

Handläggare
Sabina Korkmaz
Telefon: 08-508 35 001

Till
Trafiknämnden

Underlag för budget 2027 med inriktning 2028 och 2029 för Trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förvaltningens förslag till underlag för budget 2027 med inriktning för 2028 och 2029 och överlämnar ärendet till kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Innehållsförteckning

1 Strategisk inriktning	4
2 Lokala utvecklingsbehov	7
3 Planeringsförutsättningar för nämndens verksamhetsområden	11
4 Sammanfattande ekonomisk analys	52
4.1 Drift	53
4.2 Investeringar	59
4.2.1 Prioriteringsgrunder	67
4.2.2 Konsekvensanalys och risker	68
4.2.3 Måluppfyllelse.....	69
4.3 Verksamhetsprojekt	70
5 Lokalförsörjningsplan	70
5.1 Sammanfattning.....	70
5.2 Planeringsförutsättningar.....	70
5.3 Hyreskostnadsutveckling.....	70
5.3.1 Administrativa lokaler	71
5.4 Samverkan.....	71
5.5 Lokalplanering - ej pedagogisk verksamhet.....	71
5.5.1 Nuläge 31 januari 2026	71
5.5.2 Behov och planering av lokaler för (första planeringsperioden).....	72
5.5.3 Behov och planering för lokaler (andra planeringsperioden).....	72
5.6 Övrig information.....	72
6 Övriga redovisningar	72

Bilagor

Bilaga 1: Beslutsläge stora projekt FP 2027-2029

Bilaga 2: Prioriteringsverktyg spis 2026-2031

Bilaga 3: Prioriterade projekt utanför ram FP 2027-2029

Bilaga 4: Klimatanpassningsinvesteringar 2027-2029

Bilaga 5: Trafikkontorets strategiska kompetensförsörjningsplan 2027-2029

Bilaga 6: Klimatinvesteringar utslappsminskningar 2027-2029

Bilaga 7: Miljöprogram verksamhetsberättelse 2025 trafiknämnden

Bilaga 8: Taxor och avgifter

1 Strategisk inriktning

I stadsledningskontorets anvisningar anges att samtliga nämnder ska beskriva strategiska inriktningar och prioriteringar som bidrar till att uppnå stadens vision på sikt och kommunfullmäktiges inriktningsmål under den kommande treårsperioden.

Nära samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag är en förutsättning för att staden ska uppfylla sina mål. Nedan följer ett urval av trafikkontorets utvecklingsbehov och strategiska prioriteringar kategoriserat utifrån kommunfullmäktiges inriktningsmål.

Ett Stockholm som håller samman med en stark och jämlik välfärd i hela staden

Utvecklingen i europeiska städer går tydligt mot grönare och mer vistelseinriktade offentliga rum där ytor omfördelas från biltrafik till människor, kultur och klimatåtgärder. Gator, torg, kajer och parker ses i allt högre grad som sociala mötesplatser. Det offentliga rummet är också en del av stadens klimatanpassning där grönska bidrar till att hantera värme, skyfall, buller och luftkvalitet samtidigt som den stärker folkhälsan och attraktiviteten. För att Stockholm ska hålla samman krävs samtidigt goda kommunikationsmöjligheter mellan stadsdelar med andra färdmedel än bil. Attraktiva och effektiva tvärförbindelser för gång, cykel och kollektivtrafik är viktiga för att stärka tillgänglighet, jämlikhet och tillgång till stadens utbud, service och arbetsmarknad. I många delar av staden finns behov av att förbättra kopplingarna mellan stadsdelar och skapa mer gena och konkurrenskraftiga stråk för busstrafiken. Sådana åtgärder kan dock innebära målkonflikter när nya väglänkar eller andra framkomlighetsåtgärder riskerar att göra intrång i grönområden eller påverka rekreativa och ekologiska värden.

Samtidigt förändras förväntningarna på det offentliga rummet genom ökat stadsliv, fler uteserveringar och ny lagstiftning som kan ge staden ett större ansvar för tillstånd och tillsyn av upplåtelse av offentlig plats. Detta innebär behov av utvecklade arbetssätt, digitala system och stärkt samordning samt dialog med näringsidkare, medborgare och andra förvaltningar. Även kommande lagändringar kopplade till serveringstillstånd och ordningslagen ställer krav på nära samarbete inom staden och med statliga aktörer för att säkerställa rättssäker och effektiv hantering.

Tekniska trender som automatiserade fordon, leveransrobotar, drönare och smarta digitala system påverkar i allt högre grad hur staden planerar och förvaltar det offentliga rummet. För att dessa tekniker ska bidra till stadens mål behöver staden stärka samordningen, bygga kunskap och delta aktivt i nationella och internationella samarbeten med myndigheter, akademi, näringsliv och andra städer. Ett proaktivt förhållningssätt, gemensamma riktlinjer och samordnade test- och pilotprocesser är centrala för att integrera ny teknik på ett kontrollerat och ändamålsenligt sätt.

Trafiknämnden har också fått ett utökat samordningsansvar inom flera områden, såsom elektrifiering, skyfallsfrågor, bad och bastu och städning i det offentliga rummet. Genomförandet av full källsortering på torg och i parker kräver ett fortsatt nära samarbete med stadsdelsförvaltningarna och Stockholm Vatten och Avfall, både kring drift, uppföljning och hur invånarna använder de nya lösningarna. Liknande behov av samordning finns i frågor om offentlig belysning, där en mer centraliserad förvaltning utreds i dialog med

stadsdelsförvaltningarna.

Även utvecklingen av nya funktioner i staden såsom låncykelsystem, ett eventuellt övertagande av kajer, bastu- och badzoner samt samordning av stadsnära odling förutsätter bred samverkan mellan förvaltningar, bolag, föreningar och privata aktörer. I flera fall handlar det om att ta fram gemensamma riktlinjer, identifiera lämpliga platser och samordna investeringar och drift över organisatoriska gränser.

Det finns även ett omfattande behov av upprustning av slitna offentliga miljöer i både city och i stadens fokusområden, där många anläggningar byggdes under samma period och nu har nått sin tekniska livslängd eller är så slitna att det inte bidrar till en positiv upplevelse av det offentliga rummet. Det höga besöksstrycket i centrala delar av staden ställer särskilda krav på material och utformning. I takt med att nya delar av Slussen färdigställs och angränsande stråk rustas upp förändras rörelsemönster och vistelsepotential, vilket skapar behov av nya platsbildningar och upprustning av stråk med ökade flöden. Samtidigt har en minskad byggtakt de senaste åren inneburit att vissa stadsbyggnadsprojekt fördröjs eller pausas, vilket skapar mellanrum i staden där miljöer riskerar att bli passiva. Trafikkontoret behöver därför ha beredskap att identifiera strategiskt viktiga platser och genomföra temporära eller mer permanenta åtgärder för att upprätthålla funktion, trygghet och attraktivitet i stadsmiljön.

Arbetet med platsutveckling och aktivering av det offentliga rummet är en central del av målet om en levande och hållbar stad. Genom tillfälliga aktiveringar, säsongsbetonade utsmyckningar, sommar- och vinterplatser samt permanenta inslag som stadsmiljözoner och lekgator stärks social hållbarhet, trygghet och stadsliv. Detta arbete sker i nära samverkan med stadsdelsförvaltningar, andra kommunala verksamheter, fastighetsägare, näringsliv och lokalpolisområden för att skapa trygga, inkluderande och attraktiva mötesplatser i hela staden. För att möta den ökande efterfrågan på platsaktivering behöver arbetssätt och samverkansformer vidareutvecklas och resurser säkerställas. Genom samordnade insatser kan staden rusta upp slitna miljöer, integrera ny teknik, möta nya lagkrav och utveckla mer gröna och levande stadsmiljöer som stärker klimatresiliens, trygghet och långsiktig attraktivitet.

Ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning

Stockholms transportsystem har utvecklats i en mer hållbar riktning med minskad biltrafik och har en ledande position inom elektrifiering, även om nationella styrmedelsförändringar tillfälligt har bromsat utvecklingen. Samtidigt fortsätter stadens satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik att stärka de hållbara trafikslagen och minska utsläppen från den egna verksamheten.

Stockholmsregionen står inför omfattande förändringar i trafiksystemet till följd av stora infrastruktursatsningar som nya tunnelbanelinjer, spårutbyggnader och Förbifart Stockholm. Därtill finns ett växande behov av reinvesteringar i broar och andra anläggningar som kommer att begränsa trafikflödena under längre perioder. Förändringarna väntas påverka trafikflöden, resmönster och stadens utveckling under lång tid framöver samtidigt som de skapar möjligheter att utveckla mer attraktiva stadsmiljöer och prioritera kollektivtrafik, gång och cykel.

Utbyggnaden av tunnelbanan och andra spårprojekt innebär nya resmöjligheter och ökade

resenärströmmar i befintliga stadsmiljöer, vilket ställer krav på utvecklade gång- och byteskopplingar samt levande och trygga offentliga rum kring stationerna. Samtidigt kommer Förbifart Stockholm att omfördela trafikflöden i regionen, med både minskad och ökad trafik på olika delar av vägnätet vilket kräver fortsatta analyser och åtgärder för framkomlighet, trafiksäkerhet och önskad stadsutveckling i strategiska knutpunkter och infarter till innerstaden.

Stadens mål är att minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent från 2017 till 2030 vilket kräver både en omfattande elektrifiering och en minskning av biltrafikarbetet. Utvecklingen påverkas av nationella beslut, men staden kan långsiktigt styra genom ombyggnad av väginfrastruktur, stadsplanering och ekonomiska styrmedel. Den positiva trenden för gång-, cykel- och kollektivtrafik visar att sådana satsningar ger effekt, och fortsatta investeringar bedöms vara avgörande för att nå klimatmålen. Samtidigt innebär kommande öppningar av ny infrastruktur och omfattande renoveringar av broar och tunnlar stora tillfälliga trafikpåverkningar, där en samordnad planering i kombination med åtgärder som underlättar hållbart resande kan bidra till måluppfyllelse. En generell anpassning av trafiksystemet behöver göras för att mötas stadens trafikminskningsmål.

Parallellt med denna omställning är trafiknämndens verksamhet central för stadens miljö- och klimatarbete. Arbetet styrs av lagkraven i miljöbalken och följs upp av länsstyrelsen och miljöförvaltningen och av stadens miljöprogram och tillhörande klimathandlingsplan där trafiknämnden har ett omfattande genomförandansvar. Även nämndens arbete med att ställa om den egna verksamheten behöver intensifieras de kommande åren. Kravställningar och avtalsutformning som leder mot målsättning om minskade utsläpp och miljöpåverkan samt cirkularitet behöver utvecklas. Här finns goda möjligheter till erfarenhetsöverföring mellan stadens olika verksamheter, i synnerhet mellan Exploateringsnämnden och Trafiknämnden.

Ett Stockholm med en stabil och hållbar ekonomi med utbildning, jobb och bostäder för alla
Den osäkra omvärldsutvecklingen ställer ökade krav på trafikkontorets arbete inom säkerhet, beredskap och motverkande av välfärdsbrottslighet vilket i hög grad förutsätter starkt samverkan med såväl interna som externa aktörer. Kontoret är en central aktör i stadens kris- och beredskapsarbete och leder transportsektorn i stadens sektorsorganisation samtidigt som arbetet sker i nära samarbete med Trafikverket, stadsledningskontoret, andra förvaltningar, bolag och statliga myndigheter. Denna samverkan är avgörande för att säkerställa en robust transportinfrastruktur och en fungerande stad även vid störningar eller kriser.

Samtidigt lyfts behovet av ökad rådighet över den egna verksamheten, där en successivt större andel egen regi ses som ett verktyg. Genom att utreda och utveckla egen regi inom fler områden, exempelvis drift av de kommuncentrala parkerna, parkeringsövervakning och andra operativa funktioner kan kontoret stärka kontrollen, beredskapen och den interna kompetensen. Detta kräver i sin tur nära samverkan med stadsdelsförvaltningar och andra verksamheter för att tillvarata erfarenheter och säkerställa effektiva gemensamma lösningar. En ökad egen regi ställer även krav på gemensam planering av kommunaltekniska ytor och resurser, vilket behöver ske tidigt i stadsbyggnads- och exploateringsprocesser i dialog med berörda aktörer.

Parallellt är det omfattande och växande underhållsbehovet i stadens anläggningar en fortsatt

central fråga. Kontoret förvaltar en stor mängd infrastruktur med varierande ålder och skick, där bristande reinvesteringstakt under lång tid har bidragit till en uppbyggd underhållsskuld, särskilt för broar, gator och tekniska installationer, men även för centrumområden i ytterstaden och delar av City. För att motverka kapitalförstöring och säkerställa trafiksäkerhet krävs ett mer systematiskt och förebyggande underhåll, där tidiga insatser är både mer kostnadseffektiva och klimatmässigt hållbara än sena, omfattande åtgärder. Planeringen av detta arbete behöver ske i nära samordning med andra investeringsprojekt och externa aktörer, såsom ledningsägare och exploateringsverksamhet, för att minimera störningar och optimera resursanvändningen.

De kommande decenniernas reinvesteringar kommer att medföra periodvisa störningar i trafiksystemet men ger också möjlighet att pröva nya lösningar och påverka resenärers val av färdmedel och rutt. För att hantera den samlade påverkan är samverkan central. Flera projekt behöver samplaneras mellan staden, regionen, Trafikverket och andra berörda aktörer. Till exempel när det gäller kapacitet i kollektivtrafiken, utveckling av bytespunkter och anpassningar av vägnätet. Även utvecklingen av stadsmiljöer i anslutning till större trafiknoder förutsätter samarbete med fastighetsägare och andra lokala aktörer.

Kontoret behöver därför arbeta proaktivt med att samordna tidplaner, analyser och prioriteringar mellan olika projekt för att minska störningar och samtidigt stödja stadens klimatmål. Regional samverkan kring trafikprognoser, huvudtidplaner och riskbedömningar är avgörande för att kunna planera åtgärder i rätt tid och på rätt plats. En tydlig och samlad kommunikation om planerade trafikarbeten, liksom koordinerade trafikomledningar är också en viktig del av detta arbete. Sammantaget är ett förstärkt och strukturerat samarbete mellan berörda aktörer en förutsättning för att både hantera de stora förändringarna i transportsystemet och driva omställningen mot ett mer hållbart och klimatneutralt transportsystem. Även arbetet med att motverka välfärdsbrottslighet och stärka inköp och avtalsuppföljning bygger på utvecklad samverkan. Genom gemensamma tillsyner tillsammans med polis och andra myndigheter, förbättrad datadelning och strukturerade leverantörsdialoger skapas bättre förutsättningar att identifiera risker och säkerställa att avtal följs. Den professionella beställarrollen förutsätter därmed både intern samordning och kontinuerlig dialog med marknadens aktörer.

Genom att utveckla verksamheten i egen regi, prioritera det långsiktiga underhållet av stadens anläggningar och samordna planering och investeringar med andra aktörer kan kontoret bidra till en mer robust, trygg och hållbar stadsmiljö samtidigt som förmågan att hantera kriser och långsiktiga investeringsbehov stärks.

2 Lokala utvecklingsbehov

Från och med 2025 ska stadsdelsnämnder i samarbete med berörda facknämnder och bolag analysera lokala utvecklingsbehov och ta fram gemensamma strategiska prioriteringar. Analyserna ska göras på stadsdelsnivå eller mer avgränsade geografiskt specifika platser och beröra följande sex tematiska områden:

- Välbefinnande och hälsa
- Uppväxtvillkor och utbildning

- Arbete och företagande
- Boende och stadsmiljö
- Demokrati och trygghet
- Miljö och klimat

Respektive stadsdelsförvaltning har utformat process och innehåll utifrån lokala behov, där fackförvaltningar och bolag har bjudits in att delta för att tillsammans med stadsdelsförvaltningen utforma gemensamma strategiska prioriteringar inom varje område. Facknämnder som i samverkan med stadsdelsnämnder har genomfört analyser och tagit fram gemensamma strategiska prioriteringar ska redovisa framtagna strategiska prioriteringar samt hur det påverkar nämndens verksamhet.

Som en del av detta arbete har kontoret medverkat i framtagandet av stadsdelarnas lokala analyser. Trafikkontoret kommer även framöver att verka i alla stadsdelar inom de tematiska områdena, där de lokala utvecklingsbehoven kan bidra till att prioritera åtgärder. Inom ramen för kontorets uppdrag och redan beviljad finansiering, exempelvis för att motverka värmeöar, stärka det lokala näringslivet och öka tryggheten, kommer kontoret att utgå från dessa utvecklingsbehov i berörda stadsdelar. Samtidigt konstaterar kontoret att utvecklingsinsatser som kräver investeringsmedel antingen kräver en utökad investeringsram eller behöver planeras på längre sikt.

Trafikkontoret har deltagit i fler lokala processer jämfört med 2025. Kontoret har bjudits in att delta i arbetet inom följande stadsdelsnämndsområden: Enskede-Årsta-Vantör, Farsta, Hägersten-Älvsjö, Hässelby-Vällingby, Järva, Kungsholmen, Norra Innerstaden, Skarpnäck, Skärholmen samt Södermalm.

Enskede-Årsta-Vantör

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- Stadsdelsförvaltningen, exploateringskontoret och trafikkontoret ska fortsätta upparbetad samverkan för prioritering av investeringar inom Fokus-Hagsätra Rågsved, exempelvis via det gemensamma investeringsprogrammet. Exempel på större åtgärder som faller inom ramarna för det är en gång- och cykelbro över Magelungsvägen mellan Högdalen/Örby och Hagsätra samt utveckling av Rågsvedsvägen för att koppla samman Högdalen och Rågsved.
- Stadsdelsförvaltningen, exploateringskontoret och trafikkontoret ska fortsätta upparbetad samverkan för prioritering av investeringar inom Fokus-Hagsätra Rågsved.

Farsta

Strategisk prioritering Arbete och näringsliv

- Skapa mer levande centrum genom att tillsammans med berörda aktörer fortsätta utveckla Farsta centrum i enlighet med inriktningen i Tyngdpunkt Farsta. På så sätt skapa bättre förutsättningar för näringslivet samt trygghetsskapande insatser i såväl den fysiska miljön som preventiva sociala insatser. Det inkluderar även att skapa fler tredje stadsrum, offentliga rum som inbjuder till möten, för att levandegöra Farsta centrum även utanför butikernas öppettider. Ett exempel är att utveckla Fanfaren till en

kulturnod lokalt i Farsta.

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

Bidra till Fagersjös utveckling genom att utveckla och stärka området mellan Farsta strand, Högdalen och Rågsved. I det arbetet är det också viktigt att beakta vikten av en god stadsmiljö samt stärka förutsättningarna för att kollektivtrafikförsörja området.

Hässelby-Vällingby

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- För att uppnå målet om ett sammanhållet Stockholm, där den socioekonomiska segregationen motverkas behöver förvaltningar och bolag fokusera på åtgärder inom stadsdelsområdet som leder till ökad attraktivitet. Fokus bör vara på stadsdelar med lägre socioekonomisk status. Grimsta har i underlag för budget för 2027–2029 prioriterats som första stadsdel inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde för dessa åtgärder.

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Det finns behov av att minska de värmeöar som ligger intill eller nära förskolor, skolor och särskilda boenden. Värmeön vid Smedshagen skola inom Hässelby-Vällingby stadsdelsområde prioriterades i underlag för budget för 2027–2029 som en viktig värmeö att minska effekterna utav. Arbetet fortlöper även under kommande period.

Hägersten-Älvsjö

Strategisk prioritering Demokrati och trygghet

- Utveckla arbetssätt inom platssamverkan där invånare, civilsamhälle och lokala aktörer är aktiva medskapare i större utsträckning samt stärka samverkan inom staden för bättre samsyn och handlingskraft i utveckling av Fruängen, Västertorp, Älvsjö/Solberga och Liljeholmen.
- Genomföra åtgärder för ökad trygghet och trivsel i Älvsjö resecentrum i samverkan med trafikkontoret och Region Stockholm.

Järva

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Stärka samarbetet inom staden för fortsatt utveckling av mångfunktionella lösningar för att minska värmeöeffekten i stadsdelsområdet.

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- Arbeta samordnande, långsiktigt och strategiskt med utveckling av parker och torg för att skapa kvalitativa och multifunktionella offentliga platser.

Kungsholmen

Strategisk prioritering Demokrati och trygghet

- I samverkan med socialförvaltningen och trafikkontoret utveckla brukarinflytandet

samt genomföra proaktiva åtgärder vid de öppna drogsценerna för att öka tryggheten i det offentliga rummet.

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- Stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret samverkar för att evenemang och andra upplåtelser på allmän platsmark genomförs hållbart och tryggt.

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret samverkar vid externa ansökningar om schakttillstånd för att förbättra möjligheter att värna stadens träd vid schaktarbeten.

Norra Innerstaden

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Öka tillgång till svalka i stadsmiljön genom att stärka grönstrukturer och minska förekomsten av värmeöar genom samarbete med trafikkontoret.
- Stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret samverkar vid externa ansökningar om schakttillstånd för att förbättra möjligheter att värna stadens träd vid schaktarbeten.

Skarpnäck

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Stadsdelsförvaltningen, trafikkontoret och miljöförvaltningen arbetar med multifunktionella lösningar för klimatanpassning och biologisk mångfald i samband med parkinvesteringar och nyexploateringar.

Skärholmen

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- Identifiera investeringar och reinvesteringar i stadsmiljö som kan genomföras i närtid med syftet att förbättra trivsel, trygghet och attraktivitet, möjliggöra framtida stadsutveckling samt bidra till att tillvarata områdets potential som del av den regionala kärnan Kungens kurva-Skärholmen. Ett helhetsgrepp kring Skärholmens centrum är prioriterat samt skolvägar.

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Stärka invånarnas delaktighet i omställningen genom att relevanta aktörer säkerställer lättillgängliga och ändamålsenliga möjligheter till källsortering och avfallshantering, samt genom att hållbara livsstilar främjas via tidiga miljöpedagogiska insatser för barn och unga.
- Stärka klimatanpassningen genom att ansvariga aktörer genomför insatser för att hantera värmeböljor och skyfallsrisker.

Strategisk prioritering Välbefinnande och hälsa

- Genomföra en långsiktig satsning på att erbjuda barn och unga i Skärholmen en aktiv och meningsfull fritid. Arbetet behöver fortsatt ske i samverkan mellan stadens förvaltningar och bolag, föreningsliv och andra lokala aktörer.

Södermalm

Strategisk prioritering Boende och stadsmiljö

- Genomföra gemensamma analyser och planera för åtgärder som på ett hållbart sätt kan möta det stora besöksstrycket på offentliga platser eller möter en åldrande befolknings behov i stadsmiljön.

Strategisk prioritering Miljö och klimat

- Gemensamma analyser tillsammans med trafikkontoret och utifrån dessa planerar för klimatanpassningar på allmän platsmark. Ambitionen är att åtgärderna ska vara mångfunktionella.

3 Planeringsförutsättningar för nämndens verksamhetsområden

Trender i det offentliga rummet

Grönare städer och mer vistelse i det offentliga rummet

Under de senaste åren har en tydlig förskjutning skett i hur europeiska städer planerar och utvecklar sina offentliga rum. Fokus har gradvis gått från framkomlighet för bilen till livskvalitet, klimatresiliens, folkhälsa och social hållbarhet. Två sammanflätade trender präglar utvecklingen, ett grönare stadsrum och en omfördelning av ytor från trafik till vistelse. Stockholms unika förutsättningar med närhet till natur, vatten och grönska är centrala i stadens identitet. För att fortsätta locka välutbildad arbetskraft att flytta till Stockholm behöver stadens kvaliteter vårdas och utvecklas. Tidigare flyttade många till staden för ett arbete, medan val av plats i dag i högre grad styrs av strävan efter livskvalitet där stadens värderingar, sociala liv och livsmiljöer värderas, och företagen följer efter i jakten på kompetens. En stad där människor trivs är en stad som växer.

I många europeiska städer omvandlas tidigare bilpräglade gator, torg och parkeringsytor till platser för människor. Gågator, bilfria zoner, skolzoner och lågfartsområden blir allt vanligare, inte bara i historiska stadskärnor utan även i nya stadsdelar och ytterstadsmiljöer.

Drivkrafterna är nära kopplade till kommunernas övergripande mål. Minskad biltrafik bidrar till bättre klimat och luftkvalitet genom lägre utsläpp, mindre buller och dämpade urbana värmeöar. När mer plats ges åt gång och cykel stärks vardagsrörelsen och stressen minskar, vilket gynnar folkhälsan. Samtidigt visar forskning och erfarenhet att miljöer med hög vistelsekvalitet ofta stärker lokal handel, kultur och fastighetsvärden. Denna utveckling syns tydligt i städer som Paris, Barcelona, Köpenhamn och Wien, där större områden successivt görs trafikfria eller trafikreducerade som en del av långsiktiga stadsstrategier.

Parallellt med trafikomställningen har synen på stadens grönska förändrats. Träd, parker, gröna stråk och naturbaserade lösningar betraktas allt oftare som kritisk infrastruktur snarare än dekorativa inslag. Detta ligger i linje med IPCC:s klimatrapporter, som framhåller naturbaserade lösningar som centrala både för klimatanpassning och för att minska

nettoutsläppen. I praktiken innebär detta att grönskan spelar en aktiv roll i att hantera de klimatrelaterade risker som många kommuner redan upplever. Gatuträd och gröna ytor sänker lokala temperaturer genom skugga och avdunstning och mildrar effekterna av värmeböljor. Parker, regnbäddar och genomsläppliga ytor hjälper till att bromsa och infiltrera dagvatten vid intensiva skyfall och minskar därmed översvämningsrisker. Vegetation kan dessutom dämpa vind och mildra effekter av extremväder i utsatta lägen. Samtidigt fungerar stadens träd och jordar som kolsänkor. De binder och lagrar kol över tid och gör därmed grönstrukturen till en del av kommunens klimatstrategi, som ett komplement till utsläppsminskningar inom trafik och byggande.

Utöver klimatnyttan levererar grönskan en bred palett av ekosystemtjänster. Den reglerar temperatur, vattenflöden, luftkvalitet och buller. Den stödjer biologisk mångfald, pollinering och jordbildning. Den skapar också kulturella värden i form av rekreation, naturupplevelser, psykisk hälsa och sociala mötesplatser. I vissa sammanhang bidrar den även till urbana odlingar och mer cirkulära kretslopp.

Sammantaget pekar utvecklingen mot ett skifte i hur staden förstås och planeras. Det offentliga rummet ses inte längre främst som ett transportsystem optimerat för trafikflöden, utan som ett integrerat system för människor, natur och klimat. Gator och torg blir både sociala arenor och verktyg för klimatanpassning. För kommuner innebär detta stora möjligheter, men också behov av samordnad styrning. Trafik, stadsplanering, park, klimat, fastighet och folkhälsa behöver arbeta utifrån stadens gemensamma mål. När omställningen görs medvetet kan en grönare och mer vistelseinriktad stad samtidigt stärka klimatrezilansen, minska risker, förbättra livsmiljön och skapa långsiktiga samhällsekonomiska vinster.

