

Handläggare

Till

Trafiknämnden

Telefon:

Miljöprogram VB 2025 för Trafiknämnden

Förslag till beslut



Innehållsförteckning

Rapportering från verksamhetsberättelsen (skriv inte här)	4
2.1 Stockholm ska bli klimatpositivt – genom minskade utsläpp och ökad koldioxidlagring	4
2.2 Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar	5
2.3 Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar	5
2.4 Stockholmarens hälsa ska främjas genom ren luft, rent vatten och giftfria miljöer	7
Mål 1: En rättvis och inkluderande omställning	7
Delmål: Stadens verksamheter stärker en rättvis omställning	7
Taggad rapportering från nämndens VB	8
Delmål: Stockholmarena är delaktiga i omställningen	8
Taggad rapportering från nämndens VB	9
Mål 2: Ett Stockholm utan globalt klimatavtryck	9
Delmål: Ett Stockholm som är klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040	9
Taggad rapportering från nämndens VB	9
Delmål: Minskad klimatpåverkan från transportsektorn	20
Taggad rapportering från nämndens VB	21
Delmål: En fossilfri organisation 2030	30
Taggad rapportering från nämndens VB	31
Delmål: Halverad klimatpåverkan från konsumtion	31
Taggad rapportering från nämndens VB	31
Mål 3: Ett Stockholm med livskraftiga ekosystem	32
Delmål: Stärkt biologisk mångfald och blågrön infrastruktur	32
Taggad rapportering från nämndens VB	33
Delmål: Förbättrad vattenkvalitet och stärkta livsmiljöer	37
Taggad rapportering från nämndens VB	37
Delmål: Staden bidrar till stärkt biologisk mångfald i omvärlden	39
Taggad rapportering från nämndens VB	40
Mål 4: Ett klimatanpassat Stockholm	40
Delmål: En stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat	40
Uppföljningsansvarigas delmålsrapport	42
Taggad rapportering från nämndens VB	46



Delmål: Stärkt motståndskraft vid extremväder.....	51
Taggad rapportering från nämndens VB	52
Mål 5: Ett resurseffektivt och cirkulärt Stockholm	52
Delmål: Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning	52
Taggad rapportering från nämndens VB	52
Delmål: Cirkulära kretslopp av resurser.....	54
Taggad rapportering från nämndens VB	55
Mål 6: Ett giftfritt Stockholm	55
Delmål: Minskad användning och spridning av skadliga ämnen.....	55
Taggad rapportering från nämndens VB	55
Delmål: Renare mark och sediment	58
Taggad rapportering från nämndens VB	58
Mål 7: Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö.....	58
Delmål: Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar.....	58
Taggad rapportering från nämndens VB	59
Delmål: Förbättrad ljudmiljö.....	69
Uppföljningsansvarigas delmålsrapport	70
Taggad rapportering från nämndens VB	72
KF-indikatorer och obl nämndindikatorer utfall.....	74



Rapportering från verksamhetsberättelsen (skriv inte här)

2.1 Stockholm ska bli klimatpositivt – genom minskade utsläpp och ökad koldioxidlagring

● Analys

Stockholm ska vara helt fossilbränslefri senast 2040 och stadens egen organisation likaså senast år 2030. Trafikkontoret har tillsammans med miljöförvaltningen ett samordnande ansvar för klimathandlingsplanens omställningsområde 3: *Driva på för hållbara och fossilfria transporter*. Under året har arbete pågått för att utveckla, tydliggöra och organisera uppdraget. Omställningsområdet innefattar arbete som bidrar till ökad elektrifiering, minskat biltrafikarbete, ökad andel förnybara drivmedel, utveckla kravställning vid upphandling och att anpassa väg- och gatuinfrastruktur samt regleringar för att bidra till effektivare transporter. Området innefattar även åtgärder som ämnar att minska utsläpp och effektivisera transporter som flyg, sjöfart och spårtrafik. Detta samordningsansvar är nytt och komplext och ett lyckat resultat kräver ökad samverkan i arbetet för att nå staden klimatmål kopplat till transporter.

I arbetet för att nå en utsläppsfri innerstad 2030 är även ett fortsatt arbete för ökad elektrifiering och utbyggnad av publik laddinfrastruktur viktigt. Arbetet bedrivs i samverkan med miljöförvaltningen, Stockholms stads Parkering AB och näringslivet. Kontoret leder satsningen *Elektrifieringspakten* som syftar till att påskynda omställningen till ett utsläppsfritt transportsystem tillsammans med företag och organisationer. I slutet av maj uppmärksammades det att medlemsantalet i Elektrifieringspakten har uppgått till 100 stycken. En nätverksträff arrangerades i Stadshuset där både finansborgarrådet och trafikborgarrådet deltog i en panel tillsammans med Fossilfritt Sverige, 2030-sekretariatet och Bravida. Flera av paktens medlemmar arbetar med att ställa om sin egen fordonsflotta, däribland Bravida och Taxi Stockholm, eller utveckla sitt kunderbudande till att även omfatta laddlösningar, till exempel Scania. Elektrifierade entreprenader är också ett område där förflyttningar har skett under 2025, både Ellevio och trafikkontoret upphandlar entreprenader som genomförs enbart eller delvis med elfordon. Fossilfritt Sverige, Viable Cities och InfraSweden har tagit initiativ till en avsiktsförklaring som aktörer med en vilja att upphandla mer elektrifierade entreprenader kan ansluta sig till.

Under sommaren deltog även kontoret på ett par rundabordssamtal under Almedalsveckan som arrangerades av medlemmar i Elektrifieringspakten. Därutöver har två digitala webinarier arrangerats för Elektrifieringspaktens medlemmar för att sprida relevant kunskap rörande elektrifiering i Stockholm. Avslutningsvis har kontoret deltagit i stadsledningskontorets arbete för att genomlysna nuläge och potential för samtliga av stadens tre pakter som kommer att fortsätta under 2026.

Vidare har kontoret under året fortsatt arbeta för att minska kontorets egna utsläpp, exempelvis genom armaturbyten i kontorets belysningsanläggningar, ökad andel biodrivmedel samt elektrifierade maskiner och utrustning i kontorets entreprenader. Kontoret ställer också miljökrav vid upphandlingar och fasar ut fossila bränslen i upphandlingar av transporter, entreprenader och arbetsmaskiner i enlighet med gemensamma miljökraven beslutade tillsammans med Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket. Arbetet med kategoristyrd avtalsuppföljning som implementeras under året kommer även att ge en mer systematisk uppföljning av ställda krav.

Under vecka 24–25 pågick trafikkontorets årliga informationsinsats för att minska nedskräpning tillsammans med fler insatser under oktober. Under dessa perioder genomfördes kommunikationsinsatser i flera olika kanaler. Kontorets mätningar från 2025 och tidigare år visar att många har sett kontorets kommunikation, förstår budskapen och är positivt inställda till att staden kommunicerar om dessa frågor.

Kontoret har under året deltagit i stadens arbete för att skapa en enhetlig och effektiv kommunikation i miljö- och klimatfrågor. I arbetet ingick att utveckla metoder för arbetssätt, verktyg och koncept för kommunikations och dialogfrågor inom miljö- och klimatområdet.

Under 2025 har trafikkontoret, tillsammans med berörda aktörer, arbetat med att ta fram en plan och finansieringsmodell för att möta kommande lagkrav kring insamling av förpackningar och skrymmande förpackningar. Under året har trafikkontoret och Stockholm Vatten och Avfall AB tydliggjort ansvarsgränser för uppdraget. SVOA har även tagit fram kartunderlag som visar vilka områden som inte täcks av befintliga återvinningsstationer, och med stöd av detta har kontoret påbörjat arbetet med att identifiera nya insamlingsplatser. Arbetet fortsätter under 2026.

Mot bakgrund av kontorets arbete under året gör trafikkontoret den samlade bedömningen att KF:s mål för verksamhetsområdet och nämndmålet är uppnått.



2.2 Stockholm ska vara en stad där den biologiska mångfalden ökar

◆ Analys

Stockholm är en av världens vackraste städer med höga naturvärden och cirka 40 procent av kommunens yta utgörs av grönområden av olika slag. För att Stockholm ska vara en klimatpositiv stad behöver den biologiska mångfalden öka och stadens gröna värden stärkas. Till grund för arbetet ligger bland annat Stockholms miljöprogram, handlingsplanen för biologisk mångfald och riktlinjerna för Grönare Stockholm. Riktlinjerna ger trafikkontoret ett samordningsansvar och den större satsning som pågått sedan 2017 för att förstärka grönstrukturen ska fortsätta till och med 2027. Under året har kontoret stärkt sin trädkompetens genom att rekrytera en trädstrateg, med målet att höja ambitionen för trädplantering i staden. Arbetet har inletts med att skapa en samlad bild av behovet av ny- och återplantering, och ett särskilt fokus ligger på att utveckla en strategi för så kallade "plantable spots", där behovet av träd är som störst utifrån bland annat värmekartering, dagvattenhantering och ledningsinfrastruktur.

Under hösten har trädstrategen främst arbetat med att projektleda och ta fram en stadsövergripande trädpolicy samt att identifiera nya platser för trädplantering, särskilt i områden med värmeproblematik. Arbetet sker i nära samordning med stadsdelsförvaltningar, trafikplanering och specialister inom dagvatten och skyfall. Utredningen fortsätter under 2026 och planering pågår för att plantera flera ytor kommande år. Behovet av en gemensam träd databas och stärkt samverkan i trädfrågor har också tydliggjorts.

En stark grön infrastruktur krävs för att hantera effekterna av ett förändrat klimat och stadens ekosystemtjänster fyller en viktig funktion i det arbetet. Trafikkontorets samordning av stadens strategiska arbete med skyfallshantering fortsätter i enlighet med stadens handlingsplan för klimatanpassning och arbetet med att ta fram en ny handlingsplan är i slutskedet. Trafikkontoret ansvarade för en av tre undergrupper i framtagandet av planen.

Under året har kontoret i samråd med berörda aktörer fortsatt arbetet med att successivt installera dricksvattenfontäner i staden, särskilt i områden som pekats ut som känsliga för värmeeffekter. Arbetet med att prioritera och planera lämpliga platser har pågått parallellt med flera torgupprustningar där fontäner integreras i projekten. En ny fontän har installerats på Hjulsta torg i samband med upprustningen, och arbete pågår för installationer på både Bredängs torg och i Skärholmen, där en befintlig fontän byts ut mot Stockholmsmodellen. Flera ytterligare fontäner kommer att anläggas i takt med planerade torgupprustningar i Järva. Dessutom tillkommer en ny fontän på Tegelbacken inom ramen för den pågående upprustningen där.

Mot bakgrund av kontorets arbete under året gör trafikkontoret den samlade bedömningen att KF:s mål för verksamhetsområdet och nämndmålet är delvis uppnått.

2.3 Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar

◆ Analys

Transporter utgör den största källan till utsläpp i Stockholm, och fram till år 2030 är målet att utsläppen från transportsektorn ska minska med 80 procent jämfört med år 2010 och biltrafiken minska med 30 procent jämfört med år 2017. För att klara detta behöver transportsystemet främja hållbart resande vilket innebär en överflytt till gång, cykel och kollektivtrafik samt ökad elektrifiering av vägtrafiken för både gods- och persontransporter. Framkomlighetsstrategin är vägledande och anger att staden ska prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanters och ge mer utrymme för attraktiva vistelseytor samt nyttja den nya teknikens möjligheter. Under perioden 2023–2027 ska 2 mdkr investeras i framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik varav 250 mdkr ska medfinansiera gång- och cykelbron vid Slussen. Ökad elektrifiering stärks genom att säkerställa god tillgång på laddning samt styrmedel för elektrifiering som exempelvis miljözon klass 3 och samverkan med branschen för att öka elektrifiering av tunga transporter. Den reviderade godstrafikplanen godkändes av kommunfullmäktige i april.

Stockholm ska ha god framkomlighet året om och trafikkontoret ansvarar för snöröjning och halkbekämpning på cirka 4 000 gator och cirka 254 mil gångbanor och 108 mil cykelbanor. Längs utpekade stråk hålls en högre standard på vinterväghållningen och totalt sopsaltas 26 mil cykelbanor och 23 mil gångbanor.

Under våren har trafiknämnden antagit *Kollektivtrafikplan för stadens gator* som redan utgör ett viktigt stöd för prioritering och långsiktig planering av kollektivtrafiken på stadens gator. Planen antogs av kommunfullmäktige i juni och utgör ett viktigt underlag i det dagliga arbetet liksom i remissvar med mera. Gällande är målet att Stockholm ska bli Europas



främsta cykelstad och kontoret fortsätter att genomföra åtgärder för att ge mer utrymme för cykel. Arbete med ett av mandatperiodens större cykelprojekt Ridderholmskanalen inleddes i början av året och förväntas vara klart i mitten av 2026. Skansbron och Hornstull är exempel på andra projekt som startat under året vilka kommer vara klara under 2026. Norra Götgatan och Pårsundet är exempel på projekt som färdigställts under året. I juni beslutade trafiknämnden om åtgärder på Sveavägen som utgår ifrån att körfält för motorfordonstrafiken tas bort och att mer utrymme skapas till gående och cyklist. Åtgärderna på Sveavägen påbörjades under hösten 2025 och färdigställs vintern 2025/2026. Under 2025 har kontoret fortsatt arbetet med att se över signalprioriteringen längs stora gång-, cykel- och busstråk för att underlätta framkomligheten, inkluderat hur grön väg kan skapas för de hållbara trafikslagen och pilotprojekt med trafiksignaler för gående med automatisk nedräkning. Under året har möjliga platser för åtgärder identifierats.

Kontoret ska även påverka och informera invånare och aktörer om cyklingens möjligheter genom bredare kampanjer, samarbeten och samverkan. Kontoret har rekryterat en cykelsamordnare. Målet är att stärka stadens cykelvarumärke och inkludera fler att bidra till ett cykelvänligt Stockholm. Under 2025 ska kontoret genomföra tre cykelstråk i söderort med fokus på enklare åtgärder mot Bagarmossen/Skarpnäck, Farsta samt Skärholmen. Flera åtgärder planeras att utföras längs stråken under 2025 och 2026, bland annat på Finn Malmgrens väg, RUSHållarvägen och Murmästarvägen. Exempel på åtgärder som genomförts är cykelgator, cykelväggenar, korsningsförbättringar och vägmärkesjusteringar. Kontoret ska även tillsammans med Järva stadsdelsnämnd stärka möjligheterna att cykla mellan Spånga och Kista över Järvafältet. Sträckan mellan Spånga och Kista har inventerats översiktligt, och en sammanställning av stråkets status samt förslag på möjliga förbättringsåtgärder har gjorts och stämts av med Järva stadsdelsförvaltning. Vissa åtgärder bedöms kunna samordnas med kontorets övriga arbete med gång- och cykelåtgärder på Järvafältet och med kontorets uppdrag om Järvaporten. Några enklare åtgärder utförs inom ramen för kontorets löpande arbete med mindre gatuåtgärder.

Stockholm ska också vara en grön promenadstad och fotgängarperspektivet ska stärkas i stadens trafikinvesteringar och åtgärder genomföras, såsom breddade trottoarer, gångstråk och övergångsställen samt fler gångfartsgator och gågator. Ett sammanhängande nät av gångstråk med hög standard har skapas utefter det prioriterade vägnätet och planen godkändes av kommunfullmäktige i februari. Under 2025 har trafikkontoret genom enklare åtgärder gjort om nuvarande sommargånggator på Swedenborgsgatan och Skånegatan till permanenta gågator. Trafiknämnden tog beslut om att permanenta Swedenborgsgatan som gågata samt beslutade om enklare åtgärder för att utforma gatan som gågata i maj 2025. Swedenborgsgatan regleras som gågata i juni 2025. Första etappen på Swedenborgsgatan genomfördes under hösten där 11 stycken planteringar/mikroparker anlagts. Ytterligare tre stycken planteringar samt åtgärder i korsningarna kommer genomföras under våren 2026.

Kontorets arbete med att öka framkomligheten för bussar ska också växlas upp, bland annat genom att kontoret ska anlägga busskörfält och genomföra framkomlighetsåtgärder längs prioriterade stråk för stombussar samt genomföra åtgärder för att öka den ytgående kollektivtrafikens attraktivitet baserat på befintlig infrastruktur för den tvärgående stombustrafiken i söderort och västerort. Prioriterade stråk för stombuss i ytterstaden är Vällingby-Spånga-Kista/Helenelund och Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Gullmarsplan samt Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg. Kontoret har under hösten 2025 anlagt busskörfält i östlig riktning på Ringvägen vid Skanstull, i södergående riktning på Lilla Västerbron förbi hållplats Mariebergsgatan och i östlig riktning på Valhallavägen mellan Danderydsgatan och Villagatan. Dessutom anlägger kontoret en bussgata, vilket innebär att endast busstrafik får trafikera Odengatan i västlig riktning mellan Västmannagatan och Dalagatan. Kontoret har också genomfört förbättringar av signalprioriteringen i korsningen Odengatan-Sveavägen. Detta är till nytta både för linje 4 och övriga busslinjer som trafikerar Odengatan. Kontoret kommer att utvärdera effekterna av de genomförda åtgärderna och vid behov genomföra justeringar. Parallellt med detta projekterar trafikkontoret ytterligare framkomlighetshöjande åtgärder exempelvis vid korsningen Hornsgatan-Ringvägen, där även åtgärder i trafiksignaler och förbättringar för cykeltrafik planeras. Kontoret studerar bland annat också en förlängning av busshållplats Rosenlund på Ringvägen. Dessa åtgärder planeras att genomföras under 2026.

