflation och ränteuppgång, vilket ger stora negativa effekter såväl globalt som i Sverige. Det ryska kriget i Ukraina och andra oroligheter i vår omvärld påverkar ekonomin negativt och det är osäkert hur länge dessa faktorer består. Den pågående lågkonjunkturen medför att kostnaderna ökar väsentligt.

Sammantaget har lågkonjunkturen och det förändrade omvärldsläget medfört nya osäkerhetsfaktorer och inneburit en betydligt större press på nämndens budgetramar än på flera årtionden. Osäkerhetsfaktorerna infattar även intäktssidan där kontoret framförallt ser en nedåtgående trend inom boendeparkering och felparkering. Genom justeringen av boendeparkeringsavgifterna från den 1 februari 2024 siktar nämnden på att stödja stadens miljö- och hållbarhetsmål. Denna åtgärd, tillsammans med en översyn av parkeringsavgifter, ses som en del av en bredare strategi för att främja mer hållbara transportval och understödja visionen om ett klimatpositivt Stockholm.

Felparkeringsintäkterna har minskat med i genomsnitt -11% per år de senaste tre åren. Intäkterna har succesivt gått ned sedan 2019 då avgifterna senast reglerades. I senaste höstmätningen var rättparkeringen i staden 94,8% vilket är det högst uppmätta resultatet sen mätningarna började och påverkar intäkterna för felparkering. Rättparkeringen i staden har ökat med 10 procentenheter sedan 2015. Trafiknämnden fick i samband med kommunfullmäktiges budget för 2024 kompensation för intäktsminskningen för felparkering till 2023 års nivå. För 2025 äskar nämnden 60 mnkr vilket motsvarar intäktsminskningen för två år, 2024-2025.

Nämndens beslut att höja boendeparkeringsavgifterna från och med den 1 februari 2024 kommer sannolikt att öka intäkterna. Kontoret kommer noga att följa intäktsutvecklingen.

Prisutvecklingen under de senaste två åren har varit mer eller mindre kännbar för nämndens samtliga verksamhetsområden. Effekterna har kommit stegvis, i takt med att ingångna avtal indexreglerats och nya avtal upphandlats.

En jämförelse med prisläget i början av år 2021 visar att det nu återstår ca 75-80 % av entreprenadbudgetens reella värde för flertalet områden. För de flesta konsultavtal återstår cirka 85% av värdet. För driftbudgeten innebär det ökade kostnader om uppskattningsvis 200-250 mnkr för att upprätthålla 2021 års servicenivå.

Nämndens långsiktiga investeringsram om 730 mnkr skulle behöva utökas till cirka 930 mnkr för att återställa budgetens tidigare reella värde.

Utöver utmaningen för driftbudgeten när de medel som tidigare räckte till 10 åtgärder nu bara

räcker till 7-8 åtgärder, så sammanfaller prisutvecklingen med att nämnden står inför en investeringstung period med bland annat den nya framkomlighetssatsningen och stora reinvesteringsbehov på grund av stadens åldrande infrastruktur. Parallellt med prisökningar minskar även kontorets intäkter för felparkering och upplåtelser, en trend som förväntas hålla i sig under kommande år. Effekterna av det ekonomiska läget drabbar även byggbranschen hårt, vilket leder till att byggtakten mattas av med färre upplåtelser och minskade intäkter som följd.

Under flerårsperioden 2025-2027 kommer det aktuella läget att utmana nämndens förmåga att upprätthålla befintlig nivå av tjänster och service till stadens invånare, vilket på nytt belyser vikten av att budgetmedel fördelas till områden och projekt där de gör störst nytta. Detta innebär svåra beslut om fördelning av tillgängliga resurser samt ett ökat fokus på effektivisering och innovativa lösningar för att uppnå största möjliga värde. Kontoret bedömer dock att det minskade värdet av tilldelade budgetramar endast till viss del kan kompenseras genom effektivisering av arbetssätt, då den kumulativa effekten av ökade marknadspriser har blivit mycket stor över flera år. Kontoret ser ett stort behov av förstärkt budget för att upprätthålla befintlig nivå av tjänster och service.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår kontoret att nämndens driftbudget utökas med 200-250 mnkr och den långsiktiga investeringsramen med 200 mnkr.

#### Kapitalkostnader

Den höga investeringsnivån på trafikkontoret förväntas medföra en genomsnittlig årlig ökning av kapitalkostnaderna med cirka 80 miljoner kronor under perioden 2025-2027. Åskandena i sammanställningen nedan visar förändringen mot planen i KF-budget 2024.

Med samma investeringsnivå och oförändrad internränta förväntar sig kontoret att ökningen av kapitalkostnaderna kommer att avta på längre sikt, från och med 2031.

#### Ej aktiverbara utgifter

Under 2022 infördes nya rutiner för anläggningsredovisning i Stockholm Stad till följd av en ny tolkning av redovisningsregler inom området. Enligt kontorets uppskattning kommer driftbudgeten att belastas med ökade kostnader på cirka 30 miljoner kronor årligen, relaterade till investeringsverksamheten. Enligt nuvarande riktlinjer kan förvaltningarna söka medel för detta från stadens centrala medelsreserv och med anledning av detta äskar kontoret inte några medel för de kostnaderna i fleråringen.

### **3.1 Drift**

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

Mnkr	KF-budget 2024	KF-plan 2025	KF-plan 2026	Förslag 2025	Förslag 2026	Förslag 2027
Driftkostnader	-1 802,4	-1 796,8	-1 795,8	-1 869,1	-1 870,2	-1 864,2
Avskrivningar	-855,0	-930,0	-1 005,0	-910,0	-960,0	-1 020,0
Internräntor	-364,0	-379,0	-409,0	-379,0	-400,0	-440,0
<b>Summa kostnader</b>	<b>-3 021,4</b>	<b>-3 105,8</b>	<b>-3 209,8</b>	<b>-3 158,1</b>	<b>-3 230,2</b>	<b>-3 324,2</b>
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 695,3</b>	<b>1 695,3</b>	<b>1 695,3</b>	<b>1 635,3</b>	<b>1 605,3</b>	<b>1 580,3</b>
Netto totalt	-1 326,1	-1 410,5	-1 514,5	-1 522,8	-1 624,9	-1 743,9

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

Kontoret har för de kommande åren identifierat ett utökat medelsbehov för ett antal angelägna områden. I de tre högra kolumnerna i tabellen ovan är behoven inräknade i förslaget. Ökade kostnader under kolumnen för året som kostnaden träder i kraft. Om kostnaden består kommande år så fylls inget belopp i kolumnerna för de följande åren. Om kostnaderna ändrar sig anges förändringen i kolumnen för de år ändringen sker.