Ny lagstiftning innebär utmaningar och möjligheter för bättre tillståndsgivning av allmän plats

Antalet uteserveringar i Stockholm har ökat kraftigt, vilket skapar ett mer levande stadsliv men också fler och mer komplexa ärenden. Denna utveckling, tillsammans med lagändringar och frågor som väcks kring säkerhetsaspekter, kräver att vi fortsätter utveckla våra arbetssätt och digitala stöd. För att säkerställa en rättssäker och effektiv hantering behöver kontoret stärka sin kapacitet inom samordning, tillsyn och dialog med näringsidkare och medborgare.

I syfte att renodla polisens uppdrag tillsatte regeringen 2024 en utredning om att lägga över vissa uppgifter som idag är polisens ansvar till andra myndigheter och kommunen. Utredningen är nu klar och föreslår en förändrad ansvarsfördelning inom en mängd områden, men den största förändringen för trafikkontoret är att ansvaret för ordningslagen flyttas från polisen till staden. Om förslaget blir verklighet kommer det innebära att kommunen i högre grad tar ansvar för tillståndsgivning och tillsyn kopplade till upplåtelse av offentlig plats, exempelvis uteserveringar och byggetableringar. Kontoret ser positivt på förslaget, som bland annat kan innebära kortare handläggningstider för sökande och en större möjlighet för staden att påverka och följa upp de företeelser som kräver markupplåtelse i staden. Utredningen föreslår ett införande av ny lagstiftning redan 1 januari 2027, men kontoret har fått signaler om att införandet kommer att försenas.

En ny lagstiftning där staden får ansvar över markupplåtelse kommer kräva ett omfattande utvecklingsarbete av kontorets tillståndsverksamhet. Under 2026 kommer kontoret bedriva ett

projekt som utreder vilka ekonomiska, administrativa och organisatoriska förändringar som behöver finnas på plats. Redan nu står det klart att stora förändringar kommer behöva ske av det digitala stödet för ansökningar och att den inspektionsverksamhet som finns idag behöver byggas ut och vidareutvecklas. Ett antal nya inspektörstjänster kommer behöva tillsättas.

Om lagen träder i kraft under 2027 kommer nya taxor kunna täcka en del av de ökade kostnaderna kopplat till fler inspektörer. Kontoret bedömer dock att en del av kostnaderna för tjänster samt utvecklingen av nya funktioner i det digitala systemet för ansökningar kommer kräva ytterligare medel. Kontoret äskar därför 3 mnkr för 2027 för införandet av den nya lagstiftningen. För 2028 och 2029 äskar kontoret 2 mnkr.

I början av juni 2026 förväntas regeringen fatta beslut om en ny lagstiftning som bland annat innebär att kravet på mat och lokal för att få ett serveringstillstånd försvinner. Lagen förväntas träda i kraft redan 1 juli 2026. Kontoret samarbetar med socialförvaltningen för att förbereda staden för den kommande förändringen. Den nya lagstiftningen kommer möjliggöra för verksamheter som tidigare inte serverat alkohol att kunna få serveringstillstånd. Eftersom den nya lagstiftningen sannolikt inte kommer ställa krav på en lokal, räcker det med att sökande är ett företag och att man tydligt markerar den yta man önskar servera alkohol inom. Detta skulle kunna leda till flera ansökningar om markupplåtelse i stadens offentliga rum i syfte att servera alkohol. Kontoret undersöker nu lämplig taxa för denna typ av upplåtelse och kriterier för hur bedömningen enligt ordningslagen ska göras utifrån platsens lämplighet.

Automatisering av vägtrafiken

Utvecklingen inom automatisering av transportsystemet går snabbt och påverkar i allt högre grad hur städer planerar, reglerar och driver sin verksamhet. Självkörande fordon, leveransrobotar och drönare är inte längre framtidsvisioner, utan teknologier som redan testas och används i olika delar av världen, inklusive i Stockholm. Staden behöver stärka samordningen, tydliggöra stadens inriktning och bygga upp kunskap för att säkerställa att automatisering används på ett sätt som stödjer stadens mål om hållbarhet, trafiksäkerhet och att ytor används effektivt. Målet är att vara proaktiva och undvika en situation liknande den som uppstod med elsparkcyklarna, där ny teknik etablerades snabbt och oreglerat. Arbetet för att styra införande av automatisering sker nu på flera nivåer – inom EU, på nationell nivå och lokalt. För att Stockholm ska vara väl positionerat behöver staden delta aktivt i samarbeten, bidra till kunskapsutveckling och forma en egen strategi.

Från den 1 januari 2027 kan fordon på automatiseringsnivå 4, det vill säga helt självkörande fordon inom avgränsade miljöer, typgodkännas inom EU. Det innebär att dessa fordon kan komma att trafikera Stockholm utan möjlighet till lokal särreglering. Samtidigt är det nationella regelverket ännu inte anpassat till tekniken, särskilt vad gäller ansvarsfördelning mellan förare, system och tillverkare. Transportstyrelsen arbetar för närvarande med att ta fram ett nytt ramverk men många frågor återstår och det finns ingen tidplan för arbetet än. Kontoret har löpande dialog med representanter från Transportstyrelsen på handläggarnivå om utvecklingen.

Staden deltar i arbetet med att ta fram en gemensam färdplan för automatiserad mobilitet i städer och regioner, initierat av det europeiska CCAM-partnerskapet [1] och POLIS[2]. Kontoret medverkar även i det svenska Vinnova-projektet CCAM Sweden, som samordnar

aktörer och stimulerar nya utvecklingsprojekt. Parallellt pågår dialoger om möjliga systemdemonstrationer för både godslogistik och kollektivtrafik i samarbete med andra nordiska städer, näringsliv och akademi.

För att gå vidare krävs ett tydligt ställningstagande om att automatiserade fordon är ett prioriterat område för staden. Bland annat behöver det tidigare förhållningssättet som är beslutat i trafiknämnden uppdateras och processer för testansökningar och pilotprojekt tas fram.

Robotar i staden

Robotiseringen utvecklas snabbt, särskilt inom leverans- och logistiksektorn. I Stockholm pågår just nu tester med leveransrobotar på Södermalm i samarbete med Foodora, med följeforskning från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), och ytterligare ansökningar för tester i city är under behandling. Staden utreder olika möjligheter till extern finansiering för att få forskningsstöd för att utvärdera möjliga långsiktiga effekter på stadsmiljön och trafiksystemet. Viktiga frågor att beakta och utvärdera är bland annat påverkan på trängsel på gångbanor, samspel med andra trafikanter samt trafiksäkerhet.

Samtidigt finns potential att använda robotar inom stadens egna verksamheter, till exempel inom avfallshantering där robotar skulle kunna hämta sopkärl i soprum och transportera dem till sopbilar. Kontoret ser även en potential genom den utveckling som skett med robotar som utför barmarksrenhållning, exempelvis automatiserad maskinsopning. För att ta tillvara på dessa möjligheter behöver staden tydliggöra att robotar är ett prioriterat utvecklingsområde, identifiera verksamheter där robotar kan bidra till stadens mål och ta fram riktlinjer för hur tester och datadelning ska hanteras. Kontoret planerar att genomföra mindre test med städrobot inom lämpligt område under 2028 eller 2029.

Drönare i staden

EU ser drönare och urban luftmobilitet som en del av framtidens hållbara transportsystem, med potential att bidra till samhällsnytta inom räddningstjänst, miljöövervakning, infrastruktur och logistik. Städer och regioner förväntas få en central roll som samordnare och testmiljöer för att möjliggöra en säker och hållbar integrering av drönartrafik i urbana miljöer. Stockholms stad deltar redan aktivt i denna utveckling som ledarstad i EU-projektet CITYAM (2023–2025), som fått internationell uppmärksamhet genom kontorets testprojekt start- och landningsplatsen i Farsta och ”valla gäss”. Inom stadens egna verksamheter testas små drönare för tillsyn, inspektion och viltvård, med fokus på att utveckla effektiva system för datahantering. Drönare har även testats för trafikövervakning av vägassistans i Stockholm genom Trafik Stockholm. Staden deltar även i ett KTH-projekt (2025–2027) om buller- och miljöeffekter av drönartrafik, finansierat av Trafikverket, samt i europeiska nätverk som UIC2 och POLIS.

Från 2027 till 2030 väntas digitala system som U-space [3] och UAS-zoner [4] införas brett i Europa. De ska reglera var drönare får flyga och möjliggöra säker digital trafikledning i stadsmiljö. För att Stockholm ska stå väl rustat inför detta krävs fortsatta resurser för samordning, kompetensutveckling och fortsatt internationellt engagemang. Ett aktivt deltagande är avgörande för att bygga kunskap, påverka framtida regelverk och säkerställa att stadens intressen beaktas om drönarsystemen införs i större skala, exempelvis när det gäller

bullerproblematik och störningar för djurliv.

Sammantaget behöver staden under de kommande åren arbeta intensivt i två spår, dels med att möjliggöra och reglera användning av drönare för olika ändamål i staden. Drönarna kan medföra nyttor för såväl offentliga som kommersiella aktörer, men drönarna påverkar omgivningen, exempelvis genom buller. Samt dels med att utveckla användning av drönare inom den egna verksamheten i syfte att effektivisera och förbättra.

Smart stad

Trenderna inom digitalisering av parker, torg och gröna gatumiljöer går tydligt mot ökad användning av internet of things (IoT), data och AI för att både stärka kvaliteten och effektivisera förvaltningen av det offentliga rummet. Allt fler städer installerar sensorer i parker och på torg för att följa mikroklimat, markfukt, buller, luftkvalitet och vistelsemönster, vilket ger bättre underlag för bevattning, trädvård och utformning av platser. Gatubelysning och stadsmöbler blir i ökande grad uppkopplade och kan fungera som bärare av miljödata, samtidigt som smarta papperskorgar och digitala driftsystem möjliggör mer behovsstyrd skötsel. Parallellt växer användningen av drönare och AI-baserad bildanalys för att följa trädbestånd, identifiera riskträd och dokumentera förändringar över tid. Sammantaget innebär utvecklingen ett skifte från reaktiv skötsel till mer kunskapsbaserad, förebyggande och klimatanpassad förvaltning av stadens gröna strukturer. Kontoret kommer med hjälp av den data som kontoret har tillgång till idag testa att arbeta mer proaktivt med skötselåtgärder i syfte att utveckla verksamheten. Som alltid är det viktigt att kontoret säkerställer långsiktig rådighet och ordnad förvaltning av den data som samlas in.

En osäker omvärld

De senaste årens samhälls- och omvärldsutveckling har inneburit stora förändringar för Stockholms stad och trafikkontoret. Säkerhetsskydd, informationssäkerhet, kris- och krigsberedskap och motverkan av välfärdsbrottslighet har blivit än mer centrala områden som all verksamhet behöver förhålla sig till. Hela samhället behöver kraftsamla och som väghållare och förvaltare av en stor del av huvudstadens offentliga rum är trafikkontoret en viktig aktör i kris- och beredskapsarbetet. Trafikkontoret ingår i den nationella beredskapssektorn transporter som leds av Trafikverket. I staden leder kontoret sektorn transporter och deltar i ytterligare fyra sektorer.

Säkerhetsskydd

Takten för kontorets säkerhetsskyddsarbete har ökat och kommer att behöva hålla en fortsatt hög nivå under kommande år. I nära dialog med stadsledningskontorets säkerhetsavdelning följer och implementerar kontoret stadens tillämpningsanvisningar för säkerhetsskydd och kontoret ser löpande över verksamheten och säkerställer att rätt säkerhetsnivå hålls i allt från löpande förvaltningsverksamhet till specifika investeringsprojekt. En fortsatt utmaning inom säkerhetsskyddsområdet är hantering och arkivering av teknisk dokumentation och annan information som överlämnas från stadens och andra aktörers bygg- och anläggningsprojekt till trafikkontoret. Med anledning av säkerhetsläget och en skärpning av lagstiftningen ökar mängden säkerhetsskyddsklassade handlingar fortlöpande. En annan utmaning är att attrahera och rekrytera rätt kompetens inom detta område, då efterfrågan på dessa resurser är mycket hög.

Fortsatt behov av stärkt informationssäkerhet

Ett angränsande område där kraven skärpts successivt är informationssäkerhet. Trafikkontoret har ett mycket stort antal tekniska system, IT-lösningar och datamängder som bidrar till att upprätthålla funktionen och utveckla transportsystemet och de offentliga rummen. En ny lag, NIS2, ersätter tidigare NIS-lagen och det innebär i praktiken att många fler delar av kontorets verksamhet omfattas av högre krav på informationssäkerhetsarbetet. Under 2024 genomförde Transportstyrelsen en tillsyn av trafikkontoret enligt den tidigare NIS-lagen och identifierade i den ett antal brister som kontoret nu arbetar med att åtgärda. Åtgärdsarbetet är resurs- och kostnadskrävande och i och med att den nya NIS2-lagen dessutom berör i princip all kontorets verksamhet, ser kontoret ett behov av att i kommande års budgetarbete prioritera och säkerställa en fortsatt hög genomförandekraft inom informationssäkerhetsområdet.

Informationssäkerhetsarbete hos en del av stadens organisation kan även påverka andra förvaltningar och bolag. Ett exempel på det är den kommande avetableringen av *Samlingskartan*, som har samlat information om alla ledningar under stadens mark och som används av entreprenörer och förvaltningar/bolag som ska gräva i stadens gator. NIS-lagstiftningen omöjliggör att en aktör samlar den här typen av samhällsviktig information på ett ställe, varför kontoret arbetar med att förbereda en övergång till den statliga tjänsten *Ledningskollen* som klarar dagens informationssäkerhetskrav. Övergången planeras till årsskiftet 2026/2027 och omfattar flera av stadens bolag och förvaltningar som har ledningar eller som behöver få informationen. Trafikkontoret samordnar arbetet mellan stadens berörda bolag och förvaltningar och gör bedömningen att kontorets arbete med övergången kan göras inom ram, men andra förvaltningar och bolag kan komma att identifiera behov av medel för utökning av resurser eller utveckling av sina digitala system kopplat till ledningsinformation.

Beredskap

I takt med omvärldens förändringar prioriteras beredskaps- och rådighetsaspekterna av kontorets verksamhet ytterligare och kontoret förstärker därför med ytterligare kompetens inom dessa områden. Sedan tidigare leder kontoret arbetet inom en av sektorerna (transportsektorn) i stadens sektorsorganisation för stärkt civil beredskap och deltar i fyra andra sektorer. Det finns flera statliga utredningar och lagförslag som kommer att påverka kommunens roll inom det civila försvaret och samtliga utredningar understryker kommuners avgörande betydelse inom det civila försvaret och kommer att påverka kontorets verksamhet framöver. Kontoret ser även behov för staden att gemensamt ta sig an frågan om Natos sju grundläggande civila förmågekrav, där det sjätte kravet, ett resilient transportsystem samt förmåga att snabbt återställa transportsystemet efter förstörelse, är särskilt relevant för trafikkontoret. Staden behöver analysera vidare vad detta kan innebära i praktiken för verksamhetens prioriteringar. Kontoret utvecklar även beredskapsarbetet kopplat till att ta över verksamhet i egen regi, samt ser över kris- och krigsorganisationen. För det sistnämnda är övningar viktiga redskap och kontoret genomför regelbundna övningar och kompetenshöjande aktiviteter för de med roller i kontorets krisorganisation.

Välfärdsbrottslighet

Välfärdsbrottslighet är ett växande problem i samhället och fungerar även som finansieringskälla för kriminella nätverk. Trafikkontoret upphandlar för flera miljarder kronor årligen och fattar tusentals myndighetsbeslut, vilket medför ett stort ansvar för att förebygga,

upptäcka och hantera välfärdsbrottslighet. Under de senaste åren har flera utvecklingsinsatser genomförts för att stärka arbetet. Bland annat har nya arbetsmetoder testats inom kontoret, där ett team arbetat stödande gentemot kontorets verksamheter kring identifierade avvikelser och misstankar om välfärdsbrott. Kontoret ser att teamet framöver behöver samarbeta med stadens nyinrättade team mot välfärdsbrott. Insatser har också genomförts för att förbättra den stadsinterna samverkan. Detta sker genom det stadsövergripande arbetet samordnad tillsyn, där staden genom stadsledningskontoret genomför samordnad inspektion tillsammans med exempelvis polisen och skatteverket. Trafikkontoret deltar i tillsynerna genom medarbetare från flera verksamhetsområden och har inrättat en förvaltningssamordnare för att koordinera samverkan internt och med övriga förvaltningar. Mellan verksamheterna som deltar inom samordnad tillsyn delas även data, trafikkontoret arbetar bland annat med att förbättra datakvaliteten för att säkerställa att data är tillgänglig, korrekt och möjlig att integrera mot stadsledningskontorets kartverktyg. I framtiden ser kontoret att det kan uppstå ytterligare behov av datautveckling, exempelvis för data gällande torghandelsplatser.

Som en del i arbetet med att motverka välfärdsbrott testade kontoret under föregående år att genomföra revisioner och kontroller i olika omfattning, bland annat avseende krav på kvalitet, miljö och arbetsmiljö inom ett antal entreprenader. Utifrån goda erfarenheter från detta arbete har kontoret för avsikt att utveckla detta till ett permanent arbetssätt och ser därför ett behov av ökade resurser för detta arbete framöver. Behoven avser både möjligheten att handla upp externt stöd för revisioner och kontroller, men även resursförstärkning till kontoret inom kvalitet- miljö- och arbetsmiljökompetens. Kontoret ser även att det framöver kan finnas behov av ytterligare digitalt stöd för avtalsuppföljning.

Sammantaget innebär omvärldsläget krav på åtgärder som är av hög prioritet för kontoret och staden. De kommande åren kommer att kännetecknas av en fortsatt ambitionshöjning inom områdena säkerhetsskydd, beredskap, informationssäkerhet och motverkan av välfärdsbrottslighet. Inom samtliga av dessa områden har kontoret redan tillsatt resurser under de senaste åren, något som kommer att behöva fortsätta framöver, tillsammans med utvecklade arbetssätt för ökad systematik, analyser av lagkrav och omvärldens förväntningar, gedigna utbildningsinsatser och ökad samverkan. I takt med att arbetet intensifieras kommer troligen kostnaderna att öka, särskilt för åtgärderna för höjd civil beredskap. En central fråga är vilken statlig eller annan extern finansiering som kommer att tillföras parallellt med att kommunen får nya beredskapsuppgifter.

Säkerhetsåtgärder vid offentliga evenemang

Ett högre tonläge med ökat antal hot i samhället har gjort att kraven på säkerhet i det offentliga rummet har ökat. Det är en mångfacetterad fråga som är här för att stanna och dessutom ser ut att fortsätta växa i både omfång och komplexitet. För stadens del blir det viktigt att följa statliga myndigheters bedömningar och utvecklingen i de delar som berör staden verksamhet. Det handlar bland annat om arbetet med fordonshinder och andra åtgärder.

En effekt av utvecklingen är att det redan idag ställs ökade krav på de aktörer som arrangerar publika evenemang i staden, t.ex. julmarknader, konserter m.m. Staden kommer behöva ta ställning till hur vi hanterar dessa ökade krav, från framförallt Polismyndigheten. Det är viktigt för stadens utveckling att det fortsättningsvis finns olika typer av arrangemang runt om

i hela staden, de bidrar på flera sätt till en levande och attraktiv stad. Frågan för staden i stort och trafiknämnden i synnerhet är på vilket sätt staden bör stötta olika arrangörer i deras säkerhetsarbete. Primärt handlar det i första hand om ansvarsförhållanden och finansieringen av skydd från olika former av fordonsattacker. Mindre kommersiella aktörer och organisationer i föreningsform kommer troligen inte ha den organisatoriska kapaciteten eller ekonomi att uppfylla vissa säkerhetskrav. Samtidigt kan och bör inte staden ta huvudansvar för säkerhet vid evenemang som inte arrangeras av staden. Staden bör därför utreda i vilken utsträckning, utifrån vilka kriterier och arbetsformer som staden kan ta en aktiv roll där allmänintresse föreligger.

Effektivitet och intern styrning

Trafikkontorets verksamhet, att sköta om och utveckla de offentliga rummen, är mycket bred och rymmer både förvaltning och utveckling, många och omfattande driftsavtal, höga investeringsvolymerna och stora intäcksströmmar. Utöver kärnverksamheten ökar även kontorets stödverksamheter i omfattning, till exempel inom områdena medborgardialog, IT-utveckling, säkerhet och informationssäkerhet. Organisationen består av många olika yrkeskategorier och behovet av samordning och intern styrning är stort. Under kommande treårsperiod ser kontoret ett fortsatt behov av att utveckla den interna styrningen, samordningen och effektiviteten inom flera områden.

Inköp och avtalsuppföljning

Ett viktigt utvecklingsområde för kontoret är inköp och avtalsuppföljning. Som en stor beställarorganisation är hållbara och affärsmässiga inköp avgörande för trafikkontorets ekonomiska stabilitet och förmåga att nå uppsatta mål. Detta förutsätter ändamålsenliga avtal, god efterlevnad samt att avtalad kvalitet levereras till rätt pris. En professionell beställarroll kräver en systematisk upphandlingsprocess med tidiga behovs- och omvärldsanalyser, tydliga inköpsmål och strategier samt en aktiv avtalsförvaltning och uppföljning.

Arbetet med att införa ett kategoribaserat arbetssätt fortsätter under perioden. Strategier har bland annat tagits fram för elektrifiering, och arbete pågår med utsläppskartläggning kopplad till inköpen samt förbättrad miljödata från leverantörer. Kontoret deltar också aktivt i stadens kategoristyrning och är kategoriägare för områdena gata, park och parkering samt tekniska konsulter.

Kontoret avser vidare att stärka den långsiktiga planeringen av kommande upphandlingsbehov, inklusive förnyade och förändrade avtal samt nya ansvarsområden. Tidig planering skapar bättre förutsättningar för analyser, strategiska vägval och samordnade inköp, vilket sammantaget stärker affärsmässigheten.

God kunskap om relevanta branscher och marknader är central för att ställa rätt krav i upphandlingar. Kontinuerliga dialoger med leverantörer och deltagande i branschforum bidrar till detta. Former för strategiska leverantörsdialoger har etablerats och kommer att vidareutvecklas, särskilt med kontorets mest betydelsefulla leverantörer. Den stora mängden avtal kräver tydliga strukturer för uppföljning genom avvikelshantering, kvalitetskontroller och löpande leverantörsdialog. Avtalen har klassificerats utifrån värde och risk, och arbetet med centrala leverantörskontroller och riskbaserad uppföljning av hållbarhetskrav har stärkts. Kompetensen inom entreprenadjuridik har också förstärkts som stöd genom hela

inköpsprocessen. Under 2025 genomfördes tre kvalitets-, miljö- och arbetsmiljörevisioner, och arbetssättet avses permanentas och vidareutvecklas. Samtidigt ses ansvar, arbetssätt och bemanning över för att säkerställa en enhetlig och systematisk avtalsuppföljning.

Som stor beställare är kontoret medvetet om risker kopplade till välfärdsbrottslighet. Därför utvecklas strukturer för riskidentifiering och en stärkt kontrollmiljö. En förbättrad avtalsuppföljning ger ökad kunskap om leverantörer och minskar risken för affärer med oseriösa aktörer.

Utvecklad affärsmässighet och ökad grad av samfinansiering

Kontorets breda ansvar för stadens infrastruktur med stora underhållsbehov, parallellt med utvecklingen av trygga, levande och attraktiva offentliga rum innebär behov att fatta välgrundade och ekonomiskt hållbara beslut i alla led. För att maximera nyttan av tilldelade resurser behöver kontoret därför fortsätta utvecklingen av en långsiktig affärsmässighet i hela organisationen.

Det offentliga rummet är attraktivt ur många perspektiv, vilket gör att det efterfrågas för en rad olika ändamål och därmed har ett högt ekonomiskt värde. Trafikkontoret behöver öka kunskapen om de ekonomiska förutsättningarna för olika aktörer verksamma i det offentliga rummet för att säkerställa en långsiktig hållbar finansiering av attraktiva stadsmiljöer. Kontoret strävar mot en bättre insikt i olika finansierings- och samverkansmodeller, likväl som i avgiftsmodeller för upplåtelse av olika slag där aktörer har tillgång till stadens infrastruktur och ytor. Med en ökad förståelse kring detta kan staden inta en mer strategisk roll i att styra och möjliggöra lösningar som skapar både medborgarnytta, rättvis kostnadsfördelning för kommersiellt nyttjande av kontorets tillgångar och ekonomiskt hållbara möjligheter för entreprenörer att bidra till en levande stad.

Stadens offentliga rum gränsar ofta till andra aktörers ytor och verksamheter. Kontoret har noterat ett ökande intresse för privat medfinansiering av det offentliga rummet, särskilt från ekonomiskt starka aktörer i innerstaden som vill bidra till gestaltning och utveckling av områden i direkt anslutning till sina fastigheter. Kontoret ser positivt på denna typ av finansiering, eftersom den möjliggör kostnadseffektiv utveckling av stadsmiljön. Samtidigt behöver rutiner och arbetssätt utvecklas för att säkerställa att investeringar prioriteras till platser med störst behov samt bidrar till stadens målsättning om en sammanhållen stad. För att stärka hanteringen av medfinansieringsprojekt behöver kontoret utveckla sin kompetens inom områden som avtalsskrivning, genomförandefrågor, risk- och ändringshantering samt intäktsredovisning.

I vissa avseenden utgör gränserna till andra aktörers ytor och verksamheter en komplexitet i ansvars- och kostnadsfördelningen för underhåll och utveckling av ytorna. Exempel på sådana gränsdragningsfrågor finns i relation till Trafikförvaltningen, Trafikverket, stadens bolag samt privata fastighetsägare. Kontoret kommer därför att fortsätta tydliggöra ansvarsfördelningen i sina affärsrelationer, med målet att skapa ekonomiskt hållbara uppgörelser som bidrar till utvecklingen av stadens offentliga rum och nytta för medborgarna.

I sin roll som stor beställarorganisation kan kontoret utveckla sin förmåga att göra långsiktiga planer och analyser av förnyade och förändrade avtal samt nytillkommande ansvarsområden.

En tidig planering av de kommande årens affärer medför ökad möjlighet till noggranna analyser och avväganden, vilket bedöms leda till en ökad affärsmässighet för hela kontoret.

Egen regi

Stadens förvaltningar och bolag ska ha hög rådighet över sin verksamhet och enligt kommunfullmäktiges budget bör egen regi finnas inom alla områden där staden har ansvar. Kontoret utreder därför förutsättningarna för egen regi inom större verksamhetsområden, samtidigt som åtgärder vidtas för att successivt stärka rådigheten och öka andelen verksamhet i egen regi.