Innerstaden ska vara utsläppsfri till år 2030 och biltrafiken ska minska till förmån för en levande stad med mer utrymme för folkiv och vistelse. För att få fler att åka kollektivt istället för att ta bilen krävs åtgärder för att minska bilismen i områden där kollektivtrafiken är ett alternativ. Innerstaden har generellt goda förutsättningar för hållbara resor, men det är samtidigt viktigt att fortsätta arbeta för att kollektivtrafikens tillgänglighet och kapacitet ska öka. Det ställer krav på fortsatt samverkan med regionen för att säkerställa god tillgänglighet. Den reviderade parkeringsplanen godkändes av kommunfullmäktige i september.

Under året har kontoret genomfört tre bilfria helger på för att möjliggöra aktivering och rekreation. Grönska och möbler ställdes ut längs med och på Sveavägen i syfte att skapa nya möjligheter att nyttja gatan. Under helgerna erbjöd kontoret även olika kostnadsfria aktiviteter som historiska vandringar, pingisbord, silent disco och utställningar om stadens arbete med träd. Under augustihelgen gavs besökare även möjlighet att träffa projektledaren för Sveavägens nya sektion. Trafikmätningar visar att förändrad omledning av trafik under helgerna utifrån erfarenheter från 2024 har fallit väl ut genom mindre trafikflöden på intilliggande gator samt smidigare lösningar för trafikanter och varuleveranser. I



september samarbetade kontoret med cykelkarnevalen som aktiverade ytan. Sveavägen byggs för närvarande om och de bilfria helgerna är under 2026 flyttat till Hornsgatan.

Mot bakgrund av kontorets arbete under året gör trafikkontoret den samlade bedömningen att KF:s mål för verksamhetsområdet och nämndmålet är delvis uppnått.

2.4 Stockholmarnas hälsa ska främjas genom ren luft, rent vatten och giffria miljöer

● Analys

Stockholm ska vara en stad där alla kan andas frisk luft, där vattenkvaliteten är god, och där miljön är fri från gifter och kemikalier.

Stadens arbete för att förbättra luftkvaliteten utgår från att staden ska fortsätta att uppnå miljökvalitetsnormerna för luft. Under 2024 beslutades ett nytt luftdirektiv i EU som kommer att träda i kraft 2030, vilket innebär att staden kommer att behöva fortsätta att utveckla sitt arbete för att nå skarpare normer. Staden fortsätter att arbeta för att uppnå miljökvalitetsmålet för frisk luft och sträva efter WHO:s riktvärden. Buller ska minimeras genom gröna lösningar som både skapar ett naturligt ljuddämpande skydd, skapar mer attraktiva miljöer och bidrar till fler ekosystemtjänster.

Kontoret ska även fortsätta att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Vidare fortsätter arbetet med att genomföra åtgärder i enlighet med handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast och handlingsplanen för minskad nedskräpning på land och i vatten.

Under året har kontoret arbetat vidare med att utveckla lösningar för rening och fördröjning av dagvatten. Utredningar av svackdiken längs Sockenvägen och Magelungsvägen genomfördes under våren och ledde till att ett cirka 200 meter långt svackdike byggdes i mittremsan av Magelungsvägen under sommaren. Anläggningen bidrar till förbättrad rening av dagvatten från den trafikintensiva vägen, och kontoret utreder nu liknande lösningar längs ett tiotal andra större vägar. Ett provtagningsprogram för den genomsläppliga konstruktionen i Västberga industriområde är framtaget och provtagare installerade. Inledande mätningar visar att anläggningen fördröjer dagvatten vid mindre regn, vilket är i linje med syftet. Kontoret har också genomfört en granskning av en principlösning som kombinerar reningssteg för dagvatten med en växtbädd för träd. Trafikkontoret har även under året fokuserat på att nyttja det pågående arbete som SVOA, trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna genomför och ta fram konkreta exempel på hur kombinerade anläggningar kan se ut som både kan erhålla rening av dagvatten och fördröjning av höga flöden. Kontoret har även arbetat med bäverförvaltning där arbetet med rivning av dämmen i Igelbäcken har genomförts under året. Samtliga ovan nämnda åtgärder har helt eller delvis finansierats av erhållna medel från den centrala medelsreserven.

Systemhandling har tagits fram för reningsbäddar längs Nynäsvägen, och detaljprojekteringen har påbörjats. Nynäsvägen är en trafikintensiv väg, och åtgärderna finansieras inom Infra-projektets befintliga budget, då de samordnas med en planerad tätskiktsrening. Åtgärden att skrämma bort gäss med hund har inte beviljats finansiering 2025 och har därför utgått som projektåtgärd. Den kommer dock att genomföras utanför projektbudget vid Maltesholmsbadet, Ängbybadet, Kanaanbadet, Smeduddsbadet och Rålambshovsparken.

Projektgruppen för snösmältningssystemet har genomfört ett studiebesök i Helsingfors för att samla in kunskap om stadens metoder för snöhantering och snösmältning. Genom omvärldsbevakning har kontoret identifierat ett nytt smältverk som baserar sin smältförmåga genom returvärmerna från fjärrvärmeledningar. Kontoret har under hösten arbetat för att genomföra en pilot med smältverket under vintern 2025–2026. Avtal är upprättade med leverantör av smältverk samt med Stockholm Exergi för pilotperioden. Smältverket står nu på dedikerad plats på Magelungsvägen där fjärrvärmereturledningen har en värmekapacitet om 1MW. Mot bakgrund av kontorets arbete under året gör trafikkontoret den samlade bedömningen att KF:s mål för verksamhetsområdet och nämndmålet är uppnått.

Mål 1: En rättvis och inkluderande omställning

Delmål: Stadens verksamheter stärker en rättvis omställning

Under året har trafikinämnden bidragit till delmål 1.1 genom åtgärder som stärker en rättvis och socialt hållbar omställning, med särskilt fokus på ytterstaden och stadens fokusområden.



Mycket av arbetet sker i samverkan med andra nämnder och bolag inom befintliga budgetupdrag.

Kontorets investeringsarbete bidrar till minskade skillnader i livsmiljö, ökad tillgänglighet och bättre förutsättningar för hälsa och välbefinnande. Exempel på detta är arbetet med säkra skolvägar, vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet, jämlik tillgång till trygg skolväg och främjar hållbara resvanor bland barn och unga. Vidare har investeringar i parker, grönområden och torg prioriterat områden med stora behov och haft ett fokus på social hållbarhet och ökad trygghet i det offentliga rummet. Andelen Stockholmare som upplever trygghet i den stadsdel där man bor föll ut på 82% under 2025 och målet var 79%.

Under 2025 har även klimatanpassningsåtgärder i form av satsningar på dricksvattenfontäner i värmeutsatta områden genomförts, bland annat på Hjulsta torg och för närvarande pågående arbete i Bredäng och Skärholmen.

Taggad rapportering från nämndens VB

Delmål: Stockholmarna är delaktiga i omställningen

Under året har trafikkontoret bidragit till delmålet att stockholmarna är delaktiga i omställningen genom att utveckla arbetssätt, verktyg och samverkan för dialog och kommunikation inom miljö- och klimatområdet.

I samarbete med kommunstyrelsen, miljöförvaltningen och Stockholm Vatten och Avfall AB har kontoret medverkat i metodutveckling och tagit fram ett stadsövergripande kommunikationskoncept för miljö och klimat, som successivt börjat användas i gemensamma informations- och dialoginsatser. Bland annat inom stadens interna forum *Mötesplats miljö och klimat* och vidare planeras gemensamma webinarium med Stockholm Vatten och Avfall AB för att informera medborgarna om stadens skyfallsarbete.

Kontoret har under året stärkt sin förmåga att genomföra strukturerad och inkluderande dialog genom upphandling av ett nytt dialogverktyg, utveckling av rollen som intressentkoordinator samt genomförande av riktade undersökningar om stockholmarnas engagemang med särskilt fokus på grupper som sällan deltar. Dialoger har genomförts både enligt projekthandboken, i stadens fokusområden och stadsmiljözoner, där nya metoder har testats och vidareutvecklats.

Ett tydligt exempel på fördjupad delaktighet är arbetet med stadsmiljözonen på Södermalm, där boende, besökare och näringsliv involverats genom flera dialogformer före och efter införandet. Dialogerna har kombinerats med mätningar av vistelse och trafikflöden och utgör underlag för den samlade utvärdering som redovisas till trafiknämnden. Samverkan har även stärkts med fastighetsägare i Gamla stan samt genom innovationsprojekt som STOLT, där aktörer från civilsamhälle, akademi, näringsliv och offentlig sektor gemensamt bidrar till klimatomställningen.

Sammantaget har året präglats av utvecklade arbetssätt och ökad bredd i dialogen med stockholmarna. Samtidigt kvarstår behov av kontinuitet, uppföljning och fortsatt metodutveckling för att säkerställa att delaktigheten leder till långsiktigt engagemang och faktisk påverkan i omställningen.



Taggad rapportering från nämndens VB

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Kommunstyrelsen ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och Stockholm Vatten och Avfall AB genomföra en metodutveckling av arbetssätt, verktyg och koncept för kommunikations- och dialogfrågor inom miljö- och klimatområdet	2025-01-01	2025-12-31	

Mål 2: Ett Stockholm utan globalt klimatavtryck

Delmål: Ett Stockholm som är klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040

Utveckling av klimatkrav

Under året har kontoret i samarbete med Malmö- och Göteborgs stad tagit fram ett underlag för ökad elektrifiering av fordon och arbetsmaskiner i entreprenader. Arbetet har resulterat i en rapport som beskriver status och kommer med idéer och förslag för fortsatt arbete.

Kontoret har deltagit i budgetuppdrag kring att utveckla digital rapportering av klimat- och miljödatasom letts av Exploateringskontoret .

Kontoret har tagit beslut om skärpta krav på fossilfria drivmedel i entreprenader och genomfört två elektrifierade entreprenader.

Vidare har trafikkontoret har testat klimatkalkyler i entreprenader och haft ett erfarenhetsutbyte med Malmö och Göteborg kring detta som också arbetar aktivt med att försöka få fram metoder och data för att kunna arbeta med klimatkalkyler.

Deltagit i stadens arbete med klimathandlingsplanen och genomfört ett uppdrag att testa rapportering av övergripande spend-data enligt GHG-protokollet.

Kontorets arbete med restaurering av trädplanteringar och utvecklingen och anläggandet av gröna ytor fortsätter.

Taggad rapportering från nämndens VB

Nämndmål: Minskade utsläpp bidrar till en klimatpositiv stad

Uppfylls helt



Förväntat resultat

- Biltrafikarbetet minskar i Stockholm
- Utsläppen från transportsektorn minskar i Stockholm
- Tillgången på publika laddplatser ökar
- Förbättrade förutsättningar för hållbara och effektiva godstransporter
- Energianvändningen i kontorets anläggningar är fortsatt låg

Analys

Stockholm står inför stora utmaningar för att minska klimatutsläppen. Som väghållare bidrar trafikkontoret till att nå stadens klimatmål om en klimatpositiv stad 2030 och en fossilbränslefri organisation 2040. När efterfrågan på resande ökar i en växande region ska kontoret planera för minskat transportbehov enligt 15-minutersstadens principer. Under 2025 har kontoret påbörjat implementeringen av stadens miljöprogram och klimathandlingsplan, som innehåller åtgärder för att minska trafikens utsläpp. Kontoret ska främja gång, cykel och kollektivtrafik, vilket beskrivs vidare under mål 2.3.

Minskad klimatpåverkan genom ökad elektrifiering

Elektrifiering är en central åtgärd för att nå en utsläppsfri innerstad 2030. Trafikkontoret samordnar stadens arbete med laddinfrastruktur genom en samordningsgrupp med relevanta förvaltningar och bolag. Kontoret har med hjälp av data från bostadsbolagen och Stockholm parkering tagit fram en karta som visar samtliga utbyggda laddplatser på kvartersmark. Kartan är tänkt att användas för att samordna utbyggnaden och begränsa utbyggnaden på gatumark till platser med låg tillgång till privat parkering. Utbyggnaden av laddpunkter har stimulerats genom möten med stadsdelsförvaltningarna. Kontoret har också utrett uppdraget om möjlighet att ladda elbilar från stadens anläggningar och ser en viss potential på vissa platser genom att använda belysningsnätets infrastruktur.

Staden planerade att införa Miljözon klass 3 i ett område i city i slutet av 2024. Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade i maj 2025 att upphäva föreskriften som reglerar miljözonen med motiveringen att staden inte utrett förutsättningarna för och konsekvenserna av miljözonen i tillräcklig omfattning för att länsstyrelsen ska kunna pröva ärendet i sak. Staden valde att överklaga beslutet till Transportstyrelsen. I oktober 2025 upphävde Transportstyrelsen länsstyrelsens beslut. Transportstyrelsen konstaterade i sitt beslut att staden har utrett ärendet i tillräcklig omfattning. Transportstyrelsen återförvisade ärendet till länsstyrelsen för fortsatt handläggning. Transportstyrelsens beslut innebär att den lokala trafikföreskrift som reglerar miljözonen inte längre är upphävd. I väntan på att länsstyrelsen prövar övriga frågor i ärendet är trafikföreskriften dock fortsatt pausad.

Förvaltningsrätten har parallellt i laglighetsprövningen avslagit de överklaganden som kommit in och landat i att kommunfullmäktiges beslut har fattats på ett korrekt sätt. Några av de klagande valde att överklaga förvaltningsrättens dom till kammarrätten. I oktober 2025 beslutade kammarrätten att inte meddela prövningstillstånd, vilket innebär att förvaltningsrättens dom står fast.

Den 10 juni öppnande stadsmiljözonen på Södermalm i området kring Skånegatan och Nytorget. Planeringen har skett i samråd med stadsdelsförvaltningen och det lokala



näringslivet.



Bild 2: Stadsmiljözon Södermalm. Fotograf: Sam Victorin

Effektiv och elektrifierad godstrafik

Trafikkontoret har under året arbetat med att implementera den reviderade godstrafikplanen som beslutades av kommunfullmäktiga under året. Planen utgår från de tre planeringsinriktningarna; *rätt fordon på rätt plats, elektrifiering som huvudinriktning* och starka styrmedel gör skillnad och identifierar fem fokusområden för aktiviteter. Arbetet sker i bred samverkan med både stadens aktörer och externa intressenter.

Kontoret deltar i flera test- och innovationsprojekt, bland annat HITS (samlastning och affärsmodeller för fossilfria transporter), STOLT (systemdemonstrator för omställning av gods- och persontransporter tillsammans med akademi, näringsliv och civilsamhälle) och UrbFrail (sista-milen-leveranser via järnväg). Arbetet med att effektivisera masstransporter fortsätter, med gemensamma mål och indikatorer i fokus.

Minskade utsläpp i den egna verksamheten

Staden ska vara fossilbränslefri till 2030 och halvera konsumtionsutsläppen. Trafikkontoret bidrar genom klimatsmarta upphandlingar, uppföljning av miljökrav och ökad miljökompetens i organisationen.

Kontoret deltar i arbetet med att etablera en återbrukscentral för byggmaterial i stadens regi. Biokol används i växtbäddar för att skapa grönska och fungera som kolsänka. I ett forskningsprojekt med bland andra RISE testas cirkulär gatubelysning där LED-armaturer



konstrueras för att kunna repareras och återanvändas. Energiförbrukningen minskas även genom byte av armaturer och styrsystem i lokaler och anläggningar som tunnlar, broar och rulltrappor. Under året har även broklaffarna på de öppningsbara broarna vägts in, bland annat i syfte att reducera energiförbrukningen i motordrifterna.

Som stor beställare påverkar kontoret marknaden genom att ställa miljökrav vid upphandlingar. Kontoret ska fasa ut fossila bränslen till 2030 i entreprenader, transporter och maskiner. Under året har trafiknämnden beslutat att som grund använda delmålen i stadens gemensamma miljökrav. Delmålen innebär en trappa för utfasning av fossila bränslen till 2030. Därtill kommer kontoret att använda miljöförvaltningens framtagna avancerade krav för entreprenader vilket innebär att krav ställs på biodrivmedel i kommande upphandlingar om det är möjligt. I entreprenadupphandlingar prövas elektrifierad entreprenad som utgångspunkt. Under året har kontorets två första elektrifierade entreprenader påbörjats. Elektrifierade arbetsmaskiner ska vara utgångspunkt i nya upphandlingar. Livscykelbaserade klimatkrav ska ställas vid om- och nybyggnation av vägar, broar och offentliga miljöer. Uppföljning säkerställs bland annat genom användning av Byggvarubedömningen (BVB). Kontoret arbetar även för att minska användningen av farliga kemikalier och spridningen av mikroplaster i linje med stadens handlingsplaner.