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

Kostnader (mnkr)	2025	2026	2027
<b>Fysisk och teknisk planering</b>			
<i>Förbättrad kalkylsäkerhet</i>			
I dagsläget tas kalkylerna fram av konsultbolag som handlats upp på ramavtal och kontoret saknar förmågan att systematiskt granska och ifrågasätta de kalkyler som levereras. Som en av de största beställarna av anläggningsentreprenader i Stockholmsregionen ser kontoret att den egna kompetensen inom kalkylering behöver förstärkas.	-2		
<i>Utvecklad underhållsplanering</i>			
En förutsättning för att kunna planera underhållsåtgärder för kontorets anläggningar är att uppgifter om dem finns samlade i en anläggningsdatabas. Delar av anläggningsbeståndet finns i olika digitala register, men kontoret saknar idag såväl heltäckande digitala register över det totala anläggningsbeståndet som digitala verktyg för underhållsplanering. För att kunna upprätthålla en strategisk och kostnadseffektiv förvaltning av alla kontorets anläggningar, och för att kunna göra rätt prioriteringar inför beslut om underhållsåtgärder, behöver kontoret utveckla såväl nya arbetssätt som nya digitala verktyg för underhållsplanering.	-1,5		1,5
<b>Gator och vägar</b>			
<i>Utvecklad samordning för tillfällig aktivering</i>			
Stockholms offentliga rum ska vara levande och bjuda in till vistelse. Kontorets arbete med tillfälliga etableringar och aktiveringar i stadsmiljön bidrar till denna målsättning, exempelvis genom Levande Stockholm, lekgator, vinterljus och bilfria helger på Sveavägen. Framöver ser kontoret behov av att arbeta mer samordnat med tillfälliga aktiveringar. Kontoret vill testa nya lösningar i stadens offentliga rum, samla resurser och kompetens samt göra kontorsövergripande prioriteringar utifrån olika platser förutsättningar.	-2,1		
<i>Ökade driftkostnader för tillfällig möblering</i>			
Genom att tillföra grönska, markmålning och möblering kan kontoret med enkla medel förändra funktionen och öka vistelsekvaliteterna på stadens gator. Dagens driftavtal är emellertid anpassade utifrån att underhålla gator och torg men inte den typen av nya, mer komplexa platser som exempelvis en lekgata. Dagens avtal behöver därför ses över för att	-4,5		

Kostnader (mnkr)	2025	2026	2027
kunna utföra besiktningar och anpassad drift och underhåll. För lekplatorna bedöms driftkostnaderna öka med minst 2,5 mnkr när det finns fungerande avtal. För att kunna möblera staden med mer växtlighet exempelvis inom stadsmiljözon Gamla stan innebär det ökade driftkostnader om 2 mnkr per år.			
<i>Utvecklad aktivering av kajer</i>			
Kontoret har inom ramen för kajstrategin utvecklat former för aktivering av kajerna. Med relativt små medel kan kontoret iordningsställa grundläggande funktioner som el, vatten, toalett m.m. varpå kontoret kan bjuda in och samordna externa aktörer som restauratörer och kulturliv att fylla platser med liv.	-1		
<i>Förstärkt arbete med miljözoner, luftkvalitet och beteendepåverkande kommunikation</i>			
Inom miljözonsarbetet krävs ny kompetens och utvecklade arbetssätt kring luftkvalitet och utvecklad uppföljning av regelefterlevnad med nya fasta mätstationer för att mäta fordonssammansättning. Det ställer krav på nya system som medför ökade driftkostnader. Kontoret ser ett behov av att höja ambitionsnivån kring kommunikation för att öka kännedomen om såväl som förståelsen för hur miljözonsreglering skapar nytta kopplat till hälsa och luftkvalitet. Inom miljözonsarbetet finns också behov av kommunikation och samverkan med näringsliv och intressenter.	-2		
<i>Utredningar inom elektrifiering</i>			
I förslaget till ny klimathandlingsplan finns nya uppdrag för trafikkontoret och vissa kan även medföra ytterligare kostnader. Kontoret ser bland annat behov av att utreda hur gatuladdning, eller andra lösningar för laddning, kan behöva anpassas och utvecklas för att ge förutsättning för användargrupper (exempelvis nytto- och distributionstrafik, taxi och tung trafik) som idag har svårt att ställa om till eldrift. Ett annat område som kontoret ser behov av att utreda är möjligheten att införa en avgift för upplåtelse av mark för anläggande av laddinfrastruktur på gatumark.	-1		
<b>Vinterväghållning</b>			
<i>Utökning av sopsaltning</i>			
De senaste åren har kontoret arbetat för att utveckla effektiva metoder för snöröjning på gångbanor. Det finns fortsatt behov av att utöka sopsaltningen på gångbanor och för att kunna göra det i motsvarande takt ser kontoret behov av utökade driftmedel.	-5		
<i>Kommunaltekniska ytor</i>			
Kontoret har gjort en kartläggning som visar att det idag saknas platser för alla typer av kommunaltekniska ändamål och befintliga ytor innehåller redan etablerade entreprenörer. Detta skapar sneda konkurrensfördelar och stänger ute nya aktörer. Under perioden har kontoret ambitionen att påbörja arbetet med att reservera platser och iordningställa dessa på ett ändamålsenligt sätt. Kontoret ser ett behov av utökade driftmedel om 3 mnkr årligen för arrende, samt 7 mnkr i investeringsmedel för iordningsställande av ytor.	-3		
<b>Barmarksrenhållning</b>			
<i>Fossilfri gatudrift</i>			
Trafikkontoret har reviderat de Gemensamma miljökraven vid upphandling av entreprenader inom samarbetet med Stadsmiljöförvaltningen i Göteborg, Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad och Trafikverket. De nya kraven får fullt genomslag först 2030 men kontoret behöver redan nu påbörja ett analysarbete för att få bättre kunskap om hur kraven kommer att påverka och bäst kan implementeras.	-1		
<i>Utvecklad kostnadskontroll inom gatudrift</i>			
Kontoret har de senaste åren utvecklat ersättningsmodeller till att i större mån baseras på fasta månadsersättningar vilket resulterat i bättre kostnadskontroll. Ett fortsatt arbete för att utveckla automatgenererade leveransrapporter stärker avtalsuppföljningen och säkerställer att stockholmarna får det de betalar för på ett systematiskt och likvärdigt sätt.	-1	1	
<b>Parkering</b>			