Trafikkontoret bedriver redan viss egen regi-verksamhet, bland annat cykeljouren, tunnelberedskap och inom kort genom drift av en bastu. Under den närmaste tiden planeras även en jourverksamhet för stadens mest välbesökta platser, såsom Kungsträdgården, Drottninggatan, Tegelbacken, sommargångator och kajbad. Kontoret följer samtidigt stadsdelsförvaltningarnas omställning till egen regi för att tillvarata deras erfarenheter. Möjligheter ses också i att i större utsträckning utveckla och bygga egna installationer, exempelvis med stöd av finsnickarkompetens, vilket även kan bidra till arbetsmarknadsinsatser som Nytorgsverkstan. Därutöver utreds möjligheten till egen regi inom bland annat parkeringsövervakning och fordonsflyttning. En förstudie har inletts med fokus på ökad kontroll och beredskap, kostnadseffektivitet samt stärkt intern kompetens.

En ökad andel egen regi ställer större krav på tillgång till multifunktionella kommunaltekniska ytor som kan användas i flera kärnuppdrag, exempelvis snöupplag. Det är därför viktigt att sådana ytor beaktas tidigt i stadsbyggnads- och exploateringsprocesser och att användningen utgår från största möjliga samhällsnytta. Kontoret behöver tillsammans med berörda verksamheter utvärdera befintliga ytor och deras funktioner samt pröva hur de kan nyttjas bättre och kompletteras, till exempel med utbyggd laddinfrastruktur för framtidens elektrifierade entreprenader.

När fler och större verksamheter tas över i egen regi påverkas kontorets ekonomi. Egen regi innebär främst ökade kostnader för personal, arbetsledning, systemstöd samt investeringar i maskiner och arbetsredskap. Hur dessa kostnader förhåller sig till upphandlad verksamhet kommer att variera mellan olika områden.

Digitalisering, AI och dataanalys

Trafikkontorets breda verksamhet stöds av ett stort antal IT-system. En modernisering av dessa plattformar pågår och viktiga milstolpar har nyligen nåtts genom införandet av bland annat PASS för parkeringsövervakning, Artwise för ärendehantering vid servicecenter, ISY-road för drift och underhåll samt Armaria som digitalt projektarkiv. Under kommande år fortsätter utvecklingsarbetet med flera större projekt som är centrala för kontorets långsiktiga digitala förmåga och effektivitet, såsom en modern geodataplattform som ersätter det tidigare kartverktyget LV, nytt ärendehanteringssystem för tillståndsprocesser, övergång till Ledningskollen från Samlingskartan samt etablering av ett nytt underhållssystem. Moderniseringen stärker möjligheterna att hantera och analysera data, effektivisera processer och minska beroendet av äldre teknik och specifika konsulter. Arbetet är resurskrävande men bedöms i nuläget kunna hanteras inom befintlig budgetram.

Kontoret ser stor potential i att använda AI som en integrerad del av digitaliseringen för att effektivisera handläggning, stärka analysförmågan och bredda beslutsunderlagen. För att möjliggöra detta behöver data i ökad utsträckning betraktas som en strategisk resurs. Det gäller såväl befintlig data som ny data som staden samlar in eller anskaffar från externa aktörer. Det behövs därför en tydligare och mer samlad planering för insamling, förvaltning och återanvändning samt systematisk hantering av informationsansvar, metadata och datakvalitet.

Eftersom data även framåt kommer att finnas i flera system utifrån verksamhetsbehov är den centrala utmaningen att säkerställa interoperabilitet genom gemensamma principer för metadata, informationsklassning och standardiserade gränssnitt för delning och åtkomst. Det är också viktigt att datakvaliteten är känd, det vill säga att täckning, aktualitet, osäkerheter och begränsningar är tydliggjorda. Detta skapar förutsättningar för att därefter höja datakvaliteten där verksamhet, analys och AI-tillämpningar kräver det.

Kontoret har beslutat att införa ett gemensamt AI-verktyg i egen driftmiljö. Under perioden 2027–2029 behöver fokus ligga på breddinförande, kompetensuppbyggnad och utveckling av verksamhetsnära användningsfall. Användningen ska ske i enlighet med EU:s AI-förordning, vilket ställer krav på transparens, riskhantering och tydligt ansvar. Regelverket behöver därför beaktas tidigt i upphandling, utveckling och införande av AI-stöd, inklusive krav på dokumentation, roller samt hantering av informationssäkerhet och datadelning.

Investering, reinvestering och portföljstyrning

Underhållsbehov

Kontoret förvaltar ett stort antal anläggningar av varierande ålder och skick. Det sammanlagda återanskaffningsvärdet för dessa anläggningar är mycket stort. För att bibehålla anläggningarnas funktion och värde och undvika kapitalförstöring behöver de underhållas löpande. Vissa anläggningar, som exempelvis fläktsystem i tunnlar, belysningsarmaturer, vägmarkeringar, skyltar och asfalterade ytor, behöver bytas ut med regelbundna intervall. Andra anläggningar, som exempelvis betongbroar, kan däremot i teorin hålla hur länge som helst om underhållsåtgärder sätts in i rätt tid. För en betongbro handlar underhållet förenklat beskrivet om att tätskiktet behöver bytas vart 40-50:e år, och att bron efter 80-100 år behöver genomgå en mer omfattande reovering. Om inte dessa åtgärder utförs bryts betongen ned och bron behöver till slut rivras och ersättas av en ny, vilket är betydligt mer kostsamt än en reovering och leder till ökad klimatpåverkan genom tillverkning av stora mängder nytt byggmaterial. Ett löpande underhåll är både ekonomiskt och miljömässigt hållbart.

Kontoret hanterar löpande underhåll genom reinvesteringsprogram inom ett antal olika teknikområden. Anslagna investeringsmedel för underhåll och reinvesteringar har dock under många år legat under en långsiktigt hållbar nivå. För vissa anläggningar, som exempelvis trafiksignaler, belysning, skyltar och vägmarkeringar, är kontorets uppfattning att reinvesteringstakten har legat på en rimlig nivå. För andra anläggningar, som exempelvis broar och gatukroppar, har anslagna medel inte räckt för att hålla anläggningarna i fungerande skick på längre sikt. Kontoret arbetar aktivt med styrning av investeringsportföljen för att, så långt det är möjligt, rikta befintliga investeringsmedel mot prioriterade anläggningar.

Inför underlag för budget 2026-2028 kartlade kontoret det långsiktiga reinvesteringsbehovet

för byggnadsverken (broar och andra konstruktioner). Kontoret kunde konstatera att en underhållsskuld inom detta område hade byggts upp de senaste 15 åren, till stor del beroende på att löpande tätskiktsbyten inte har ägt rum i den takt som skulle ha behövts. Om inte dessa tätskikt åtgärdas föreligger en stor risk att konstruktionerna bryts ned i förtid, vilket skulle tidigarelägga behovet av större reinvesteringar i brobeståndet.

I budget för 2026 tilldelades kontoret mer investeringsmedel för reinvesteringar, både för löpande underhåll inom grundramen och för större brorenoveringar inom den utökade ramen. Med ett bibehållande av den ökade grundramen bedömer kontoret att det finns möjlighet att på sikt arbeta bort underhållsskulden. Om ökningen av den utökade ramen består åtminstone fram till 2040-talet ser kontoret dessutom möjlighet att hantera de mest angelägna större broprojekten. Från omkring år 2045 kommer dock behovet av medel för större brorenoveringar att öka ytterligare, och bestå fram till omkring 2080. Reinvesteringsbehovet inom vissa andra teknikområden, inte minst gator och tekniska installationer, är ännu inte till fullo kartlagt. Kontoret kan i dagsläget inte svara på om den ökade grundramen räcker för att arbeta ned underhållsskulden även inom dessa områden. Under 2026 genomför kontoret vägytemätningar av stadens gator i syfte att få en samlad bild av underhållsbehovet. Hittills har trafikleder och huvudgator inventerats, det vill säga vägstråk med höga trafikflöden, inslag av tung trafik och stor betydelse för framkomlighet och kollektivtrafik. Baserat på de hittills genomförda mätningarna bedöms underhållsskulden för gator och vägar uppgå till cirka 300 mnkr. För att möjliggöra en mer långsiktig och behovsbaserad planering behöver resultaten analyseras vidare och ligga till grund för uppskattning av det samlade underhållsbehovet. Planeringen av det långsiktiga underhållet ska ske utifrån identifierat behov, men behöver anpassas löpande till samordning med externa aktörer och andra investeringsprojekt. I vissa fall kan gator med stort underhållsbehov behöva kvarstå i sämre skick under en begränsad tid i väntan på planerade arbeten, då samordning bedöms ge lägre totalkostnad och mindre störningar över tid.

Reinvesteringar – nya strategiska arbetsätt

Under 2025 fattade trafiknämnden beslut om en ny underhållsstrategi för kontorets tillgångar i det offentliga rummet. Kontoret kommer under 2026 även att lägga fram ett förslag till genomförandebeslut för ett nytt reinvesteringsprogram som omfattar samtliga teknikområden. Syftet med programmet är att ge en tydligare överblick över anläggningsbeståndet och reinvesteringarnas effekter, samt att stärka styrningen mot uppsatta mål. Programmet kommer också att ge förutsättningar för att förbättra administrativa processer för en mer effektiv hantering.

Ett varmare och mer instabilt klimat förändrar förutsättningarna för stadens gatuunderhåll. Återkommande temperaturväxlingar kring noll grader under vinterhalvåret medför ökade frysnings- och upptyningscykler, vilket påskyndar nedbrytningen av beläggningar och konstruktioner. Slitaget blir ofta synligt först under våren, då omfattningen av sprickbildning och potthål kan bedömas. Denna utveckling driver ökade kostnader, både genom att fler potthål än tidigare bildas och behöver lagas, och genom att potthål som inte lagas i tid kan resultera i större skador på vägkroppen som kräver mer omfattande åtgärder än potthålslagning.

För att motverka en växande underhållsskuld krävs en förstärkning av det förebyggande underhållet, såsom spricklagning, potthållslagning och beläggningsåtgärder. Tidiga insatser är betydligt mer kostnadseffektiva än sena och omfattande reinvesteringar. Ett otillräckligt underhåll riskerar att leda till accelererad kapitalförstöring och ökade framtida investeringsbehov.

Underhållets kvalitet har även en direkt påverkan på trafiksäkerheten. Gåendes fallolyckor och cyklisters singelolyckor är stadens vanligaste olyckstyper där personer skadas, och de dominerar även bland allvarligt skadade. Vanliga orsaker är ojämna ytor, lösa plattor, hål, och gropar. En hög och jämn underhållsnivå har därför stor potential att minska antalet olyckor, samtidigt som framkomlighet och trygghet stärks.

Den vanligaste dödsolyckan i stadstrafiken är en fotgängare i kollision med motorfordon. För att bibehålla effekten av stadens hastighetsdämpande åtgärder krävs kontinuerligt underhåll. Om funktioner som farthinder, upphöjda övergångsställen och andra hastighetsreducerande åtgärder förlorar sin verkan ökar både olycksrisken och skadegraden vid kollision.

Utöver körbanor och gång- och cykelvägar omfattas även trappor, murar, räcken, plattbelagda torgytor samt taktila plattor och kontrastmarkeringar i underhållet. Dessa anläggningar kräver både löpande och periodiskt underhåll. Historiskt har resurser i hög grad styrts till akuta insatser där risk för tredje man förelegat, vilket har medfört att planerat underhåll av andra anläggningstyper som inkluderar gestaltning- och trygghetsaspekter har skjutits upp.

Kalkylsäkerhet, riskhantering och index

Att initiera ett investeringsprojekt med en felaktig förväntan på slutkostnaden kan innebära att fel projekt prioriteras. Kontoret arbetar sedan ett antal år aktivt med att förbättra kalkylsäkerheten och kostnadskontrollen inom investeringsprojekten, med målet att de kostnadsberäkningar som presenteras i ett inriktningsbeslut inte ska markant avvika från den faktiska slutkostnaden som sedermera redovisas i slutredovisningen. Att sådana avvikelser förekommit beror på en rad olika faktorer: felaktiga kalkyler, omfattningsförändringar efter inriktningsbeslut, för låga riskpåslag, kraftiga indexökningar inom byggnadssektorn med mera.

Kontoret har vidtagit en rad åtgärder för att komma tillrätta med problemen. Kontoret har under 2025 inrättat en ny tjänst i form av en kalkylstrateg som granskar alla kalkyler inom i första hand de större projekten. Kontoret arbetar fortlöpande med att förfina riskpåslag och indexberäkningar. I större projekt kommer kontoret att etablera nya processer och arbetssätt för riskhantering.

I vissa fall har dock skillnaden mellan bedömd kostnad och faktiskt slutkostnad inte berott på reella kostnadsökningar, utan på andra faktorer som indexökningar, förskjuten tidplan och sammanblandning av penningvärden. För att undvika missförstånd har kontoret sedan något år tillbaka börjat redovisa utfallet i slutredovisningen i samma penningvärde som angavs i inriktnings- eller genomförandebeslutet. Att beslutad investeringsutgift anges i ett fixt penningvärde utan kompensation för indexökningar är en utmaning i projekt som sträcker sig över flera år. Det finns flera exempel på att en förskjuten tidplan, i kombination med indexökningar, gjort att genomförandebeslut har behövts revideras trots att utgifterna

egentligen inte har ökat. I större infrastrukturprojekt, exempelvis Citybanan, är det inte ovanligt att beslutet fattas i ett fixt penningvärde och att utgiften sedan indexregleras utan att reviderade investeringsbeslut behöver fattas. Kontoret föreslår att frågan utreds av stadsledningskontoret inom den pågående översynen av förstärkt investeringsstyrning

Extern finansiering

Trafikkontoret har under många år arbetat med att söka finansiering från nationell- och länsplan för investeringar i infrastruktur med god framgång. För 2025 fick kontoret tilldelning för olika framkomlighetsprojekt, med tyngdpunkt inom hållbara resor. Därtill söker kontoret externfinansiering för innovationsprojekt från svenska eller internationella innovationsmyndigheter, i syfte att kunna accelerera prioriterade utvecklingsområden, bidra till stadens mål om hållbar omställning och tillföra kunskap som stärker verksamheten på lång sikt. Kontoret har tagit del av den föreslagna handlingsplanen från stadsledningskontoret för ökad externfinansiering och använder denna för att identifiera utvecklade arbetssätt för fortsatt och ökat användande av externa medel. För att tillgodogöra sig mer externa medel inom nya områden och i konkurrens med fler sökanden ser kontoret behov av ökade personella resurser som utgör stöd i identifiering, ansökning och uppföljning av externfinansierade insatser. I synnerhet internationella projekt är mycket resurskrävande att delta i. Om kontoret kan medverka i tillräckligt många projekt kan overheadkostnaden i form av stöd avseende uppföljning och redovisning delvis finansieras löpande med externa medel.

Portföljstyrning

Under de senaste två åren har kontoret byggt upp ett verktyg för portföljstyrning, där prioriteringar kan göras utifrån faktorer som tillgängligt utrymme i budget och påverkan på trafiksystemet. Kontoret kan numera simulera olika scenarion utifrån antaganden om förseningar och fördyringar av enskilda projekt, och se hur detta påverkar hela portföljen. På detta sätt får kontoret ett betydligt bättre underlag inför prioriteringar mellan olika projekten och kan bättre bedöma hur dessa prioriteringar påverkar hela portföljen. Kontoret räknar med att verktyget är färdigutvecklat och implementerat under 2026. För att upprätthålla och utveckla det nya arbetssättet har kontoret inrättat en ny tjänst i form av en portföljsamordnare. I dagsläget kan kontoret enbart göra simuleringar utifrån de egna projekten, samt ett mindre antal externa projekt som kontoret har insyn i. För att få en helhetsbild behövs ett tätare samarbete med bland andra exploateringskontoret och ledningsägande bolag som Stockholm vatten och avfall.

Gångprojekt med mervärden

Att Stockholm förblir en attraktiv stad för gångtrafikanter är avgörande, inte bara för att öka andelen gående, utan också för att skapa trygga offentliga miljöer, mötesplatser och ett levande näringsliv.

I innerstaden har exempelvis området kring Mariatorget potential att locka fler gående om infrastrukturen anpassas därefter, liksom förlängningen av Humlegårdsgatans gågata samt Skånegatan och Nytorrgsgatan vid Nytorget. För vissa stadslivsstråk i innerstaden finns ett intresse från fastighetsägare att medfinansiera investeringar.

Många områden i Stockholm är trafikseparerade, vilket skapar goda möjligheter att röra sig säkert till fots. Samtidigt är miljöerna i dessa områden ofta slitna, vilket bidrar till en känsla

av otrygghet. Gångstråken går ofta genom glest befolkade parker och längs fastigheters baksidor. Kontoret ser därför ett behov av att satsa resurser på att åtgärda flaskhalsar längs stadslivsstråken, bygga gångbanor längs upptrampade stigar (saknade länkar), rusta upp slitna miljöer och förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken i ytterstaden. Kontoret ser behov av att skapa sig ett strategiskt underlag av brister i ytterstaden och planerar under året att göra en djupare inventering av brister längs de prioriterade stråken i ytterstaden, på liknande sätt som genomförts i Järva inom arbetet med helhetsgrepp Järva. Exempel på stråk med bristande gånginfrastruktur eller som helt saknar gångbanor är Spånga Kyrkväg i Järva, Fagersjövägen i Fagersjö, Vårbergsvägen och området kring Vårbergs centrum.

De senaste åren har kontoret arbetat med att rusta upp flera torg i ytterstaden och ytterligare torg är planerade. Behov finns att även åtgärda brister och trygghetsproblematik på gångstråken som leder till och från torgen. Kontoret har dock inte rådighet över de gångstråk som går på parkmark. Kontoret ser även behov av att arbeta mer med vägvisning för gående i de trafikseparerade områdena.

Saknade cykellänkar

Under de senaste femton åren har trafikkontoret gjort stora förbättringar av Stockholms cykelinfrastruktur, vilket har lett till att cykelresandet mer än fördubblats. Fokus har främst legat på att förbättra de primära cykelstråken där flödena är som högst och behoven av ökad kapacitet, komfort och trafiksäkerhet är störst. Vissa sträckor har krävt större ombyggnationer medan andra platser har enklare åtgärder kunnat genomföras, exempelvis genom omprioriteringar av gatuutrymmet eller mindre justeringar. De senaste årens investeringar har förbättrat ungefär en femtedel av det primära cykelnätet enligt de breddmått och utformningsprinciper som anges i stadens cykelplan. Behovet av åtgärder är emellertid fortsatt stort. Det krävs både insatser för att åtgärda saknade länkar där cykling sker i blandtrafik och kapacitetshöjande åtgärder, såsom breddning av befintliga cykelstråk, detta för att kunna möta både dagens och framtidens cykeltrafik.

I ytterstaden finns fortfarande flera brister i cykelinfrastrukturen, vilket gör det svårt att orientera sig. De primära stråken, som ingår i det övergripande cykelvägnätet som ska vara till för alla, är till största del utbyggda i ytterstaden men det finns fortfarande långa sträckor som inte har tillräcklig bredd vilket skapar framkomlighetsproblem, påverkar komforten och försvårar samspelet mellan gående och cyklister. Behov av förbättringar finns exempelvis längs Farstastråket och Huddingestråket samt flera av de radiella kopplingarna i ytterstaden.

Ytterstadens huvudcykelnät, som är det mer finmaskiga nätet som kompletterar de primära stråken, har mer varierad kvalitet där en del stråk är utbyggda, andra går i blandtrafik och vissa på smala gemensamma gång- och cykelvägar i parkmiljö. I hela ytterstaden finns behov av att förbättra för cyklister till och från den enskilda stadsdelen eller området och mellan närliggande stadsdelar. Där cykling idag sker i blandtrafik behöver i många fall mycket parkering utgå för att förbättra standarden för cykeltrafiken. Cykelstråken i parkmark ligger inte sällan under stadsdelsförvaltningarnas ansvar vilket gör att trafiknämnden har begränsad rådighet att förbättra dessa stråk.

Längs de större infartsvägarna och vid tullarna ökar antalet cyklister, men kapacitetsproblem uppstår när många cyklister ska samsas på begränsade ytor. Här har flera förbättringar

genomförts de senaste åren men det finns fortsatt ett behov att förbättra cykelinfrastrukturen på dessa platser. Innerstaden har en blandning av högkvalitativ cykelinfrastruktur och sträckor med låg standard eller helt saknad cykelinfrastruktur. I innerstaden sker de flesta cykelresorna samtidigt som det är här flest cyklister känner sig otrygga och osäkra. Exempel på primära cykelstråk i innerstaden där standardhöjningar behövs är Fleminggatan, norra delen av Torsgatan och delar av Birger Jarlsgatan. Samtidigt finns det primära stråk som Ringvägen, Renstiernas gata och Sturegatan som fortfarande, till stora delar, saknar cykelinfrastruktur. Huvudcykelnätet är som i ytterstaden av varierad kvalitet och standard. Exempel på huvudcykelnät där cykling, till stora delar, sker i blandtrafik är Zinkens väg, Scheelegatan och Norrlandsgatan.

Europas bästa cykelstäder fortsätter att investera i cykelinfrastruktur, trots att de redan ligger i framkant. Dessa satsningar syftar både till att förbättra för befintliga cyklister och att locka fler att välja cykeln som transportmedel. För Stockholms del är fortsatt utbyggnad av cykelvägnätet en förutsättning för att behålla och stärka cykelns roll i transportsystemet och för att den positiva utvecklingen av cykelresandet inte ska stanna av.

Prioritering av yta för kollektivtrafik

Kollektivtrafikens största framkomlighetsproblem finns idag i högt trafikerade stråk i innerstaden, exempelvis Odengatan och Ringvägen, och på infartslederna i ytterstaden, exempelvis på Nynäsvägen och på Värmdövägen och omkring de större bussterminalerna i ytterstaden exempelvis vid Spånga station och Älvsjö station. Vidare finns framkomlighetsproblem på sträckor där ombyggnationer pågår, exempelvis vid Slussen. Det finns också ett generellt problem för kollektivtrafikens framkomlighet i täta innerstadsmiljöer med mycket rörelser från andra trafikslag (bil, cyklister, gående och nyttotrafik) samt kring bytespunkter och på tvärgående vägar med regional funktion som Örbyleden och Kvarnbacksvägen i ytterstaden. Den största potentialen för att flytta över resenärer från biltrafik till kollektivtrafik finns i söderort där konkurrensförhållandet mellan tillgänglighet med bil och kollektivtrafik är jämnast och investeringar i förbättrad kollektivtrafik har störst chans att flytta över resande från bil.

Alla stombussar i innerstaden har idag prioritet i stadens trafiksignaler och det finns ytterligare potential i trimning och att hålla tillbaka annan motorfordonstrafik i vissa snitt för att öka framkomligheten för buss. Detta har framgångsrikt implementerats bland annat vid S:t Eriksplan där kollektivtrafikens framkomlighet har förbättrats signifikant. Trafikkontoret och Trafikförvaltningen kommer att arbeta med att utöka kollektivtrafikens prioritering i signaler, både i innerstaden och i ytterstaden för att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra kollektivtrafikens restid och pålitlighet.

Trafikkontoret har under året arbetat med tjugo av de sträckor på stadens vägnät där trängseln är värst för kollektivtrafiken. Till kommande år så har nya sträckor prioriterats utifrån en bristanalys och med särskilt fokus på kommande expressbusslinjer K och M. Utöver de kommande expressbusslinjerna så är sträckorna fördelade mellan innerstaden, västerort och söderort längs med det prioriterade kollektivtrafiknätet i kollektivtrafikplanen.

Under de kommande åren planerar trafikförvaltningen att implementera ett flertal nya expressbusslinjer i ytterstaden för att bättre binda samman regionen, både på tvären och

radiellt. Trafikkontoret samarbetar med trafikförvaltningen och planerar för ett flertal investeringar som ska möjliggöra uppstarten av de nya expressbusslinjerna, däribland nya ramper från Tyresövägen till Nynäsvägen, en ombyggnation av korsningen Bergslagsvägen/Bällstavägen, kapacitetsförstärkningar på Skärholmsplan till följd av Förbifart Stockholms öppnande och nya hållplatser på Ångermannagatan. För att möjliggöra den utvecklingen behöver kapacitet säkras i relevanta bytespunkter.

Utökad ansvar, ny verksamhet och krav på samordning

Trafikkontoret har under flera år fått utökade samordningsuppgifter för stadens förvaltningar och bolag. Det handlar om allt från ansvar för stadens elektrifieringspakt, det strategiska ansvaret för skyfallsfrågorna, samordning av bad- och bastufrågor och samordningen av städningen i det offentliga rummet. Kontoret ser att fler samordningsansvar utreds framgent som både påverkar kontorets organisation, reglemente och kostnader.

Städsamordning

I enlighet med förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar har staden 2026 ett utökad ansvar för att tillhandahålla full källsortering på vissa torg och parker, vilket omfattar insamling av papper, plast, metall och glasförpackningar. Full källsortering införs på 28 torg och tre kommuncentrala parker. Lagen anger även att plastförpackningar ska samlas in på andra populära platser, till exempel vid gångstråk.

Ett fortsatt nära samarbete med stadsdelsförvaltningarna och Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) är centralt för att nå målsättningen med den nya lagen, eftersom ansvaret är delat. Samarbetet avser både uppföljning av kvaliteten på det material som samlas in, och hur stockholmarna använder och upplever de nya insamlingslösningarna. Från och med 2026 har kontoret dessutom det samordnande ansvaret för stadens rapportering till Naturvårdsverket. Första rapporteringen sker i april och därefter kvartalsvis. Rapporteringen ligger till grund för den ersättning kommunen får från förpackningsproducenterna för insamlingen.

Kontoret bedömer att den nya lagstiftningen om full källsortering på vissa torg och parker kommer innebära ökade driftskostnader för hämtning, tillsyn, städning och borttransport till en årlig merkostnad på 4-6 mnkr som kontoret äskar ersättning för.

Inför kommande lagändring avseende fastighetsnära insamling av skrymmande förpackningar har staden ett ansvar att säkerställa att alla fastigheter som inte själva kan lösa denna sortering inom egen fastighet erbjuds möjlighet till sortering inom 400 m från fastighetsgränsen. Kontoret tillsammans med SVOA arbetar gemensamt för att identifiera konsekvenserna av lagändringens omfattning givet att allmän plats kan komma att tas i anspråk i större utsträckning än idag. Effekterna av ändringen är svåröversagd innan en full inventering är utförd av SVOA.