Miljöprogram - Delmål

2.1 Ett Stockholm som är klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Nämnden ska utifrån erfarenheterna fortsätta att göra Sveavägen bilfri helgtid i syfte att levandegöra och aktivera	2025-01-01	2025-12-31	

Nämndmål: Stockholms transportsystem är framkomligt och främjar hållbart resande

Uppfylls delvis

Förväntat resultat

- Biltrafikarbetet minskar i Stockholm
- Fler väljer att cykla och gå
- Framkomligheten för bussar ökar
- Antalet svårt skadade och omkomna i trafikolyckor på stadens vägnät, gångbanor och cykelbanor minskar
- Förbättrad vinterväghållning för gående

Analys

Stockholm ska vara en stad där utsläppen minskar och framkomligheten ökar. Målet är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 80 procent till 2030 jämfört med år 2010, och



att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri 2030. Under 2025 har kontoret fortsatt arbetet med en trafik- och gatumiljöplan för City, med utgångspunkt i målet om 30 procent minskad biltrafik till år 2030 och prioritering av framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Planen ska visa på stadens vilja hur stråk, gator och platser i Stockholms City kan utvecklas och ses som ett underlag för fortsatt arbete med att utveckla City. Hösten 2025 har arbetet fokuserat på att ta fram en remissversion för förankring.

För att minska utsläppen från stadens transportsystem investerar kontoret 2 mdkr under perioden 2023-2027 i framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik så att de hållbara transportslagen blir självklara val för stockholmarnas resor. Framkomlighetsstrategin är vägledande och anger att staden ska prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelseytor samt nyttja den nya teknikens möjligheter.

Kontoret har under 2025 genomfört en rad aktiviteter som syftar till att främja hållbara transporter och minska utsläppen från transporter. Staden planerade att införa Miljözon klass 3 i ett område i city i slutet av 2024. Det pågår två rättsprocesser kopplade till införandet av miljözon klass 3. Länsstyrelsen har upphävt stadens beslut att införa miljözon klass 3 med motivering att stadens utredning inte är tillräcklig. Staden instämmer inte i länsstyrelsens bedömning utan anser att utredningen uppfyller de krav som ställs och valde därför att överklaga länsstyrelsens beslut till transportstyrelsen. I oktober 2025 upphävde Transportstyrelsen länsstyrelsens beslut. Transportstyrelsen konstaterade i sitt beslut att staden har utrett ärendet i tillräcklig omfattning, och återförvisade ärendet till länsstyrelsen för fortsatt handläggning. Transportstyrelsens beslut innebär att den lokala trafikföreskrift som reglerar miljözonen inte längre är upphävd. I väntan på att länsstyrelsen prövar övriga frågor i ärendet är trafikföreskriften dock fortsatt pausad. Förvaltningsrätten har parallellt i laglighetsprövningen avslagit de överklaganden som kommit in och landat i att kommunfullmäktiges beslut har fattats på ett korrekt sätt. Detta har överklagats till kammarrätten som beslutade att inte meddela prövningstillstånd vilket innebär att de inte kommer hantera ärendet och att förvaltningsrättens dom står fast. Förberedelse av beslut om en utökning av miljözon klass 3 är pausad. Miljözon klass 3 kommer att införas i det beslutade området när det är rättsligt möjligt.

Utifrån erfarenheterna av stadsmiljözonen i Gamla stan har trafikkontoret även inrättat en ny stadsmiljözon på Södermalm i samråd med berörd stadsdelsförvaltning och det lokala näringslivet. Kontoret har utrett frågan tillsammans med Södermalms stadsdelsförvaltning, samt gjort en intervjustudie med boende och verksamhetsutövare på Södermalm. Utredningen kom fram till att kontoret rekommenderade att Södermalms stadsmiljözon skulle införas i området kring Nytorget/Skånegatan. Nämnden beslutade enligt kontorets förslag i mars och 10 juni öppnades stadsmiljözonen. Under sommaren och hösten har åtgärderna utvärderats med fokus på vistelse och fordonsflöden. Till vintern 2025/2026 gestaltas området med en vintergestaltning.

När kontoret gör investeringar läggs särskilt fokus på stadens fyra prioriterade fokusområden Järva, Hagsätra-Rågsved, Skärholmen och Farsta. Under 2025 har kontoret fortsatt att utreda och genomföra åtgärder i Järva i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång-



och cykeltrafik, exempelvis genom nya trottoarer och övergångsställen ibland annat Tensta, Kista och Akalla. Hösten 2025 färdigställdes nyanlagda gångbanor på Krällingegränd i Tensta och Sveaborgsgatan i Akalla.

I Rågsved görs trygghetsskapande investeringar kring tunnelbanan med exempelvis justeringar av befintlig mur. I Skärholmen kommer kontoret permanenta cykelvägen utmed Skärholmsvägen vilket kommer öka cyklisters trafiksäkerhet. I Farsta byggs cykelstråket utmed delar av Magelungsvägen och i Hagsätra pågår planering för utbyggnad av det primära cykelstråket som går igenom Hagsätra. I samtliga satsningar blir även miljön för gående bättre.

Kontoret har under året deltagit i samarbetet inom staden för att utveckla arbetet med miljö- och klimatkommunikation. Under tertialet har arbetet bland annat fokuserat på transporter. Under vecka 44–45 informerade trafikkontoret om vintercykling.

Europas främsta cykelstad

Stockholm ska sträva efter att vara Europas främsta cykelstad och kontoret fortsätter att genomföra åtgärder för att ge mer utrymme för cykel. Det ska vara lätt, tryggt och säkert för cyklister att ta sig fram och cykelbanorna ska vara breda och framkomliga. Kontorets arbete för att bygga ut cykelinfrastrukturen och förbättra framkomligheten för cyklister utgår från stadens cykelplan som pekar ut inriktningen för cykelplaneringen, identifierar de viktigaste cykelstråken och beskriver prioriterade åtgärdsområden. Centralt i kontorets arbete under 2025 har varit att fortsätta bygga ut ett sammanhängande och kapacitetsstarkt cykelnät med tillräckligt breda cykelbanor som är separerade från gående och motorfordon.

Under 2025 har kontoret fortsatt arbetet med att se över signalprioriteringen längs stora gång-, cykel- och busstråk för att underlätta framkomligheten, inkluderat hur grön våg kan skapas för de hållbara trafikslagen. Trafikkontoret har under 2025 fortsatt arbetet med att trimma bussprioritering i trafiksignaler för stombussar i innerstaden samt linje 179, infört prio för nya linje 5, och arbetat med prio för ett antal röda bussar. Kamerateknik eller radar har installerats vid tre gång- och cykelpassager för att detektera och räkna in väntande fotgängare och cyklister med syftet att kunna minska väntetid och/eller förlänga gröntid. Dessutom har grön våg för cykeltrafik och/eller andra framkomlighetshöjande åtgärder för cykel införts på flera sträckor, till exempel mellan Ulvsundaplan och Alviksplan.

I början av året inleddes arbetet med en av mandatperiodens största cykelprojekt längs Riddarholmskanalen. Flera andra mellanstora entreprenader kommer att påbörjas under året så som Norra Götgatan, Skansbron och Hornstull. Enklare och snabbare cykelåtgärder utreds och bland annat har beslut tagits för åtgärder på Igeldammsgatan och Sveavägen. Fler åtgärder utreds för genomföras under 2025–2026.

Även omfattningen av reinvesteringar i cykelinfrastrukturen ska vara fortsatt hög. Kontoret har sedan 2021 en cykeljour som åtgärdar behov och hinder snabbt för att främja framkomligheten för cyklister. Cykeljouren identifierar även andra behov som utgör underlag för kontorets planering av exempelvis skyltning och reinvesteringar.

Det regionala samarbetet kring cykelplanering har stärkts på senare år, bland annat genom framtagande av en regional cykelplan samt instiftandet av det regionala cykelkansliet.



Stockholms stad har en aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor både vad gäller kunskapsspridning och utveckling av infrastrukturen. För att snabba på utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet pågår arbete bland annat inom tre så kallade intentionsförklaringar, där berörda väghållare kommit överens om att öka utbyggnadstakten längs cykelstråken.

En grön promenadstad

Stockholm ska vara en grön promenadstad där det ska vara lätt att ta sig fram till fots med breda trottoarer, gångstråk och övergångsställen i hela staden. Gångvänligheten ska förbättras i enlighet med den gångplan som kommunfullmäktige godkände i februari 2025, som syftar till att stärka gångtrafiken i staden och skapa ytor för ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. De återkommande sommargågatorna inom Levande Stockholm ska, om möjligt, göras till permanenta gågator.

Kontoret ska fortsätta att investera i åtgärder för förbättrad gångvänlighet. Kontoret ska bland annat arbeta för att koppla samman stadsdelar med varandra och prioritera fokusområdena och de strategiska sambanden som pekas ut i översiktsplanen.

Under året har ombyggnationerna av Mäster Samuelsgatan och Jakobsgatan startat med målet att öka tillgängligheten och förbättra framkomligheten för gående. Även ombyggnationen av den norra delen av Norrtullsgatan där gångbanor breddas och trädåtgärder genomförs har påbörjats. Arbetet med nya gångbanor på både Krällingegränd i Spånga och Sveaborgsgatan vid Akalla bussterminal har slutförts under året. I ytterstaden genomför kontoret åtgärder längs tre utpekade stadslivsstråk för att stärka gångfart och trygghet. På Fyrspannvägen regleras gatan som gångfartsområde och beläggningen byts från asfalt till betongplattor vid Maltesholmstorget. På Störtäppsvägen anläggs genomgående gångbanor, och på Stora Gungans väg läggs betongplattor för att tydliggöra gångfartsområdet, samtidigt som passager förbättras och höjdsättningen ses över för en jämnare beläggning. Ökad gångvänlighet är ett prioriterat fokus i samtliga projekt, vilket innebär att många åtgärder genomförs inom ordinarie verksamhet utan att vara särskilt utpekade som gångprojekt.

Kontoret har under året fortsatt att genomföra reinvesteringar, bredda övergångsställen vid platser med höga gångflöden, genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom att hastighetssäkra gång- och cykelpassager, samt fördjupa kunskapen om gång som trafikslag.

En kraftfull framkomlighetssatsning för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ som går att lita på. Busstrafiken ska prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Det är fortsatt prioriterat att kontoret ska samverka med Region Stockholm för att gemensamt öka attraktiviteten för busstrafiken i Stockholm. I juni antog kommunfullmäktige en ny kollektivtrafikplan.

Framkomlighetsåtgärder ska genomföras längs stombusslinjerna, vilket kan inkludera busskörfält, ombyggnation av gatan, signalreglering eller full bussprioritet. Under hösten 2025 har trafikkontoret genomfört åtgärder i trafiksignalen i korsningen Skärholmsvägen-Smista allé för att underlätta för busstrafiken att köra ut från Skärholmens bussterminal. Kontoret anlägger dessutom busskörfält på Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Ekholmsvägen, vilket beräknas bli klart under hösten. Trafikkontoret har också förbättrat



busstrafikens framkomlighet i västerort med åtgärder i trafiksignaler.

På Rågsvedsvägen i anslutning till Huddingevägen planeras breddning för att inrymma busskörfält och på Rågsvedsvägen vid korsningen med Mellanvägsbacken planeras ett separat vänstersvängskörfält för att busstrafik ska kunna passera fordon som väntar på att kunna svänga vänster. Dessa projekt fick inriktningsbeslut i trafiknämnden i juni 2025.

Kontoret ska anlägga busskörfält och genomföra framkomlighetsåtgärder längs prioriterade stråk för stombussar samt genomföra åtgärder för att öka den ytgående kollektivtrafikens attraktivitet baserat på befintlig infrastruktur för den tvärgående stombusstrafiken i söderort och västerort. Prioriterade stråk för stombuss i ytterstaden är Vällingby-Spånga-Kista/Helenelund och Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Gullmarsplan samt Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg. Kontoret har arbetat vidare utefter förra årets analys av framkomligheten för kollektivtrafiken på stadens vägnät och utrett förslag till framkomlighetsåtgärder längs de utvalda sträckorna. Kontoret har även arbetat igenom underlaget till analysen igen och identifierat nya sträckor där framkomlighetåtgärder som ska utredas. I juni tog trafiknämnden inriktningsbeslut på två åtgärder på Rågsvedsvägen. Utredning av fler åtgärder för att förbättra framkomligheten på busslinje 4 pågår. En uppdatering av länsplanen där en ny ramp vid Gubbängens trafikplats och nytt kollektivtrafikkörfält finns med pågår. Ett samverkansavtal kring medfinansiering av åtgärden mellan staden, Haninge kommun, Tyresö kommun och Regionen är under framtagande.

Region Stockholm har ett huvudansvar för finansiering och drift av bytespunkter, vilket kräver ett nära samarbete mellan regionen och staden. Kontoret arbetar tillsammans med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och i samråd med stadsledningskontoret för att viktiga bytespunkter förbättras och utvecklas. I första hand är bytespunkterna Gullmarsplan och Årstaberget prioriterade. Kontoret verkar också för att bytespunkterna vid Stockholms centralstation/Vattugatan ska få en bättre stadsmiljö. Hösten 2025 har delar av Klarabergsviadukten rustats upp med enklare medel i samband med beläggningsarbeten för att förbättra stadsmiljön genom ny cykelbana och tryggare övergångsställen i anslutning till Centralstationens övre entré. Vattugatan har byggts om för att skapa mer ytor för väntande bussresenärer och bussarna har givits högre prioritet i gaturummet. Utöver detta planeras avstigningshallplatser på Herkulesgatan för att avlasta Vattugatan och minska restiden för resenärerna.

Under året deltar kontoret även i exploateringskontorets arbete med att ta fram underlag för att kollektivtrafikförsörja de nya stadsutvecklingsområdena Bromma Parkstad, Fagersjö och Norra Djurgårdsstaden. Det sker bland annat inom ramen för arbetet med ett planprogram för Bromma flygplatsområde och samverkan med FUT om utredningen av tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Kontoret fortsätter att optimera trafiksignalerna och se över befintliga samordnade signalsystem för att minska väntetiderna för de prioriterade trafikslagen.

Parkering

Stadens parkeringsverksamhet bedrivs enligt den av kommunfullmäktige antagna parkeringsplanen. Parkeringsavgifter är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Staden ska i syfte att ordna trafiken införa



parkeringsavgifter i områden där beläggningen är hög. Genom att avgiftsbelägga parkering på allmän platsmark kan staden leva upp till den inriktning som finns i Framkomlighetsstrategin. Under årets första tertiäl fattade trafiknämnden beslut om en ny parkeringsplan samt införande av parkeringsavgift i nya områden som godkändes av kommunfullmäktige i september 2025. Gällande boendeparkering har beslut fattats av kommunfullmäktige i mars 2025 som innebär att bostäder med bygglov från och med den 1 juli 2025 ej beviljas tillstånd för boendeparkering.

Kontoret följer löpande både verksamhetens intäkter samt strategins och planens långsiktiga effekter på andelen lediga platser runt om i staden. Andelen lediga parkeringsplatser har minskat under hösten i jämförelse med mätningen i våras (15,7 procent) och förra hösten (15,2 procent). Detta beror dels på att det är fler som parkerar med stöd av boendeparkeringsdispens, dels på att det totala antalet parkeringsplatser har blivit färre. Kontoret följer löpande utvecklingen genom återkommande mätningar och använder resultaten som underlag för förslag på justering av taxor och annan reglering. Syftet är att långsiktigt styra mot målet om 15 procent lediga platser.

Gång-, cykel-, kollektivtrafik, lastplatser, tillfällig angöring, korttidsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska prioriteras framför långtidsparkering av motorfordon i gatumiljön. Kontoret arbetar löpande med att möjliggöra för fler korttidsparkeringar i hela staden. Sedan 2020 arbetar kontoret enligt en ny rutin för tidsreglering av ändamålsplatser. Det innebär att kontoret i högre grad skyltar parkeringsplatser så att de kan fungera som till exempel lastplats vissa tider av dygnet, och övriga tider av dygnet när behovet av lastplats inte är lika stort, fungera som korttidsparkering. I ytterstaden är flertalet centrumbildningar reglerade med tidsbestämd parkering för att underlätta besöksparkering. Vid önskemål från näringsidkare om fler tidsbestämda platser undersöker kontoret möjligheterna och inrättar nya platser där det går.