Kostnader (mnkr)	2025	2026	2027
<i>GIS-utveckling inom parkering</i>			
Kontoret ser behov av att göra en kartläggning av det samlade utbudet av bilparkering genom områdesvisa utredningar med ny teknik såsom AI-tillämpningar och GIS-analyser. Tekniken kan också stärka kontorets arbete med att motivera regleringar. Dessutom ser kontoret ett behov av att mäta effekten av genomförda åtgärder, visualisera och tillgängliggöra parkeringsdata samt involvera stockholmarna för att säkerställa en inkluderande omställning.	-1		
<b>Parker, träd och grönområden</b>			
<i>Stärkt strategisk kompetens inom träd</i>			
De senaste åren har kontoret utvecklat sitt arbete med träd, med förstärkt fokus på att vårda träd med dålig vitalitet så länge som möjligt innan de ersätts med nya. Kontoret arbetar också i enlighet med stadens tradmål som innebär att varje fällt träd ska ersättas med två nya träd, samt att krontäckningsgraden ska öka. Kontoret ser ett behov av att arbeta mer proaktivt med att lokalisera för kompensationsåtgärder och stärka det strategiska arbetet kopplat till trädens närmiljö. En medelsförstärkning om 1,3 mnkr per år skulle möjliggöra för kontoret att rekrytera för att stärka sin strategiska kompetens inom träd.	-1,3		
<i>Bekämpning av invasiva arter</i>			
En del av arbetet med att skydda och stärka den biologiska mångfalden är bekämpningen av invasiva arter. I dagsläget bekämpar kontoret den invasiva arten jätteloka men enligt lag och EU-förordning är kontoret skyldigt att bekämpa fler invasiva arter än idag. För att möta dessa krav behöver kontoret kartlägga var invasiva arter förekommer på trafikkontorets mark och bekämpa dem, men saknar idag tillräckliga driftmedel för att göra detta.	-1		
Markupplåtelse			
<i>Torg och torghandel</i>			
Många av stadens torg har potential för att ta emot mer dagvatten än idag, plats för fler träd som är temperaturreglerande samt en utveckling av de sociala och biologiska värdena. För att utveckla det strategiska arbetet och säkra framdriften i utvecklingen av stadens torg och torghandel såsom Hötorget behövs tillfällig resursförstärkning om 1,3 mnkr under 2025.	-1,3	1,3	
<i>Drifttekniker för torghandel</i>			
Med budget 2023 fick kontoret extra medel för att kunna anställa en drifttekniker för att snabbt kunna åtgärda problem med t.ex. vatten, el och sophantering på torghandelstorgen, samt ge en god service med hög tillgänglighet för torghandlarnas frågor. Resultatet av att ha en resurs för denna typ av åtgärder har bidragit till en ökad tillgänglighet och service gentemot torghandlarna. De extra medlen avsåg endast 2023 och kontoret ser ett behov av att återinföra resursen.	-1,3		
<b>Övriga fokusområden</b>			
<i>Social hållbarhet</i>			
Med ökade driftsmedel om 4 mnkr per år kan kontoret rikta sina driftinsatser och stärka tryggheten och vistelsevärden på allmän plats i stadens fokusområden.	-4		
<i>Överflytt av parkdata till stadens nya geodataplattform</i>			
Kontoret har en föråldrad geodataplattform som är i slutet av sin livscykel där det är svårt applicera automatiserade processer på föråldrad teknologi. Inom projektet "Geodata i Stockholm - Gemensam grunddataplattform i Stockholms stad" under ledning av stadsledningskontoret har beslut fattats att den befintliga geodatan ska migreras från befintligt system till ett nytt system. För att göra detta ser kontoret behov av en medelsförstärkning. Det skulle möjliggöra för kontoret att ta fram en plan för datamigrering, implementera migreringen samt utveckla funktionalitet och visualiseringsverktyg.	-2		
<i>Förbättrad tillståndsgivning</i>			

Kostnader (mnkr)	2025	2026	2027
Genom att införa digitala stöd som möjliggör automatisering av ärenden och maskininlärning kan ärendehantering för kontorets tillståndsgivning effektiviseras. I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden särskilda medel för att förbättra servicen till näringslivet genom digitalisering och kontoret har tagit viktiga steg mot att väva ihop de olika ärendeprocesserna för att skapa ett sammanhållet system. Kontoret vill fortsätta utvecklingen för bättre tillståndsgivning.	-5		5
<i>Utveckling av trafikdata</i>			
Det uppstår kontinuerligt nya möjligheter att öka kunskapen om användningen av transportsystemet och stadens offentliga rum genom till exempel mobilnätdata eller GPS-data från uppkopplade fordon, men dagens föråldrade system begränsar möjligheten att ta emot, förvalta och analysera dessa data på ett effektivt och kvalitetssäkrat sätt. En utökning av driftmedel möjliggör för kontoret att ta ett samlat grepp kring utvecklingsbehov inom trafikdata.	-3		
<i>Ambitionshöjning inom säkerhet</i>			
Kontoret ser att kommande flerårsperiod kommer kännetecknas av ständigt ökande krav och ambitioner inom säkerhetsområdet. Vilka exakta konsekvenser detta kommer få för kontoret och staden är idag okänt, men kontoret kan konstatera att en initial årlig förstärkning om 2 mnkr skulle kunna användas till att stärka kompetensen i säkerhetsfrågor, både genom att rekrytera nyckelkompetenser och genomföra utbildningar som ett led i förankringen av säkerhetsarbetet på kontoret.	-2		
<i>Stärkt förmåga inom egen regi</i>			
Under kommande treårsperiod ser kontoret behov av stärka förmågan att utvärdera och driva verksamhet i egen regi. Kontoret har få erfarenheter i närtid av övertagande av verksamhet i egen regi, vilket gör det mer utmanande att bedöma risker och kostnader. En framgångsfaktor kan vara att prova att ta över viss verksamhet i egen regi i mindre skala och sedan utvärdera lärdomarna inför eventuell utökning.	-1		
<i>Informationssäkerhet</i>			
Kontoret påverkas bland annat av skärpta nationella krav på dokumentation och krav på att vidta åtgärder för att skydda system och data. Det kan exempelvis handla om att skydda personuppgifter, skapa säkra lagringsmöjligheter av data eller kontrollera tillgången till systemen genom inloggning. Kontoret behöver stärka sin kompetens inom området att kunna göra välbalanserade avvägningar mellan säkerhet och kostnadseffektivitet.	-1		
<i>Affärsmässiga strategier för ökad samfinansiering av stadens nyttigheter</i>			
Kontoret ser behov av att höja sin kompetens inom affärsmässiga strategier, exempelvis kopplat till medfinansiering, förhandlingar och avtal samt affärsmodeller som operatörer i det offentliga rummet har. Detta har inte minst visat sig i utvecklingen av stadens lånecykelsystem och andra koncessionsupphandlade nyttigheter. En kompetenshöjning kan stärka kontorets roll som partner i att styra och möjliggöra lösningar som både skapar nytta för medborgarna och möjligheter för entreprenörer att på ett ekonomiskt hållbart sätt bidra till en mer levande stad.	-1,3		
<i>Dagvattenhantering</i>			
Trafikdagvatten renas av Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) vilket kontoret bekostar genom dagvattentaxan. SVOA har informerat Trafikkontoret om att dagvattentaxan kommer att öka med under 2025-2027.	-6		
Trafikkontoret ska ersätta de kostnader som SVOA har för dagvattenhantering i de anläggningar som har överförs från trafiknämnden och exploateringsnämnden till SVOA.	-4,4	-2,4	-0,5
<i>Drift och underhåll av nya områden till följd av bostadsbyggande</i>			