Belysning

Större delen av stadens offentliga belysning förvaltas av trafiknämnden men delar av belysningen i parker och på lekplatser förvaltas av stadsdelsnämnderna. Det formella ansvaret är oklart då de olika nämndernas reglementen är motstridiga. I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick kontoret i uppdrag att utreda om den offentliga belysningen skulle kunna förvaltas på ett mer effektivt sätt. Kontoret utredde frågan och kom till slutsatsen att det finns

möjlighet för effektivisering genom en central förvaltning av all offentlig belysning och att ansvaret skulle kunna läggas på trafiknämnden. Under 2024 och 2025 har kontoret med hjälp av stadsdelsförvaltningarna inventerat den belysning som dessa förvaltar. En överföring till trafiknämnden kräver omfattande omkopplingsarbeten och att delar av anläggningen förnyas genom inköp av nya armaturer och elskåp. Det är ett relativt omfattande arbete. Kontoret bedömer att arbetet kan utföras över en treårsperiod, med start 2027. Kontoret kan inte inrymma investeringen inom nuvarande budgetram. För att kunna genomföra arbetena behöver kontoret en förstärkning av investeringsbudgeten om sammanlagt 60 mnkr under åren 2027-2029, fördelat på 15 mnkr 2027, 25 mnkr 2028 och 20 mnkr 2029.

Lånecykelsystem

Under 2025 har kontoret i enlighet med uppdrag i kommunfullmäktiges budget utrett en möjlig utformning av ett nytt lånecykelsystem. Kontoret kan konstatera att ett lånecykelsystem kan utgöra ett viktigt komplement till stadens transportsystem och bidra till ett mer cykelvänligt Stockholm. Samhällsnytta och god användarupplevelse nås med långsiktighet och pålitlighet. Långsiktiga avtal ger förutsättningar för stabil drift, investeringar och utbredning. En stadsövergripande utbredning och god stationstäthet är andra viktiga faktorer. En hög andel elcyklar ger förutsättningar för längre resor i stadens topografi. Om staden väljer ett upphandlat lånecykelsystem bedöms det ta cirka 18-24 månader från beslut till uppstart av avtal.

Övertagande av kajerna

Under 2026 fortsätter kontoret tillsammans med bland annat Stockholms hamn AB utreda ett eventuellt övertagande av stadens innerstadskajer. Syftet är att skapa bättre förutsättningar för att kunna stärka och utveckla stadslivet på kajerna. Utredningen består av geografisk omfattning, ekonomiska- och organisatoriska konsekvenser och en eventuell tidplan för övertagandet. Om kontoret ska ta över ansvaret för innerstadskajerna innebär det ökade underhålls- och driftkostnader samt behov av att bygga upp en ny organisation. Stora delar av kajkonstruktionerna har ett omfattande reinvesteringsbehov, vilket kontoret inte skulle kunna inrymma i nuvarande investeringsbudget. Kontoret återkommer med mer information i samband med rapportering av utredningen till trafiknämnden.

Samordningsansvar och förvaltning bastu och doppzoner

Stockholms vattennära platser har stor potential att utvecklas och bli mer attraktiva för rörelse och vistelse. Nya bad- och bastufaciliteter ger stockholmarna och besökare unika möjligheter till rekreation och upplevelser, där kontoret under kommande år vill utveckla det egna arbetet samt bidra till en bättre stadsövergripande samordning av frågorna. Stockholmsarnas och besökandes möjligheter till bastu i vattennära lägen är idag begränsad. De få alternativ som finns drivs av privata föreningar och bygger på medlemskap. Kontoret kommer under 2026 utarbeta lämpliga riktlinjer för att stärka utbudet av bastu till allmänheten och förenkla samordningen inom staden. Utifrån riktlinjerna och rådande lagkrav ska kontoret i samverkan identifiera platser där bastumöjligheter kan tillföras för att förenkla processen för bastuaktörer.

Stadsnära odling

Under 2025 har kontoret arbetat med att färdigställa *Program för stadsnära odling* samt

tillsatt en samordnare för stadsnära odling. Det finns ett behov av att se över det interna arbetet för att möjliggöra mer stadsnära odling i Stockholm. För att uppnå störst effekt behöver utvecklingsinsatser genomföras parallellt med en höjd ambition för befintliga odlingar.

För att säkerställa framtida odling inom befintliga koloniområden behövs investeringar och utveckling. Många koloniområdets infrastruktur för odling, så som till exempel vattenledningar och staket har nått sin tekniska livslängd, vilket innebär behov av nyinvesteringar kommande år.

När staden utvecklas behöver stadsnära odling beaktas i till exempel översiktsplanen. För att kunna bevara de värden som redan finns inom befintliga odlingsområdena och för att möjliggöra nya odlingsytor såsom till exempel småskalig kommersiell odling, matparker, gemensamhetsodlingar och koloniområden.

Skyfall och dagvatten

Vatten bryr sig inte om fastighets- eller förvaltningsgränser, vilket innebär att frågor som rör skyfall och dagvatten kräver en hög grad av samordning mellan stadens olika delar och med andra aktörer. Det förändrade klimatet med ökade nederbörds mängder förstärker behoven ytterligare. Samtidigt finns en betydande underhållsskuld i stora delar av ledningsnätet, vilket sammantaget skapar en situation där behoven är omfattande redan på kort sikt.

Historiskt har många dagvattenproblem hanterats genom att leda vattnet i ledningsnätet till reningsverk. I dag finns dock en tydlig kapacitetsbrist, vilket gör att modern dagvattenhantering i allt större utsträckning bygger på naturbaserade lösningar. Begreppet ”sponge city” har under senare år fått genomslag och syftar till att dagvattnet i större utsträckning tas om hand lokalt genom mindre anläggningar som regnbäddar, svackdiken och nedsänkta parker.

I nybyggnadsprojekt är sådana lösningar numera vanliga, men i den befintliga staden är förutsättningarna mer komplexa. Det finns ofta ett tätt nät av ledningar, träd och andra underbyggnader som försvårar lokaliseringen av lämpliga ytor. Därtill innebär den befintliga höjdsättningen att vattnet inte alltid rinner till de platser där lokal omhändertagning vore mest effektiv.

Trots dessa utmaningar finns betydande möjligheter att skapa naturbaserade anläggningar i staden. Genom att fördröja och magasinera vatten vid kraftiga regn kan risken för kostsamma översvämningsskador på byggnader och infrastruktur minska. Sådana lösningar är dessutom ofta billigare att anlägga och underhålla än att dimensionera upp ledningssystemet med nya, större rör, samtidigt som de kan förlänga livslängden på befintliga system genom minskad belastning. Vegetation och jordmassor bidrar även till att rena dagvattnet från föroreningar, såsom tungmetaller och oljerester, innan det når recipienter, vilket minskar reningsbehovet i senare led.

Utöver de tekniska och ekonomiska fördelarna bidrar gröna dagvattenlösningar till en mer attraktiv stadsmiljö. Gröna ytor kan höja trivselen och i många fall även öka fastighetsvärden, samtidigt som de skapar mer inbjudande parker och gaturum. Vegetationen har dessutom en kylande effekt under varma perioder, vilket motverkar urbana värmeöar, förbättrar folkhälsan

och minskar energibehovet för kylning. Samtidigt främjas den biologiska mångfalden genom att nya livsmiljöer för växter och djur skapas, och infiltration i marken bidrar till ökad grundvattenbildning, till skillnad från system som snabbt leder bort vattnet i rör.

För att ta tillvara denna potential behövs en systematisk översyn av stadens mark för att identifiera möjliga lokaliseringar. Mot bakgrund av det omfattande gatunätet i Stockholm bör det finnas ett stort antal platser där naturbaserade lösningar kan integreras. Under de senaste åren har också ett par testprojekt för dagvattenrening och skyfallshantering genomförts. Dessa bör utvärderas noggrant och, där resultaten är positiva, successivt skalas upp. Samverkan med SVOA, som ansvarar för driften av dagvattenanläggningar, är i detta arbete central.

Större trafikpåverkande händelser

Stockholmsregionen står inför de största förändringarna på länge vad gäller utbyggnad av infrastruktur. Under några år kommer flertalet projekt färdigställas som dels förändrar hur staden ser ut och används och dels förändrar trafikflöden och resmönster. I samband med det öppnas ett möjlighetsfönster i planeringen av trafik och stadsrum. Mellan 2027-2029 planeras trafikstart för såväl tunnelbanans förlängning från Akalla till Barkarby, tunnelbanan till Arenastaden och förlängningen av tvärbanans Kistagren till Helenelund.

Först ut är delöppningen av Förbifart Stockholm på sträckan mellan Häggvik och Hjulsta hösten 2026 och 2030 öppnar Förbifarten i sin helhet och förändrar resmöjligheter i hela Stockholmsregionen och Mälardalen, samt påverkar trafikflöden på olika sätt på flertalet trafikleder och större vägar. Även tunnelbanan till Nacka beräknas öppna 2030, och åren därefter står flera planerade spårutbyggnader på tur – Roslagsbanan till City, tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö och Spårväg syd.

Nya tunnelbanor ger förändrade flöden

Tunnelbanans utbyggnad kommer innebära nya kopplingar som öppnar för förändrat resebeteende och möjligheter för den regionala arbetsmarknaden. Några exempel på nya resmöjligheter är Nacka C till Rådhuset på under 20 minuter, och Barkarby station till Kista på tio minuter. Längs linjerna möjliggörs stadsutveckling med bostadsbyggande, men även behov av utveckling för platser vid stationerna som både kan bli mötesplatser och entréer i den redan byggda staden. I Norra Järva innebär förlängningen av tunnelbanan till Barkarby och tvärbanans Kistagren ökad tillgänglighet, bytesmöjligheter och möjligheter för stadsutveckling i Akalla, Husby och Kista. Här behöver trafikkontoret fortsätta det påbörjade arbetet med att rusta upp torg och mötesplatser för attraktivitet, vistelse och trygghet, men även börja utreda större åtgärder för bättre gångflöden och mer stadsliv.

Utbyggnaden mot Nacka och Solna kommer bära en del av den ökade efterfrågan från bostadsbyggande längs linjerna, men bör även kunna minska efterfrågan på bilresor i motsvarande relationer. Det gör flaskhalsar som Danviksbron och Solnabron och anslutande vägnät intressanta att studera vidare för åtgärder till förmån för kollektivtrafik, cykel och gång.

Nya stationer och stationer med ökad betydelse kommer innebära ökade resenärströmmar i befintlig stadsmiljö. Det både ställer krav på och ger potential till att arbeta för mer attraktiva och levande gatumiljöer och platsbildningar. Ett exempel är station Sofia vid Stigbergsparken

där kontoret gör investeringar i parken för att möjliggöra detta. Ett annat är station Kungsträdgården som kommer bli den ”första” Citystationen för resenärer från Nacka och östra Södermalm. Här finns potential att utveckla området runt Jakobs torg till en tydligare entré till City och förtydliga gångkopplingarna även söderut mot Gamla stan.

Förbifartens påverkan

Redan 2026 när första delen av Förbifarten öppnar mellan Häggvik och Hjulsta får Akallälänken minskade trafikflöden och en tydligare funktion som en lokal koppling mellan norra och södra Järva. I samband med det finns en möjlighet att anpassa vägen till den minskade trafiken. Det kan även minska barriäreffekten mellan Akalla och norra Järvafältet. Gång- och cykelkopplingarna under Akallälänken kan förbättras och göras mer attraktiva. Samtidigt kan en viss trafikökning förväntas på gator i anslutning till trafikplats Hjulsta. Det är angeläget att bevaka och vid behov vidta åtgärder så att det inte påverkar framkomligheten för busstrafiken eller försämrade trafiksäkerhet.

Förbifartens helöppnande 2030 kommer initialt innebära både högre trafikflöden på vissa länkar och minskade flöden på andra. Kontoret har inlett ett arbete med att studera förväntade effekter för att kunna planera för att anpassa gator, vägar och platser till önskad funktion utifrån stadens mål. De prognoser som Trafikverket har tagit fram och som kontoret baserar sina analyser på är ännu så länge grova och behöver studeras vidare för att bedömningarna ska bli rättvisande även på mindre gator i systemet. På länkar med tydlig förväntad trafikminskning kan åtgärder som minskar vägens barriäreffekt, ökar gröna inslag eller införande av busskörfält bli aktuella.

Kontoret bedömer att det är särskilt intressant att studera vidare hur trafiken påverkas i delar av Västerort, flera infarter till innerstaden och de centrala delarna av Saltsjö-Mälarsnittet. I västerort bedöms trafiken minska på Bergslagsvägen mellan Hjulsta och trafikplats Vinsta, samtidigt som den kan komma att öka på flera länkar i anslutning till trafikplats Vinsta. Här finns anledning att överväga åtgärder som säkrar bussframkomlighet runt Vällingby centrum och mot Hässelby, samt trafiksäkerhet och luftkvalitet runt skolor i området. Minskad trafik kan förväntas även på vissa radiella kopplingar mot innerstaden, som det finns anledning att studera vidare, liksom påverkan på och kring Brommaplan.

I innerstaden väntas helöppningen av förbifarten ge minskad trafik på de stora nord-sydliga förbindelserna Liljeholmsbron-Västerbron, nord-sydaxeln och Sveavägen. Störst avlastning väntas på Essingeleden. Nord-sydlig trafik flyttas alltså västerut från innerstaden. Det ger exempelvis en avlastning med möjlighet att utveckla Södertäljevägen vid Liljeholmen och Västerbroplan till mer urbana miljöer.

En viss ökning av trafiken kan ske på Drottningholmsvägen mot Fridhemsplan från trafikplats Fredhäll. Här är det angeläget att minimera påverkan på Fridhemsplan. Dels behöver stombusslinjernas framkomlighet säkras, dels finns en potential att i samverkan med fastighetsägare utveckla Fridhemsplan till mer av en mötesplats med grönska och större ytor för stadsliv och vistelse.

I söderort sker inga större avlastningar i det kommunala vägnätet. De flesta förändringar sker på mindre gator där osäkerheterna är stora. Det sker samtidigt en ökning på flera vägar som

leder mot E20 och Kungens kurva. Samtidigt behövs utveckling av bussterminalen i Skärholmen för att kunna ta emot de utökade antal busslinjer som planeras till följd av förbifarten. Kontoret har tillsammans med Trafikförvaltningen i regionen studerat lösningar för att kunna säkerställa den kapaciteten vilket även kommer behöva samplaneras med Spårväg syds bytespunkt i Skärholmen. Utvecklingen av Skärholmsplan med ökad kapacitet för busstrafiken behöver vara på plats innan förbifarten öppnar.

Reinvesteringarnas påverkan på trafiksystemet

Kontoret har ett stort antal större reinvesteringar framför sig. De kommande 10-15 åren kommer omfattande renoveringar att behöva utföras på ett antal av stadens större byggnadsverk, bland annat Västerbron och Liljeholmsbroarna. På längre sikt kommer behovet att eskalera, flera hundra broar kommer att behöva renoveras mellan åren 2040 och 2080.

Under de senaste decennierna har renoveringstakten i det offentliga rummet legat på en sådan nivå att även större projekt kunnat genomföras utan omfattande störningar på trafiksystemet. Med den nödvändiga ökningen av takten inom reinvesteringsområdet kommer dock antalet parallellt pågående trafikstörningar att öka. Bland annat kommer ett större antal renoveringsarbeten av varierande omfattning att behöva genomföras på den så kallade Nord-Sydaxeln inom den kommande femtonårsperioden. Under samma tidsperiod kommer både Västerbron och Liljeholmsbron att behöva byggas om, samtidigt som Trafikverket planerar renovering av Essingeleden. Att så många anläggningar behöver renoveras under samma period beror dels på att reinvesteringarna under många år legat på en låg nivå och att en underhållsskuld arbetats upp, dels på att stora delar stadens brobestånd byggdes under samma tidsperiod och därmed uppnår sin tekniska livslängd inom samma tidsperiod.

Kontoret kommer i samarbete med andra aktörer att arbeta aktivt med att samordna tidplanerna och logistiken mellan de olika projekten, men sannolikt kommer det under perioder inte gå att undvika omfattande avstängningar och omledning av trafiken som påverkar både lokalt och regionalt. Detta kommer att vara utmanande för resenärerna, men det ger också möjligheter. Genom att åtgärderna samordnas i tid och kommuniceras tydligt och samlat kan påverkan bli hanterbar. Det är också angeläget att utnyttja den minskade kapaciteten under byggtid till yteffektiva trafikslag som kollektivtrafik, gång och cykel.

Större renoveringar av broar och tunnlar kan även utnyttjas som testbäddar för trafikpåverkan och ruttval. När Liljeholmsbroarna renoveras kommer kapaciteteten mellan västra Söderort och Södermalm vara begränsad i längre perioder. Kontoret har kunnat se att under stora projekts genomförande, exempelvis Slussen där kapaciteten genom området har varit begränsad, sker en minskning av motorfordonstrafiken och resenärer hittar andra vägar eller göra andra val av tidpunkt för resan eller val av färdmedel. Kontoret måste därför vara proaktiva för att förstå hur platsen påverkas efter en period med stor trafikpåverkan och vilka möjligheter det ger i slutlösningen. Detta är svårt att synliggöra i modeller då dessa sällan tar denna typ av hänsyn, utan detta bygger på kunskap och uppföljning av faktiska genomförda åtgärder. Här behöver kontoret utveckla metoder för att synliggöra dessa bedömningar. Det medför även att reinvesteringar i tekniska konstruktioner även behöver ta höjd för att anpassa anslutande infrastruktur till nya flöden och prioriteringar, vilket kräver följdinvesteringar.

Trafikkontorets förmåga att proaktivt samordna projekt, göra omledningar av trafiken och

kommunicera planerade trafikarbeten kommer vara av yttersta vikt för att minska påverkan på framkomligheten i staden kommande år. Kontoret behöver utveckla sitt arbete med att göra analyser av rörlig trafik redan i tidiga skeden, särskilt i komplexa eller strategiskt viktiga lägen, där olika trafikslag, kapacitet och känsliga platser bedöms. Dessa analyser ligger till grund för regional samverkan, huvudtidplaner samt identifiering av risker och rekommenderade lösningar. Kontoret avser utveckla detta arbete ytterligare för att bättre möta de kommande årens omfattande förändringar av stadens transportsystem. Kontoret har påbörjat arbetet med att tydliggöra processen för hur projektplanering för trafikstörande arbeten inom regionen i olika skeden ska hanteras för att kunna planeras och prioriteras på ett så effektivt och framkomligt sätt som möjligt. Avgörande för att minska störningarna vid ombyggnationer är förstärkt proaktiv kommunikation, både i kontorets digitala kanaler och fysiska skyltar på den aktuella platsen. Kontoret avser förstärka sin proaktiva kommunikation och öka tillsynen av skyltning kopplat till TA-planer för trafikstörande arbeten.

Utomhusmiljön i staden

Stockholm har slitna utomhusmiljöer både i delar av city och i flera fokusområden. En stor del av dessa byggdes under samma tid med material som inte har åldrats så väl. De offentliga rummen i city har dessutom ett stort besöksstryck som ställer extra höga krav på materialen. Detta gör att kontoret ser ett behov av att rusta upp en del av de slitna offentliga rummen kommande år för att öka attraktiviteten både för city som Sveriges politiska, ekonomiska och kulturella hjärta men även i fokusområdena för att öka möjligheterna till exploatering och ett blomstrande näringsliv.

Samtidigt blir fler delar av Slussen klara under kommande år vilket både förändrar flöden och vistelsepotential i denna del av staden. Bygget har pågått under så lång tid att rörelsemönstren har förändrats samtidigt som kontoret har rustat upp angränsande delar av staden som Vasagatan och Tegelbacken, som kommer stå klart under 2026. Detta skapar behov av nya platsbildningar och upprustning av stråk där många fler människor kommer att röra sig i staden.

Ökad närvaro och åtgärder i stadsrummet

År 2024 anställde kontoret en resurs för att arbeta mer aktivt med att få bort föremål i stadsrummet, till exempel leveransvagnar, avstängningsmaterial som inte längre används, byggsäckar och annat som ställs ut eller lämnas kvar. Arbetet sker genom närvaro på plats i stadsmiljön och genom att ta kontakt med ansvariga aktörer. Genom detta arbetsätt har kontoret både minskat kostnaderna för att hämta och forsla bort till exempel byggsäckar och etablerat kontakter med näringsidkare, fastighetsägare med flera, vilket har bidragit till en bättre samverkan.

Under 2026 kommer kontoret att förstärka arbetet med ytterligare en resurs med särskilt ansvar för de offentliga rummen i city, såsom Kungsträdgården, Drottninggatan, Skeppsbron och Nya Tegelbacken. Syftet är att öka kontorets egen närvaro i stadens mest frekventerade miljöer, att snabbt kunna signalera till entreprenörer när åtgärder behövs samt vid behov genomföra mindre insatser. Målet är att de offentliga rummen ska upplevas som väl omhändertagna, rena och trygga.

Rätt träd på rätt plats med rätt funktion

Stockholm har cirka 33 000 gatuträd som, tillsammans med träden i stadens parker bidrar till biologisk mångfald, ekosystemtjänster, hälsa och välmående och en vackrare stadsmiljö.

Beslut kring åtgärder som påverkar eller involverar träd kräver ett långsiktigt förhållningssätt, trädens hela planerade livscykel måste beaktas - från artval, plantering, drift och till eventuell nedtagning. Kostnader från investering till förvaltning behöver vägas mot den nytta träden bidrar med under hela deras livstid.

Stadens träd inventeras löpande. Särskilt i innerstaden har trädens livsutrymme under åren påverkats av upprepade schakter för ledningar, ändrade sektioner och byggnation och därutöver kommer ytliga skador från vägsalt, påkörningar och så vidare. Där träd dött står trädgropar tomma i väntan på att nya projekt kan startas. Det är dessa trädförluster, cirka 150 träd per år som ligger till grund för plantering av nya träd. Kontoret ersätter dessa förluster löpande med förbehåll för planteringsprojekt som måste samordnas med större projekt. Såväl växtbäddar som plantering i gatumiljö är kostnadsdrivande. I synnerhet i innerstaden kräver arbetet ofta samordning med andra projekt och aktörer, såväl internt på kontoret men även ibland med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, SL, ledningsägare med flera. Behovet av återplantering är störst på de centrala gatorna som Odengatan, Sveavägen, Karlbergsvägen, Valhallavägen, Karlaplan och Ringvägen.

Reinvesteringsåtgärder behöver planeras för flera år framåt. Kontoret ska säkerställa att plantera rätt träd på rätt plats och med rätt funktion. . I väntan på plantering och ombyggnation läggs trädgropar igen med asfalt som en tillfällig åtgärd för att undvika snubbelolyckor samt för att underlätta för gatudrift och renhållning. För att bibehålla en grön karaktär och tillföra vistelsevärden har kontoret börjat ställa ut träd i lådor, så kallade vikarierande träd, på lämpliga platser. Det är ett snabbt och effektivt sätt att tillföra grönska men inte optimalt för träden som efter 2-3 år behöver planteras permanent där de kan få bättre förhållanden.

Kontoret arbetar även för att öka stadens totala krontäckningsgrad och fördela den mer jämnt mellan olika stadsdelar. En viktig förutsättning i det arbetet är den GIS-data staden har. Genom att kombinera lager för till exempel krontäckning och värmeöar med förskolor/skolor kan prioriterade platser pekats ut. All höjning av krontäckning är värdeskapande och även enstaka träd ger lokal svalka.

Under året har kontoret tack vare en ökad budgetram för 2026 med 30 mnkr kunnat öka takten i både reinvestering och plantering av träd. Om staden ska kunna nå målet om 30 procent krontäckning i de områden där människor riskerar att drabbas av värmeöeffekter behövs en fortsatt satsning på trädplantering och trädvård i samma nivå.

Tillsammans med stadsledningskontoret och stadens andra förvaltningar och bolag har kontoret arbetat med att ta fram en stadsövergripande trädpolicy som ska färdigställas 2027. Som en fortsättning på det arbetet ser kontoret ett behov av att utifrån Trädpolicyen ta fram en handlingsplan för de träd kontoret har rådighet över.

City

De senaste åren har trafikkontoret gjort flera större investeringar i gaturummen i city för att förbättra för gående, cykeltrafik, tillföra grönska och möjliggöra vistelse, i flera projekt har

samverkan med och medfinansiering från fastighetsägare varit en viktig del. Fortfarande finns stora behov av upprustning i delar av city med högt besöksstryck.

Ett exempel är Sergels torg som inte bara är Stockholms mest ikoniska plats utan också en angelägenhet för hela landet. Det karaktäristiska svartvita trekantsmönstret är mycket slitet efter år av lagningar och torget är idag i behov av en total renovering då det under senaste året upptäckts läckor i tätskiktet. Platsen är dessutom, enligt polisen, en av de mer brottsutsatta i Stockholm; så slitet att det skapar en känsla av ett offentligt rum som inte är omhändertaget, vilket påverkar både näringslivet och invånarnas trivsel.

Sedan invigningen 1968 har staden inte tagit något helhetsgrepp kring upprustning av Sergels torg utan endast bytt enstaka skadade plattor. En grov uppskattning är att cirka 30 procent av plattorna är skadade eller har ersatts med asfalt. Inriktningen är att behålla den ursprungliga utformningen som är så karaktäristisk för Stockholm men byta till natursten som är mer hållbar. Förutom markbeläggningen behöver underbyggnad, värmeslingor och tätskiktet renoveras. Kontoret bedömer i nuläget att den totala kostnaden kommer uppgå till cirka 400 mnkr. Efter utökningen av kontorets reinvesteringsutrymme i budget för 2026 bedömer kontoret att renoveringen av underbyggnad, värmeslingor och tätskikt kan inrymmas inom investeringsbudgeten. Uppgradering av ytmaterial kommer dock att behöva finansieras på annat sätt.

Även Drottninggatan är idag sliten. Drottninggatan är tillsammans med Regeringsgatan och Götgatan en av de tre historiska infartsvägarna till Stockholm och syns på Stockholms äldst kända karta från 1625. Gångflödena uppgår idag till cirka 80 000 personer dagligen. Beläggningen har åldrats och ser sliten ut med spruckna plattor upplevs som sliten med spruckna plattor och på flera ställen okänsligt lappad och lagad. Storskaligheten gör det grafiskt svårläst och kontrasterna i det svartvita bidrar till att hela gaturummet upplevs rörigt och brokigt. Därtill kommer att möblering, utrustning och fordonshinder tillkommit under olika tider och med varierande stiluttryck och utformning.

Sträckan Kungsgatan-Herkulesgatan har markvärme och denna del snöröjs normalt inte och det finns ett önskemål från fastighetsägare att utöka markvärmerna från Herkulesgatan till Strömgatan.

Genom en ny välgestaltad markbeläggningen som samtidigt utvecklar potentialen i gatans korsningar och platsbildningar får staden ett mer sammanhållet offentligt rum med höga vistelsevärden. Den nya beläggningen bör utformas med material och utrustning av hög kvalitet som ger möjlighet att åldras på ett robust sätt. Åtgärderna kan genomföras i etapper kvartersvis för begränsad påverkan. Med 10 etapper kan sträckan Apelbergsgatan-Strömgatan ges en ny markbeläggning och möblering på totalt ca fem år.