Mobilitetstjänster

Under de senaste åren har utvecklade former av så kallade mobilitetstjänster blivit allt vanligare, till exempel fasta och friflytande bil- och cykelpooler, elsparkcyklar, och nya taxilösningar. Trafikkontoret ser positivt på denna utveckling eftersom den skapar fler alternativ för framför allt kortare resor, men konstaterar samtidigt att den medför utmaningar, exempelvis bristfällig parkering av elsparkcyklar. Kontoret har därför fortsatt arbetet med att organisera parkering, bland annat genom uppmärksatta platser och ställ samt debiterat elsparkcykelbolagen för flytt av felparkerade fordon. Kontoret följer löpande utvecklingen av delad mobilitet och deltar i stadens gemensamma arbete lett av miljöförvaltningen för att stärka kunskapen inom området. Under året har staden i nära dialog med operatörerna reviderat riktlinjerna för friflytande enpersonsfordon för att skapa ett mer välfungerande mikromobilitetssystem. Detta har lett till ändrade regler för placering och omfördelning av fordon och operatörerna har själva bidragit med inspel och idéer till förbättringar. Kommunfullmäktige beslutade den 24 mars 2025 om en ny taxa för friflytande fordon med pedal för att främja hyrcyklar i Stockholm. Två aktörer har beviljats tillstånd och har sedan juni cyklar utplacerade i staden. Elcyklarna används i högre grad för längre resor i ytterstaden, och de synpunkter som inkommit har överlag varit positiva. Nämnden har dessutom beslutat om kriterier för utvärdering av operatörerna med syfte att stärka uppföljningen av skötsamhet.



Regional framkomlighet

Under kommande femårsperiod planeras många större trafikpåverkande arbeten i centrala Stockholm. Det gäller dels kontorets egna arbeten såsom upprustningen av Västerbron, dels andra stora infrastrukturprojekt såsom tunnelbaneutbyggnaden och det fortsatta arbetet med Slussen, samt de ledningsdragande bolagens projekt. För att säkra den regionala framkomligheten krävs god framförhållning och proaktiv planering och under 2025 har kontoret fortsatt genomföra trafiksystemanalyser inför samordning av större projekt.

Kontoret fortsätter att medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik såsom nya tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö, Roslagsbanans förlängning till centralen och Spårväg Syd. Kontoret ska verka för att Spårväg syd, med en nyttskapande sträckning som möjliggör stadens planerade bostadsbyggande, och som ger goda anslutningar till kollektivtrafik vid bytespunkterna Flemingsberg, Skärholmen, Bredäng, Fruängen och Älvsjö, blir av. Kontoret verkar tillsammans med exploateringskontoret och stadsledningskontoret för att stärka kollektivtrafikförsörjningen i Norra Djurgårdsstaden genom Spårväg City.

Vidare deltar kontoret även i de pågående tunnelbaneprojekten till Nacka och Slakthusområdet liksom tvärbanans förlängning till Kista och Mäljarbanans utbyggnad. Ett annat stort strategiskt projekt som kontoret medverkar i är ombyggnaden av Slussen, som leds av exploateringskontoret. Mottagningsorganisationen är etablerad och de första leveranserna av digitala handlingar har genomförts. Mycket av arbetet handlar nu om att hitta rätt framtida förvaltningsorganisation där även avtalen med Stockholms Hamnar ses över.

Kontoret ska fortsätta samverka för regional framkomlighet tillsammans med Trafikverket, regionen och grannkommuner för att värna framkomligheten på det primära vägnätet, det vill säga det vägnät som kontoret tillsammans med Trafikverket, regionen och grannkommuner anser är av särskild vikt för den regionala framkomligheten, inte minst för kollektivtrafiken. För att minska trafikstörningar som uppkommer av kontorets egna projekt arbetar kontoret för att koordinera och kommunicera egna och andras aktiviteter och utveckla samordningen och samarbetet med ledningsägare samt med räddningstjänsten.

Utvecklad vinterväghållning för framkomlighet året om

Stockholm ska ha god framkomlighet året om och trafikkontoret ansvarar för snöröjning och halkbekämpning på cirka 4 000 gator och cirka 254 mil gångbanor och 108 mil cykelbanor. Längs utpekade primära cykelstråk samt intilliggande gångstråk hålls en högre standard på vinterväghållningen, totalt 26 mil cykelstråk och 23 mil gångstråk sopsaltas. Effektiva metoder för snöröjning för fotgängare ska utvecklas och inkluderas i ordinarie driftverksamhet. Primära cykel- och gångstråk ska sopsaltas i högre utsträckning i kommande upphandlingar och stadslivsstråken är prioriterade för införande av sopsaltning för gång. För att minska vinterväghållningens miljöpåverkan på vatten ska alternativ till snötippning genomföras, genom etablering av ett smältverk för snö. Syftet är att på sikt kunna fasa ut snötippningen i Mälaren och Saltsjön. Kontoret har under hösten arbetat för att genomföra en pilot med smältverket under vintern 2025–2026. Avtal är upprättade med leverantör av smältverk samt med Stockholm Exergi för pilotperioden. Smältverket står nu på dedikerad plats på Magelungsvägen där fjärrvärmereturledningen har en värmekapacitet om 1MW.

Kontoret har många parallella avtal för gatudrift och arbetar löpande med att utvärdera och



optimera dem. Kontoret fortsätter även att utveckla avtalsuppföljningen för att säkerställa att den standard som avtalats efterlevs.

Ökad trafiksäkerhet

Det ska vara säkert att färdas i Stockholm och vägledande för kontorets arbete med trafiksäkerhet är stadens trafiksäkerhetsplan. Planen innebär ett ökat fokus på sambandet mellan drift och underhåll och olyckor med oskyddade trafikanter, och under året har kontoret genomfört åtgärder i enlighet med planen. Kontoret arbetar både med enskilda trafiksäkerhetsprojekt och med att integrera trafiksäkerhetshöjande åtgärder i övriga projekt. Särskild vikt läggs på miljöer med många oskyddade trafikanter och på gång- och cykelpassager. Kontoret arbetar även för att öka trafiksäkerheten vid stadens skolor utifrån *Plan för säkra och trygga skolvägar*. Kontoret har under året även fortsatt arbetet med hastighetsplanen där åtgärder genomförts under året i Älvsjö, Bromma och Östermalm.

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken och arbetet med att anpassa hastigheterna till de lokala förutsättningarna och få bättre hastighetsefterlevnad ska fortsätta.

Jämställdhet i transportsystemet

Användningen av de olika färdmedlen skiljer sig mellan män och kvinnor, så också i Stockholm. Enligt den senaste resvaneundersökningen bland stockholmarna 2024 står kvinnor för en större andel av resorna till fots än män, och för cykel är det omvänt där män står för en större andel av cykelresorna. Kvinnor åker i större utsträckning med kollektivtrafiken, och för bil är det omvänt där män åker bil i större utsträckning. 56 procent av kollektivtrafikresorna genomförs av kvinnor, medan 56 procent av bilresorna genomförs av män. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att komma ihåg att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnittet. Resvanorna är heller inte statiska, utan förändras över tid, ofta med en tydlig koppling till förändrade värderingar och livsmönster i samhället i övrigt. Generellt sker förändringar av resvanor över en lång tid. De skillnader i resvanor som kan observeras mellan män och kvinnor har sällan uppkommit i transportsystemet, utan är snarare ett uttryck för de skillnader mellan könen som finns i det övriga samhället. Jämställdhet i transportsystemet handlar heller inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att alla ska ha samma möjligheter. Trafikkontoret analyserar alla beslut om investeringar i transportsystemet utifrån förutsättningarna att både män och kvinnor ska ha god och likvärdig tillgänglighet i transportsystemet.

Trafikdata och smarta trafiksystem

Trafikdata gör det möjligt för trafikkontoret att öka förståelsen för hur stockholmarna reser, och genom att dela trafikdata skapas även möjlighet att skapa synergier för att förstå hur transportsystemet hänger ihop med övriga delar av samhället. Under 2025 har kontoret fortsatt använda, dela och tillgängliggöra öppen trafikdata i samverkan med offentliga och privata aktörer.

Under 2025 har arbetet med EU-projektet deployEMDS fortsatt, bland annat genom tester av metadataverktyg tillsammans med projektpartneren RISE. Kontoret har också på prov infört ett



publiceringsverktyg för att möjliggöra effektiv publicering, exempelvis interaktiva visualiseringar av data och statistik. Parallellt är utvecklingsprojektet för trafikdata i full gång och bedrivs iterativt i tvåveckorssprintar. Fokus ligger på att stegvis utveckla och förbättra datakvalitet, datatillgång, metoder, IT-stöd och kompetens för att stärka tillgången till kvalitetssäkrade analyser och sammanställningar.

Miljöprogram - Delmål

2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	En miljöbilszon klass 3 inrättas i ett område i city den 31 december 2024 och beslut om utökning ska tas under första halvåret år 2025	2025-01-01	2025-12-31	
	Nämnden ska skapa fler bilfria zoner vid stadens skolor och förskolor genom att gator stängs av för biltrafik och omvandlas till lekgator med olika typer av möbleringar och lekredskap	2025-01-01	2025-12-31	

Delmål: Minskad klimatpåverkan från transportsektorn

Under året har trafikkontoret bidragit till minskad klimatpåverkan från transportsektorn genom åtgärder som stärker gång-, cykel-, kollektiv- och eldriven trafik, i linje med stadens miljöprogram, klimathandlingsplan och målet om en klimatpositiv stad 2030. Som väghållare har kontoret arbetat mot minskat biltrafikarbete genom omfördelning av gaturum från biltrafik till hållbara trafikslag.

Konkreta resultat under året är bland annat färdigställandet av den bilfria skolgatan vid Björngårdsskolan, införandet av stadsmiljözon på Södermalm samt genomförandet av gångfartsområde vid Hässelby strand. Under året har även investeringar genomförts i gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur för att möjliggöra ett transporteffektivt och fossilfritt resande.

Inom gångsatsningen har åtgärder genomförts med fokus på förbättrad framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet, bland annat genom breddade gångstråk, förbättrade korsningspunkter och genomförande av permanenta gågator längs prioriterade stråk som Rörstrandsgatan, Swedenborgsgatan och Skånegatan. Inom cykelsatsningen har cirka 1 000 nya cykelparkeringsplatser tillkommit och omkring sju kilometer ny och breddad cykelinfrastruktur färdigställts. Kollektivtrafikens har stärkts genom bland annat nya busskörfält, signalåtgärder för ökad framkomlighet, tillgänglighetsanpassning av flera busshållplatser samt trafikstart för stomlinje 5 i augusti.





Elektrifiering har varit en central del i klimatarbetet. Trafikkontoret har samordnat stadens









arbete med laddinfrastruktur, tagit fram planeringsunderlag för att styra utbyggnad till platser med störst behov samt utrett möjligheten att nyttja stadens anläggningar för elförsörjning. Arbetet med miljözon klass 3 har stor betydelse för hur staden kan bidra till en ökad elektrifiering och samtidigt förbättra luftkvaliteten, men implementering har under året varit på paus på grund av överklaganden. Under året fick staden stöd i både Transportstyrelsens beslut och i domstolsprövning, även om införandet fortsatt är pausat i väntan på slutlig handläggning.








Parallellt har kontoret arbetat långsiktigt med klimatsmart stadsutveckling och effektiv, elektrifierad godstrafik genom implementering av reviderad godstrafikplan samt deltagande i flera innovations- och testprojekt, en av dessa är Stockholm Local Transitions (STOLT). Sammantaget visar året på framsteg i genomförda åtgärder och förändrade arbetssätt, samtidigt som juridiska processer, samordningsbehov och genomförandetakt fortsatt utgör utmaningar för att snabbt reducera klimatpåverkan från transporter i staden.

Taggad rapportering från nämndens VB

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Antal publika laddplatser	2 295 st	1 950 st		2 800 st		2025
  Minskat biltrafikarbete, jämfört med 2017	-8 %	-6 %		-16 %		2025

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	 Exploateringsnämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden ta fram underlag för att kollektivtrafikförsörja de nya stadsutvecklingsområdena Bromma Parkstad, Fagersjö och Norra Djurgårdsstaden	2025-01-01	2025-12-31	
	 Trafiknämnden ska anlägga busskörfält och genomföra framkomlighetsåtgärder längs prioriterade stråk för stombussar	2025-01-01	2025-12-31	
	 Trafiknämnden ska fortsätta se över signalprioriteringen längs stora gång-, cykel- och busstråk för att underlätta	2025-01-01	2025-12-31	



Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	framkomligheten, inkluderat hur grön väg kan skapas för de hållbara trafikslagen och pilotprojekt med trafiksignaler för gående med automatisk nedräkning			
✓	 Trafiknämnden ska genom enklare åtgärder genomföra gångfartsområden längs stadslivsstråk i ytterstaden	2025-01-01	2025-12-31	
✓	 Trafiknämnden ska genom enklare åtgärder göra om nuvarande sommargångator på Swedenborgsgatan och Skånegatan till permanenta gångator	2025-01-01	2025-06-30	
✓	 Trafiknämnden ska genomföra tre cykelstråk i söderort med fokus på enklare åtgärder mot Bagarmossen/Skarpnäck, Farsta samt Skärholmen	2025-01-01	2025-12-31	
✓	 Trafiknämnden ska i samråd med Järva stadsdelsnämnd stärka möjligheterna att cykla mellan Spånga och Kista över Järvafältet	2025-01-01	2025-12-31	
✓	 Trafiknämnden ska reducera parkeringsplatser utmed prioriterade stråk för gång, cykel och kollektivtrafik för att göra mer plats för rörlig trafik, med fokus på cykel- och kollektivtrafik	2025-01-01	2025-12-31	
✓	 Trafiknämnden ska utifrån tidigare erfarenheter skapa en bilfri zon vid en skola på Södermalm och omvandla gatan till en lekgata med olika typer av möbleringar och lekredskap	2025-01-01	2025-06-30	
✓	 Trafiknämnden ska utreda förutsättningarna för hur nämndens anläggningar kan bidra med elförsörjning för att främja utbyggnaden av kostnadseffektiv laddinfrastruktur på platser i ytterstaden som inte är en	2025-01-01	2025-12-31	



Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	del av det prioriterade gång- eller cykelvägnätet			
	Trafiknämnden ska utreda införandet av cirkulationsplaner för att öka framkomligheten för alla trafikslag, genom att minska genomfartstrafiken för bil, i syfte att minska trängsel och förbättra luftkvaliteten	2025-01-01	2025-12-31	

Nämndmål: Stockholms transportsystem är framkomligt och främjar hållbart resande

Uppfylls delvis

Förväntat resultat

- Biltrafikarbetet minskar i Stockholm
- Fler väljer att cykla och gå
- Framkomligheten för bussar ökar
- Antalet svårt skadade och omkomna i trafikolyckor på stadens vägnät, gångbanor och cykelbanor minskar
- Förbättrad vinterväghållning för gående

Analys

Stockholm ska vara en stad där utsläppen minskar och framkomligheten ökar. Målet är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 80 procent till 2030 jämfört med år 2010, och att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri 2030. Under 2025 har kontoret fortsatt arbetet med en trafik- och gatumiljöplan för City, med utgångspunkt i målet om 30 procent minskad biltrafik till år 2030 och prioritering av framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Planen ska visa på stadens vilja hur stråk, gator och platser i Stockholms City kan utvecklas och ses som ett underlag för fortsatt arbete med att utveckla City. Hösten 2025 har arbetet fokuserat på att ta fram en remissversion för förankring.

För att minska utsläppen från stadens transportsystem investerar kontoret 2 mdkr under perioden 2023-2027 i framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik så att de hållbara transportslagen blir självklara val för stockholmarnas resor. Framkomlighetsstrategin är vägledande och anger att staden ska prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelsezoner samt nyttja den nya teknikens möjligheter.

Kontoret har under 2025 genomfört en rad aktiviteter som syftar till att främja hållbara transporter och minska utsläppen från transporter. Staden planerade att införa Miljözon klass 3 i ett område i city i slutet av 2024. Det pågår två rättsprocesser kopplade till införandet av miljözon klass 3. Länsstyrelsen har upphävt stadens beslut att införa miljözon klass 3 med motivering att stadens utredning inte är tillräcklig. Staden instämmer inte i länsstyrelsens



bedömning utan anser att utredningen uppfyller de krav som ställs och valde därför att överklaga länsstyrelsens beslut till transportstyrelsen. I oktober 2025 upphävde Transportstyrelsen länsstyrelsens beslut. Transportstyrelsen konstaterade i sitt beslut att staden har utrett ärendet i tillräcklig omfattning, och återförvisade ärendet till länsstyrelsen för fortsatt handläggning. Transportstyrelsens beslut innebär att den lokala trafikföreskrift som reglerar miljözonen inte längre är upphävd. I väntan på att länsstyrelsen prövar övriga frågor i ärendet är trafikföreskriften dock fortsatt pausad. Förvaltningsrätten har parallellt i laglighetsprövningen avslagit de överklaganden som kommit in och landat i att kommunfullmäktiges beslut har fattats på ett korrekt sätt. Detta har överklagats till kammarrätten som beslutade att inte meddela prövningstillstånd vilket innebär att de inte kommer hantera ärendet och att förvaltningsrättens dom står fast. Förberedelse av beslut om en utökning av miljözon klass 3 är pausad. Miljözon klass 3 kommer att införas i det beslutade området när det är rättsligt möjligt.