Kostnader (mnkr)	2025	2026	2027
Trafiknämnden tar över driftansvaret för nya områden: Investeringstakten i nya områden och anläggningar förväntas vara fortsatt hög de kommande åren och driftansvaret för allt fler objekt överförs till kontoret.	-12,6	-2	
<b>Summa kostnader</b>	<b>-72,3</b>	<b>-2,1</b>	<b>6</b>
<b>Intäkter</b>			
<i>Minskade felparkeringsintäkter</i>			
Kontoret fortsätter se en minskning av felparkeringsintäkter på cirka 10% per år. För 2025 äskas medel för minskningen 2024 och 2025 och för åren 2026-2027 bedömer kontoret en fortsatt årlig nedgång på 10%.	-60	-30	-25
<b>Summa intäkter</b>	<b>-60</b>	<b>-30</b>	<b>-25</b>
<b>Kapitalkostnader</b>			
Förändringar av avskrivningskostnader	20	25	-60
Förändring av internräntekostnad		9	-40
<b>Summa kapitalkostnader</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>-100</b>
<b>NETTO TOTALT</b>	<b>-112,3</b>	<b>1,9</b>	<b>-119</b>

### Nya redovisningsregler

I enlighet med de nya redovisningskraven (RKR R4) ska rivning, sanering, tillfälliga anläggningar och en del av allmänna omkostnader inte ingå i anskaffningsvärdet för en materiell anläggningstillgång. Dessa åtgärder kommer fortfarande vara en del av projektens budget, som med andra ord inte sänks.

Till följd av de nya reglerna beräknar kontoret att investeringsutgifterna kommer att minska med genomsnitt cirka 30 mnkr/år under budgetperioden. Det gäller dock att storleken på dessa s.k. ej aktiverbara utgifter kommer att variera mellan åren. Exempel på det är rivningsutgifter för enskilda större anläggningar. Kontoret genomför under 2024 en inventering för att med större säkerhet kunna fastställa storleken på de ej aktiverbara utgifterna under kommande år.

## 3.2 Investeringar

### Investeringar

Nämnden har tilldelats en investeringsbudget som långsiktigt uppgår till 730,0 mnkr per år i kommunfullmäktiges budget. Den långsiktiga planen har för åren 2023-2026 förstärkts med sammanlagt 1 750,0 mnkr för att inrymma en satsning på framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik.

För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt har nämnden tilldelats en

utökad investeringsplan som sammanlagt uppgår till 1 107,0 mnkr under åren 2024-2029. Den utökade planen avser den fortsatta satsningen *Grönare Stockholm*, medfinansiering av gång- och cykelbron i Slussen-projektet samt utgifter för stora infrastrukturprojekt.

I bilaga 2 redovisas en specifikation av kontorets förslag till investeringsplan under perioden 2025-2029. I bilaga 3 redovisas beslutsläget för samtliga större projekt och program över 50 mnkr.

Utöver de projekt som har prioriterats och inrymts inom ram redovisas även en prioriterad lista över större planeringsprojekt utanför ram, se bilaga 4.

I nedanstående tabell redovisas kommunfullmäktiges budget, kontorets prognos för 2024 samt förslag till budget för åren 2025-2029 för både långsiktig och utökad investeringsplan.

Kontoret tillämpar sig av överplanering vilket innebär att inlagda prognosnivåerna som regel är högre än budgetramen. Arbetsstättet bygger på erfarenheten att några av de planerade åtgärderna försenas eller skjuts i tiden av olika anledningar, varav flera inte är påverkbara för kontoret.

TK Investeringar	Prognos	Budgetperiod				
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>KF-budget totalt</b>	<b>1 563,6</b>	<b>1 350,0</b>	<b>1 410,0</b>	<b>930,0</b>	<b>1 030,0</b>	<b>730,0</b>
<b>Långsiktig plan KF Budget</b>	<b>1 381,6</b>	<b>1 130,0</b>	<b>1 205,0</b>	<b>730,0</b>	<b>730,0</b>	<b>730,0</b>
Cykel-, gång- och kollektivtrafik	366,4	514,5	579,0	201,0	144,8	144,9
Offentliga rum - trygghet och attraktivitet	168,7	133,8	107,9	81,4	74,2	74,4
Klimat- och miljöinvesteringar	203,9	43,0	43,0	25,0	25,0	15,0
Trafiksäkerhet	94,2	105,8	73,0	17,3	17,0	17,0
Reinvesteringsprogram och övr. mindre reinvesteringar	468,7	345,2	444,0	277,7	274,2	274,2
Stora ersättningsinvesteringar >50 mnkr	240,9	351,2	242,4	85,3	45,0	45,0
Övriga nyinvesteringar	46,0	26,1	20,0	20,0	19,4	19,4
Kommande ospecificerade projekt				22,3	130,4	140,1
Överplanering (nedrundning)	-207,2	-389,6	-304,3			
Budgetjusteringar begärda i VB 2023	20,5					
<b>Summa långsiktig plan 1)</b>	<b>1 402,1</b>	<b>1 130,0</b>	<b>1 205,0</b>	<b>730,0</b>	<b>730,0</b>	<b>730,0</b>
<b>Utökad plan KF-Budget</b>	<b>182,0</b>	<b>220,0</b>	<b>205,0</b>	<b>200,0</b>	<b>300,0</b>	
Grönare Stockholm	60,0	100,0	85,0			
GC-bron Slussenprojektet, medfinansiering	9,6	76,7	34,0			
Stora ersättningsinvesteringar	0,0	0,0	100,0	200,0	300,0	
Budgetjusteringar begärda i VB 2023	11,7					
<b>Summa utökad ram 1)</b>	<b>81,3</b>	<b>176,7</b>	<b>219,0</b>	<b>200,0</b>	<b>300,0</b>	
<b>Summa nettoinvesteringar</b>	<b>1 483,4</b>	<b>1 306,7</b>	<b>1 424,0</b>	<b>930,0</b>	<b>1 030,0</b>	<b>730,0</b>
-varav icke-aktiverbara utgifter	30,0	30,0	30,0	30,0		