Kungsträdgården är Stockholms mest centrala park och en grön mittpunkt i city. Under sommaren 2025 konstaterades att en av almarna vid Thehuset trots årlig vaccination angripits av almsjuka och togs därför skyndsamt bort. Förhoppningsvis är de kvarvarande träden fortsatt friska men det finns en stor risk att fler smittats och att det kommer att visa sig under året. Även körsbärsträden i norra änden av parken börjar nå sin livslängd och behöver bytas ut under kommande år.

Mycket av parken är hårdgjord med en beläggning som inte är genomsläpplig vilket leder till att vatten kan bli stående. Platsen är i stadens skyfallskartering utpekad som lågpunkt. Delar av beläggningen är också och lappad och lagad vilket bidrar till ett allmänt slitet intryck. Det finns ett intresse från fastighetsägare runt parken att tillsammans med staden arbeta för att Kungsträdgården ska fortsätta vara en attraktiv och välskött park för stockholmare och turister. För att möta de framtida behoven för Kungsträdgården som evenemangsplats och en grön stadspark samtidigt som den kan hantera skyfall vill kontoret återuppta arbetet med att ta fram en plan för en etappvis upprustning av parken i sin helhet. Arbetet bör ske i nära samverkan med övriga förvaltningar, fastighetsägare och verksamheter i parken.

Förändringar i Slussen med omland

Sedan detaljplanen för Slussen antogs 2011 har trafikutvecklingen förändrats. Slussens systemhandling dimensionerade trafiksystemet för 30 000 fordon per dygn. År 2015 reviderades denna siffra genom ett nytt politiskt beslut till att Slussen skulle dimensioneras för 20 000 fordon per dygn. Under 2023 fattades även beslut i trafiknämnden om att hålla Katarinavägens stängd för genomfartstrafik samt att mittbarriärerna i Söderledstunneln skulle behållas. Under samma period har även trafikutvecklingen visat att gång- och cykeltrafiken ökar och att biltrafiken minskar centralt i staden. Speciellt i Slussen har genomförandet av projektet sedan 2016 kraftigt förändrat flödena genom platsen. Både faktiska politiska beslut och trafikutvecklingen har gjort att Slussen till vissa delar kommer ha en överkapacitet för motorfordon när platsen öppnar som helhet, vilket trafikkontoret bedömer kan nyttjas på ett annat sätt för att främja vistelse, grönska samt gång- och cykeltrafik.

Över tid finns det stora möjligheter att fördela om yta på huvudbron från motorfordonstrafik till gång- och cykeltrafik, vilket redan idag sker med provisoriska lösningar. Sektionen på Katarinavägens norra del och anslutningen mot Slussbrogatan kan fördelas om för att minska den hårda trafikmiljö som ytan mellan busshållplatserna utgör. Utöver omfördelning till andra trafikslag finns det även möjlighet att komplettera platsen med ytterligare gröna inslag när ytor omfördelas. Även på Slussbrogatan ser kontoret att det finns utrymme som skulle kunna fördelas om till både gång- och cykeltrafik.

Inte bara trafiken har förändrats under projektets gång utan även vilka målpunkter som tillskapas inom Slussen. Med Nobelcenter kommer Slussens attraktionskraft öka ytterligare och anslutande delar inom Slussen behöver anpassas. Det handlar både om att möta Nobel som märkesbyggnad med gestaltningen av allmän plats, hantera ytterligare gångflöden och genom säkerhetstänk i utformningen av allmän plats. Alla dessa förändringar sker inom den redan planerade miljön i Slussen vilket skapar ett investeringsbehov för att justera och anpassa platsen till nya förutsättningar och funktioner.

Nytt starkt stråk för gående och cyklande

I och med Slussens färdigställande skapas ett kapacitetsstarkt och trafiksäkert stråk för gång- och cykeltrafiken mellan Södermalm och City via Gamla stan, (Götgatan och nyrenoverade Vasagatan via Slussen och GC-bron, Munkbroleden, Riddarholmskanalen, Vasabron och Tegelbacken). Stråket har ett av norra Europas högsta cykelflöden vilket ställer höga krav på framkomlighet och trafiksäkerhet. Det ställer också höga krav på att anslutande och korsande strömmar av olika trafikslag sker med god utformning. För fotgängare ligger stråket bitvis

helt parallellt, dock med en annan dragning i Gamla stan över Riddarhustorget. Stråket är viktigt både för gående pendlare, men även för rekreation och turister som ska kunna samsas i olika tempo. För Riddarhustorget ser kontoret stor potential att utveckla och varsamt anpassa torget till den nya trafiksituation som råder på platsen. Platsen kan utvecklas med grönska, vistelsevärderna och bättre ytor för fotgängare och ge en bättre koppling både in mot Gamla stan, men även mot Riddarholmen och City via Vasabron. Även för Kornhamnstorg ser kontoret en potential att utveckla platsen för att bättre möta de minskade trafikrörelserna och den ökade vistelsen på torget. Därigenom skulle platserna bli en del av kedjan med attraktiva platser på ett av Stockholms största gångstråk från nya Tegelbacken, Riddarhustorget, Kornhamnstorg och Slussen med Vattentorget och Södermalmstorg. Även gångstråket utmed Munkbroleden ser kontoret kan förbättras genom breddning och tillförsel av grönska.

Även stråk i öst-västlig riktning i form av Stadsgårdsleden och Södermälmarstrand påverkas av Slussens nya flöden och platsbildningar. Kontoret påbörjar under 2026 arbetet med att förbättra attraktiviteten längs Södermälmarstrand med förbättrade kopplingar för gång och cykel, tillförande av grönska och tillskapande av en ny platsbildning vid kajplats 26 med möjlighet till bad, bastu och vistelse. Arbetet med Södermälmarstrand kommer kunna fortsätta utvecklas kommande år och fortsätta till det nya kulturstråket längs Stadsgårdsleden.

Kommuncentrala parker

I dag ingår Kungsträdgården, Berzelii park, Strömparterren och Norra Bantorget i det som benämns som kommuncentrala parker (KC-parker). Dessa parker kännetecknas av att de är centralt belägna, omgivna av kontor och kollektivtrafik samt utgör delar av turiststråk eller välbesökta turistmål. De är anläggningar av hög kvalitet som är viktiga för stadsbilden, har ett högt besöksstryck med därav följande slitage och består ofta av tekniskt komplexa konstruktioner, exempelvis på bjälklag, med speciallösningar för växtbäddar och bevattning.

Utöver dessa parker ingår även Hansta naturreservat i kategorin, vilket främst har historiska skäl och kan ifrågasättas då området inte uppfyller de uppställda kriterierna.

Under året har trafikkontoret undersökt möjligheten att inkludera de nya parkerna vid Tegelbacken och kring Slussen i KC-parkernas uppdrag av flera skäl. De nya parkerna uppfyller i stort sett samma kriterier som de befintliga centrala KC-parkerna och skulle tillsammans med dessa utgöra ett geografiskt samlat entreprenadåtagande, alternativt skapa ett bättre underlag för en eventuell framtida drift i egen regi. Tidpunkten för ett övertagande sammanfaller dessutom med en ny entreprenadupphandling för KC-parkerna under 2025-2026, vilket ger ett naturligt tillfälle att genomföra förändringen.

Särskilt när det gäller Slussen finns ytterligare motiv, då stadsdelsförvaltningens upphandlade entreprenör i dag saknar den specialiserade kunskap och de resurser som krävs för att sköta denna typ av skötselintensiva och tekniskt avancerade anläggningar. Genom att inkludera parkerna i KC-uppdraget kan stadens investeringar bättre säkras, eftersom dessa platser då ges samma höga skötselnivå som övriga centrala KC-parker i Stockholm.

Det som återstår är att närmare analysera hur kostnadsbilden påverkas av ett sådant utökat uppdrag. I det sammanhanget bör det även utredas om KC-parkerna på sikt bör drivas i egen regi.

Fokusområden

I flera av Stockholms fokusområden är de offentliga utomhusmiljöerna tydligt slitna. Parker, lekplatser, torg och gångstråk präglas på många håll av nedgångna markbeläggningar, åldrad utrustning och bristande belysning. Slitaget är ofta stort samtidigt som investeringarna under lång tid varit begränsade. Resultatet är miljöer som inte fullt ut stödjer vardagsliv, trygghet och social samvaro.

Kontoret har under senare år riktat särskilda drift- och investeringsmedel för att öka attraktiviteten i dessa områden som med fördel kan fortsätta under kommande budgetperiod. Riktade insatser till stadens fokusområden samt strategiska samband hade bidragit till målsättningen om en mer sammanhållen stad som även erbjuder stockholmarna en likvärdig god utemiljö över hela staden. I stadens budget för 2024 fattade KF beslut om ett treårigt program för permanent aktivering av stadens torg i fokusområdena med en budget om 20 mnkr per år. Med en utökning på 5 mnkr, så totalt 60 mnkr till och med 2026.

Kontoret har inom ramarna för detta genomfört ett flertal åtgärder av olika karaktär. Ett flertal investeringar av medelstor karaktär har och planeras att genomföras. Bland annat har Hjulsta torg upprustats med invigning under hösten 2025. Upprustningen på Hjulsta torg innebar bland annat omläggning av markbeläggning med en förbättrad höjdsättning och tillgänglighet. Växtbäddarna har renoverats och nya planteringsytor har tillförts samt att det tillkommit sittplatser, lekfulla inslag, belysning och en dricksvattenfontän.

I Husby planerar kontoret bland annat upprustningar på de norra och södra torgen som ska genomföras under 2026. På det södra torget är ambitionen att skapa ett parktorg som knyter an platsen till den närliggande Husbyparken. Detta sker bland annat genom tillskott av nya sittplatser, lekfulla inslag, ny belysning samt mer grönska. Utöver det kommer det även installeras en dricksvattenfontän. Även på det norra torget i Husby planeras en upprustning för genomförande under 2026. Denna upprustning kommer bland annat innebära en ny markbeläggning, fler träd, nya sittplatser, dricksvattenfontän samt en konstnärlig utsmyckning.

Även i Farsta planerar kontoret för två torgupprustningar för genomförande under 2026, på Karlandaplan och Hökarängsplan. Karlandaplan ligger i anslutning till Farsta centrum där syftet med upprustningen är att tydliggöra denna plats som en entré till centrumet och även öka vistelsevärdena på platsen. Bland annat kommer det tillföras lekfulla inslag, cykelparkering och fler sittplatser. På Hökarängsplan är syftet bland annat att öka tillgängligheten till platsen genom att se över olika sättningar och höjdskillnader som finns. Det kommer även bli en ökad möblering med sittplatser och bord samt att det är ett planerat samarbete med en konstnär för att tillföra lekfulla inslag på platsen.

Kontoret ser att det har varit ett bra sätt att fokusera åtgärder till stadens fokusområden. Ett fortsatt program för permanent aktivering av torgen i stadens fokusområden men som även utökas till insatser vid de strategiska sambanden hade underlättat detta arbete. Kontoret föreslår därför att programmet fortsätter under 2027-2029 till en utgift av 20 mnkr per år samt utökad driftbudget med 30 mnkr för underhållsåtgärder och mer frekventa städinsatser, kompletterade med riktade åtgärder utifrån behov då kan nedskräpningen begränsas och den upplevda renhållningen förbättras. Kontoret har genom omprioritering inom befintlig budget

de två senaste åren kunnat påbörja arbetet, men bedömer att en budgetförstärkning krävs för att kunna fortsätta och utveckla insatserna. Genom det gemensamma investeringsprogrammet för särskilda ytterstadsområden har trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret, stadsledningskontoret, berörda stadsdelsförvaltningar och fastighetskontoret byggt upp ett nytt arbetssätt för att prioritera investeringar som ökar attraktiviteten och stärker stadsutvecklingspotentialen i områden där det finns utpekade exploateringsprojekt. För 2026 har fokus legat på mindre åtgärder som kan genomföras under året. Kommande år ökar investeringsramen i programmet och det finns förutsättningar att planera för mer omfattande åtgärder som skapar mervärde och ger synergieffekter för framtida stadsutveckling. Utgångspunkten är att basera den stadsövergripande prioriteringen på lokala analyser och behov och på den samverkansorganisation som finns inom staden.

Kista

Staden arbetar långsiktigt med utveckling av Kista till ett modernt innovationsdistrikt, och i det arbetet är även den fysiska stadsutvecklingen och platsutvecklingen av särskild betydelse. En viktig pusselbit i stadsutvecklingen i Kista arbetsområde är bygget av tvärbanans Kistagren till Helenelund. I samband med det kommer stadsrummen i centrala Kista byggas om t.ex. Jan Stenbecks torg och längs Kistagången. Inför detta har kontoret i dialog med fastighetsägare stärkt det offentliga rummets attraktivitet genom nya grönytor, sittbänkar, markbeläggning och aktiveringsinsatser som blomster och dekorationsbelysning. I samband med bygget av tvärbanan görs följdinvesteringar i form av exempelvis ny och förbättrad gång- och cykelinfrastruktur. Åren 2027-2029 kommer kontoret behöva ha en nära samordning med regionen för att säkerställa omledningsvägar och flöden för alla trafikantslag.

Trafiksepareringen i områden som Kista har fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt, men även nackdelar och utmaningar i form av storskaliga bilanpassade gatumiljöer och otrygghet. På Helsingörsgatan planeras nu nya gångbanor i gatunivå för att göra gatumiljön säkrare för fotgängare. Kontoret har 2026 uppdrag i budgeten att bland annat utveckla Grönlandsgatan till ett grönt stråk, Brandesgången för ökad trygghet och ta fram ett skyltprogram för Kista. Parallellt behöver staden i samverkan med fastighetsägare och TF ha en fortsatt dialog kring utvecklingen av Kista busstorg för att förbättra tryggheten och gångtillgängligheten till busstorget och inom bytespunkten för en mer stadsmässig miljö.

Nyttja framskjutna stadsbyggnadsprojekt

De senaste årens minskade byggtakt har både förlängt stadsbyggnadsprojekten i tid men även inneburit pauser eller avbrott. Detta skapar mellanrum i staden där miljöer riskerar att bli passiva och inte nyttjas optimalt. Trafikkontoret behöver därför ha beredskap att agera i dessa perioder genom att identifiera strategiskt viktiga platser och genomföra temporära eller permanenta åtgärder som upprätthåller funktion, trygghet och kvalitet i stadsmiljön. Ett exempel är Södertäljevägen, som skulle omvandlas inom ett större projekt men där omdaningens nu pausas. Då inga större åtgärder planerats riskerar stråket att tappa funktion och attraktivitet. Behovet av denna typ av mellanrumsinsatser bedöms öka kommande år och kräver ett mer proaktivt och flexibelt arbetssätt både sett till utredningar och investeringar. Det innebär även att behov av kommande investeringar även kan vara fokuserade på platser och sträckor för enbart motorfordon, exempelvis skapa nya korsningspunkter på huvudvägnätet.

Utveckling av gåsvallning vid stadens stränder

Trafikkontoret genomförde under 2024 ett försök med specialdresserade hundar på badstränder för att valla bort gäss, i syfte att minska mängden fekalier och för att förbättra vattenkvaliteten. Försöket föll väl ut och arbetet utökades därför under 2025 till att omfatta fler badstränder. I budgeten för 2026 tilldelades trafikkontoret 0,5 mnkr för att vidareutveckla arbetet med gåsvallning. I den dialog kontoret har haft med stadsdelsförvaltningarna framgår det att behovet av gåsvallning är större än tidigare bedömt och omfattar cirka 15-18 badstränder. Trafikkontoret avser därför att upphandla ett ramavtal som även andra förvaltningar inom staden kan avropa från. Avtalets uppskattade värde uppgår till cirka 6 mnkr över fyra år. Om trafikkontoret får täckning för de utökade kostnaderna kan arbetet genomföras i större skala än i dag, i nuläget omfattar gåsvallningen fem badstränder.

Aktivering

Målsättningen att Stockholm ska vara en levande och hållbar stad är kopplad till en stor del av trafikkontorets kärnverksamhet. Genom att utveckla platser, skapa tillfälliga aktiveringar och säsongbetonade utsmyckningar stärks stadens offentliga rum och dess sociala hållbarhet. För att främja ett hållbart stadsliv förbättras möjligheterna för grönska, uteserveringar, torghandel och andra efterfrågade aktiviteter på gator och torg. Genom att använda sommar- och vinterplatser som verktyg kan kontoret successivt ändra uppfattningen och användandet av en plats. Platsutveckling sker särskilt i stadens fokusområden, där trygga och inkluderande miljöer skapas genom utformning och aktivering av torg och mötesplatser. Allt detta sker i samverkan med stadsdelsförvaltningar, andra aktörer och lokalpolisområden för att skapa en trygg, levande och inkluderande stadsmiljö.

De närmaste åren ser kontoret behovet av att utveckla arbetssätt och samverkansformer för att kunna arbeta effektivt med aktivering över hela staden. Kontoret ser även att det finns en ambition att fortsätta införa permanenta inslag som levandegör de offentliga rummen, exempelvis genom stadsmiljözonen i Gamla stan som infördes 2024, den nya stadsmiljözonen på Södermalm som infördes 2025 samt genom att införa permanenta lekgator. Därutöver ska tillfällena tas tillvara där temporära trafikomläggningar till följd av byggnation kan permanenteras. En strategiskt prioriterad fråga för kontoret är att matcha denna ambition och samtidigt uppfylla alla nödvändiga funktioner i en framkomlig, transporteffektiv stad.

Sedan den första sommargågatan och vinterplatser öppnades har platsaktiveringen ökat, både i omfattning och innehåll. Genom möblering, växtlighet, belysning och aktivitetsytor blir stadens offentliga rum mer levande och attraktiva året om. Vistelsemätningar visar på goda resultat och efterfrågan på tillfälliga insatser i stadens torg och stråk är stor. Kontoret har sedan en tid tillbaka en ny enhet för att samla frågor som rör platsaktivering inom kontoret och har utvecklat arbetssätten samt förstärkt med resurser. För att kunna ta ytterligare större ansvar för platsaktivering i staden förutsätter det resursförstärkning och att medel för detta tillförs, både investeringsmedel och driftmedel.

Vattenrummen

Stockholms vattenrum är inte bara en geografisk resurs utan också en viktig faktor för stadens attraktionskraft, identitet och livskvalitet. Genom att fortsätta att tillgängliggöra kajer och vattenmiljöer erbjuds stockholmare och besökare vackra vyer och utblickar, fler

möjligheter till bad och rekreation och en svalkande tillflykt i ett allt varmare stadsklimat.

Att komma ut och se staden från vattnet ger en ny dimension och Stockholms unika närhet till vatten ska tas tillvara genom att stadens kajer utvecklas och aktiveras genom exempelvis ökad grönska, kajbalkonger samt möjligheter till bad och bastu.

För att ytterligare kunna utveckla möjligheterna till bad bedriver kontoret ett omfattande arbete med att häva badförbudet på samtliga platser i staden där det inte längre behövs av säkerhetsskäl till följd av förändrad hamnverksamhet. Kontoret deltar även i en förstudie initierad av miljöförvaltningen för att effektivare kunna mäta badvattenkvalitet och potentiellt redovisa det i realtid på stadens hemsida. Under 2026 kommer två nya kajbadplatser införas i staden och kontoret utreder nya potentiella platser eller utveckling av befintliga anläggningar.

Stockholm har generellt en god vattenstatus men det finns platser i framförallt innerstaden där vattenkvaliteten aldrig kommer uppnå en godtagbar nivå. Hammarby sjö är ett exempel på detta men där kontoret ser att ett bad skulle passa väl in och tillföra mycket till platsen.

Kontoret har utrett alternativ och den enda lösningen är en flytande bassäng, en lösning som skulle vara möjlig på sikt och om tillräckliga resurser kan säkras.

För att stärka utbudet av bastu kommer kontoret införa en bastu i egen regi som ersätter det anrika Liljeholmsbadet i Hornstull. Detta är en pilotverksamhet i mindre skala som kommer utvärderas under året. Om piloten faller väl ut finns en möjlighet höja ambitionen ytterligare genom att ersätta eller komplettera den mindre bastun med en lite större bastuanläggning. Utöver en ökad kapacitet, bättre anpassning och stärkt gestaltning finns det även möjlighet att stärka utbudet med andra kvaliteter som stärker stockholmarnas välbefinnande i samarbete med idrotts- och kulturförvaltningen. För att möjliggöra att arbetet med bad och bastu kan fortsätta i den takt som kontoret nu startat behöver både driftmedel och investeringsmedel långsiktigt säkras.

Kontoret kommer under året identifiera vattennära platser som är lämpliga för bastur men även andra platser som särskilt skulle kunna lämpa sig för bastuverksamhet. Tillgänglig yta i framförallt innerstaden är dock begränsad och konkurrerar med andra funktioner som kontoret inte råder över som småbåtshamnar, båtupplag och annan sjötrafik. Kontoret ser dock en potentiell möjlighet i att kunna samnyttja dessa platser genom att vintertid öppna upp bryggor avsedda för småbåtar och tillföra bastuflottar.

Snabba åtgärder och nya arbetssätt kopplat till aktivering

Genom att samla flera åtgärder inom samma geografiska område ges stor effekt i det offentliga rummet vilket skapar en större synlighet för stockholmarna och besökare. När flera åtgärder sker inom ett område är det möjligt att identifiera nya synergier och följdinvesteringar som tillsammans skapar tydliga och märkbara effekter i stadsrummet. Genom att koncentrera insatserna åstadkoms mer utväxling av samma resurser, vilket bedöms som ett framgångsrikt sätt att arbeta för att snabbt öka stadens attraktivitet.

Kontoret har inom ramen för kajstrategin utvecklat former för aktivering av kajerna där en central plats inom aktiveringsuppdraget utgörs av Liljeholmskajen. Under flertalet år har en kulturponton förlagts under Liljeholmsbroarna för att öka tryggheten på platsen men även kunna skapa en arena för aktiviteter för bland annat barn och unga. Med detta som modell har

arbetet stärkts och samarbetet med olika aktörer inom kulturförvaltningen förbättrats. Detta i linje med inriktningen att arbeta med kulturen som en betydande del av aktivering av staden. Bland annat har Nobel week lights även fått en plats i Tensta och vilket kan användas som modell för liknande insatser även i andra delar av staden.

Samarbetet med andra aktörer för att gemensamt utveckla en plats utvecklas kontinuerligt. Detta sker exempelvis inom ramen för platsaktiveringen eller andra platser av staden identifierade som fokusområden. Sedan ett år tillbaka har ett arbete inletts med ett idéburet offentligt partnerskap (IOP) med Centrum för AMP för att stärka stadens arbete i Kista genom att aktivera Jan Stenbeckstorg, vilket kommer att utvärderas under 2026. Kontoret ser en möjlighet att stärka andra aktörers möjlighet till engagemang i en plats genom en så kallad ”aktiveringslots”. Aktiveringslotsen skulle agera som en kunskapspartner och länk mellan externa aktörer och stadens förvaltningar för aktivering av offentlig mark. Andra förvaltningar har liknande lotsfunktioner och lots för bastu redan tillsats.

För att säkerställa en fortsatt hög nivå av gestaltning på såväl tillfälliga gator och platser som på permanenta ytor krävs att särskilda medel avsätts för denna typ av investeringar. Om investeringsramen minskar kommer en prioritering mellan redan utpekade och igångsatta platser att bli nödvändig. Detta riskerar att leda till att befintliga miljöer får en lägre kvalitet i gestaltning och aktivering än vad som i dag är möjligt.

Tillkommande gröna ytor i stadsmiljön

Kontoret har under de senaste åren tillskapat mer grönska genom små, snabba åtgärder ovan mark samt genom mindre platsbildningar med permanenta planteringar och sittplatser. Majoriteten av åtgärderna ovan mark har genomförts i innerstaden, där konkurrensen om ytor är som störst. Parkeringsplatser har gröngjorts med upphöjda planteringar, och även torg och gatunära platser har fått nya inslag av träd och växter. För att på kort sikt öka den gröna ytan i den hårdgjorda staden behöver ett enklare program tas fram. Det bör identifiera platser utan ledningar där permanenta träd och växter kan planteras, var nya planteringar ovan mark är lämpliga, var värmeöar finns samt var vegetation saknas. Genom en sådan kartläggning kan en plan tas fram för att snabbare genomföra fler åtgärder.

Utöver de upphöjda planteringarna har antalet lådor med trädplantering ökat markant under de två senaste åren. Efter två till maximalt tre år har träden vuxit ur sina lådor och behöver planteras ut i något av stadens parkprojekt. Ett arbetssätt för att ta tillvara träden behöver därför utvecklas. Etableringskostnaderna för träd i låda ökar, eftersom de under tiden i låda kräver samma skötsel som när de planteras permanent i mark. Driftkostnaderna i låda är jämförbara med permanenta träd, men blir högre totalt sett eftersom skötsel krävs under flera år. Ett träd kostar cirka 4 500 kr per år i etableringskostnad. För 2026 har kontoret omkring 300 träd i låda, vilket innebär en årlig ökad driftkostnad på cirka 1,35 mnkr.

En förutsättning för att kunna öka mängden grönska i staden genom småskaliga och snabba åtgärder, fler mikroparker, svalköar och dagvattenlösningar – även på längre sikt – är att stadsdelsförvaltningarna kan utöka sin parkskötsel med de tillkommande ytorna. Enligt gällande gränssnitt ansvarar stadsdelsförvaltningarna för skötseln av de gatugröna ytor som kontoret tillskapar på gatumark. Förvaltningarna kompenseras dock inte för tillkommande gröna ytor utan sköter driften inom ramen för tilldelad driftbudget enligt nyckeln. En

konsekvens kan bli att de investeringar som kontoret vill genomföra på gatumark, exempelvis nya mikroparker där kontoret ansvarar för träden och stadsdelsförvaltningarna för planteringarna, inte kan genomföras på önskat sätt eftersom medel för drift saknas. Genom att omfördela skötselansvaret och driftmedlen för dessa ytor från stadsdelsförvaltningarna till kontoret, alternativt att kontoret tilldelas driftmedel som kan fördelas vidare till berörd förvaltning, bedömer kontoret att fler gröna ytor kan anläggas. Kontoret ser även att ytorna på sikt skulle kunna skötas genom egenregiverksamhet.

Intäkter från parkering minskar i samband med aktivering

När parkeringsplatser tas bort i syfte att aktivera stadsrummet genom gågator och vistelseytor samt för att förbättra framkomligheten för kapacitetsstarka färdmedel såsom cykel och kollektivtrafik, innebär detta ett minskat intäktsutrymme från parkering. Intäktsbortfallet varierar mellan olika platser, men en översiktlig bedömning är att exempelvis de cirka 130 parkeringsplatser som försvinner på Södermalm under 2026 (varav cirka 40 parkeringsplatser permanent och cirka 90 parkeringsplatser temporärt under sommarhalvåret) motsvarar ett intäktsbortfall på cirka 3 mnkr per år.