Utifrån erfarenheterna av stadsmiljözonen i Gamla stan har trafikkontoret även inrättat en ny stadsmiljözon på Södermalm i samråd med berörd stadsdelsförvaltning och det lokala näringslivet. Kontoret har utrett frågan tillsammans med Södermalms stadsdelsförvaltning, samt gjort en intervjustudie med boende och verksamhetsutövare på Södermalm. Utredningen kom fram till att kontoret rekommenderade att Södermalms stadsmiljözon skulle införas i området kring Nytorget/Skånegatan. Nämnden beslutade enligt kontorets förslag i mars och 10 juni öppnades stadsmiljözonen. Under sommaren och hösten har åtgärderna utvärderats med fokus på vistelse och fordonsflöden. Till vintern 2025/2026 gestaltas området med en vintergestaltning.

När kontoret gör investeringar läggs särskilt fokus på stadens fyra prioriterade fokusområden Järva, Hagsätra-Rågsved, Skärholmen och Farsta. Under 2025 har kontoret fortsatt att utreda och genomföra åtgärder i Järva i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik, exempelvis genom nya trottoarer och övergångsställen ibland annat Tensta, Kista och Akalla. Hösten 2025 färdigställdes nyanlagda gångbanor på Krällingegränd i Tensta och Sveaborgsgatan i Akalla.

I Rågsved görs trygghetsskapande investeringar kring tunnelbanan med exempelvis justeringar av befintlig mur. I Skärholmen kommer kontoret permanenta cykelvägen utmed Skärholmsvägen vilket kommer öka cyklisters trafiksäkerhet. I Farsta byggs cykelstråket utmed delar av Magelungsvägen och i Hagsätra pågår planering för utbyggnad av det primära cykelstråket som går igenom Hagsätra. I samtliga satsningar blir även miljön för gående bättre.

Kontoret har under året deltagit i samarbetet inom staden för att utveckla arbetet med miljö- och klimatkommunikation. Under tertialet har arbetet bland annat fokuserat på transporter. Under vecka 44–45 informerade trafikkontoret om vintercykling.

Europas främsta cykelstad

Stockholm ska sträva efter att vara Europas främsta cykelstad och kontoret fortsätter att genomföra åtgärder för att ge mer utrymme för cykel. Det ska vara lätt, tryggt och säkert för cyklister att ta sig fram och cykelbanorna ska vara breda och framkomliga. Kontorets arbete för att bygga ut cykelinfrastrukturen och förbättra framkomligheten för cyklister utgår från



stadens cykelplan som pekar ut inriktningen för cykelplaneringen, identifierar de viktigaste cykelstråken och beskriver prioriterade åtgärdsområden. Centralt i kontorets arbete under 2025 har varit att fortsätta bygga ut ett sammanhängande och kapacitetsstarkt cykelnät med tillräckligt breda cykelbanor som är separerade från gående och motorfordon.

Under 2025 har kontoret fortsatt arbetet med att se över signalprioriteringen längs stora gång-, cykel- och busstråk för att underlätta framkomligheten, inkluderat hur grön våg kan skapas för de hållbara trafikslagen. Trafikkontoret har under 2025 fortsatt arbetet med att trimma bussprioritering i trafiksignaler för stombussar i innerstaden samt linje 179, infört prio för nya linje 5, och arbetat med prio för ett antal röda bussar. Kamerateknik eller radar har installerats vid tre gång- och cykelpassager för att detektera och räkna in väntande fotgängare och cyklister med syftet att kunna minska väntetid och/eller förlänga gröntid. Dessutom har grön våg för cykeltrafik och/eller andra framkomlighetshöjande åtgärder för cykel införts på flera sträckor, till exempel mellan Ulvsundaplan och Alviksplan.

I början av året inleddes arbetet med en av mandatperiodens största cykelprojekt längs Riddarholmskanalen. Flera andra mellanstora entreprenader kommer att påbörjas under året så som Norra Götgatan, Skansbron och Hornstull. Enklare och snabbare cykelåtgärder utreds och bland annat har beslut tagits för åtgärder på Igeldammsgatan och Sveavägen. Fler åtgärder utreds för genomföras under 2025–2026.

Även omfattningen av reinvesteringar i cykelinfrastrukturen ska vara fortsatt hög. Kontoret har sedan 2021 en cykeljour som åtgärdar behov och hinder snabbt för att främja framkomligheten för cyklisterna. Cykeljouren identifierar även andra behov som utgör underlag för kontorets planering av exempelvis skyltning och reinvesteringar.

Det regionala samarbetet kring cykelplanering har stärkts på senare år, bland annat genom framtagande av en regional cykelplan samt instiftandet av det regionala cykelkansliet. Stockholms stad har en aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor både vad gäller kunskapsspridning och utveckling av infrastrukturen. För att snabba på utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet pågår arbete bland annat inom tre så kallade intentionsförklaringar, där berörda väghållare kommit överens om att öka utbyggnadstakten längs cykelstråken.

En grön promenadstad

Stockholm ska vara en grön promenadstad där det ska vara lätt att ta sig fram till fots med breda trottoarer, gångstråk och övergångsställen i hela staden. Gångvänligheten ska förbättras i enlighet med den gångplan som kommunfullmäktige godkände i februari 2025, som syftar till att stärka gångtrafiken i staden och skapa ytor för ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. De återkommande sommargågatorna inom Levande Stockholm ska, om möjligt, göras till permanenta gågator.

Kontoret ska fortsätta att investera i åtgärder för förbättrad gångvänlighet. Kontoret ska bland annat arbeta för att koppla samman stadsdelar med varandra och prioritera fokusområdena och de strategiska sambanden som pekas ut i översiktsplanen.

Under året har ombyggnationerna av Mäster Samuelsgatan och Jakobsgatan startat med målet att öka tillgängligheten och förbättra framkomligheten för gående. Även ombyggnationen av



den norra delen av Norrtullsgatan där gångbanor breddas och trädåtgärder genomförs har påbörjats. Arbetet med nya gångbanor på både Krällingegränd i Spånga och Sveaborgsgatan vid Akalla bussterminal har slutförts under året. I ytterstaden genomför kontoret åtgärder längs tre utpekade stadslivsstråk för att stärka gångfart och trygghet. På Fyrspannsvägen regleras gatan som gångfartsområde och beläggningen byts från asfalt till betongplattor vid Maltesholmstorget. På Störtäppsvägen anläggs genomgående gångbanor, och på Stora Gungans väg läggs betongplattor för att tydliggöra gångfartsområdet, samtidigt som passager förbättras och höjdsättningen ses över för en jämnare beläggning. Ökad gångvänlighet är ett prioriterat fokus i samtliga projekt, vilket innebär att många åtgärder genomförs inom ordinarie verksamhet utan att vara särskilt utpekade som gångprojekt.

Kontoret har under året fortsatt att genomföra reinvesteringar, bredda övergångsställen vid platser med höga gångflöden, genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom att hastighetssäkra gång- och cykelpassager, samt fördjupa kunskapen om gång som trafikslag.

En kraftfull framkomlighetssatsning för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ som går att lita på. Busstrafiken ska prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Det är fortsatt prioriterat att kontoret ska samverka med Region Stockholm för att gemensamt öka attraktiviteten för busstrafiken i Stockholm. I juni antog kommunfullmäktige en ny kollektivtrafikplan.

Framkomlighetsåtgärder ska genomföras längs stombusslinjerna, vilket kan inkludera busskörfält, ombyggnation av gatan, signalreglering eller full bussprioritet. Under hösten 2025 har trafikkontoret genomfört åtgärder i trafiksignalen i korsningen Skärholmsvägen-Smista allé för att underlätta för busstrafiken att köra ut från Skärholmens bussterminal. Kontoret anlägger dessutom busskörfält på Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Ekholmsvägen, vilket beräknas bli klart under hösten. Trafikkontoret har också förbättrat busstrafikens framkomlighet i västerort med åtgärder i trafiksignaler.

På Rågsvedsvägen i anslutning till Huddingevägen planeras breddning för att inrymma busskörfält och på Rågsvedsvägen vid korsningen med Mellanvägsbacken planeras ett separat vänstersvängskörfält för att busstrafik ska kunna passera fordon som väntar på att kunna svänga vänster. Dessa projekt fick inriktningsbeslut i trafiknämnden i juni 2025.

Kontoret ska anlägga busskörfält och genomföra framkomlighetsåtgärder längs prioriterade stråk för stombussar samt genomföra åtgärder för att öka den ytgående kollektivtrafikens attraktivitet baserat på befintlig infrastruktur för den tvärgående stombusstrafiken i söderort och västerort. Prioriterade stråk för stombuss i ytterstaden är Vällingby-Spånga-Kista/Helenelund och Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Gullmarsplan samt Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg. Kontoret har arbetat vidare utefter förra årets analys av framkomligheten för kollektivtrafiken på stadens vägnät och utrett förslag till framkomlighetsåtgärder längs de utvalda sträckorna. Kontoret har även arbetat igenom underlaget till analysen igen och identifierat nya sträckor där framkomlighetåtgärder som ska utredas. I juni tog trafiknämnden inriktningsbeslut på två åtgärder på Rågsvedsvägen. Utredning av fler åtgärder för att förbättra framkomligheten på busslinje 4 pågår. En uppdatering av länsplanen där en ny ramp vid Gubbängens trafikplats och nytt



kollektivtrafikkörfält finns med pågå. Ett samverkansavtal kring medfinansiering av åtgärden mellan staden, Haninge kommun, Tyresö kommun och Regionen är under framtagande.

Region Stockholm har ett huvudansvar för finansiering och drift av bytespunkter, vilket kräver ett nära samarbete mellan regionen och staden. Kontoret arbetar tillsammans med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och i samråd med stadsledningskontoret för att viktiga bytespunkter förbättras och utvecklas. I första hand är bytespunkterna Gullmarsplan och Årstaberget prioriterade. Kontoret verkar också för att bytespunkterna vid Stockholms centralstation/Vattugatan ska få en bättre stadsmiljö. Hösten 2025 har delar av Klarabergsviadukten rustats upp med enklare medel i samband med beläggningsarbeten för att förbättra stadsmiljön genom ny cykelbana och tryggare övergångsställen i anslutning till Centralstationens övre entré. Vattugatan har byggts om för att skapa mer ytor för väntande bussresenärer och bussarna har givits högre prioritet i gaturummet. Utöver detta planeras avstigningshallplatser på Herkulesgatan för att avlasta Vattugatan och minska restiden för resenärerna.

Under året deltar kontoret även i exploateringskontorets arbete med att ta fram underlag för att kollektivtrafikförsörja de nya stadsutvecklingsområdena Bromma Parkstad, Fagersjö och Norra Djurgårdsstaden. Det sker bland annat inom ramen för arbetet med ett planprogram för Bromma flygplatsområde och samverkan med FUT om utredningen av tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Kontoret fortsätter att optimera trafiksignalerna och se över befintliga samordnade signalsystem för att minska väntetiderna för de prioriterade trafikslagen.

Parkering

Stadens parkeringsverksamhet bedrivs enligt den av kommunfullmäktige antagna parkeringsplanen. Parkeringsavgifter är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Staden ska i syfte att ordna trafiken införa parkeringsavgifter i områden där beläggningen är hög. Genom att avgiftsbelägga parkering på allmän platsmark kan staden leva upp till den inriktning som finns i Framkomlighetsstrategin. Under årets första tertiäl fattade trafiknämnden beslut om en ny parkeringsplan samt införande av parkeringsavgift i nya områden som godkändes av kommunfullmäktige i september 2025. Gällande boendeparkering har beslut fattats av kommunfullmäktige i mars 2025 som innebär att bostäder med bygglov från och med den 1 juli 2025 ej beviljas tillstånd för boendeparkering.

Kontoret följer löpande både verksamhetens intäkter samt strategins och planens långsiktiga effekter på andelen lediga platser runt om i staden. Andelen lediga parkeringsplatser har minskat under hösten i jämförelse med mätningen i våras (15,7 procent) och förra hösten (15,2 procent). Detta beror dels på att det är fler som parkerar med stöd av boendeparkeringsdispens, dels på att det totala antalet parkeringsplatser har blivit färre. Kontoret följer löpande utvecklingen genom återkommande mätningar och använder resultaten som underlag för förslag på justering av taxor och annan reglering. Syftet är att långsiktigt styra mot målet om 15 procent lediga platser.

Gång-, cykel-, kollektivtrafik, lastplatser, tillfällig angöring, korttidsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska prioriteras framför långtidsparkering av motorfordon



i gatumiljön. Kontoret arbetar löpande med att möjliggöra för fler korttidsparkeringar i hela staden. Sedan 2020 arbetar kontoret enligt en ny rutin för tidsreglering av ändamålsplatser. Det innebär att kontoret i högre grad skyltar parkeringsplatser så att de kan fungera som till exempel lastplats vissa tider av dygnet, och övriga tider av dygnet när behovet av lastplats inte är lika stort, fungera som korttidsparkering. I ytterstaden är flertalet centrumbildningar reglerade med tidsbestämd parkering för att underlätta besöksparkering. Vid önskemål från näringsidkare om fler tidsbestämda platser undersöker kontoret möjligheterna och inrättar nya platser där det går.

Mobilitetstjänster

Under de senaste åren har utvecklade former av så kallade mobilitetstjänster blivit allt vanligare, till exempel fasta och friflytande bil- och cykelpooler, elsparkcyklar, och nya taxilösningar. Trafikkontoret ser positivt på denna utveckling eftersom den skapar fler alternativ för framför allt kortare resor, men konstaterar samtidigt att den medför utmaningar, exempelvis bristfällig parkering av elsparkcyklar. Kontoret har därför fortsatt arbetet med att organisera parkering, bland annat genom uppmärkta platser och ställ samt debiterat elsparkcykelbolagen för flytt av felparkerade fordon. Kontoret följer löpande utvecklingen av delad mobilitet och deltar i stadens gemensamma arbete tillsammans med miljöförvaltningen för att stärka kunskapen inom området. Under året har staden i nära dialog med operatörerna reviderat riktlinjerna för friflytande enpersonsfordon för att skapa ett mer välfungerande mikromobilitetssystem. Detta har lett till ändrade regler för placering och omfördelning av fordon och operatörerna har själva bidragit med inspel och idéer till förbättringar. Kommunfullmäktige beslutade den 24 mars 2025 om en ny taxa för friflytande fordon med pedal för att främja hyrcyklar i Stockholm. Två aktörer har beviljats tillstånd och har sedan juni cyklar utplacerade i staden. Elcyklarna används i högre grad för längre resor i ytterstaden, och de synpunkter som inkommit har överlag varit positiva. Nämnden har dessutom beslutat om kriterier för utvärdering av operatörerna med syfte att stärka uppföljningen av skötsamhet.

Regional framkomlighet

Under kommande femårsperiod planeras många större trafikpåverkande arbeten i centrala Stockholm. Det gäller dels kontorets egna arbeten såsom upprustningen av Västerbron, dels andra stora infrastrukturprojekt såsom tunnelbanautbyggnaden och det fortsatta arbetet med Slussen, samt de ledningsdragande bolagens projekt. För att säkra den regionala framkomligheten krävs god framförhållning och proaktiv planering och under 2025 har kontoret fortsatt genomföra trafiksystemanalyser inför samordning av större projekt.

Kontoret fortsätter att medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik såsom nya tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö, Roslagsbanans förlängning till centralen och Spårväg Syd. Kontoret ska verka för att Spårväg syd, med en nyttskapande sträckning som möjliggör stadens planerade bostadsbyggande, och som ger goda anslutningar till kollektivtrafik vid bytespunkterna Flemingsberg, Skärholmen, Bredäng, Fruängen och Älvsjö, blir av. Kontoret verkar tillsammans med exploateringskontoret och stadsledningskontoret för att stärka kollektivtrafikförsörjningen i Norra Djurgårdsstaden genom Spårväg City.

Vidare deltar kontoret även i de pågående tunnelbaneprojekten till Nacka och Slakthusområdet liksom tvärbanans förlängning till Kista och Mälärbansans utbyggnad. Ett



annat stort strategiskt projekt som kontoret medverkar i är ombyggnaden av Slussen, som leds av exploateringskontoret. Mottagningsorganisationen är etablerad och de första leveranserna av digitala handlingar har genomförts. Mycket av arbetet handlar nu om att hitta rätt framtida förvaltningsorganisation där även avtalen med Stockholms Hamnar ses över.

Kontoret ska fortsätta samverka för regional framkomlighet tillsammans med Trafikverket, regionen och grannkommuner för att värna framkomligheten på det primära vägnätet, det vill säga det vägnät som kontoret tillsammans med Trafikverket, regionen och grannkommuner anser är av särskild vikt för den regionala framkomligheten, inte minst för kollektivtrafiken. För att minska trafikstörningar som uppkommer av kontorets egna projekt arbetar kontoret för att koordinera och kommunicera egna och andras aktiviteter och utveckla samordningen och samarbetet med ledningsägare samt med räddningstjänsten.