1) Inklusive ombudgeteringar begärda i VB 2023

## Investeringsplan 2025-2029

### Framkomlighet – cykel-, gång- och kollektivtrafik

Kontoret har fått i uppdrag att investera 2,0 mdkr i åtgärder för ökad framkomlighet för cyklister, gående och resenärer i kollektivtrafiken under åren 2023-2026. Av budgeten utgör 250,0 mnkr medfinansiering av nya gång- och cykelbron i Slussen-projektet. Budgetmedel fördelas mellan satsningarna enligt nedanstående tabell.

Efter att nämndens långsiktiga investeringsplan återgår till en lägre nivå fr.o.m. 2027 minskar även utrymmet för åtgärder inom cykel-, gång- och kollektivtrafik. För år 2027 uppgår investeringsnivån för de tre trafikslagen sammanlagt till cirka 190 mnkr, vilket gör det möjligt att avsluta projekt som påbörjats inom satsningen. I enlighet med kontorets tidigare förslag uppgår investeringsnivån till sammanlagt 130 mnkr/år fr.o.m. år 2028.

Då framkomlighetssatsningen har ett tydligt fokus på utveckling och förbättring för cyklister, gående och resenärer i kollektivtrafiken redovisas inte reinvesteringsåtgärder för dessa tre områden som en del i satsningen. För perioden 2024-2026 planeras åtgärder om totalt cirka 170 mnkr för de tre områdena. Se även rubriken Reinvesteringsprogram och mindre ersättningsinvesteringar.

Framkomlighetssatsningen								
	Utfall	Prognos			Summa satsning	2027	2028	2029
Framkomlighetsåtgärder	2023	2024	2025	2026				
Cykelinvesteringar	205,2	179,6	200,0	315,2	900,0	58,0	58,0	58,0
Gångåtgärder	84,8	92,8	148,2	99,2	425,0	83,1	57,6	57,6
Kollektivtrafikåtgärder	41,8	79,5	150,0	153,7	425,0	48,4	16,8	16,8
Gång- och cykelbro, Slussen 1)	10,0	14,0	140,0	86,0	250,0			
<b>Summa</b>	<b>341,8</b>	<b>365,9</b>	<b>638,2</b>	<b>654,1</b>	<b>2 000,0</b>	<b>189,5</b>	<b>132,4</b>	<b>132,4</b>

1) Exklusive medfinansieringsinkomst

### Cykelinvesteringar

Under åren 2023-2026 ska 900 mnkr investeras i cykelinfrastruktur, vilket innebär att nivån kommer att vara fortsatt hög under en stor del av budgetperioden. Drygt 65 procent av den totala planerade nivån för cykel avser projekt som redan har genomförande- och/eller inriktningsbeslut. Det största enskilda projektet inom satsningen är *Riddarholmskanalen*, där entreprenad planeras under åren 2024-2026. Övriga större projekt som kommer genomföras under perioden för satsningen är bland annat *Norra Götgatan* och *Drottningholmsvägen mellan Alviksplan och Ulvsundaplan*. Dessutom fortsätter arbetet med utbyggnad av cykelparkeringar över hela staden.

### Gångåtgärder

Under åren 2023-2026 ska 425 mnkr investeras i framkomlighetsåtgärder för gående. Förutom åtgärder inom gångplanen planeras även för fortsatt arbete med tillgänglighetsåtgärder och trafikantförbättrande åtgärder. Större enskilda projekt som beräknas pågå under budgetperioden är bland annat *Tegelbacken*, *omgestaltning* samt *Mäster*

*Samuelsgatan och Jakobsgatan, tillgänglighet och trygghet.* Båda projekten kommer enligt plan att genomföras under perioden för satsningen.

#### Kollektivtrafik

Kontoret har fått i uppdrag att investera 425 mnkr i åtgärder för ökad framkomlighet i kollektivtrafik under åren 2023-2026. Projekt som kommer genomföras under budgetperioden är bland annat *Brommaplan, trimningsåtgärder* och *Bytespunkt Norra Sköndal*. Dessutom utreder kontoret möjligheten att anlägga busskörfält längs tre utpekade prioriterade stråk för stombussar, varav ett stråk ska vara i västerort, ett i söderort och ett längs linje 4.

Kontoret arbetar fortfarande intensivt med att ta fram projekt för att nå upp till nivån för uppdraget. Arbetet har försvårats av den försenade utbyggnaden av tvärbanans Kistagren, vilket medfört att flera av kontorets följdinvesteringar blivit försenade. Det gäller bland annat de nya väderskydden på Jan Stenbecks torg. Åtgärderna beräknas nu inte hinna färdigställas inom perioden för satsningen.

#### Gång- och cykelbro Slussen, medfinansiering

Som en del i exploateringsnämndens projekt Slussen ska en ny gång- och cykelbro byggas mellan Södermalmstorg och Gamla stans T-banestation/Mälartorget. Bron anläggs parallellt med den befintliga tunnelbanebron.

Trafiknämnden medfinansierar projektet med 250 mnkr. Budgeten är fördelad över perioden 2023-2025. Då tidplanen för projektet har förskjutits beräknas en del av medfinansieringen utbetalas även år 2026 för att vara i linje med projektets framdrift. Uppdaterad prognos för projektet redovisas i ovanstående tabell.