Klimat och miljö

Trafiknämndens verksamhet är central för stadens miljö- och klimatarbete. Verksamheten styrs dels av lagkrav i miljöbalken och följs upp av länsstyrelsen och miljöförvaltningen. Därutöver ska kontorets verksamhet bidra till att nå stadens miljömål samt genomförande av Miljöprogrammet från 2024. Med sina sju mål och 18 delmål visar det på stadens höga ambitioner på miljö- och klimatområdet där flera av målen ska vara uppnådda till 2030. Trafiknämnden är genomförandeansvariga på de flesta av delmålen och uppföljningssansvariga på delmål 4.1 *en stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat* och 7.2 *Förbättrad ljudmiljö*. Målen i stadens miljöprogram har även vidareutvecklats och konkretiserats i stadens klimathandlingsplan där kontoret ansvarar för stadsövergripande samordning för omställningsområde 3 om hållbara och fossilfria transporter. Till detta kommer målsättningen om en utsläppsfri innerstad som lanserades i budget 2022 i syfte att inspirera näringsliv och offentlig sektor att klimatinvestera för framtiden.

Stockholms transportsystem har länge utvecklats i en mer hållbar riktning med minskad biltrafik och en ledande position inom elektrifiering. Nationella styrmedelsförändringar har dock tillfälligt bromsat utvecklingen genom ökad biltrafik och långsammare elektrifiering. Samtidigt fortsätter stadens långsiktiga satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik att stärka de hållbara trafikslagen, och arbetet med att minska utsläpp från den egna verksamheten har accelererat.

Miljöarbetet är brett och komplext och kräver åtgärder inom flera områden. Miljöprogrammet och dess handlingsplaner ger en struktur för ett långsiktigt och systematiskt arbete fram till 2030. Förutsägbarhet är avgörande, både för verksamheten och för entreprenörer. Samtidigt tillkommer nya krav från EU, bland annat inom luftkvalitet och vatten.

Utmaningar och insatser för att nå klimatmålen inom transportsektorn

Stadens mål är att minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent mellan 2010 och 2030. Till 2024 hade utsläppen minskat med 28 procent, vilket innebär att huvuddelen av minskningen återstår. Klimathandlingsplanens analyser visar att målet kräver både en

omfattande elektrifiering och en minskning av biltrafikarbetet med omkring 30 procent.

Efter en period av minskning ökade biltrafiken under 2024, i linje med den nationella utvecklingen, vilket bland annat kopplats till sänkt reduktionsplikt och lägre drivmedelsskatter. Under 2025 noterades åter en minskning på det kommunala vägnätet. Sedan 2017 har biltrafiken minskat med cirka 8 procent, vilket är ungefär hälften av vad som krävs för att nå målet till 2030. Utvecklingen varierar inom staden, i innerstaden där alternativen till bil är fler, är den långsiktiga trenden fortsatt minskande trafik.

Även om transportsystemet påverkas starkt av nationella styrmedel kan staden på längre sikt styra utvecklingen genom ombyggnationer av väginfrastruktur, stadsplanering och ekonomiska styrmedel såsom parkeringsavgifter. Cykel- och gångtrafiken visar en tydligt positiv långsiktig trend, vilket bekräftar effekterna av stadens satsningar. Fortsatta investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter, särskilt i kombination med åtgärder som begränsar biltrafiken.

De kommande åren präglas av ny väg- och kollektivtrafikinfrastruktur som successivt öppnar och ökar tillgängligheten, samtidigt som viktiga länkar som broar och tunnlar behöver renoveras, med stora trafikpåverkningar som följd. En samordnad planering i kombination med åtgärder som underlättar hållbart resande, kan bidra positivt till måluppfyllelsen.

Inom klimathandlingsplanen har nuläget analyserats och åtgärder prioriterats. Trafikkontoret ansvarar för omställningsområde 3 om hållbara transporter samt för genomförandet av 66 åtgärder, som huvud- eller delansvarig. Fokus ligger på fyra områden: elektrifiering i entreprenader och drift, klimatstyrning i upphandling, styrning mot minskat biltrafikarbete samt klimatanalyser i anläggningsprojekt.

Samordnad planering för elektrifiering av transportsektorn

Trafiknämnden har ett centralt ansvar för att samordna elektrifieringen inom transportsektorn. Arbetet leds av trafikkontoret i samverkan med en samordningsgrupp bestående av berörda förvaltningar, bolag och Ellevio. Stadens viktigaste bidrag till en rättvis och inkluderande elektrifiering är att arbeta för tillgång till laddning av såväl lätta som tunga elfordon.

Laddningen för personbilar bör precis som långtidsparkering i första hand ske på kvartersmark i anslutning till parkering. För bilägare är valet av elbil eller bil med förbränningsmotor tydligt påverkat av möjlighet till nattladdning. Laddning med låg effekt nattetid minskar också belastning på elnätet och elkostnaden varför den typen av laddning bör prioriteras i staden. Gatumarksparkering gör mest nytta för rörlig trafik och laddning på gatumark kan verka som komplement, både genom destinationsladdning för besökare och nattladdning för boende utan tillgång till egen parkering.

Småhusägarna har med stöd statliga subventioner kunnat installera egen laddare. Nästa fas i elektrifieringen är att säkerställa en väl anpassad utbyggnadstakt av laddning i nattparkering vid flerbostadshus. Detta blir allt viktigare i takt med att priserna på elbilar går ner och fler kan få tillgång till billigare nya eller begagnade elbilar. På EU-nivå pågår arbete med ny lagstiftning under begreppet "Right to charge" som implementeras i flera steg i svensk lagstiftning med målet att säkerställa tillgång till laddning i flerbostadshus. Redan i maj 2026 kan en boende kräva tillgång till laddning på hyrd parkeringsplats.

Stockholms stad har arbetat utifrån ett kvantitativt årligt mål för laddning på gatumark som gett stor effekt men delvis spelat ut sin roll. Det finns gott om ledig laddkapacitet i både innerstaden och ytterstaden vilket också syns i laddföretagens lägre etableringstakt.

Ett viktigare område för att fortsatt möta EU-krav (AFIR) [5] på tillgång till publik laddning i transportsystemet är snabbbladdning för lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner. För att möta dessa behov krävs ett fördjupat samarbete mellan stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden samt trafiknämnden. Arbetet bör inriktas på att kvantifiera framtida behov av snabbbladdning, identifiera lämpliga platser och integrera laddinfrastrukturen i stadens långsiktiga markanvändning och översiktsplanering. En tydligare samordning och långsiktig planering ger bättre förutsättningar att stödja omställningen till ett elektrifierat transportsystem.

Tydliga och långsiktiga krav med uppföljning ger god konkurrens

Trafikkontoret ställer konsekvent miljökrav i sina upphandlingar. De gemensamma miljökraven som utvecklats tillsammans med Trafikverket, Göteborgs stad och Malmö stad är väl genomarbetade och bidrar till fossilfrihet, minskade utsläpp från material samt lägre halter av skadliga ämnen. Kontoret arbetar även med att successivt skärpa kraven där det behövs för att kunna genomföra miljöprogrammet och dess handlingsplaner till 2030.

Med mer ambitiösa krav ökar behovet av systematisk uppföljning. Kontoret har därför stärkt kapaciteten att följa upp ställda krav, bland annat i syfte att motverka välfärdsbrott. Uppföljningen samordnas med kontroll av klimat- och miljökrav samt sociala krav. Granskningar visar att entreprenörer generellt har en hög ambitionsnivå men att alla krav inte alltid uppfylls. I takt med att kraven skärps ökar också risken för brister, vilket gör avtalskontrollen till ett allt viktigare verktyg för att nå miljömålen. En väl fungerande avtalskontroll skapar dessutom tydliga spelregler för anbudsgivare och minskar risken för osund konkurrens från oseriösa aktörer.

Kravställningen behöver samtidigt vara långsiktig och förutsägbar. Dagens avtal löper över flera år, och vissa krav förutsätter investeringar med längre avskrivningstid än avtalsperioden. Frekventa förändringar i kraven medför också ökad administration. Genom tydliga och stabila krav över tid stärks stadens attraktivitet som upphandlande part.

Omställning kontorets verksamhet

Nämnden ansvarar för både drift och investeringar i stadens gator, torg och grönstruktur där en stor del av arbetet utförs av upphandlade entreprenörer. För att säkerställa att utvecklingen följer branschens omställning samverkar trafikkontoret med Trafikverket, Göteborgs stad och Malmö stad kring gemensamma miljökrav i upphandlingar. Kraven har nyligen skärpts och innebär att samtliga fordon och arbetsmaskiner i entreprenader ska drivas med förnybara drivmedel senast 2030, med en stegvis ökning av andelen nollutsläppsfordon för personbilar, lastbilar och handhållna maskiner.

Fossilfrihet medför i dagsläget något högre kostnader, uppskattningsvis 0,5–1 procent i entreprenader. Eftersom drivmedel ingår i de index som styr entreprenadernas ersättning får förändringar i drivmedelspriser snabbt genomslag. Det är samtidigt svårt att prognostisera hur prisrelationen mellan fossila och fossilfria drivmedel kommer att utvecklas under

planperioden.

En central åtgärd för att minska utsläppen är att underhålla befintlig infrastruktur och undvika större reinvesteringar. Tunga bro- och tunnelkonstruktioner innehåller stora mängder stål och betong med betydande klimatpåverkan vid tillverkning. Kontinuerligt underhåll förlänger livslängd och funktion, vilket minskar behovet av nybyggnation och därmed klimatpåverkan.

Klimatanalyser

Stadens budget och klimathandlingsplan innehåller uppdrag om att ställa klimatkrav ur ett livscykelperspektiv vid om- och nybyggnation av vägar, broar, parker och torg. Dessutom ska kontoret arbeta för att nå miljöprogrammets delmål 2.4 om halverade utsläpp från konsumtion 2019-2030. Klimatanalyser pekas ut som ett viktigt verktyg för att minska klimatpåverkan. För kontorets investerings- och reinvesteringsprojekt behöver analyserna i ökande grad omfatta både byggskedets utsläpp och hur den färdiga anläggningen påverkar transporteffektivitet, energianvändning och robusthet över tid.

Analyser som genomfördes 2025 av fem typer av anläggningsprojekt visar att materialvalen har störst klimatpåverkan. Det finns därför behov av fler tester och ett stegvis införande av nya material för att identifiera de mest kostnadseffektiva klimatåtgärderna. Klimatanalyserna behöver utvecklas så att de fungerar som stöd i tidiga skeden och kan omsättas i krav i projektering, upphandling, genomförande och uppföljning. Under en övergångsperiod kan detta innebära längre ledtider och högre kostnader, eftersom klimatoptimering kräver fler jämförelser mellan alternativ. Det kan även påverka prioriteringen av nämndens samlade investeringsvolym.

Kontoret deltar samtidigt i en förstudie under ledning av exploateringskontoret om en gemensam klimatrappporteringsstandard enligt Byggbranschens Elektroniska Affärsstandard (BEAst). Resultatet kan innebära behov av nya system och anpassningar i befintliga arbetsätt.

Elektrifierade entreprenader

Staden undertecknade 2025 en avsiktsförklaring om utsläppsfria anläggningsentreprenader inom ramen för Fossilfritt Sverige, InfraSweden och Viable Cities. I stadens budget finns också uppdrag om att majoriteten av anläggningsentreprenaderna ska vara utsläppsfria till 2030. Under 2025 upphandlade kontoret två elektrifierade entreprenader genom konkurrenspräglad dialog: Bussens väg samt Mäster Samuelsgatan/Jakobsgatan. Projekten pågår och kommer att följas upp 2026 kopplat till klimatbesparingar, kostnader och erfarenheter. I dagsläget bedöms merkostnaden för elektrifierade entreprenader uppgå till cirka 8-10 procent, beroende på maskintyp och tillgång till laddpunkter.

En utmaning är att tillgången på elektrifierade arbetsmaskiner ännu är begränsad jämfört med konventionella alternativ. Maskiner finns på marknaden men i mindre volymer, vilket ger längre ledtider. I vissa projekt kan det därför vara nödvändigt att inleda med fossildrivna maskiner och successivt övergå till elektrifiering för att inte tappa tid och samtidigt bygga upp efterfrågan. Under 2026 planeras ytterligare elektrifierade upphandlingar för att samla erfarenheter och stimulera marknaden. Rekommendationen är att fortsätta testa olika projekttyper och tillämpa ett flexibelt angreppssätt, exempelvis genom längre

genomförandetider, krav på elektrifiering av de mest klimatpåverkande maskinerna samt kombination med biodrivmedel i vissa moment. För mindre entreprenader kan geografisk samordning vara särskilt effektiv.

Elektrifierad drift och underhåll

Kontoret har analyserat förutsättningarna för att elektrifiera drift och underhåll av gator med fokus på innerstaden. Bedömningen är att både marknaden och laddinfrastrukturen behöver utvecklas ytterligare för att möjliggöra fullt ut elektrifierade driftsfordon och maskiner. Tillgången på exempelvis redskapsbärare och hjullastare är begränsad, och bristen på laddinfrastruktur för tunga fordon minskar effektiviteten och ökar kostnaderna.

I kommande upphandlingar bör en successiv infasning av elektrifierade maskiner eftersträvas, för att bygga upp efterfrågan och fördela investeringsrisker mellan staden och entreprenörerna. En stegvis upptrappning och pilotprojekt minskar risken för driftsstörningar och ger möjlighet att justera kravnivåer i takt med marknadens utveckling. Det är också viktigt att säkerställa kommunaltekniska ytor för laddning samt effektiva lösningar för omlastning i centrala lägen.

Utmaningar med ny och förändrad lagstiftning

Miljöarbetet styrs i allt större utsträckning av lagstiftning, som ofta beslutas på EU-nivå och sedan implementeras i svensk lag. EU har tidigare haft en ambitiös klimat- och miljöagenda, EU:s så kallade gröna giv. Efter senaste EU-parlamentsvalet pågår förnyade diskussioner om lagstiftning ska dras tillbaka eller justeras. Den lagstiftning som nu är på väg att tillämpas i Sverige är den sista fasen i ett flerårigt arbete inom EU:s institutioner. På grund av de långa ledtiderna är förväntansbilden att merparten av lagstiftningen ligger fast. Men samtidigt syns tecken på viss uppluckring, exempelvis Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) som nu görs om med lättnader för fler företag.

Ett exempel på lagstiftning som justerats men kvarstår är det utökade utsläppshandelsystemet som gäller för transportsektorn, ETS2. Systemet innebär att försäljning av drivmedel kräver utsläppsrätter som är begränsade och kan säljas på en marknad. Krav på redovisning gäller redan men handeln med rätter börjar först 1 januari 2027. I det uppdaterade regelverket finns en ventil där priserna på drivmedel kan sänkas om priset skulle stiga fort på kort tid. En första sådan uppföljning sker 2028. Det är ännu oklart hur ETS2 kommer att påverka priserna på drivmedel.

EU har antagit ett nytt luftkvalitetsdirektiv med uppdaterade normer för luftkvalitet, vilka ska uppfyllas senast 2030. Direktivet innehåller även skärpta krav på utvärdering av luftkvalitet samt riktlinjer för hur åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten ska utformas. De nya kraven ska vara införlivade i svensk lagstiftning senast 11 december 2026.

För Sveriges del är normen för partiklar (PM10) fortsatt den största utmaningen. För stadens del ser luftkvalitetsdirektivets gränsvärden ut att kunna nås, förutsatt att den positiva trenden med förbättrad luftkvalitet fortsätter och att åtgärdsarbetet för förbättrad luftkvalitet fortsätter att utvecklas. Kontorets analys visar att det framförallt kommer att krävas åtgärder som leder till en minskad dubbdäcksanvändning i innerstan och driftsrelaterade åtgärder som minskar partikelhalten lokalt i ytterstaden.

Det övergripande målet för ramdirektivet för vatten är att alla vattenförekomster ska ha god status senast 2015 (2027 med undantag tillämpade) och att vattenkvaliteten inte får försämrats. Vattenförvaltningen sker i sexåriga cykler och omfattar bland annat förvaltningsplaner, åtgärdsprogram och samverkan. För närvarande pågår samråd inför 2027, då nya miljö kvalitetsnormer ska fastställas.

Staden har sedan länge bedrivit ett aktivt samarbete för att förbättra vattenkvaliteten, och insatser kommer fortsatt att behövas. För kontoret innebär detta bland annat kostnader för hantering av dagvatten från vägar och infrastruktur i enlighet med lagstiftningen, samt ersättning till stadens VA-huvudman.

EU har under 2025 antagit en strategi för vattenresiliens. Strategin syftar till att säkerställa en hållbar förvaltning av vattenresurser, förstärka insatser för att hantera vattenutmaningar i EU och att vidta åtgärder mot vattenbrist.

Dricksvattendirektivet från 2020 har införlivats i svensk lagstiftning och innebär skärpta krav på dricksvattenkvalitet inom hela EU. Syftet är att skydda människors hälsa från skadliga effekter av vattenföroreningar. En nyhet är att tillrinningsområdet för uttagspunkten ska riskbedömas, och vid behov ska åtgärdsprogram tas fram. Detta arbete påbörjas 2027.

Ett nytt avloppsdirektiv har införts i svensk lagstiftning och ska vara implementerat senast 31 juli 2027. Direktivet innehåller skärpta krav på rening, utsläpp av dagvatten och förbättrad resursåtervinning av slam från reningsverk. Det är i nuläget svårt att bedöma hur direktivet kommer att påverka kontoret, men det förväntas i första hand påverka dricksvattenproducenter och VA-huvudmän.

Skyfallsåtgärder och dagvatten

Trafikkontoret har ett stadsövergripande strategiskt ansvar för skyfallsfrågor, där bland annat samordning, digitalisering och expertstöttning till stadens förvaltningar och bolag ingår, samt att vara kontakt i frågan för externa aktörer. I budget 2026 har trafiknämnden även fått ansvar för att initiera och driva angelägna samverkansprojekt som, utöver nämndens kärnuppdrag, kan anses vara påkallade utifrån ett kommunalt allmänintresse. Till detta ansvar har en investeringsbudget om 10 mnkr årligen tilldelats, samt en driftbudget om 1 mnkr, som kan användas för skyfallsåtgärder som gynnar staden som helhet men inte har en tydlig adressat eller där samverkan och samfinansiering med andra parter behövs.

Arbetet med åtgärdsplaner för skyfall går enligt plan, där ett flertal skyfallsrisker av just stadsövergripande karaktär kunnat identifierats. Åtgärdsplanerna kommer inom år 2027 ge ett tydligt underlag för högt prioriterade skyfallsprojekt, där kontoret kan arbeta för att samordna investeringar och åtgärder med externa aktörer. Detta arbete kommer medföra vissa ledtider, under vilken avtalsfrågor och samverkansformer vidareutvecklas.

I de lokala åtgärdsprogrammen för stadens vattenförekomster (LÅP) ansvarar kontoret för genomförandet av flera åtgärder, som enskild part eller tillsammans med SVOA. I det långsiktiga arbetet planerar kontoret att investera i lösningar med genomsläppliga ytor för att minska avrinning från kontorets hårdgjorda ytor. Dessa investeringar rör i sammanhanget mindre belopp de kommande åren men finansieras för att kunna genomföras.

Under 2027 kommer även kontoret som enskild part driva utredningar kopplade till

pilotprojekt för att rena dagvatten, samt tilläggsutredningar i befintliga projekt som drivs på kontoret och som görs för att utveckla dagvattenhantering.

Åtgärder som genomförs i samverkan med SVOA innebär ökade driftkostnader för kontoret. Åtgärderna i samverkan med SVOA finansieras i enlighet med gällande dagvattenavtal. Val och utformning av dagvattenanläggningar anpassas utifrån plats specifika förutsättningar och recipientens behov.

Biologisk mångfald

Kontoret arbetar för att stärka grönstrukturen och värna den biologiska mångfalden. Invasiva främmande arter är ett av de största hoten mot biologisk mångfald genom att kväva den inhemska florans och störa ekosystemen. Stockholm har ett flertal stora ytor med förekomst av björnloka. På många platser, exempelvis Högdalstoppen är bekämpning omfattande både på grund av vegetationen och hanteringen, vilket gör den kostsam. Utöver björnlokan återfinns även gul skunkkalla och jättebalsamin på EU-förordningens lista över arter med krav på bekämpning. Under 2026 förväntas nya riktlinjer och en nationell lista med invasiva arter att presenteras. Detta kan innebära att ytterligare arter krävs, vilket kommer medföra en ökad kostnad. Kontoret fortsätter tillsammans med andra aktörer att effektivisera och förbättra samarbetet för att gemensamt bekämpa invasiva arter. Kontoret ser över möjligheten att nyttja andra bekämpningsmetoder för att kunna utrota bestånd till skillnad från att enbart hålla efter. Det öppnar upp för att kunna återställa ytor med åtgärder som direkt främjar den biologiska mångfalden istället. För att möjliggöra åtgärder som både gynnar och ökar den biologiska mångfalden kommer både drift- och investeringsmedel behöva tillföras.

Kostnader relaterat till miljö- och klimat

För elektrifierade entreprenader har trafiknämnden fått en utökad investeringsbudget. För att kunna fortsätta investera behöver högre kostnader om cirka 10 procent beräknas tills vidare. Kostnaden kan komma att sjunka i takt med att elektriska arbetsmaskiner blir mer tillgängliga.

För allmänna skyfallsåtgärder i staden ser inte kontoret att trafiknämndens investeringsbudget behöver utökas från nuvarande 10 mnkr årligen, utan kontoret avser avvakta och se hur behovet av investeringsmedel utvecklas framöver. Däremot efterlyser kontoret driftmedel för att kunna anställa en projektansvarig, som kan arbeta mer specialiserat med dessa skyfallsåtgärder, som ofta är specialiserade till naturen och generellt kommer kräva samverkans- och samfinansieringsavtal med externa aktörer.

De färdigställda regnparkerna och skyfallsanläggningarna vid Jarlaplan och Östermalmsgatan medför ökade driftkostnader för kontoret avseende skötsel och uppföljning till en summa om 150 000 kr under 2027–2029. Ytterligare ökade driftkostnader kan tillkomma för nya skyfallsanläggningar.

Avseende rening av dagvatten, exempelvis på anläggningar är svackdiken och reningsregnbäddar beräknas driftskostnaden öka 1 mnkr 2027 och ytterligare 2 mnkr 2028. Från 2028-2029 beräknas kostnaden ligga på en årlig nivå om 3 mnkr.

Kommunikation och medborgardialog

Extern och intern kommunikation

Trafikkontoret arbetar för en proaktiv, effektiv och tydlig extern kommunikation. Under 2025

har arbetet utvecklats för ett mer datadrivet angreppssätt och fördjupade målgruppsanalyser. Införandet av AI-verktyg i kommunikationsproduktionen påbörjades under föregående år och fortsätter framåt, parallellt med utveckling av både befintliga och nya kanaler och arbetssätt.

Stadens webbplatser är en central kanal för att nå olika målgrupper. Interaktiva kartor på webben är särskilt efterfrågade och ger ett användarvänligt sätt att visualisera stadens funktioner och tjänster. Sociala medier och digitala nyhetsbrev är fortsatt viktiga för informationsspridning och efterfrågan på att dokumentera projekt och åtgärder ökar. Effektiviteten kan stärkas genom nya verktyg, utökad kommunikation samt ökad kompetens inom foto och film. I större projekt ansvarar respektive projektägare för den övergripande kommunikationen på projektens egna webbsidor. Trafikkontoret publicerar därför inte generell information om projekt som kontoret inte äger, men tillhandahåller detaljerad information om trafikordningsplaner (TA-planer) via trafiken.nu.

Kommunikation är också en viktig del i arbetet inom stadens fokusområden Järva, Skärholmen, Hagsätra–Rågsved och Farsta. Målgruppsanalyser från 2025 visar ett tydligt intresse för information om utvecklingen av utemiljöer på gator och torg, särskilt avseende skötsel, underhåll och trygghet. För att möta dessa behov behöver kommunikationen inom dessa områden förstärkas. Genom löpande uppföljning kan årliga planer tas fram för att utveckla, planera och genomföra riktade kommunikationsinsatser, vilket förutsätter tillräckliga resurser.

Kommunikationsarbetet bidrar även till att säkerställa offentlighetsprincipen genom att ge allmänhet och media insyn i stadens verksamhet. I takt med att kontoret fått utökade ansvarsområden och verksamheten väcker stort intresse hos stockholmarna ökar också behovet av resurser för att besvara frågor från media. För att upprätthålla hög tillgänglighet finns behov av ytterligare en presskommunikatör.

Parallellt pågår ett utvecklingsarbete för att stärka den interna kommunikationen. Syftet är att skapa goda förutsättningar för medarbetare och chefer att nå verksamhetsmålen. En flerårig utvecklingsplan tas fram, och det operativa arbetet har samlats hos en kommunikator. Arbetet fortsätter under året.

Tyck till

Sedan 2025 pågår ett arbete med att utveckla och handla upp framtidens Tyck till med planen att lansera den nya appen under första halvan av 2027. Fokus är att förbättra möjligheterna till kommunikation med stockholmarna, förbättra återkopplingsmöjligheterna och ge ett större stöd för användarna att kunna lämna relevanta synpunkter och felanmälningar. Lanseringen av den nya appen kommer att kräva kommunikationsinsatser, dels gentemot alla som använder appen, dels stadsövergripande gentemot alla stockholmare för att öka kännedomen om appen. Lanseringen av ny Tyck till-funktionalitet är ett bra tillfälle att med kommunikation lyfta syftet och nyttan med Tyck till i ett brett perspektiv. Kommunikationsinsatserna kommer att särskilt riktas mot stadens fokusområden för att uppmuntra stockholmare i dessa områden att i högre grad använda appen och lämna synpunkter på sin utemiljö.

Strategisk kommunikation

Målgrupper och intressenter möter staden i en mängd sammanhang och livssituationer vilket

ställer krav på att kommunicera en sammanhållen bild av Stockholms stad. Kontoret kommer arbeta fram hur trafikkontoret ska kommunicera och bidra till bilden av Stockholm utifrån stadens huvudbudskap. Det utgår bland annat ifrån att kontoret är en ansvarstagande aktör med ett samhällsviktigt uppdrag i vilket hållbarhetsperspektivet ingår. Det innefattar även hur trafikkontoret skapar värde för dem staden är till för, samt kontorets arbete med utveckling genom innovation och samverkan. Kontoret vill även ge en översikt över insatser som kan bidra till att Stockholm är en attraktiv destination.