Utvecklad vinterväghållning för framkomlighet året om

Stockholm ska ha god framkomlighet året om och trafikkontoret ansvarar för snöröjning och halkbekämpning på cirka 4 000 gator och cirka 254 mil gångbanor och 108 mil cykelbanor. Längs utpekade primära cykelstråk samt intilliggande gångstråk hålls en högre standard på vinterväghållningen, totalt 26 mil cykelstråk och 23 mil gångstråk sopsaltas. Effektiva metoder för snöröjning för fotgängare ska utvecklas och inkluderas i ordinarie driftverksamhet. Primära cykel- och gångstråk ska sopsaltas i högre utsträckning i kommande upphandlingar och stadslivsstråken är prioriterade för införande av sopsaltning för gång. För att minska vinterväghållningens miljöpåverkan på vatten ska alternativ till snötippning genomföras, genom etablering av ett smältverk för snö. Syftet är att på sikt kunna fasa ut snötippningen i Mälaren och Saltsjön. Kontoret har under hösten arbetat för att genomföra en pilot med smältverket under vintern 2025–2026. Avtal är upprättade med leverantör av smältverk samt med Stockholm Exergi för pilotperioden. Smältverket står nu på dedikerad plats på Magelungsvägen där fjärrvärmereturledningen har en värmekapacitet om 1MW.

Kontoret har många parallella avtal för gatudrift och arbetar löpande med att utvärdera och optimera dem. Kontoret fortsätter även att utveckla avtalsuppföljningen för att säkerställa att den standard som avtalats efterlevs.

Ökad trafiksäkerhet

Det ska vara säkert att färdas i Stockholm och vägledande för kontorets arbete med trafiksäkerhet är stadens trafiksäkerhetsplan. Planen innebär ett ökat fokus på sambandet mellan drift och underhåll och olyckor med oskyddade trafikanter, och under året har kontoret genomfört åtgärder i enlighet med planen. Kontoret arbetar både med enskilda trafiksäkerhetsprojekt och med att integrera trafiksäkerhetshöjande åtgärder i övriga projekt. Särskild vikt läggs på miljöer med många oskyddade trafikanter och på gång- och cykelpassager. Kontoret arbetar även för att öka trafiksäkerheten vid stadens skolor utifrån *Plan för säkra och trygga skolvägar*. Kontoret har under året även fortsatt arbetet med hastighetsplanen där åtgärder genomförts under året i Älvsjö, Bromma och Östermalm.

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken och arbetet med att anpassa hastigheterna till de lokala förutsättningarna och få bättre hastighetsefterlevnad ska fortsätta.



Jämställdhet i transportsystemet

Användningen av de olika färdmedlen skiljer sig mellan män och kvinnor, så också i Stockholm. Enligt den senaste resvaneundersökningen bland stockholmarna 2024 står kvinnor för en större andel av resorna till fots än män, och för cykel är det omvänt där män står för en större andel av cykelresorna. Kvinnor åker i större utsträckning med kollektivtrafiken, och för bil är det omvänt där män åker bil i större utsträckning. 56 procent av kollektivtrafikresorna genomförs av kvinnor, medan 56 procent av bilresorna genomförs av män. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att komma ihåg att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnitten. Resvanorna är heller inte statiska, utan förändras över tid, ofta med en tydlig koppling till förändrade värderingar och livsmönster i samhället i övrigt. Generellt sker förändringar av resvanor över en lång tid. De skillnader i resvanor som kan observeras mellan män och kvinnor har sällan uppkommit i transportsystemet, utan är snarare ett uttryck för de skillnader mellan könen som finns i det övriga samhället. Jämställdhet i transportsystemet handlar heller inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att alla ska ha samma möjligheter. Trafikkontoret analyserar alla beslut om investeringar i transportsystemet utifrån förutsättningarna att både män och kvinnor ska ha god och likvärdig tillgänglighet i transportsystemet.

Trafikdata och smarta trafiksystem

Trafikdata gör det möjligt för trafikkontoret att öka förståelsen för hur stockholmarna reser, och genom att dela trafikdata skapas även möjlighet att skapa synergier för att förstå hur transportsystemet hänger ihop med övriga delar av samhället. Under 2025 har kontoret fortsatt använda, dela och tillgängliggöra öppen trafikdata i samverkan med offentliga och privata aktörer.

Under 2025 har arbetet med EU-projektet deployEMDS fortsatt, bland annat genom tester av metadataverktyg tillsammans med projektpartnern RISE. Kontoret har också på prov infört ett publiceringsverktyg för att möjliggöra effektiv publicering, exempelvis interaktiva visualiseringar av data och statistik. Parallellt är utvecklingsprojektet för trafikdata i full gång och bedrivs iterativt i tvåveckorsprintar. Fokus ligger på att stegvis utveckla och förbättra datakvalitet, datatillgång, metoder, IT-stöd och kompetens för att stärka tillgången till kvalitetssäkrade analyser och sammanställningar.

Miljöprogram - Delmål

2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn

Delmål: En fossilfri organisation 2030

Trafiknämnden och kontoret är tillsammans med Miljöförvaltningen ansvarig för klimathandlingsplanens omställningsområde ”Driva på för hållbara och fossilfria transporter.”

Krav på förnybara drivmedel ställs i alla relevanta upphandlingar (65%) på transporter och arbetsmaskiner enligt gemensamma miljökravens stegvisa nivåer för att nå målet på fossilfria transporter och arbetsmaskiner senast 2030, och på 100% HVO då det är möjligt för avtalade leverantörer. Entreprenadprojekt inom kategorin Större bygg- och anläggnings ska samtliga



genomföras fossilfritt.

Stadens samarbete med näringsliv, akademi och civilsamhälle inom STOLT, Stockholm Local Transitions synliggör via olika systemdemonstrationer hur omställning till mål om en utsläppsfri innerstad 2030 med ökad elektrifiering av transporter, fordon och minskat bilresande kan möjliggöras samt elektrifierade entreprenader. Staden ställer sig också bakom den gemensamma avsiktsförklaringen (Viable cities, Fossilfritt Sverige, Infra Sweden) om utsläppsfria anläggningsmaskiner för att driva marknaden framåt så att majoriteten av alla entreprenadarbeten ska utföras utsläppsfritt 2030.

Kontoret har tagit fram en strategi för elektrifierade entreprenader avseende hur trafikkontoret ska arbeta med elektrifierade entreprenader framöver samt ge förslag på lämpliga entreprenader att upphandla elektrifierat. Två elektrifierade entreprenader är upphandlade och förväntas vara färdigställda i september 2026, ytterligare sex (6) elektrifierade entreprenader kommer att upphandlas under 2026. En strategi är under framtagande för kontorets underhålls- och driftverksamhet för att möjliggöra en ökad takt och förflyttning mot en utsläppsfri innerstad. Strategin utformas från en scenarioanalys som kopplar ihop elektrifieringens genomförbarhet och nyttor med ekonomi, kvalitet, klimat- och hälsoeffekter.

Taggad rapportering från nämndens VB

Delmål: Halverad klimatpåverkan från konsumtion

Kontoret deltar i en förvaltnings- och bolagsövergripande utsläppskartläggning av växthusgaser från inköp (enligt GHG-protokollet för CSRD redovisning) för att möjliggöra en bättre metod för att både redovisa, och ta fram åtgärder för att mäta och styra mot en halverad klimatpåverkan. Inledande resultat finns från uppsläppskartläggning utgående från inköpsdata för sex förvaltningar/bolag kopplat till emissionsfaktorer.

En fördjupad analys pågår för kontorets scope 3 utsläpp med konsultstöd. Beräkningar görs utgående från primära data från avtalade leverantörer, när dessa finns tillgängliga. Detta för att kunna utgå från så tillförlitliga data som möjligt vid bedömning av åtgärder som bör prioriteras.

En utvecklad dataredovisning är väsentligt i arbetet och att Staden inför systemstöd och efterfrågar digitala miljö- och klimatdata från avtalade leverantörer enligt Peppol följesedel-BEAST standardformat. En kartläggning gjordes i budgetuppdrag under 2025. Ett implementeringsprogram för digital kommunikation av miljö- och klimatdata påbörjas under januari 2026.

Taggad rapportering från nämndens VB

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Exploateringsnämnden ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, AB	2025-01-01	2025-12-31	



Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Familjebostäder, AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, SISAB samt Stockholm Vatten och Avfall AB i samråd med kommunstyrelsen utreda och implementera på marknaden befintlig digital och standardiserad redovisning av miljö- och klimatdata för bygg- och anläggningsentreprenader i staden			

Mål 3: Ett Stockholm med livskraftiga ekosystem

Delmål: Stärkt biologisk mångfald och blågrön infrastruktur

Trafikkontoret deltar i stadens arbete med att förbättra vattenkvaliteten i stadens vatten och deltar i samordningsgrupper inom ramarna för Handlingsplan för god vattenstatus och andra styrande dokument och mål. Kontoret arbetar kontinuerligt med att genomföra åtgärder inom de lokala åtgärdsprogram som tagits fram av Miljöförvaltningen och SVOA. Deltar i olika samarbeten och projekt med t.ex. Drizzle vid LTU och RISE. Inom ramarna för beslut i staden och avtal om dagvattenhantering med SVOA sker ett kontinuerligt arbete med dagvattenfrågor och överlämning av anläggningar.

Kontoret har tagit fram instruktioner för dagvattenhantering i projekt för att fånga upp viktiga miljöaspekter i tidiga projektskedan.

Trafikkontoret har fortsatt arbetet med att, tillsammans med SVOA identifiera möjliga åtgärder för att minska utsläpp via dagvatten från trafikintensiva vägar. Under året har ett 200m långt svackdike byggts som ska rena dagvatten från Magelungsvägen. På uppdrag av kontoret har SVOA utrett möjligheten till avsättningsmagasin för att rena dagvatten från vägar, ett arbete som fortsätter under 2026. Kontoret har även medverkat i workshop för LÅP för Långsjön och andra områden. Har också resulterat i bygghandling för reningsfilter längs delar av Nynäsvägen som kan byggas i samband med en tätskiktsrenovering av vägen.

Trafikkontoret har arbetat vidare med en principlösning för dagvattenhantering för allmän platsmark som kombinerar en växtbädd för träd med ett reningssteg för dagvatten tillsammans med SVOA. Lösningen har granskats av branschledande konsulter under en workshop, och använts i två pilotprojekt som byggts under året (på drivhjulsvägen och Lysviksgatan). Trafikkontoret och SVOA har även bedrivit ansvarsdiskussioner för att tydliggöra ansvarsgränser för framtagna lösningar och har landat i att anläggningen omfattas av avtalet och att driften av olika anläggningsdelar delas upp mellan parterna.



Trafikkontoret har arbetat med ett budgetuppdrag från 2024, att tillsammans med SVOA ta fram ett investeringsprogram för LÅP-åtgärder.

Kontoret har ansökt om CM-medel för projekt.

I större ombyggnationer tillämpar kontoret åtgärdsnivån för dagvatten och dagvattenstrategin med dess underliggande riktlinjer i tillämpliga projekt och arbeten.

Planering och förberedelser för att testa en snösmältningsanläggning i ett pilotprojekt har genomförts och anläggningen testas under vintern 2025-2026.

Växtbäddsrenovering och etablering av nya träd med växtbäddar som också har funktion för dagvatten och biologisk mångfald pågår fortlöpande och i projekt.

Input fr. levande stad:

Kontoret har fortsatt sitt arbete med att anlägga kajbalkonger, som utformats med växtlighet och/eller risvasar i syfte att skapa livs-och lekområden för fisk. (Reimersholme samt Yngve Larssons park)

Taggad rapportering från nämndens VB

Nämndmål: Stockholm har en stark grön infrastruktur och rik biologisk mångfald

◆ Uppfylls delvis

Förväntat resultat

- Ett grönare Stockholm med ökad växtlighet
- Den biologiska mångfalden ökar i Stockholm
- Krontäckningsgraden ökar
- Sårbarheten för skyfall och värmebölja minskar

Analys

Trafikkontoret arbetar aktivt med att stärka stadens gröna infrastruktur och öka den biologiska mångfalden. Det sker genom reinvesteringar i parker, trädvård och klimatanpassning, i enlighet med stadens miljöprogram samt handlingsplaner för biologisk mångfald och klimatanpassning. Arbetet bygger på bred samverkan med andra förvaltningar och bolag.

Ett grönare Stockholm

Inom satsningen Grönare Stockholm genomförs investeringar i parker i samarbete med stadsdelsförvaltningar och miljöförvaltningen, samt i dialog med medborgare. Under 2025 har trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret och miljöförvaltningen fortsatt utveckla arbetet inom Grönare Stockholm. Inom etapp 4 invigdes Gribbyparken med pollinerarfokus, medan delar av Årstaskogen–Hemskogen invigs 2026. Projekten Örby–Bandhagen, Ådalen och Trudelutten pågår 2025–2027. Arbetet med etapp 5 har fortsatt, där social hållbarhet nu är ett nytt urvalskriterium. Projektförslag har tagits fram i dialog med stadsdelarna och valts ut enligt kriterier som stärker gröna värden, ökar biologisk mångfald och skapar



mångfunktionella ytor. Tre större projekt planeras i etapp 5: Hinderstorpsparken (Rinkeby), Glaciserna (Tensta) och Vårflodsparken (Enskededalen), med genomförandebeslut mellan december 2025 och våren 2026. Flera mindre projekt har startat, bland annat i Kärrtorp, Tantolunden, Skärholmen, Tyska Botten, Fredhäll och Västberga. Fler mindre projekt ska starta våren 2026 för att öka effektiviteten och flexibiliteten i portföljen.

En rik biologisk mångfald i hela staden

Stadens miljöprogram samt handlingsplan för biologisk mångfald är vägledande för kontorets arbete och trafikkontoret har en viktig roll i implementeringen av de två styrdokument. Kontoret fortsätter att genomföra aktiviteter i enlighet med handlingsplanen genom utvecklade arbetssätt och konkreta åtgärder i stadsmiljön. I utvecklingen av stadens kajer stärker kontoret parkkvaliteterna i staden, bland annat med hänsyn till biologisk mångfald och skyfallshantering. Vidare genomför kontoret projekt eller testbäddar där hårdgjord yta permanent omvandlas till multifunktionella mikroparker med inslag av rekreativ yta och när det är möjligt, i dialog med medborgare. Under året har kontoret påbörjat de planerade anläggningarna på Regeringsgatan, Swedenborgsgatan, Åsögatan/Östgötagatan, Ärvingegången/Vejlegatan och Karl Vennbergs plats. Projekten har främst genomförts under 2025, med vissa kompletterande planeringar planerade till våren 2026. De flesta anläggningarna har genomförts med kortare genomförandetid än vad som är vanligt i traditionella ombyggnadsprojekt.

Kontoret ska arbeta strategiskt med ett långsiktigt perspektiv på stadens framtida gröna infrastruktur. I det arbetet kan den kartläggning av stadens totala grönyta och ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO) som kontoret fortsätter delta i, vara av vikt för att kunna följa utvecklingen över tid. Avseende program för stadsnära odling har ett omtag gjorts och programmets omfattning har breddats till att omfatta fler typer av odling. Programmet för stadsnära odling förnyade utkast har samverkats mellan berörda förvaltningar och bolag och bedöms slutföras första kvartalet 2026.

Den nya samordnaren för stadsnära odling tillträdde under hösten och har nu inlett sitt arbete. Hittills har flera insatser påbörjats, bland annat framtagande av nya entréskyltar till koloniområden, inventering av investeringsbehov, skissarbete för dagstugor och kartläggning av markföreningar.

Trafikkontoret har under året fortsatt sitt strategiska arbete med att bekämpa invasiva arter i hela staden. Insatserna har fokuserat på arter som björnloka, jättebalsamin och skunkkalla. Kontoret arbetar även med att ta fram stadsövergripande kartläggningar och har fortsatt inventeringen i söderort samt identifierat nya områden att prioritera framöver. Inventeringen omfattar samtliga arter på stadens lista. Även om inventeringen inte kunnat slutföras fullt ut har viktiga framsteg gjorts under året. En första version av en stadsövergripande vägledning för hantering av invasiva arter har tagits fram, vilket ger ett gemensamt arbetssätt framåt. Kontoret har också stärkt samarbetet med andra markägare för att samordna bekämpningsinsatser och skapa större effekt. Dessa insatser lägger en stabil grund för det fortsatta arbetet nästa år.

Stadens trädbestand utgör ett viktigt bidrag till den biologiska mångfalden i staden. Trafikkontoret har tidigare uppgett att staden har 50 000 gatuträd och den siffran var baserad



på information från stadens karttjänst, DpMap, tillsammans med en uppskattad mängd träd som då inte hade inventerats eller blivit inmätta. Siffran har nu justerats ner till cirka 33 000 då det visade sig att en mängd bakomliggande data i systemet varit felaktig och det till exempel hade skapats dubletter för nyplanterade träd. Livsvillkoren för stadens omkring 33 000 gatuträd förbättras löpande, bland annat genom beskärning, växtbäddsrenoveringar samt ny- och återplantering. Kontoret arbetar i enlighet med Stockholms stadsövergripande trädsmål som innebär att dels krontäckningsgraden ska öka, dels att varje nedtaget träd på gator, torg och i anlagda parker ska ersättas med två nya. Kontoret arbetar även utifrån nämndens riktlinjer för trädvård som har implementeras genom kontorets arbete med gatuträd, både inom drifts samt reinvestering. Genom trädvård och slyröjning vid gator och torg bidrar kontoret även till ökad trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklisterna.