#### *Offentliga rum – trygghet och attraktivitet*

Kontoret ska under budgetperioden fortsätta utveckla stadens offentliga rum genom åtgärder för att skapa en attraktiv och trygg stadsmiljö.

Kontoret fortsätter även att arbeta med belysningsåtgärder för en trygg och snygg stad samt mindre trygghetsåtgärder på små platser och torg. För de sistnämnda åtgärderna kommer kontoret fortsätta att ansöka om trygghetsmedel och åtgärdsområdets omfattning kommer bero på utfallet av ansökningarna.

I planeringen ingår bland annat Kornhamnstorg och Mälartorget samt Lysviksgatan i Farsta. Inom åtgärdsområdet ingår även bland annat upprustningen av *Östermalmstorg*, för vilket entreprenaden påbörjats och enligt plan kommer att färdigställas år 2025. Projekt *Tegelbacken, omgestaltning* syftar också till att skapa ett tryggt och attraktivt offentligt rum även om projektet budgetmässigt inte redovisas inom åtgärdsområdet.

Offentliga rum - trygghet och attraktivitet	Prognos	Budgetperiod				
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Östermalmstorg, upprustning	50,3	25,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Belysning för attraktiva offentliga rum	13,6	13,5	13,5	5,0	5,0	5,0
Små platser och torg samt trygghet	71,8	36,1	36,0	28,0	22,0	22,0
Torginvesteringar 5-50 mnkr	13,0	49,9	50,0	40,0	40,0	40,0
Övriga projekt	19,9	9,2	8,4	8,4	7,2	8,0
<b>Summa</b>	<b>168,6</b>	<b>133,9</b>	<b>107,9</b>	<b>81,4</b>	<b>74,2</b>	<b>75,0</b>

### *Grönstruktur, klimat och miljö*

#### Grönare Stockholm

Under budgetperioden fortsätter satsningen *Grönare Stockholm*, för vilken nämnden har beviljats en utökad investeringsram på totalt 245 mnkr för åren 2024-2026. Under denna period har satsningen fått ökat fokus på social hållbarhet. Detta fokus kommer att ligga till grund för kommande diskussioner med stadsdelsförvaltningarna för att identifiera och utveckla förslag till nya projekt för satsningens avslutande etapp 5. I detta arbete ingår även att sammanställa förslag för en eventuell förlängning av satsningen.

#### Klimat- och miljöinvesteringar

Under budgetperioden planerar kontoret att fortsätta byta ut energikrävande belysningsarmaturer förutsatt att materialinköpet, som utgör merparten av utgiften, kan finansieras med klimatmedel. Kontoret kommer även fortsätta söka klimatmedel för åtgärder för bland annat förbättrad dagvattenhantering samt undersöka möjligheten att söka medel från stadsexterna källor, bland annat från Klimatklivet.

#### *Trafiksäkerhet*

Genomförandet av de *nya hastighetsplanerna* fortsätter under budgetperioden och förväntas bli klart år 2026. Åtgärderna syftar till att säkerställa efterlevnaden av föreslagna hastighetsgränser genom att anlägga fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Sammanlagt planerar kontoret att investera cirka 550 mnkr under perioden 2017-2026, vilket är lägre än de 750 mnkr som redovisades i inriktningsbeslutet 2017. Den lägre utgiften beror framförallt på att åtgärderna har visat sig vara billigare än vad de initiala kalkylerna visade.

För genomförande av *trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor* har kontoret avsatt 20 mnkr per år under åren 2023-2025. Projekten redovisas inom framkomlighetsatsningen för gångtrafikanter.

Åtgärder för det nya budgetuppdraget för lekgator inryms med totalt 80 mnkr under perioden 2024-2026. Exempelvis ingår temporära åtgärder vid förskolorna Lofoten och Regnbågen i Järva samt vid Norra Ängby skola i Bromma. Beslut om vilka åtgärder som blir permanenta är ännu inte fattat.

#### *Reinvesteringsprogram och övriga mindre reinvesteringar*

Enligt kommunfullmäktiges budget ska reinvesteringar för att bevara den befintliga infrastrukturen inrymmas inom nämndens långsiktiga plan. I åtgärdsområdet ingår

reinvesteringsprogram för gatuytor, mindre konstruktionsåtgärder, tekniska installationer, trafiksignaler, belysning och trädåtgärder. Därutöver planeras utredning, projektering och genomförande av ett antal konstruktioner samt ett antal mindre reinvesteringsåtgärder såsom gatugröna ytor och åtgärder på prydnamdammar och fontäner.

Under budgetperioden kommer kontoret att intensifiera arbetet med att utveckla och implementera effektivare metoder för fördelning av budgetresurser till reinvesteringsprogram. Som del i det arbetet har kontoret initierat ett projekt för utredning av nytt system för underhållsplanering för gatuunderhållet. Kontoret ser även över möjligheter till effektivare anläggningsinspektioner.

I tabellen nedan framgår planerad omfattning under åren 2024-2029.

Reinvesteringsprogram och övriga reinvesteringar	Prognos	Budgetperiod				
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Gatuytor och tillhörande anordningar, bl.a.:	167,0	120,0	120,0	120,0	120,0	120,0
<i>reinvestering Cykel</i>	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
<i>reinvestering Gångbanor</i>	47,8	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
<i>reinvestering Kollektivtrafik</i>	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Mindre konstruktionsåtgärder	57,0	41,2	41,2	41,0	41,0	41,0
Tekniska installationer	35,9	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
Trafiksignaler	34,0	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0
Belysning	67,0	47,0	47,0	47,2	47,2	47,2
Trädåtgärder	29,0	22,0	22,0	22,0	22,0	22,0
Reinvesteringsprojekt 5-50 mnkr	65,8	66,2	65,0	3,5	0,0	0,0
Övriga mindre reinvesteringar	13,0	4,8	5,0	0,0	0,0	0,0
Budgetnivå för planering och genomförande	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summa netto</b>	<b>468,7</b>	<b>345,2</b>	<b>444,2</b>	<b>277,7</b>	<b>274,2</b>	<b>274,2</b>

#### *Stora ersättningsinvesteringar över 50 mnkr*

Utöver reinvesteringsprogrammen finns också flera enskilda projekt där äldre anläggningar kommer att kräva omfattande åtgärder och större ombyggnader. Följande ersättningsinvesteringar är inrymda inom nämndens långsiktiga investeringsplan och samtliga projekten planeras bli färdigställda under budgetperioden.