Intressenthantering (stadsmiljözon och miljözon)

Intressenthantering är en strategiskt viktig del av trafikkontorets kommunikationsarbete. Syftet är att informera och skapa förutsättningar för dialog vid förändringar i det offentliga rummet med de målgrupper som berörs. I takt med att kontoret får fler och mer komplexa uppdrag ökar kraven på tydlig kommunikation, dialog och strukturerad intressenthantering. Direkt dialog med berörda intressenter är ett centralt verktyg i arbetet. Den bidrar till bättre informationsspridning och ger samtidigt värdefulla inspel som kan påverka utformning, tidsplan och genomförande av projekt. Arbetet omfattar både individuella kontakter och bredare informationsinsatser, såsom möten, öppna forum och webinarier, vilket ökar förståelsen för stockholmarnas och olika branschers behov.

Inom arbetet med miljözon klass 3 och stadsmiljözonerna har kontoret bedrivit riktad dialog, både lokalt med verksamhetsutövare och boende samt med berörda branscher och näringsliv i specifika områden. Detta har lett till ökad delaktighet och visat sig vara ett framgångsrikt arbetssätt vid åtgärder som innebär beteendeförändringar. Samtidigt är arbetssättet personalintensivt. För att kunna tillämpa det mer systematiskt och i större skala krävs både prioriteringar inom projekten och ökade resurser. I takt med att uppdragen blir fler behöver därför antalet intressentkoordinatorer öka för att möta stockholmarnas behov av dialog och ta tillvara deras synpunkter.

Medborgardialog

Dialogprocesser med invånarna i Stockholm är en viktig del i demokratiprocessen och ska syfta till att öka förtroendet för det offentliga och skapa insyn i planeringsprocesser och stadsutvecklingsarbetet. Trafikkontorets verksamhet har sällan lagstadgade krav på dialog och samråd i motsats till stadsbyggnadsprocessen och framtagandet av detaljplaner.

Kontoret har upphandlat verktyg och tjänster för att möjliggöra en förbättrad medborgardialog. Under 2025 genomförde trafikkontoret ett insiktsarbete för att undersöka stockholmarnas kännedom om tyck till appen och medborgarpanelen. I undersökningen ingick även frågor om intresset för olika ämnesområden samt frågor om hur stockholmarna vill ha dialog, lämna synpunkter och/eller komma med förslag. Resultatet av insiktsarbetet används för att utveckla rutiner och arbetssätt under 2026 och 2027. Under 2026 genomförs ett arbete för att utvärdera möjligheterna att genomföra en medborgarbudget.

Den utveckling som kräver utökad budgetram är resurser för kommunikation i digitala kanaler, kommunikation till stockholmarna i fokusområden, utökad intressenthantering samt en presskommunikatör. Totalt äskande 4,4 mnkr per år, under perioden 2026-2028.

[1] CCAM Partnership (Connected, Cooperative and Automated Mobility) är EU-kommissionens partnerskap och samarbetsnätverk som samlar offentliga och privata aktörer för att främja forskning, tester och införande av uppkopplad och automatiserad mobilitet i Europa.

[2] POLIS Network är ett europeiskt nätverk för städer och regioner som samarbetar för att utveckla innovativa och hållbara lösningar inom transport och mobilitet.

[3] U-space är EU:s digitala ramverk för säker och effektiv hantering av drönartrafik, som möjliggör övervakning och samordning av flygningar i realtid.

[4] UAS-zoner är nationellt fastställda geografiska områden med särskilda regler som anger var drönare får flyga, begränsas eller förbjuds.

[5] AFIR är ett regelverk beslutat i EU med fastställd tillgång på publik laddning beroende på antalet elfordon i trafik.

4 Sammanfattande ekonomisk analys

Under de senaste åren har kontorets verksamhet ställts inför betydande ekonomiska utmaningar. De högre prisnivåerna bedöms vara bestående, och kontoret har under de senaste åren haft en kraftig kostnadsökning till följd av indexuppräknings för entreprenadköp och konsulter. Den utdragna lågkonjunkturen, i kombination med ett förändrat omvärldsläge och ökad global osäkerhet, har skapat ett betydande tryck på kontorets budgetramar. Även om indexutvecklingen under senare tid har avtagit och kostnadsökningstakten därmed har dämpats, kvarstår de höga prisnivåerna. Detta påverkar även fortsatt kontorets ekonomiska förutsättningar. I budget 2025 tillfördes nämndens driftbudget viss kompensation för indexökningar, vilket är positivt och har förbättrat förutsättningarna för verksamheten i viss utsträckning. Samtidigt kvarstår betydande osäkerhetsfaktorer som påverkar både intäkter och kostnader.

Den geopolitiska utvecklingen i Mellanöstern har under senare tid bidragit till stigande oljepriser och därmed ökad risk för högre energi- och drivmedelskostnader. Utvecklingen är dock osäker och prisnivåerna kan förändras snabbt till följd av det geopolitiska läget. Samtidigt bidrar USA:s mer protektionistiska handelspolitik till ökad ekonomisk osäkerhet, bland annat genom tullar mot Sverige och EU. Sverige befinner sig i en utdragen lågkonjunktur, präglad av låg tillväxt och en svagare arbetsmarknad. Inflationen har dämpats väsentligt jämfört med tidigare år men det är för tidigt för att se hur den geopolitiska utvecklingen påverkar inflationen, prisnivåerna är fortfarande höga. Det innebär att kostnadstrycket har minskat, men att kontoret fortsatt påverkas av redan genomförda prisökningar i avtal, entreprenader och insatsvaror. Kontoret kommer att följa utvecklingen av inflationen noggrant, då en ökad inflation kan få betydande påverkan på kontorets entreprenadkostnader och investeringsutgifter.

Kontorets ekonomi påverkas även av interna faktorer, såsom ett omfattande underhållsbehov och därmed ett ökat behov av budgetmedel, främst inom investeringsverksamheten. En stor del av den infrastruktur som uppfördes under miljonprogrammet på 1960- och 1970-talen har nu med god marginal passerat sin teoretiska tekniska livslängd, vilket medför ett betydande

och kostsamt underhållsbehov. Kostnaderna för entreprenadtjänster har ökat kraftigt under de senaste åren, även om ökningstakten har avtagit på senare tid, vilket ytterligare försvårar möjligheten att möta det ökade behovet. En konsekvens av den ansträngda ekonomiska situationen är att vissa underhållsinsatser kan behöva skjutas fram i tiden, vilket innebär en risk för kapitalförstöring och ökade kostnader på längre sikt.

Utöver underhållsskulden står kontoret inför utmaningar kopplade till klimatanpassning. Behovet av förebyggande åtgärder för att hantera klimatförändringarnas effekter är omfattande och innebär ökade ekonomiska krav. Kontorets ansvar för klimatanpassningsåtgärder är brett och omfattande och de sammantagna utgifterna för att anpassa samt att förebygga kommande klimatförändringar är en ekonomisk utmaning för kontoret.

Inom ramen för stadens kajstrategi pågår ett arbete med att utreda ansvar och utveckling för stadens innerstadskajer mellan Stockholms Hamnar och Trafikkontoret. Utredningen skulle kunna innebära att Trafikkontoret får ett ökat ansvar för kajer som utgör en del av det offentliga rummet. En ansvarsförändring skulle kunna medföra ökade åtaganden för Trafikkontoret avseende drift, underhåll och långsiktig utveckling. Samtidigt finns osäkerheter kopplade till kajernas tekniska status samt omfattningen av underhålls- och reinvesteringsbehov. För att möjliggöra förändringen krävs att budgetmedel överförs i nivå med det ansvar och kostnader som förs över, annars kan detta innebära ett ökat tryck på kontorets budgetramar under flerårsperioden.

De senaste årens utveckling med krig i Mellanöstern och Ukraina, höjd terrorhotnivå och växande gängkriminalitet och välfärdsbrottslighet innebär att Sverige och Stockholm befinner sig i ett förhöjt säkerhetsläge. Mot bakgrund av detta har kontoret en central roll i stadens säkerhetsarbete och har bildat en säkerhetsenhet för att stärka arbetet med säkerhet, beredskap och säkerhetsskydd. Kontoret leder transportsektorn inom stadens civilförsvar och påverkas av nya lagkrav, bland annat kopplade till informationssäkerhet och Natos civila förmågekrav. Samtidigt intensifieras arbetet mot välfärdsbrottslighet genom stärkt avtalsuppföljning och förbättrad intern samverkan. För att möta dessa utmaningar krävs ytterligare resurser, kompetens och ett systematiskt utvecklingsarbete.

4.1 Drift

Kontorets verksamhet genererar intäkter från flera olika källor, vilka huvudsakligen är kopplade till användning av stadens offentliga utrymmen och tjänster. En betydande del av intäkterna kommer från parkeringsrelaterade avgifter, vilket inkluderar besöksparkering, boendeparkering, felparkering och nyttoparkering med mera. Dessa avgifter syftar till att styra parkeringsbeteendet i staden.

Kontoret har även intäkter från upplåtelseavgifter för användning av offentlig mark. Detta omfattar exempelvis tillstånd för uteserveringar, foodtrucks, torghandel och byggetableringar. Dessa intäkter möjliggör en reglerad och rättvis användning av stadens gemensamma ytor och säkerställer att offentliga platser kan nyttjas på ett ordnat och funktionellt sätt. Vidare genererar kontoret reklamintäkter genom upplåtelse av reklamytor på offentliga platser, såsom busskurer, digitala skyltar och andra kommersiella exponeringsmöjligheter inom stadsmiljön.

Kontoret får även intäkter från användaravgifter kopplade till olika tjänster och faciliteter, exempelvis offentliga toaletter. Kontoret har under perioden haft ökade kostnader kopplade till åtgärder för att effektivisera verksamheten och renodla affärsmässiga upplägg. Ett exempel är att avtalsstrukturen för offentliga toaletter och reklamvittriner har delats upp. Tidigare ingick skötseln av offentliga toaletter i samma upplägg som reklamvittrinerna. Genom att renodla ansvar och affärsupplägg har kontoret fått ökade kostnader för toalettverksamheten, men samtidigt högre intäkter från reklamvittrinerna. Förändringen bedöms ge bättre affärsmässighet och ett mer transparent ekonomiskt utfall. Kontoret har ökat ambitionsnivån för städning av de offentliga toaletterna för att säkerställa en renare, tryggare och mer välskött offentlig miljö.

Utöver dessa intäkter kan kontoret även söka och ta emot externa bidrag från myndigheter tex. Trafikverket och EU, i syfte att finansiera särskilda projekt eller utvecklingsinsatser inom trafik och infrastrukturuområdet. Kontoret har ett pågående arbete med att identifiera utvecklade arbetssätt för fortsatt och ökat användande av externa medel. För att tillgodogöra sig mer externa medel inom nya områden och i konkurrens med fler sökanden ser kontoret behov av ökade personella resurser som utgör stöd i identifiering, ansökning och uppföljning av externfinansierade insatser.

När det gäller intäkter från parkeringsrelaterade avgifter ger en relativt liten förändring i beteende hos trafikanterna ett stort utslag på intäktssidan. För parkeringsrelaterade avgifter har intäkterna ökat i förhållande till föregående år.

År 2025 var vintern i Stockholm kortare och mildare än 2024, vilket sammantaget bedöms ha inneburit bättre förutsättningar för parkering. Den största ökningen i jämförelse med år 2024 avser felparkering, där intäkterna har ökat med 58,1 mnkr och antalet utfärdade parkeringsanmärkningar med cirka 11 procent. Näst största ökning gäller parkeringsavgifter, som har ökat med 50,3 mnkr, främst till följd av en utökning av taxeområde 2 under hösten 2024 vilket ger en helårseffekt under 2025. Även införandet av taxeområde 5 (inaktiv taxa) från december 2025 bedöms ha haft viss påverkan på intäkterna. Nämndens beslut att höja boendeparkeringsavgifterna från och med den 1 februari 2024 har medfört ökade intäkter. Intäkterna från boendeparkering har ökat med 14,1 mnkr jämfört med föregående år. Även upplåtelseintäkterna har ökat, främst genom reklamavgifter och ökade tillståndsintäkter från restauranger och andra verksamheter. Efter en längre period av minskande intäkter av byggrelaterade upplåtelser noteras nu en uppgång inom dessa intäkter.

Kontoret bedömer att intäktsprognoserna för de kommande tre åren är förenade med betydande osäkerhet. Även mindre beteendeförändringar kan ge relativt stora utslag på intäktssidan. Därutöver påverkas prognoserna av yttre faktorer, såsom tex. bränslekostnader, tillgången på parkeringsplatser, trängselavgifter samt förändringar i kollektivtrafiken.

De nya reglerna och Skatteverkets ändrade tillämpning av mervärdesskatt på parkering innebär att parkeringsverksamheten i större omfattning omfattas av momsplikt. För Trafikkontoret medför detta minskade intäkter, då moms ska redovisas på parkeringsintäkter utan motsvarande möjlighet att fullt ut kompensera bortfallet genom prissättning. Intäktsminskningen bedöms uppgå till cirka 50 mnkr per år. Förändringen innebär även ökade administrativa krav i form av anpassning av system, rutiner och uppföljning för korrekt

momshantering. Sammantaget innebär de nya momsreglerna från Skatteverket ett varaktigt intäktsbortfall

På kostnadssidan ser kontoret flera utmaningar under perioden vilket innebär en större ekonomisk osäkerhet och ett minskat handlingsutrymme under flerårsperioden, vilket kan medföra behov av ytterligare prioriteringar inom kontorets samlade verksamhet. Den säkerhetspolitiska utvecklingen i Mellanöstern har under senare tid bidragit till stigande oljepriser och därmed ökad risk för högre energi- och drivmedelskostnader. Utvecklingen är dock osäker och prisnivåerna kan förändras snabbt till följd av det geopolitiska läget, vilket kan påverka trafikkontorets kostnader för entreprenader. En övergång till egen regi kan innebära ökad rådgivning och större direkt styrning över verksamhetens genomförande. Samtidigt medför egen regi ett ökat ansvar för bemanning, kompetensförsörjning, arbetsmiljö och stödprocesser, samt en högre andel fasta kostnader för organisation, lokaler, utrustning och administration.

Kontoret ser positivt på omställningen till elektrifierade arbetsmaskiner i enlighet med stadens miljömål, men konstaterar att detta medför betydande ekonomiska utmaningar. Eldrivna maskiner är i dagsläget avsevärt dyrare än fossildrivna motsvarigheter, vilket innebär höga initiala kostnader. Orsakerna är bland annat begränsade tillverkningsvolymerna, högre produktionskostnader och behovet av ny infrastruktur såsom laddstationer och elnätförstärkning. Prognosen är att om det ställs högre miljökrav i upphandlingar och avtal kommer det att innebära högre kostnader initialt för driften i de avtal som är kopplade till det till exempel för barmarkshållning och snöröjning.

Kontoret vill bibehålla och även utöka städfrekvensen i fokusområdena för att stärka stadsmiljön och bidra till ökad trivsel och trygghet i det offentliga rummet. En ren och välskött offentlig miljö har stor betydelse för hur ett område upplevs och används. Genom mer frekventa städinsatser kan nedskräpning begränsas, oordning motverkas och kvaliteten i de gemensamma miljöerna höjas.

Därtill väntas förändrad lagstiftning inom tillstånd och markupplåtelse medföra nya uppgifter för staden, bland annat i form av ökad tillsyn och behov av ytterligare inspektionsresurser samt utveckling av digitala stöd. Även kraven inom säkerhet, beredskap, informationssäkerhet och arbetet mot välfärdsbrott bedöms öka, vilket innebär ett växande behov av resurser för styrning, kontroll och uppföljning. Därutöver tillkommer ökade driftkostnader inom källsortering samt för drift och skötsel av skyfalls- och dagvattenanläggningar.

Prisutvecklingen under de senaste åren har varit mer eller mindre kännbar för kontorets samtliga verksamhetsområden. Effekterna har kommit stegvis, i takt med att ingångna avtal indexreglerats och nya avtal upphandlats. Under flerårsperioden 2027-2029 är den uppskattade ökningen för index cirka 120 mnkr för driftbudgeten. Detta kommer att utmana kontorets 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 till viss del kan kompenseras genom effektivisering av arbetssätt, då den kumulativa effekten av ökade marknadspriser har

blivit mycket stor över flera år för att ligga på en stabil nivå men nu i och med den geopolitiska oron i omvärlden, inklusive utvecklingen i Mellanöstern, medför även en risk för stigande energi- och drivmedelspriser. Kontoret ser ett behov av förstärkt budget för att upprätthålla befintlig nivå av tjänster och service framöver.

Den samlade bedömningen är att kontoret står inför en fortsatt utmanande ekonomisk situation, där både externa och interna faktorer påverkar budgetförutsättningarna. Långsiktiga åtgärder krävs för att säkerställa en hållbar ekonomisk utveckling, där effektiv resursanvändning, noggrann uppföljning av intäkter och en strategisk hantering av kostnader blir avgörande för att kunna möta framtidens behov.

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

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 kostnaderna ändrar sig anges förändringen i kolumnen för de år ändringen sker.

Mnkr	KF-budget 2026	KF-plan 2027	KF-plan 2028	Förslag 2027	Förslag 2028	Förslag 2029
Driftverksamhet						
Kostnader						
Drift och underhåll	2 068 900	2 038 600	2 042 200	2 255 800	2 279 600	2 298 900
Intäkter	-1 685 300	-1 685 300	-1 685 300	-1 664 300	-1 664 300	-1 664 300
Kapitalkostnader	1 326 000	1 390 000	1 440 000	1 400 000	1 510 000	1 570 000
- varar avskrivningar	947 800	987 600	1 019 600	1 004 000	1 080 000	1 117 700
- varav internräntor	378 200	402 400	420 400	396 000	430 000	452 300
Netto	1 709 600	1 743 300	1 796 900	1 991 500	2 125 300	2 204 600

Nedan följer en beskrivning av angelägna områden där kontoret förslår en utökad ram för de kommande åren.

Kostnader	2027	2028	2029
Drift och underhåll av nya anläggningar av broar och viadukter	-2,7	-2,7	-4,0
Drift och underhåll nya anläggningar, ljuspunkter innerstad & ytterstad	-3,0	-3,0	-3,0
Drift och underhåll för nya anläggningar trafiksignaler	-1,5	-1,5	-1,5
Drift och underhåll för nya områden som kontoret tar över från Exploateringskontoret.	-1,7		
Drift och underhåll av nya anläggningar, såsom trafikdatasensorer för trafikdata, kameror och miljözon 3 med mera.	-2,0		
Drift och underhåll i samband med övertagandet av nya anläggningar vid Slussen, tekniska anläggningar & Victoriaslussen.	-6,0	-1,0	-1,0

Kostnader	2027	2028	2029
Tilläggsavtal för manövrering av Slussen från och med 2027, avseende bemanning under öppettider när slussen tas i drift för båttrafik.	-4,5		
Skötsel och tillsyn i egen regi vid övertagande av nya anläggningar och lätta konstruktioner, såsom bryggor och promenaddäck, från stadsdelsnämnderna.	-4,0		
Förvaltning av nya anläggningar och lätta konstruktioner, såsom bryggor och promenaddäck, vid övertagande från stadsdelsnämnderna.	-2,0		
Ökade driftkostnader för vägtunnlar avseende rengöring, el och värme.	-2,5	-0,5	
Styrning, övervakning, dokumentation och administrativt arbete enligt NIS2-krav för att möta skärpta EU-krav inom cyber- och informationssäkerhet.	-1,3		
Ökade fjärrvärmekostnader för markvärme till följd av ändrade avtal och taxor från Exergi från och med 2027. (598 kr/MWh -> 996 kr/MWh)	-3,5		
Utveckling av säkerhetssystem för ledningstunnlar och vägtunnlar utifrån ökade säkerhetskrav, förändrat omvärldsläge och behov av förbättrat skydd.	-1,0		
Höjning av dagvattentaxan för trafikdagvatten som renas av Stockholm Vatten och Avfall AB. Kontoret har fått information om att taxan kommer att öka under perioden 2027–2029.	-11,4	-10,5	-11,8
Kostnader för dagvattenhantering i anläggningar som har överförts till Svoa, där kostnaderna ersätts av kontoret.	-5,5	-3,5	-0,5
Bilfria zoner (Hornsgatan)	-3,0		
Bekämpning av invasiva arter.	-3,0		
Program för perenna planteringar.	-2,0		
Skötsel av växthus och plantskola.	-3,0		
Driftåtgärder för att laga och återställa gator, exempelvis genom potthålslagning och andra löpande underhållsinsatser.	-5,0		5,0
Effekt av nytt drift- och underhållsavtal för offentliga toaletter till följd av en ny affärsmodell där drift av de offentliga toaletterna och reklam (vitriiner) har delats upp. Medför både ökade kostnader och intäkter (se även ökade intäkter).	-30,0	-7,0	
Drift och underhåll av nya kommuncentrala parker vid Tegelbacken och Slussen.	-0,5		
Fortsatta satsningar inom fokusområden för att bibehålla nuvarande nivå av städning och renhållning inom stadsmiljön.	-30,0		
Ny lagstiftning om full källsortering på vissa torg och parker medför ökade driftkostnader för hämtning, tillsyn, städning och borttransport	-5,0		
Utveckling av gåsvallning vid stadens stränder	-1,5	-1,5	-1,5
Rening av dagvattenanläggningar, svackdiken och reningsregnbäddar	-1,0	-2,0	
Drift av gatugröna ytor vid övertagande från stadsdelsnämnderna.	-15,0		
Kostnader för Scancars om 2 mnkr år 2027 och 0,5 mnkr år 2028, varav merparten avser ersättning till leverantören.	-2,0	1,5	
Utredningar inom elektrifiering som fortsätter från och med 2027, med fokus på att främja laddmöjligheter för näringslivets transporter, tung trafik och arbetsmaskiner.	-1,0		
Samordnad tillsyn motsvarande en tjänst.	-1,5		

Kostnader	2027	2028	2029
Fortsatt arbete med ordningslagen och förbättrad hantering av uteserveringstillstånd från och med 2027, med ett ökat behov av inspektörer. Behovet omfattar bibehållna tillfälliga medel från 2026 samt ytterligare förstärkning från 2028, då lagstiftningen bedöms träda i kraft och behovet blir permanent.	-1,5	-1,5	
Geodataplattformen syftar till att förenkla datadelning mellan stadens olika verksamheter och därigenom skapa ökad nytta för både stockholmarna och näringslivet.		2,0	
Projekt UPP avser att upphandla ett nytt sammanhållet IT-stöd för underhållsplanering för att ersätta flera äldre system och effektivisera förvaltningen av stadens infrastruktur. Arbetet omfattar även analyser av verksamhetsbehov, datakvalitet och IT-arkitektur.	-3,0	2,7	
Ökad kommunikation i digitala kanaler, exempelvis sociala medier och digitala nyhetsbrev. Arbetet omfattar även fotografering och film för kommunikation och dokumentation samt resurser och verktyg för detta.	-1,5		
Ökad kommunikation i stadens fokusområden för att möta det växande behovet av information och dialog. Arbetet omfattar resursförstärkning i form av kommunikatör samt mätning och utvärdering av kommunikationen.	-1,5		
Utökad service till media genom resursförstärkning i form av presskommunikatör.	-1,0		
Ökat behov av intressenthantering genom resursförstärkning i form av intressentkoordinator.	-1,0		
Resursförstärkning i form av inköpscontroller för att stärka arbetet med uppföljning, analys och kvalitetssäkring inom inköpsområdet samt bidra till ökad avtalstrohet och bättre ekonomisk kontroll.	-1,5		
Resursförstärkning inom externfinansiering för att öka möjligheterna till extern finansiering genom att identifiera finansieringsmöjligheter, samordna ansökningar, säkerställa uppföljning och redovisning samt bidra till att externa medel används i enlighet med villkor och beslut.	-1,5		
Resursförstärkning inom kvalitet, miljö och arbetsmiljö för att stärka arbetet med uppföljning, utveckling och samordning inom dessa områden samt säkerställa att krav, rutiner och arbetssätt följs i verksamheten.	-1,5		
Trafiksystemanalys för att identifiera och kvalitetssäkra framtida investeringsåtgärder. Arbetet kräver långsiktighet för att bygga robusta dataunderlag och tillförlitliga analysmodeller. (tidigare extra medel, skulle lämnas tillbaka 2027)	-3,0		
Stadsmiljözoner med behov av fortsatt satsning för att upprätthålla en hög nivå av gestaltning av gatorna inom zonerna samt möjliggöra samverkan med boende och näringsliv. (tidigare extra medel, skulle lämnas tillbaka 2027)	-6,0	6,0	
Insatser för att aktivera och öka cykeltrafiken genom samarbete med civilsamhället kring aktiv mobilitet. Arbetet omfattar bland annat evenemang med cykel och trafikskola för att främja cykling bland barn, vuxna och cykelovana grupper.	-2,0		
Totalt kostnader	-186,9	-24,8	-21,3
Minskade/ökade intäkter			
Beräknade minskade intäkter till följd av införande av moms på felparkeringsintäkter från och med 2027. Utfallet påverkas av möjligheten att höja avgifterna inom ramen för gällande lagar och regler.	-50,0		

Kostnader	2027	2028	2029
Intäkter från brukaravgifter för offentliga toaletter.	8,0		
Ökade intäkter från reklamvitriner till följd av förändrad affärsmodell avseende offentliga toaletter och vitriner.	24,0		
Minskade intäkter till följd av ändrade stadsmiljöplaner i syfte att aktivera stadsrummet, vilket medför ett minskat antal parkeringsplatser permanent och under sommarhalvåret.	-3,0		
Totalt intäkter	-21,0	0,0	0
NETTO TOTALT	-207,9	-24,8	-21,3
Kapitalkostnader			
Förändringar av avskrivningskostnader	-56,2	-76	-37,7
Förändring av internräntekostnad	-17,8	-34	-22,3
Totalt kapitalkostnader	-74	-110	-60
TOTALT	-281,9	-134,8	-81,3

4.2 Investeringar

Nämnden har tilldelats en investeringsbudget som totalt uppgår till 1 298 – 1 770 mnkr per år mellan 2027–2030 i kommunfullmäktiges budget. Av den totala budget uppgår den långsiktiga ramen till 1 065–1 200 mnkr per år där det har inkluderats medel för ett förstärkt reinvesteringsprogram om 1 190 mnkr för åren 2027–2030 och medel för satsningen på framkomlighet för cykel-, gång- och kollektivtrafik för år 2027. För åren 2023–2027 har kontoret fått i uppdrag att investera 2 000 mnkr för satsningen varav den långsiktiga ramen har förstärkts med sammanlagt 1 750 mnkr för åtgärder inom cykel, gång och kollektivtrafik och resterande 250 mnkr ryms inom den utökade ramen för medfinansiering av gång- och cykelbron vid slussen.

För att uppfylla kommunfullmäktiges prioriteringar på kortare sikt har nämnden tilldelats en utökad investeringsplan som sammanlagt uppgår till 1 703 mnkr under åren 2027–2030.