Biologisk mångfald har blivit en allt viktigare fråga i kontorets belysningsarbete eftersom artificiella ljuskällor i stadens naturområden skapar en onaturlig livsmiljö för nattlevande djur, som är beroende av dygnets mörka timmar.

Utvecklat arbete med klimatanpassning och dagvatten

En stark grön infrastruktur krävs för att bygga resiliens inför ett förändrat klimat. Stadens bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem behöver anpassas för att klara långsiktiga klimatförändringar och extrema väderhändelser. Arbetet med klimatanpassning fokuserar på skyfallsåtgärder och motverkande av värmeöar utifrån värmekarteringen med prioritet på platser med störst behov. Kontoret arbetar löpande med anläggande och plantering av nya träd med mer skuggande växtlighet inom hela staden. Vid anläggning av nya växtbäddar byggs anläggningar så att de kan ta upp vatten lokalt i största möjliga mån. Detta för att möjliggöra god tillgång till fukt i växtbädden för att träden ska få bästa möjliga förutsättningar att växa och utvecklas och genom detta bidra till en ökad krontäckning. Ett exempel på detta är på Valhallavägen där växtbäddarna har renoverats under året med huvudsyftet att tillföra mer vatten till träden vilket ökar dess förutsättningar att utvecklas på förväntat sätt samt att detta är bidrar till en förbättrad skyfallshantering. Utöver detta deltar även kontoret i en arbetsgrupp tillsammans med stadsledningskontoret och andra förvaltningar och bolag kring motverkande av värmeöar inför klimathandlingsplan 2030.

Trafikkontoret har sedan 2019 en strategisk funktion för skyfallshantering som ska samordna och verka för genomförandet av skyfallshanteringen i staden. Skyfallsfunktionen tar fram åtgärdsförslag med fokus på förebyggande åtgärder i befintlig miljö, och med utgångspunkt från löpande risk- och sårbarhetsanalyser. Funktionen utgör ett expertstöd inom staden och fungerar som stöd i analysarbete kopplat till skyfall.

Skyfall inträffar redan idag och frekvensen förväntas öka med ett förändrat klimat. En ökad krontäckning och fler välmående grönytor i hela staden kan motverka och mildra effekterna av extrema klimatrelaterade händelser. Stadens miljöprogram och handlingsplan för klimatanpassning är vägledande för kontorets arbete. Under 2025 har trafikkontoret, i samråd med berörda aktörer, fortsatt arbetet med att ta fram åtgärdsplaner baserat på genomförd risk- och sårbarhetsanalys för skyfall samt att utreda former för drift av stadens skyfallsanläggningar under mark. Arbetet med att ta fram åtgärdsplanerna pågår och fortsätter 2026. Kontoret har färdigställt stadsövergripande riskanalyser som underlag till planerna och



arbetar aktivt med dialog med förvaltningar och bolag samt externa aktörer rörande planernas innehåll och utformning. Fyra separata geografiska områden arbetas med i första fasen. Trafikkontoret ska även, i samarbete med berörda aktörer, successivt fortsätta att sätta upp dricksvattenfontäner i hela staden, med särskilt fokus på de områden som pekats ut som riskområden för värmeeffekter.

Kontoret har även under året fortsatt leda arbetet och utvecklingen beträffande lokalt omhändertagande av dagvatten i växtbäddar till gatuträd och annan växtlighet genom renovering med så kallad skelettjordsteknik som staden använder sig av. Denna jord, baserad på biokol, krossad sten och kompost, bidrar till förbättrad dagvattenhantering genom att vattnet fördröjs eller helt tas upp av träden. Riktlinjerna och åtgärdsåtgärden vid planering och projektering av dagvattenhantering beaktas regelmässigt vid nybyggnad och större ombyggnationer.

Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i Stockholms stads *Handlingsplan för god vattenstatus* och för kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Arbetet med stadens vattenförekomster beskrivs närmare under mål 2.4.

Miljöprogram - Delmål

3.1 Stärkt biologisk mångfald och blågrön infrastruktur

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Fler odlingslotter, kolonilotter och gemensamhetsodlingar ska möjliggöras och tillkomma på lämplig mark, utan att naturmark tas i anspråk. Nämnden ska utgå från programmet för stadsnära odling i arbetet.	2025-01-01	2025-12-31	
	Kommunstyrelsen ska i samarbete med berörda nämnder ta fram en ny trädpolicy utifrån målen i miljöprogrammet med fokus på klimatanpassning, kolsänkor och den biologiska mångfalden. I uppdraget ingår bland annat skötsel och skydd av befintliga träd	2025-01-01	2025-12-31	
	Kommunstyrelsen ska i samarbete med exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och stadsdelsnämnderna	2025-01-01	2025-12-31	




Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	fortsätta utreda en modell för att stärka de ekologiska värdena och den biologiska mångfalden i staden som helhet			
✓	Trafiknämnden ska ansvara för bekämpningen av invasiva arter i hela staden	2025-01-01	2025-12-31	
✓	Trafiknämnden ska öka sin strategiska trädkompetens och öka ambitionerna kring trädplantering	2025-01-01	2025-12-31	

Delmål: Förbättrad vattenkvalitet och stärkta livsmiljöer

Se mål 3

Taggad rapportering från nämndens VB

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
✓	 Stockholm Vatten och Avfall AB ska i samarbete med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden, samt i samråd med trafiknämnden, ta fram rutin och metoder för att i tidiga skeden planera för lokalt omhändertagande av dagvatten vid nybyggnation med fokus på naturbaserade lösningar	2025-01-01	2025-12-31	

Nämndmål: Stockholms offentliga rum erbjuder en god och hälsosam livsmiljö

● Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Miljökvalitetsmålet för frisk luft uppnås
- Nedskräpningen minskar och staden blir renare
- Utvecklad dagvattenhantering
- Omgivningsbullret minskar

Analys

Stockholm ska erbjuda en livsmiljö som är god, hälsosam och giftfri. För trafikkontorets del innebär det ett intensivt arbete för att stadens luft ska vara frisk, vattnet ska vara rent, bullret



ska minimeras och nedskräpningen ska minska. Vägledande för kontorets arbete är bland annat stadens åtgärdsplan för buller samt handlingsplaner för god vattenstatus, minskad nedskräpning på land och i vatten, och minskad spridning av mikroplast.

Ren luft

Arbetet för att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) fortsätter, bland annat utifrån intentionerna i stadens miljöprogram och beslutat åtgärdsprogram och målet är att staden ska nå miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålet för frisk luft. Under vintern har kontoret genomfört CMA-utlägg för dammbindning (PM 10) i samarbete med miljöförvaltningen på utpekade gator och arbetet genomförs flera gånger i veckan och vid behov genomförs extra utlägg.

Under 2025 har kontoret fortsatt arbeta med dammbindning av gator och trafikleder, tidig vårstädning av gator och optimerad halkbekämpning. Som ett resultat av dessa åtgärder, samt införande av dubbdäcksförbud på tre gator, har antalet dygnsöverskridanden av miljökvalitetsnormer avseende PM10 på stadens gator minskat över tid. Arbetet behöver dock drivas vidare för att hålla antalet överskridanden nere.

Utredning om hur Världshälsoorganisationens (WHO) gränsvärden för luftkvalité kan nås, antogs i nämnden i augusti 2024. Därefter har kontoret påbörjat planering av åtgärder utifrån föreslagen inriktning. Inriktning som beslutades var: fortsatt arbete för trafikminskningar, ökad elektrifiering av fordonsflottan, miljözon klass 3 och minskad dubbdäcksanvändning. Miljözon klass 3 samt elektrifiering av fordonsflottan behandlas i separata arbeten. Pågående arbete består bland annat av: identifiering av platser och gator där luftkvalitén kommer att gynnas av insatser för minskad dubbdäcksanvändning; fortsatt planering av staden för ökad gång-, cykel-, och kollektivtrafik, vilket på sikt möjliggör för fler att resa på ett sätt som har lägre påverkan på luftkvalité; identifiera platser där särskilt utsatta grupper vistas där det krävs åtgärder för att förbättra luftkvalitén. Dessutom har en kartläggning och analys gjorts för att identifiera 85 skolor och förskolor inom staden med modellberäknade överskridanden av partikelhalter i utomhusmiljön. Underlaget ska arbetas in i ordinarie processer för att utgöra ett underlag för löpande prioritering av exempelvis investeringsåtgärder.

Buller och vibrationer

Buller- och vibrationsstörningar från trafiken ska minimeras och stadens åtgärdsprogram för buller för perioden beskriver hur det uppkomna bullret ska hanteras. Ett nytt åtgärdsprogram antogs 2024 och under 2025 har kontoret arbetat med att påbörja implementeringen av det. Under 2024 påbörjades försök med skärmkrön på bullskyddsskärmar och under 2025 har det genomförts mätningar och effekten av metoden har utvärderats. Kontoret har genomfört trafik- och bullermätningar i samband med framtida försök till trafikbegränsningar vid två förskolor samt påbörjat dialog i samband med utredningar med skolor om bullerskyddsåtgärder. Mindre bullrande beläggning på Sveavägen har fortsatt att läggas ut och ett försök med en tyst brofog har startats i Skärholmen.

En ren stad på land och i vatten

Genom att arbeta för minskad nedskräpning bidrar trafikkontoret till en ren stadsmiljö. Trafikkontoret arbetar löpande med spolningar, skurningar, plockning av skräp, tömning av papperskorgar och sanering av klotter för att minska nedskräpningen och hålla staden ren.



Kontoret fortsätter även samordna och utveckla hela stadens renhållning i samverkan med berörda förvaltningar. I arbetet för en ren stad är handlingsplanerna för minskad nedskräpning, klotter samt skadedjursbekämpning viktiga verktyg. Under 2025 har kontoret utifrån Naturvårdsverkets vägledning tagit fram en plan för kommande implementering av källsorteringskärl på berörda torg. Arbetet har skett i samverkan med stadsdelar för att säkerställa en stadsövergripande tolkning av vägledningen. Funktionskrav och gestaltningskrav för kommande upphandling av källsorteringskärl har upprättats. Kontoret har tecknat avtal med SVOA för nyttjande av omlastningsstationer för källsorterat avfall och kontoret har beställt kärl för att möjliggöra för utsättning under våren.

Trafikkontoret vill även lyfta det arbete som kontoret bedriver med att inspektera/besöka platser med högt vistelsetryck och fokusområden för att förmå näringsliv och byggentreprenader att ta hand om material som lämnats kvar i stadsmiljön. Målbilden är att "bråten" kommer bort utan någon extra kostnad för staden.

Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i stadens vattenprogram och för kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Under året har kontoret deltagit i arbetet med att ta fram rutiner och metoder för att i tidiga skeden planera för lokalt omhändertagande av dagvatten vid nybyggnation med fokus på naturbaserade lösningar.

Kontoret genomför också åtgärder i enlighet med handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast och handlingsplanen för minskad nedskräpning på land och i vatten. Vidare arbetar kontoret med att fasa ut skadliga kemikalier i bygg- och anläggningsprojekt. Kontrollerna av att miljökraven efterlevs ska genomföras regelbundet och kontoret ska använda Byggvarubedömningen (BVB), ett branschöverskridande system för miljöbedömning av byggvaror, i relevanta projekt. Under 2025 har kontoret genomfört utbildningar och vid uppdateringen av Projekthandboken i början av juni har kontoret lagt till manualer gällande BVB för att underlätta för projektledare, entreprenörer och projektörer att göra rätt.

Miljöprogram - Delmål

7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
✓	För att minska vinterväghållningens miljöpåverkan på vatten ska alternativ till snötippning genomföras, genom etablering av ett smältverk för snö. Syftet är att fasa ut snötippningen i Mälaren och Saltsjön	2025-01-01	2025-12-31	

Delmål: Staden bidrar till stärkt biologisk mångfald i omvärlden

Kontorets budgetstyrning och prioriterade investeringar i kontorets uppdrag och breda



verksamhet syftar till att bidra till målen, och som ytterst syftar till att stärka livskraftiga ekosystem, livsmedelsförsörjning och bevara biologisk mångfald som övergripande mål, dvs styra mot en hållbar, robust och motståndskraftig stad som kan hantera olika förändringar, och säkra stadens funktion och infrastruktur.

Fyra arbetsområden har identifierats för att möjliggöra prioriterade insatser för 25 av Klimathandlingsplanens åtgärder där kontoret har störst rådighet. Det handlar om att styra mot en utvecklad kravställning, och att utgå från faktabaserad information som verktyg och beslutsunderlag i arbetet. Dessa områden är; elektrifiering och fossilfrihet i entreprenader och drift (1), klimatstyrning av kontorets inköp och upphandling (2) utveckla styrning mot minskat biltrafikarbete (3) samt klimatanalys för minskad klimatpåverkan i anläggningsprojekt (4).

Dessa insatser kommer att bidra med bättre information och faktabaserade underlag för kontorets ekonomistyrning och prioriteringar för verksamhetens inriktning för att aktivt bidra till stadens mål och ambitioner dvs möjliggöra en hälsosam och socialt hållbar, inkluderande, klimatanpassad, grön, levande, säker och tillgänglig stad för alla medborgare.

Taggad rapportering från nämndens VB

Mål 4: Ett klimatanpassat Stockholm

Delmål: En stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat

Nedan redogörs för rapportering på mål 4.1, *En stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat*. För delmålet saknas generellt tydliga indikatorer som mäter takt eller omfattning av anpassningsarbetet. Istället rapporteras exempel på interna arbeten som genomförts.

Stadsövergripande arbeten av strategisk natur

Stadsledningskontoret har lett arbetet med att ta fram en ny handlingsplan för klimatanpassning, som ska ersätta den befintliga handlingsplanen. Inom detta arbete har trafikkontoret stöttat stadsledningskontoret och ledde bl.a. en arbetsgrupp inom arbetet.

Under 2025 fortsatte trafikkontoret arbetet med att ta fram åtgärdsplaner för skyfall. Under året kunde flertalet stadsövergripande planeringsunderlag och riskkarteringar färdigställas, som utgör viktigt underlag för att identifiera betydande risker som åtgärdsplanerna kan bedöma. Inom arbetet deltar flera förvaltningar och bolag med verksamhetskompetens och stöttning till trafikkontoret.

Stadshus AB påbörjade och färdigställde en klimatriskguide som koncernens bolag ska använda för att analysera klimatrisker och kunna rapportera inom EU:s taxonomi och CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*). Trafikkontoret har stöttat Stadshus AB i framtagande av guiden och i planering av hur analyserna kan genomföras.

Stadsledningskontoret påbörjade arbetet med en ny klimatanalys för Stockholms stad. Klimatanalysen kommer ligga till grund för att förvaltningar och bolag ska kunna göra en Klimat- och sårbarhetsanalys (KSA) under kommande år. Trafikkontoret har stöttat



stadsledningskontoret i arbetet genom främst tekniskt stöd.

Stadsledningskontoret har för Stockholms stads räkning lett ett deltagande i samverkan med Göteborgs stad och Malmö stad. Arbetet rör samverkan i att strategiskt kommunicera kommuners förutsättningar och behov inom klimatanpassningsfrågor, särskilt relaterat till stadsplaneringsprocessen och bedömning av klimatrisker. Trafikkontoret har deltagit aktivt i arbetet tillsammans med stadsledningskontoret.

Planerings- och kunskapsunderlag

Trafikkontoret har under 2025 arbetat med färdigställande av flera riskanalyser för skyfallsöversvämningar. Utredningarna utgör bl.a. underlag till åtgärdsplaner för skyfall, men kommer även publiceras så att stadens förvaltningar och bolag ska kunna nyttja dem, men även så att externa aktörer ska kunna få tillgång till dem. De analyser som främst arbetats med är (1) identifiera områden där erosion, ras och skred har störst förutsättningar att uppstå vid skyfall, (2) områden där fordon kan svepas med i vattenmassor och resultera i drunkning i fordon, (3) områden där översvämningar är så pass omfattande att större bebyggelseområden inte blir nåbara med vägtransporter och (4) utveckla ett riskanalysverktyg som förvaltningar och bolag kan kartlägga skyfallsrisker med. I arbetet med (4) har fastighetskontoret och de fastighetsförvaltande bolagen bistått med mycket värdefull verksamhetskompetens och teknisk stöttning.

Trafikkontoret påbörjade ett samverkansarbete för att utveckla en metod för hur planeringsunderlag kan tas fram, som sammanställer var växtbäddar och grönytor kan bidra med särskilt stora värden sett till bl.a. rening och fördröjning av dagvatten, avlastning av dag- och spillvattennät, reducerad värmebelastning i stadsmiljön, etc. I arbetet har framförallt SVOA och miljöförvaltningen även deltagit.