- *Kungsgatan, konstruktionsförstärkning* – byggstart 2023, entreprenad klar 2025
- *Ny bergbana i Skärholmen* – entreprenad 2024-2026
- *Norra Danviksbron* – huvudentreprenad start 2024, möjlig idrifttagning höst 2026
- *Förstärknings- och cykelåtgärder Södermälarsstrand* – entreprenad 2024-2026.

För projektet *Liljeholmsbroarna, större åtgärder* har planeringsutgifter inrymts i nämndens budget. I inriktningsbeslutet beräknades totalutgiften till mellan 650 mnkr och 1 050 mnkr beroende på vilket åtgärdsalternativ som skulle väljas. Kontoret befarar dock att den senaste tidens stora prisökningar medfört att den uppskattade utgiften inte kommer att räcka för



projektets genomförande. Kontoret kommer innan hösten ta fram en ny osäkerhetsvärderad kalkyl för projektet. Beroende på kalkylens utfall kan det bli aktuellt att lyfta ett reviderat inriktningsbeslut.

Övriga högt prioriterade ersättningsinvesteringar som ännu inte är inrymda med utgifter för genomförande är:

- *Vasabron, ny bro* – inriktningsbeslut planeras under 2024
- *Klaratunneln, renovering*
- *Klarastrandsleden* – inriktningsbeslut planeras under 2024
- *Västerbron, etapp 1* – genomförandebeslut planeras under 2024.

En stor utmaning förknippad med de mycket stora ersättningsinvesteringarna (med totalbudget över 500 mnkr) är att de tar en stor del av nämndens investeringsbudget i anspråk vid genomförandet. De höga volymerna som är låsta i de stora projekten begränsar möjligheten att inrymma andra angelägna åtgärder under tiden projekten genomförs, samtidigt som en mindre förskjutning i projektens tidplan skapar ett stort utrymme i långsiktiga investeringsplanen. Utrymmet är svårt att ersätta med andra mindre projekt. Kontoret ser därför positivt på att nämnden tilldelats sammanlagt 600 mnkr under åren 2026-2028 för planering och genomförande av dessa ersättningsinvesteringar inom utökad investeringsplan.

Kontoret ser en möjlighet att genomförandet av renoveringen av Västerbron, etapp 1 kan påbörjas redan år 2025 under förutsättning att den tilldelade budgeten tidigareläggs. En tidigarelagd entreprenad skulle bland annat minska risken för dagvatteninträngning i brons konstruktion.

I tabellen nedan redovisas kommunfullmäktiges budget för området och förslag till ny fördelning av utgifter. Ekonomin för projekt Västerbron, etapp 1 kommer att presenteras mer detaljerat i kommande genomförandebeslut.

Stora infrastrukturprojekt	Budgetperiod	Budgetperiod						
		2024	2025	2026	2027	2028	2029	Summa
Budget och prognos (i mnkr)								
KF budget			100	200		300		600
Förslag till justering		100		-50		-50		0
<b>Summa - ny fördelning</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>150</b>		<b>250</b>		<b>600</b>

### Övriga nyinvesteringar

Inom området mindre nyinvesteringar redovisas de projekt som inte ingår i någon av de satsningar eller åtgärdsområden som beskrivs ovan exempelvis vägvisningsskyltning, och nyinvestering av trafiksignaler m.m. Under budgetperioden planeras bland annat anpassning och förbättring av flera kommunaltekniska ytor för användning av nämndens upphandlade entreprenörer. Även åtgärder av mer löpande karaktär som ofta initieras utifrån synpunkter från medborgare redovisas under denna kategori.

Kontoret föreslår att det fortsatt avsätts budgetmedel för dessa ändamål, cirka 20 mnkr fr.o.m. 2025.

### 3.2.1 Prioriteringsgrunder

#### **Prioriteringsgrunder**

Kontoret arbetar systematiskt med bedömning av projekt, såväl inom som utom ram, för att kunna redovisa ett prioriterat budgetförslag för nämndens investeringar. Avstämning görs kontinuerligt vad gäller bland annat projektens måluppfyllelse, beslutsläge och genomförbarhet. Dessutom beaktas parametrar som trafikpåverkan och produktionsmöjligheter i samband med planering och prioritering av investeringsprojekten.

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan innehåller både strategiska investeringar och ersättningsinvesteringar. I arbetet med planering av de strategiska investeringarna ställs höga krav hur avvägningar mellan olika åtgärdsområden och projekt genomförs, för att säkerställa att projekten bidrar till uppfyllandet av kommunfullmäktiges beslutade strategier, planer och mål. Planerings- och prioriteringsarbetet för ersättningsinvesteringar utgår från kartläggningar av det långsiktiga reinvesteringsbehovet. Då drift- och underhållsbehovet bedöms öka kraftigt under kommande år kommer det att bli allt viktigare att avvägningar mellan olika områden och projekt är tydligt beskrivna, inklusive vilka konsekvenser besluten får för staden.

För åren 2023-2026 har trafiknämndens investeringsplan förstärkts för att inrymma en satsning på framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik samt ett grönare Stockholm. Därtill har nämnden under åren 2026-2028 tilldelats en utökning om totalt 600 mnkr för stora ersättningsinvesteringar. Detta har underlättat prioriteringsarbetet väsentligt och skapat goda förutsättningar för att genomföra angelägna projekt till nytta för stockholmarna. Kontoret ser en fördel om mycket stora projekt generellt kan hanteras genom utökad ram då det minskar konsekvenserna för övrig verksamhet vid eventuella projektförändringar, t.ex. förskjutna tidplaner. Mot bakgrund av de stora ersättningsinvesteringar som kommer att krävas framöver för att säkra anläggningarnas funktion ser kontoret gärna att denna satsning utökas.

I förslag till budget för kommande år har flera större ersättningsinvesteringar inrymts, bl.a. renovering av Norra Danviksbron och förstärkning av Kungsgatan. Utöver dessa projekt är flera andra stora anläggningar under utredning, men ännu ej inrymda, se redovisningen i bilaga 4 *Prioriterade projekt utanför ram*. Där ingår bl.a. utbyte av Vasabron och upprustning av Klaratunneln, som är omfattande projekt med preliminärt uppskattade investeringsnivåer mellan 500-1 500 mnkr. Dessa komplexa och stora projekt behöver samordnas utifrån både prioritet för genomförande, ekonomiska ramar, produktionsförutsättningar samt trafiksystempåverkan.