I den *utökade planen* ingår följande olika satsningar och projekt:

- Trafiknämndens medfinansiering av gång- och cykelbron inom ramen för Slussenprojektet
- Renoveringen av Norra Danviksbron.
- Medel för större infrastrukturprojekt
- Utbytesprogram för armaturer
- Medel för investering i grönstruktur
- Klimatanpassning skyfall

I bilaga 1 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 2.

Det pågår kontinuerligt ett arbete med att identifiera extern finansiering och kostnadseffektiva lösningar för genomförande av investeringsprojekt. Kontoret söker t.ex. löpande finansiering från nationell- och länsplan för investeringar i infrastruktur med god framgång. Det pågår ett arbete inom kontoret i syfte att öka den externa finansieringen. För att tillgodogöra sig mer externa medel inom nya områden och i konkurrens med fler sökanden ser kontoret behov av ökade personella resurser som utgör stöd i identifiering, ansökning och uppföljning av externfinansierade insatser.

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

Kontoret har genomfört en översyn av behoven avseende av de belysningsanläggningar som i dagsläget förvaltas av stadsdelsnämnderna och som planeras att övertas av trafiknämnden från och med 2027. För att anläggningarna ska vara driftsäkra bedömer kontoret att det finns ett behov av att hantera eftersatt underhåll, också för att säkerställa att anläggningarna uppnår en långsiktig hållbar standard. Behovet bedöms uppgå till 15 mnkr, 25 mnkr respektive 20 mnkr mellan åren 2027–2029.

I nedanstående tabell redovisas kommunfullmäktiges budget, kontorets prognos för 2026 samt förslag till budget för åren 2027–2030 för både långsiktig och utökad investeringsplan.

TK Investeringar	Prognos	Budgetperiod			
	2026	2027	2028	2029	2030
KF-budget totalt	1 832,6	1 298,0	1 630,0	1 670,0	1 770,0
Långsiktig ram	1 335,0	1 065,0	1 200,0	1 200,0	1 200,0
<i>Framkomlighetssatsning</i>	651,3	308,5	185,0	185,0	185,0
<i>Offentliga rum - trygghet och attraktivitet</i>	137,9	110,5	121,4	117,6	115,0
<i>Grönstruktur, klimat och miljö</i>	70,0	38,0	78,0	83,0	83,0
<i>Trafiksäkerhetsåtgärder</i>	58,3	27,6	25,0	25,0	25,0
<i>Reinvesteringsprogram och övriga reinvesteringar</i>	590,9	574,5	790,8	787,6	769,5
<i>Stora ersättningsinvesteringar >50 mnkr</i>	154,6	168,8	178,9	261,0	505,5
<i>Övriga nyinvesteringar</i>	7,8	25,5	21,5	21,3	21,0
<i>Överplanering (nedrundning)</i>	-335,9	-188,4	-200,5	-280,5	-504,0
Summa långsiktig ram	1 335,0	1 065,0	1 200,0	1 200,0	1 200,0
Utökad plan KF-Budget	497,6	233,0	430,0	470,0	570,0
<i>Gång- och cykelbro Slussen</i>	85,0	5,0	0,0	0,0	0,0
<i>Norra Danviksbron</i>	106,1	90,8	1,9	0,0	0,0
<i>Större infrastrukturprojekt</i>	0,0	0,0	350,0	400,0	500,0
<i>Utbytesprogram armaturer</i>	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0
<i>Stadsmiljö i fokusområden</i>	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Åtgärder i prioriterade ytterstadsområden</i>	10,5	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Investering i grönstruktur (Grönare Stockholm)</i>	70,0	100,0	0,0	0,0	0,0
<i>Ökad trädplantering</i>	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Klimatinvesteringsmedel byggmaterial och fordon/arbetsmaskiner</i>	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Klimatinvesteringsmedel klimatanpassning - skyfall</i>	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0
<i>Centrala Medel</i>	27,1	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>varav åtgärder klimatinvesteringar</i>	6,0				
<i>varav trygghetsskapande åtgärder</i>	18,1				
<i>varav Stockholm vid vattnet</i>	3,0				
Summa utökad ram	463,7	275,8	431,9	470,0	570,0
Summa nettoinvesteringar	1 798,7	1 340,8	1 631,9	1 670,0	1 770,0
-varav icke-aktiverbara utgifter	10,0	27,0	10,0	10,0	10,0

Investeringsplan 2026–2030

Långsiktig ram

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 2023–2027. Av budgeten utgör 250,0 mnkr medfinansiering av nya gång- och cykelbron inom 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 2028 uppgår investeringsnivån för de tre trafikslagen sammanlagt till cirka 190 mnkr. Investeringsnivån gör det möjligt att avsluta projekt som påbörjats inom satsningen, men kommer innebära en väsentlig sänkning jämfört med de genomsnittliga nivåerna under satsningens genomförande.

Kontorets bedömning är att nivån räcker till några medelstora projekt (exempelvis 1–2 cykelprojekt, 1 gångprojekt och 1 kollektivtrafikprojekt). Utöver detta finns utrymme för några punktåtgärder. Kontoret bedömer att denna omfattning inte är i linje med de höga

ambitionerna inom de tre områdena som uttrycks i stadens strategiska planer och utifrån den trafikutveckling som sker.

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 2027–2030 planeras åtgärder om totalt cirka 210 mnkr för de tre områdena. Se även rubriken Reinvesteringsprogram och mindre ersättningsinvesteringar.

Framkomlighetsåtgärder	Utfall			Summa satsning	2028	2029	2030
	2023-2025	2026	2027				
Cykelinvesteringar	562,4	292,8	191,7	1 046,9	90,0	90,0	90,0
Gångåtgärder	264,7	214,9	48,7	528,3	70,0	70,0	70,0
Kollektivtrafikåtgärder	201,2	143,6	68,0	412,9	25,0	25,0	25,0
Överplanering (nedrundning)		-106,3	-131,7	-238,1			
Gång- och cykelbro, Slussen *	111,4	131,3	7,3	250,0			
Summa	1 139,7	676,3	184,0	2 000,0	185,0	185,0	185,0

* Exklusive medfinansieringsinkomst

Större projekt som kommer genomföras under perioden inom cykel är bland annat åtgärder kring Sankt Eriksgatan, Ringvägen och Blommenbergsvägen. Dessutom fortsätter arbetet med utbyggnad av cykelparkeringar över hela staden samt genomförande av flera åtgärder av enklare karaktär. Från och med år 2028 avsätts en långsiktig budget på 90 mnkr per år för cykelinvesteringar. Denna finansiering möjliggör åtgärdande av ett begränsat antal saknade cykellänkar per år samt genomförandet av flera mindre förbättringsåtgärder. Dock kommer utbyggnadstakten att vara avsevärt lägre jämfört med tidigare år.

Inom gång är arbete kring Götgatans gågatudel och trafikförbättrande åtgärder några enskilda projekt som beräknas pågå under budgetperioden. Från och med år 2028 avsätts en långsiktig budget på 70 mnkr per år för gångåtgärder.

För kollektivtrafik rör de största planerade projekten under perioden bland annat åtgärder i stadens anläggningar för tvärbanan Kistagrenen samt två projekt vid Rågsvedsvägen, Mellanvägsbacken och Huddingevägen. Från och med år 2028 avsätts en långsiktig budget på 25 mnkr per år för kollektivtrafikåtgärder. Jämfört med investeringar i förbättrad framkomlighet för gående och cyklister är denna budget lägre, eftersom åtgärder inom kollektivtrafiken generellt sett är mindre kostsamma. Det inkluderar exempelvis införandet av busskörfält på trafikerade infartsleder och innerstadsgator.

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 2023–2027. Tidplanen för projektet har tidigare förskjutits, men entreprenaden har nu enligt exploateringskontoret god framdrift. Aktuell 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.

Det enskilda största projektet inom åtgärdsområdet under budgetperioden är omdaning av Södra Götgatan. Planerade projekt att genomföra under perioden är bland annat Stigbergsparken, upprustning av Skånegatan och Högdalsgången.

	Prognos	Budgetperiod			
	2026	2027	2028	2029	2030
Offentliga rum - trygghet och attraktivitet	2026	2027	2028	2029	2030
Stigbergsparken, följdinvesteringar	3,0	0,8	0,2	0,4	0,4
Södra Götgatan, omdaning	2,0	12,5	19,6	15,7	13,1
Belysning för attraktiva offentliga rum	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
Små platser och torg samt trygghet	23,1	22,0	20,0	20,0	20,0
Torginvesteringar 10-50 mnkr	73,2	43,3	50,0	50,0	50,0
Stockholm vid vatten och kajbalkonger	6,6	0,4	0,0	0,0	0,0
Övriga projekt	16,5	18,0	18,0	18,0	18,0
Summa	137,9	110,5	121,4	117,6	115,0

Grönstruktur, klimat och miljö

Under budgetperioden planerar kontoret att fortsätta ersätta energikrävande belysningsarmaturer, genomföra åtgärder för skyfalls- och dagvattanhäntering och plantera träd för att öka krontäckningsgraden i staden.

Kontoret har erhållit medel inom den utökade ramen för åtgärder inom ovan nämnda områden. Åtgärder som inte ryms inom den utökade ramen hanteras inom den långsiktiga ramen. Framtida behov för skyfall, trädplantering och armaturutbyte beskrivs i avsnittet *Utökad ram*.

Pilotprojektet med leasade snösmältningsverk kan, om resultaten faller väl ut, bli aktuellt att skala upp. En sådan utökning kan medföra ett ökat behov av investeringar i anläggning och infrastruktur från och med 2028.

Trafiksäkerhet

Genomförandet av de nya *hastighetsplanerna* fortsätter under budgetperioden och förväntas bli klart år 2027. Åtgärderna syftar till att säkerställa efterlevnaden av föreslagna hastighetsgränser genom att anlägga fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Sammanlagt har kontoret planerat och utfört investeringar på cirka 550 mnkr under perioden 2017-2027 vilket har resulterat i 300 ombyggda passager.

För trafiksäkerhetsarbeten har 25 mnkr avsatts årligen 2028-2030 varav 15 mnkr för

trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor.

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 åtgärder på prydnadsdammar och fontäner. Under budgetperioden kommer kontoret att intensifiera arbetet med att utveckla och implementera effektivare metoder för fördelning av budgetresurser till reinvesteringsprogram.

Som en del av detta arbete fattade trafiknämnden i december 2025 ett inriktningsbeslut för ett nytt, samlat reinvesteringsprogram i det offentliga rummet mellan 2027–2031. Syftet med programmet är att ersätta de tidigare sju reinvesteringsprogrammen för ökad transparens om vilka åtgärder som vidtas inom reinvesteringsområdet. Det nya reinvesteringsprogrammets beräknade utgift uppgår till 4 000 mnkr fördelat över de fem år som programmet avser. Utrymmet som finns för åtgärder inom programmet sätts årligen inom ramen för nämndens investeringsplan och budget. Programmet ska även bidra till en mer målinriktad styrning och effektiviserar administrationen.

Kontoret har för åren 2027–2030 erhållit 1 190 mnkr för ett förstärkt reinvesteringsprogram. Det möjliggör genomförande av fler mindre reinvesteringsåtgärder, vilket till viss del motverkar en fortsatt ökning av den befintliga underhållsskulden.

Genomförda behovsanalyser visar att det samlade reinvesteringsbehovet överstiger nuvarande planeringsnivå. Prognosen visar på ett årligt reinvesteringsbehov om ytterligare cirka 70 mnkr för tekniska system som passerat sin tekniska livslängd. Behovet är cirka 40 mnkr högre än nuvarande planeringsnivå och bedöms nödvändigt för att upprätthålla driftssäkerhet, regelefterlevnad och långsiktig funktion.

Inom belysningsprogrammet uppstår ökat reinvesteringsbehov bland annat till följd av åldrande stolpar och elkablar samt behov av att säkerställa säkerhet och funktion. Behovet uppgår till cirka 80 mnkr per år, vilket är runt 30 mnkr högre än den historiska planeringsnivån. Behovet inom gatuytor bedöms uppgå till cirka 170 mnkr per år, vilket är cirka 50 mnkr högre än nuvarande planeringsnivåer. Detta för att upprätthålla trafiksäkerhet, funktion och ytskiktens livslängd.

I tabellen nedan framgår planerad omfattning under åren 2026–2030.

Reinvesteringsprogram och övriga reinvesteringar	Prognos	Budgetperiod			
	2026	2027	2028	2029	2030
Gatuytor och tillhörande anordningar, bl.a.: <i>varav cykel, gång och kollektivtrafik</i>	169,9 35,4	120,0 53,0	120,0 53,0	120,0 53,0	120,0 53,0
Belysning	73,5	47,0	47,0	47,0	47,0
Mindre konstruktionsåtgärder	85,3	69,9	121,3	104,0	100,0
Konstruktioner 10-50 mnkr	55,5	69,9	65,0	79,1	65,0
Tekniska installationer	50,0	27,0	27,0	27,0	27,0
Trafiksignaler	38,0	33,5	33,5	33,5	33,5
Trädåtgärder	42,2	27,3	27,0	27,0	27,0
Övriga reinvesteringar	76,6	180,0	350,0	350,0	350,0
Summa netto	590,9	574,5	790,8	787,6	769,5

Stora reinvesteringar över 50 mnkr

Utöver reinvesteringsprogrammen finns också flera enskilda projekt där äldre anläggningar kräver omfattande åtgärder och större ombyggnader. Följande reinvesteringar är inrymda inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Samtliga projekten planeras pågå under budgetperioden:

- *Norra Danviksbron* – idrifttagning är i nuläget beräknat till våren 2027. Projektet finansieras inom nämndens utökade ram.
- *Västerbron, etapp 1* – fuktisolering av mittrefuger och förebyggande åtgärder på stål- och betongkonstruktioner – entreprenad genomförs enligt plan 2025–2027
- *Liljeholmsbron - Västra bron* – entreprenad planeras genomföras enligt plan 2028–2032

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

- *Klaratunneln, renovering* – ett reviderat inriktningsbeslut planeras
- *Klarastrandsleden* – inriktningsbeslut planeras under 2026
- *Vasabron, ny bro* – planeringsskede beräknas pågå 2026–2027 med genomförandebeslut under 2028
- *Västerbron, etapp 2* – genomförandebeslut planeras under 2027
- *Johanneshovsbron, större åtgärder* – tidigt utredningsskede, saknar beslut
- *Hammarbysslussen, större åtgärder* – tidigt utredningsskede, saknar beslut

I bilaga 1 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 2.

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 planerar att fortsatt avsätta budgetmedel för dessa ändamål om cirka 20 mnkr fr.o.m. 2027.

Utökad ram

Gång- och cykelbro Slussen, medfinansiering

Redovisas i avsnittet för *Framkomlighet – cykel-, gång- och kollektivtrafik* under *Långsiktig ram*.

Norra Danviksbron

Norra Danviksbrons huvudentreprenad påbörjades under hösten 2024 och genomförs i samarbete med regionens trafikförvaltning. Projektet har blivit något tidsförskjutet och därmed är prognosen för 2026 lägre än budgetramen medan prognosen för 2027 är något högre.

Större infrastrukturprojekt

Nämnden har tilldelats sammanlagt 1 250 mnkr under åren 2028–2030 för planering och genomförande av större reinvesteringar inom utökad investeringsplan. För närvarande utreds och planeras ett flertal större projekt som redovisas i avsnittet *Stora reinvesteringar över 50 mnkr* under *Långsiktig ram*.

Utbytesprogram armaturer

Inom den utökade ramen har kontoret tilldelats medel för ett utbytesprogram för armaturer om 70 mnkr per år mellan 2026–2030. För 2026 har kontoret dessutom inrymt extra medel inom den långsiktiga ramen för inköp av material och montering i syfte att upprätthålla samma utbytetakt som tidigare år.

Kommande år bedöms ca 15 000 armaturer behöva bytas ut per år inom programmet, vilket motsvarar en årlig kostnad om cirka 125 mnkr för material och montering. Utöver de medel som har tilldelats inom den utökade ramen indikerar prognosen ett ytterligare årligt behov om cirka 30 mnkr för material samt 25 mnkr för montage.

Investering i grönstruktur

Under budgetperioden fortsätter investeringar i grönstruktur att genomföras inom satsningen Grönare Stockholm, som är ett viktigt verktyg för att stärka stadens gröna infrastruktur och bidra till stadens långsiktiga mål i översiktsplanen och Vision 2040. Under åren 2023–2027 har nämnden tilldelats sammanlagt 280 mnkr inom utökad investeringsplan för Grönare Stockholm, varav 80 mnkr under 2026 och 80 mnkr under 2027.

I planen för 2026 ingår utrednings-, projekterings- och genomförandearbete för flera projekt inom etapp 5, bland annat Östra Fredhällsparken, Hinderstorpsparken och Vårflodsparken

vilket planeras att genomföras under 2027. Kontorets större projekt har långa ledtider och redan nu bedöms delar av genomförandet för vissa projekt komma att sträcka sig in i 2028.

Kontoret ser även ett ökat behov av insatser inom klimatanpassning, biologisk mångfald och mångfunktionella gröna miljöer under kommande år. Sammantaget innebär detta att satsningen bedöms behöva förlängas för att säkerställa ett effektivt genomförande av pågående projekt och möjliggöra fortsatt arbete utifrån identifierade behov.

Klimatanpassning skyfall

Inom den utökade ramen har kontoret erhållit 10 mnkr per år mellan 2026–2028 för att utreda skyfallsproblematiken och hantera skyfallsåtgärder. Framöver ser kontoret ett växande behov av förebyggande åtgärder för att minska framtida risker.

Fortsatt behov av tidigare satsningar

Stadsmiljö i fokusområden

Enligt kommunfullmäktiges budget har nämnden tilldelats 25 mnkr för investeringar i stadsmiljö inom fokusområden under 2026. Satsningen syftar till att rusta upp och utveckla torg samt skapa levande, trivsamma och trygga offentliga miljöer, med särskilt fokus på fokusområden och ytterstaden.

För att löpande stärka insatser för trygghet och aktivering av offentliga platser inom fokusområden ser kontoret behov av att förlänga satsningen mellan åren 2027–2029 med 20 mnkr per år.

Ökad trädplantering

Inom den utökade ramen har kontoret erhållit 30 mnkr för ökad trädplantering under 2026. För de medel avser kontoret att öka antalet träd som planteras i stora delar av staden, både inom innerstaden och ytterstaden, samt ett ökat fokus på plantering av träd utanför skolor och förskolor. För att löpande öka krontäckningsgraden i staden genom plantering av träd ser kontoret ett fortsatt behov av extra medel även kommande år, i en omfattning motsvarande nuvarande nivå.

Klimatinvesteringsmedel byggmaterial och fordon/arbetsmaskiner

Kontoret har för år 2026 erhållit klimatinvesteringsmedel om 30 mnkr för byggmaterial och arbetsmaskiner vilket planeras att användas i projekt där bland annat elektrifierad entreprenad och mer klimatsmarta material används. Kontoret har identifierat ett antal projekt med genomförande under perioden 2026–2027. Mot denna bakgrund bedömer kontoret att det finns ett fortsatt behov av motsvarande medel även under 2027.

4.2.1 Prioriteringsgrunder

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

Nämndens långsiktiga årliga investeringsplan innehåller både nyinvesteringar och reinvesteringar. I arbetet med planering av nyinvesteringarna 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 reinvesteringar utgår från kartläggningar av det långsiktiga reinvesteringens behovet. 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 2023–2027 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 2026–2030 tilldelats 1 330 mnkr för ett förstärkt reinvesteringprogram och en utökning om totalt 1 250 mnkr för stora reinvesteringar under åren 2028–2030. 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. Givet de omfattande reinvesteringar som krävs för att säkerställa anläggningarnas funktion framöver, anser kontoret att satsningen bör utökas ytterligare.

I förslag till budget för kommande år har flera större ersättningsinvesteringar inrymts, bl.a. renoveringen av Norra Danviksbron och Västerbron, etapp 1. Utöver dessa projekt är flera andra stora anläggningar under utredning, men ännu ej inrymda, se redovisningen i bilaga 3, *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.

4.2.2 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 reinvesteringar 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.

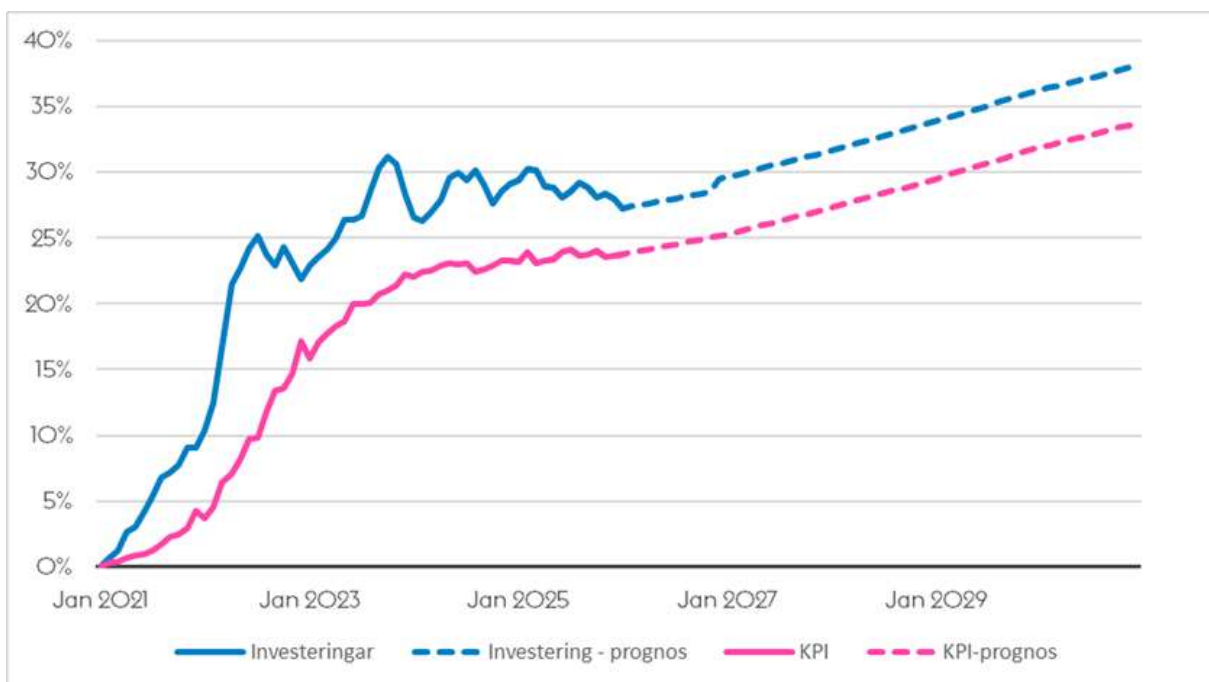
Förändringar i tidplanerna för de stora projekten ger som regel stor påverkan på kontorets totala investeringsportfölj, då en tidsförskjutning skapar ett stort budgetutrymme som är svårt att med kort framförhållning hantera med andra projekt. Mot bakgrund av detta arbetar kontoret dels för att säkra tidplanerna för de stora projekten, dels med parallella utredningar för att skapa flexibilitet om förutsättningarna för ett projekt ändras. Kontoret har under 2026 tagit fram 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.

Utvecklingen av marknadspriser bedöms fortsatt ha stor påverkan på investeringsverksamheten. Efter de kraftiga prisökningarna under 2022–2023 stabiliserades entreprenadindex något under 2024 och delar av 2025, delvis till följd av lägre energipriser och dämpad efterfrågan. Under 2026 kvarstår dock osäkerhet kopplad till råvarupriser, särskilt för material såsom stål, cement och asfalt, där priserna är känsliga för globala handelsflöden, energikostnader och klimatrelaterade styrmedel.

Samtidigt innebär skärpta klimatkrav och ökade ambitioner inom hållbart byggande att kostnadsstrukturen förändras. Ökad användning av klimatförbättrade material, elektrifierade arbetsmaskiner och krav på utsläppsreduktion kan initialt medföra högre investeringskostnader, även om de långsiktigt bidrar till minskade klimat- och energirisiker.

Nedanstående diagram visar den procentuella utvecklingen av Entreprenadindex för investeringar och KPI jämfört med prisläget i januari 2021. Linjen för Entreprenadindex bygger på en standardindexkorg för nämndens projektportfölj. I diagrammet har Konjunkturinstitutets prognos för KPI-utvecklingen lagts till för båda serierna, eftersom Entreprenadindex saknar framåtblickande prognoser.



4.2.3 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.

4.3 Verksamhetsprojekt

5 Lokalförsörjningsplan

5.1 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.

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 trafikkontorets medarbetare och det beräknas vara tillräckligt även för att möta viss ökande personalvolym då medarbetarna ges möjlighet att arbeta delvis hemifrån.

5.2 Planeringsförutsättningar

Lokalerna i Tekniska nämndhuset är främst utformade som flexkontor, vilket innebär att det inte finns fasta arbetsplatser. Denna lösning möjliggör en större anpassningsförmåga vid förändringar i personalstyrkan och underlättar delning av ytor mellan husets förvaltningar. Därför bedöms inga större förändringar vara nödvändiga för trafikkontoret under den aktuella planeringsperioden.

5.3 Hyreskostnadsutveckling

Hyreskostnaden uppgår under 2026 till ca 33,8 mnkr inklusive drift och FM-tjänster. Hyreskostnaden för 2027 och framåt förväntas bli 33,8 mnkr exklusive indexjusteringar och prisökningar.

Årliga hyresgenererade investeringsutgifter för lokaler är från och med 2026 om 1,6 mnkr och är ej inkluderade i ovan sammanställning.

Hyreskostnaden fördelar sig enligt följande:

Bashyra och gemensam yta: 23,5 mnkr

Möbler inredning: 1,6 mnkr

El, värme, kyla: 0,75 mnkr

FM-tjänster och service: 6,7 mnkr

Säkerhet: 0,5 mnkr

Garage: 0,7 mnkr

Vedertagen indexuppräknning sker årligen på de nya hyrorna.

5.3.1 Administrativa lokaler



Befintlig hyreskostnad

23 880 209

5.4 Samverkan

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

5.5 Lokalplanering - ej pedagogisk verksamhet

5.5.1 Nuläge 31 januari 2026

Totalgruppering	Area	Kapacitet arbetsplatser	Hyreskostnad	Summering
Administrativa lokaler	Area 9 101		Befintlig hyreskostnad 23 880 209	Hyreskostnad/area 2 624

Trafikkontoret sitter i administrativa lokaler i Tekniska nämndhuset, tillsammans med de övriga tekniska förvaltningarna. Lokalerna förvaltas av fastighetsnämnden.

5.5.2 Behov och planering av lokaler för (första planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.

5.5.3 Behov och planering för lokaler (andra planeringsperioden)

Inga lokalförändringar är planerade.

5.6 Övrig information

6 Övriga redovisningar