### 3.2.2 Konsekvensanalys och risker

#### **Konsekvensanalys och risker**

Trafiknämndens investeringsverksamhet står under kommande år inför flera utmaningar när staden utvecklas och befintliga anläggningar åldras. I detta avsnitt beskrivs dessa samt omvärldsrisker för investeringsplanen, bland annat ökade prisnivåer.

Under denna period kommer omfattande ersättningsinvesteringar som tunnlar och broar att

kräva betydande delar av nämndens budget. Dessa investeringar är kritiska och prioriteras högt av kontoret eftersom fördröjningar kan leda till allvarliga konsekvenser, inklusive ökad risk för haverier. Att skjuta upp dessa nödvändiga åtgärder innebär inte bara en risk för omedelbara problem, som trafikpåverkan och ökade driftkostnader, utan kan också resultera i att framtida budgetbehov eskalerar på kort tid.

Förändringar i tidplanerna för de stora projekten ger som regel stor påverkan på kontorets totala investeringsportfölj, då en tidsförskjutning skapar ett stort budgetutrymme som är svårt att med kort framförhållning hantera med andra projekt. Mot bakgrund av detta arbetar kontoret dels för att säkra tidplanerna för de stora projekten, dels med parallella utredningar för att skapa flexibilitet om förutsättningarna för ett projekt ändras. Kontoret kommer under 2024 att presentera en övergripande genomförandeplan för de stora projekten inom nämndens ansvarsområde. Som stöd för det arbetet pågår även utveckling av nya verktyg och processer som inköp av tidplaneringsprogram, anpassning av GIS-verktyg samt standardisering av projektbudgetar och tidplaner.

Under perioden bedöms även utvecklingen av marknadspriserna ha en fortsatt stor påverkan på kontorets investeringsverksamhet. Ökningen av entreprenadindex varierar från år till år och har under större delen av 2010-talet varit ca 2-5 procent per år. Under de tre senaste åren har dock flera viktiga indexserier för bland betong- och stålarbeten ökat betydligt mer. Det gäller bland annat priser för asfaltsarbeten och stålarbeten. Under inledningen av 2024 har entreprenadindex sjunkit något jämfört med toppnivån i oktober 2023, vilket främst beror på sjunkande priser på oljemarknaden. Det är dock i dagsläget svårt att sja om denna förändring är början på en trend av sjunkande marknadspriser.

Nedanstående diagram visar den procentuella utvecklingen Entreprenadindex och KPI jämfört med prisläget i januari 2021. Linjen för Entreprenadindex bygger på en standardindexkorg för nämndens projektportfölj. Diagrammet visar att projekt inom nämndens ansvarsområde på kort sikt blivit betydligt dyrare, vilket även urholkat värdet på den långsiktiga budgetramen.



### 3.2.3 Måluppfyllelse

#### Måluppfyllelse

Nämndens investeringar uppfyller främst följande verksamhetsområdesmål:

- 2.1 Stockholm ska bli klimatpositivt – genom minskade utsläpp och ökad koldioxidlagring.
- 2.2 Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar.
- 2.3 Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.
- 2.4 Stockholmarens hälsa ska främjas genom ren luft, rent vatten och giftfria miljöer.
- 3.1 Stockholms ekonomi är stark, hållbar och lägger grunden för en jämlik välfärd.

Kontoret arbetar systematiskt med prioritering för att ha en väl avvägd projektportfölj utifrån nämndens samlade uppdrag och där hänsyn tas till politiska prioriteringar, projektets måluppfyllelse, beslutsläge, beroenden till andra projekt och genomförbarhet. Målsättningen är att ha en balanserad investeringsportfölj där både strategiska och ersättningsinvesteringar genomförs, eftersom båda delar är viktiga för stadens utveckling.

## 4 Lokalförsörjningsplan

### 4.1 Sammanfattning

Lokalförsörjningsplanen är ett styrdokument för respektive nämnds kort- och långsiktiga arbete med lokalplanering där nämndens totala behov av lokaler och planerade förändringar sammanställs. Nämndernas lokalförsörjningsplaner aggregeras till stadens övergripande

lokalresursplan som årligen föreläggs kommunstyrelsen.

Stadens ledning beslutade 2016 att de tekniska förvaltningarna (exploateringskontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret) ska samlokaliseras till Tekniska nämndhuset på Kungsholmen. Detta krävde en total ombyggnad och renovering av huvudbyggnaden. Under 2018 påbörjades arbetet med ombyggnaden. Arbetet skedde etappvis i fyra etapper och var klart 2023.

Kontoret hyr administrativa lokaler på Fleminggatan 4 i Stockholm. Trafikkontorets lokaler utgörs i huvudsak av administrativa lokaler och garageplatser i Tekniska nämndhuset. Kontoret hyr dessutom arkivlokaler i Liljeholmen och ett flertal lokaler, bland annat teknikutrymmen.

Efter färdigställandet av Tekniska nämndhuset finns arbetsplatser för omkring 70 procent av antalet anställda medarbetare och det beräknas vara tillräckligt även för att möta viss ökande personalvolym då medarbetarna ges möjlighet att arbeta delvis hemifrån.

#### **4.2 Bedömd hyreskostnadsutveckling**

Hyreskostnaden uppgår under 2025 till ca 33,7 mnkr inkl. drift och FM-tjänster. Flytten till nya lokaler är nu genomförd och hyreskostnaden för 2025 och framåt förväntas bli 33,7 mnkr exklusive indexjusteringar och prisökningar.

Förvaltningen har kostnader för garage om 0,7 mnkr som är inkluderade i ovan belopp.

Årliga hyresgenererade investeringsutgifter för lokaler är aktuellt från och med 2024 om 1,6 mnkr och är ej inkluderade i ovan sammanställning.

Hyreskostnaden fördelar sig enligt följande:

Bashyra och gemensam yta: 25,7 mnkr

Möbler inredning: 1,6 mnkr

El, värme, kyla: 1,4 mnkr

FM-tjänster och service: 5,7 mnkr

Säkerhet: 0,2 mnkr

Garage: 0,7 mnkr

Från och med 2025 beräknas att vedertagen indexuppräknning sker årligen på de nya hyrorna.

#### **4.3 Samverkan**

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

#### **4.4 Lokalplanering - ej pedagogisk verksamhet**

##### 4.4.1 Planering av lokaler för år 2025-2032 (första planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.

##### 4.4.2 Planering för lokaler år 2033-2045 (andra planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.