Efter beslut av trafikdirektören infördes det s.k. ”Stockholmsregnet” med reviderad klimatfaktor som dimensioneringsunderlag för skyfallsutredningar inom Stockholms stad. Stockholmsregnet togs fram i ett utvecklingsprojekt som färdigställdes 2024, men kunde implementeras under våren 2025. Förvaltningar och bolag har så gott som uteslutande börjat använda det nya dimensioneringsunderlaget.

Samverkan

SVOA, trafikkontoret, exploateringskontoret och flera deltagande stadsdelsnämnder (Hägersten-Älvsjö, Järva, Bromma och Norra Innerstaden) har arbetat med att utveckla samverkansformer för dagvatten- och skyfallsanläggningar och -ytor. Arbetet har inkluderat både ansvarsformer, drift och underhåll samt anläggningstekniska aspekter. SVOA och trafikkontoret har även fortsatt arbetet med att utveckla hur växtbäddar anläggs för att ge fler synergier, bl.a. i projektet PDAP. Trafikkontoret har även arbetat vidare med utveckling av konstruktionsmetoder tillsammans med VTI och RISE för att kunna infiltrera och lagra mer vatten under mark. Bl.a. har kontoret byggt testyta med s.k. *öppet förstärkningslager* i investeringsprojektet Bussens väg.

Trafikkontoret har projektlett två samverkansprojekt där översvämningrisker av omfattande karaktär arbetats med. Inom samverkansprojekten utvecklas samverkansformer och skyfallsåtgärder har tagits fram. I ett av projekten, vid Valhallavägen, har fastighetskontoret



och SISAB varit samverkansparter där åtgärder utretts gemensamt.

Stadsledningskontoret har fortsatt sammankallat det stadsövergripande klimatanpassningsnätverket, där erfarenhetsutbyte sker mellan förvaltningar och bolag. Trafikkontoret har deltagit på dessa nätverksmöten.

Trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna har fortsatt samverkat kring Grönare Stockholm-projekt, där värme och skyfall är relevanta analysområden.

Stadsbyggnadskontoret har vidareutvecklat samverkan med trafikkontorets skyfallsfunktion rörande bedömningar för skyfallsrisker i detaljplaner.

Under 2025 stöttade trafikkontoret SVOA i genomförde av en riskanalys för skyfallsskador på prioriterade system, där man började med analys av ett system. Trafikkontoret samverkade även med Ellevio för att möjliggöra en riskanalys för skyfallsskador på elnätet. Både SVOA och Ellevio använde genom nyttjanderätt ett analysverktyg som trafikkontoret utvecklat.

Uppföljningsansvarigas delmålsrapport

 Tillräcklig

Nedan redogörs för rapportering på mål 4.1, *En stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat*. För delmålet saknas generellt tydliga indikatorer som mäter takt eller omfattning av anpassningsarbetet. Istället rapporterar nämnder och bolag generellt exempel på interna arbeten som genomförts.

Stadsövergripande arbeten av strategisk natur

Stadsledningskontoret har lett arbetet med att ta fram en ny handlingsplan för klimatanpassning, som ska ersätta den befintliga handlingsplanen. Inom detta arbete har flertalet förvaltningar och bolag deltagit. Trafikkontoret och miljöförvaltningen stöttade stadsledningskontoret och ledde bl.a. två arbetsgrupper inom arbetet.

Under 2025 fortsatta trafikkontoret arbetet med att ta fram åtgärdsplaner för skyfall. Under året kunde flertalet stadsövergripande planeringsunderlag och riskkarteringar färdigställas, som utgör viktigt underlag för att identifiera betydande risker som åtgärdsplanerna kan bedöma. Inom arbetet deltar flera förvaltningar och bolag med verksamhetskompetens och stöttning till trafikkontoret.

Stadshus AB påbörjade och färdigställde en klimatriskguide som koncernens bolag ska använda för att analysera klimatrisker och kunna rapportera inom EU:s taxonomi och CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*). Trafikkontoret har stöttat Stadshus AB i framtagande av guiden och i planering av hur analyserna kan genomföras. Flera bolag bidrog med synpunkter och granskningsstöd till Stadshus AB, bl.a. SVOA.

Stadsledningskontoret påbörjade arbetet med en ny klimatanalys för Stockholms stad. Klimatanalysen kommer ligga till grund för att förvaltningar och bolag ska kunna göra en Klimat- och sårbarhetsanalys (KSA) under kommande år. Miljöförvaltningen, trafikkontoret och Stadshus AB har stöttat stadsledningskontoret i arbetet genom främst tekniskt stöd.



Stadsledningskontoret har för Stockholms stads räkning lett ett deltagande i samverkan med Göteborgs stad och Malmö stad. Arbetet rör samverkan i att strategiskt kommunicera kommuners förutsättningar och behov inom klimatanpassningsfrågor, särskilt relaterat till stadsplaneringsprocessen och bedömning av klimatrisker. Trafikkontoret har deltagit aktivt i arbetet tillsammans med stadsledningskontoret. Även stadsbyggnadskontoret har varit inblandade i samverkansarbetet.

Miljöförvaltningen har under 2025 inrättat stödfunktion för värmebölja, där funktionens arbetsområden och resurser har definierats. Ett flertal förvaltningar och bolag rådfrågades i arbetet.

Planerings- och kunskapsunderlag

Trafikkontoret har under 2025 arbetat med färdigställande av flera riskanalyser för skyfallsöversvämningar. Utredningarna utgör bl.a. underlag till åtgärdsplaner för skyfall, men kommer även publiceras så att stadens förvaltningar och bolag ska kunna nyttja dem, men även så att externa aktörer ska kunna få tillgång till dem. De analyser som främst arbetats med är (1) identifiera områden där erosion, ras och skred har störst förutsättningar att uppstå vid skyfall, (2) områden där fordon kan svepas med i vattenmassor och resultera i drunkning i fordon, (3) områden där översvämningar är så pass omfattande att större bebyggelseområden inte blir nåbara med vägtransporter och (4) utveckla ett riskanalysverktyg som förvaltningar och bolag kan kartlägga skyfallsrisker med. I arbetet med (4) har fastighetskontoret och de fastighetsförvaltande bolagen bistått med mycket värdefull verksamhetskompetens och teknisk stöttning.

Stadsbyggnadskontoret har under 2025 påbörjat arbete med ny översiktsplan och har arbetat med planering för hur klimatrisker ska redovisas och kommuniceras inom den samma.

Trafikkontoret påbörjade ett samverkansarbete för att utveckla en metod för hur planeringsunderlag kan tas fram, som sammanställer var växtbäddar och grönytor kan bidra med särskilt stora värden sett till bl.a. rening och fördröjning av dagvatten, avlastning av dag- och spillvattennät, reducerad värmebelastning i stadsmiljön, etc. I arbetet har framförallt SVOA och miljöförvaltningen även deltagit.

Efter beslut av trafikdirektören infördes det s.k. ”Stockholmsregnet” med reviderad klimatfaktor som dimensioneringsunderlag för skyfallsutredningar inom Stockholms stad. Stockholmsregnet togs fram i ett utvecklingsprojekt som färdigställdes 2024, men kunde implementeras under våren 2025. Förvaltningar och bolag har så gott som uteslutande börjat använda det nya dimensioneringsunderlaget.

Miljöförvaltningen har tagit fram årsrapport för övervakningsprogram av grundvattennivåer samt fortsatt arbetet med att redovisa och uppdatera klimatindikatorer.

Stadsbyggnadskontoret har under året tagit fram nya analyser över krontäckningsgrad inom staden, samt utvecklat analyser rörande medborgares gångavstånd till svala utomhusmiljöer. Under året slutredovisade även projektet VIS (*Värmebölja i stadsbyggnadsprocessen*), som utrett hur effekter av värmebölja kan inkluderas och hanteras i stadsutvecklingsprocessen.

Samverkan



Stockholmshem och Svenska Bostäder har gemensamt analyserat hur bolagen kan bidra till ökad krontäckningsgrad i värmeutsatta områden. Ett förslag till plats att arbeta vidare med 2026 har tagits fram.

SVOA, trafikkontoret, exploateringskontoret och flera deltagande stadsdelsnämnder (Hägersten-Älvsjö, Järva, Bromma och Norra Innerstaden) har arbetat med att utveckla samverkansformer för dagvatten- och skyfallsanläggningar och -ytor. Arbetet har inkluderat både ansvarsformer, drift och underhåll samt anläggningstekniska aspekter. SVOA och trafikkontoret har även fortsatt arbetet med att utveckla hur växtbäddar anläggs för att ge fler synergier, bl.a. i projektet PDAP. Trafikkontoret har även arbetat vidare med utveckling av konstruktionsmetoder tillsammans med VTI och RISE för att kunna infiltrera och lagra mer vatten under mark. Bl.a. har kontoret byggt testyta med s.k. *öppet förstärkningslager* i investeringsprojektet Bussens väg.

Trafikkontoret har projektlett två samverkansprojekt där översvämningsrisker av omfattande karaktär arbetats med. Inom samverkansprojekten utvecklas samverkansformer och skyfallsåtgärder har tagits fram. I ett av projekten, vid Valhallavägen, har fastighetskontoret och SISAB varit samverkansparter där åtgärder utretts gemensamt.

Stadsledningskontoret har fortsatt sammankallat det stadsövergripande klimatanpassningsnätverket, där erfarenhetsutbyte sker mellan förvaltningar och bolag.

Fastighetskontoret och idrottsförvaltningen har påbörjat dialog om hur värmeproblem kan hanteras inom beståndet av idrottsplatser, som frekvent bidrar till eller ligger inom värmeutsatta områden.

Förskoleförvaltningen, SISAB och berörda stadsdelsförvaltningar har samverkat i att identifiera fem förskolegårdar som under 2026 ska genomgå arbeten för att öka andel grönska. SISAB har även samverkat med Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning i investeringsprojekt för skyfallsåtgärder för Vällingbyskolan.

Trafikkontoret och stadsdelsförvaltningarna har fortsatt samverkat kring Grönare Stockholm-projekt, där värme och skyfall är relevanta analysområden.

Stadsbyggnadskontoret har vidareutvecklat samverkan med trafikkontorets skyfallsfunktion rörande bedömningar för skyfallsrisker i detaljplaner.

Utbildningsförvaltningen har startat ett projekt med Naturskyddsföreningen Stockholms län. Projektet har som mål att stötta skolor i att utveckla sitt arbete med lärande för hållbar utveckling där skolgården används som en aktiv resurs i undervisning, fritids- och rastverksamhet. Ett mål är att skapa mer engagemang kopplat till gröna miljöer genom att involvera eleverna i organiserade aktiviteter på skolgårdarna.

Under 2025 genomförde SVOA en riskanalys för skyfallsskador på prioriterade system, där man började med analys av ett system. Trafikkontoret samverkade även med Ellevio för att möjliggöra en riskanalys för skyfallsskador på elnätet.

Verksamhetsrelaterade aspekter

Flera bostadsbolag samt fastighetskontoret rapporterar att gediget arbete genomförts rörande



klimate Anpassning, vilket lett till att nya rutiner och arbetssätt införts. Fastighetskontoret har kunnat utröna att majoriteten av identifierade skyfallsåtgärder kan genomföras genom pågående eller planerade byggprojekt och endast en mindre mängd prioriterade byggnader kräver insatser utanför ordinarie projektprocess.

Micasa arbetar efter en egenutvecklad strategi för värmebölja där åtgärder planeras för att minska risker med övervärme. Passiva åtgärder prioriteras före aktiva åtgärder som aktiv kylning. Aktiv kyla behöver utredas i vissa fall för att kunna uppfylla Folkhälsomyndighetens krav på maximalt 26 grader inne temperatur. Micasa har även lagt planering för att göra en ny analys av skyfallsrisker.

Det stora flertalet stadsdelsförvaltningar rapporterar att plantering av träd och prioritering av grönstruktur genomförts under året. Flera parker och lekplatser har rapporterats där grönska adderats. Även andra åtgärder som relaterar till värme rapporteras, såsom etablering av skuggande skydd såsom pergolor och markiser på förskolor och lekplatser, samt installation av dricksvattenfontäner.

Andra noterbara exempel på stadsdelsförvaltningarnas arbete är Bromma stadsdelsförvaltning, som påbörjat kartläggning av värmeöar i stadsdelens parker. I Enskede-Årsta-Vantörs har man informerat medborgare om möjlighet till stadsodling på stadens mark. I Hägersten-Älvsjö har en intern arbetsgrupp för klimatanpassning inrättats, vilket har skapat tydligare struktur och samordning i arbetet, och man har genomfört en kartläggning av vilka verksamheter som är mest sårbara ur klimatanpassningsperspektiv. Järva stadsdelsförvaltning har genomfört inventering av områden med behov av värmehantering och även inlett arbete med att inventera hårdgjorda ytor som kan omvandlas till grönytor, speciellt från värmeperspektiv och infiltration av vatten.

SISAB har tagit fram nya projekthanvisningar och nya kravställningar för konsulter för om- och nyproduktion för att hantera skyfallsrisker, geotekniska risker och bättre dagvattenhantering förebyggande. Bolaget har även börjat kvantifiera klimatrisker i ekonomiska termer för att ge bättre beslutsunderlag, där en skademodell tagits fram och ska vidareutvecklas. Man har även utfört trädinventering som underlag till analys av krontäckningsgrad för värmekartläggning.

Utbildningsförvaltningen har byggt om sex skolgårdar, där elever varit delaktiga i planeringen, för att öka lekvärdena och grönstrukturen på gårdarna. Ett uppföljningsarbete har planerats, för att följa utvecklingen av de omgjorda skolgårdarna över tid.

Rättvis omställning och sårbara grupper

I miljöprogrammet finns mål om en rättvis klimatomställning och att sårbara grupper prioriteras. Nedan redogörs för hur dessa perspektiv omhändertas inom delmål 4.1.

En rättvis klimatomställning och särskilt fokus på att hantera risker för sårbara grupper är högst relevanta aspekter inom arbetet med klimatanpassning. Rapporteringsmässigt återfinns för 2025 få referenser specifikt till dessa termer, men de bedöms ändå vara ständigt närvarande inom många arbeten.

Exempelvis är arbetet med värme särskilt fokuserat på risker för sårbara grupper såsom små



barn i förskola, äldre inom vård och omsorg och alla medborgares möjlighet till svalka inom sitt relativa närområde. Även aspekter såsom trångboddhet och exponering mot värmeutsatta områden är frågor som är aktiva inom det arbete som bedrivs. God samverkan upplevs även råda mellan ansvariga förvaltningar och fastighetsförvaltande bolag inom staden där sårbara grupper vistas. Miljöförvaltningens nyligen inrättade värmefunktion bör ge ytterligare stärkt möjlighet att fortsätta detta arbete.



Översvämningsrisker bedöms generellt inom Sverige ha lägre risk att leda till dödsfall än värme, eftersom värmeböljor frekvent leder till överdödlighet, medan det är sällsynt att dödsfall sker till följd av t.ex. drunkning vid översvämning. Det föreligger dock andra signifikanta aspekter där påverkan på sårbara grupper behöver prioriteras, som härrör till psykiskt lidande, ekonomisk påfrestning, försämrade transportmöjligheter och andra aspekter. Det bedöms även att verksamheter såsom förskolor, vårdboenden, äldreboenden och sjukvård har särskilt fokus vid arbeten med direkt översvämningsrisk, där sårbara grupper specifikt kan drabbas.

På strategisk nivå ges inom skyfallsarbetet stort fokus till samverkansarbete med externa aktörer, där identifiering och hantering av risker av stadsövergripande karaktär prioriteras. Exempel på dessa risker är förstörelse av anläggningar på transport-, el- och VA-infrastruktur och vård- och omsorgsinrättningar. Dessa stadsövergripande konsekvenser riskerar drabba sårbara grupper oproportionerligt kraftigt; exempelvis drabbas socioekonomiskt utsatta grupper i förorter sannolikt kraftigare om kollektivtrafiken inte kan upprätthålla kapacitet under en längre period.

De riskkarteringar som görs inom skyfallsområdet fokuserar även, där så är tillämpligt, på sårbara grupper och hur dessa drabbas. T.ex. kan nämnas att risker för att fordon sveps med i strömmande vatten och kan leda till drunkningsolyckor utgår ifrån när just sårbara grupper bedöms erhålla signifikant risk för personskador.

När staden prioriterar riskområden så sker det generellt med utgångspunkt i hur allvarliga konsekvenser som kan uppstå, inte hur stora fastighetsvärden som drabbas. Det betyder att omfattningen av konsekvens är det som bedöms styra arbetet. I bedömningen av konsekvens utgår stadens förvaltningar och bolag ifrån att olika grupper är olika sårbara mot konsekvenserna, beroende på till exempel ålder, underliggande sjukdomar, socioekonomiska faktorer, trångboddhet, geografisk boendeplats med mera.

Taggad rapportering från nämndens VB

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Andel av stadens yta som omfattas av åtgärdsplaner för skyfall	10			33		2025



Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Kommunstyrelsen ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden samt i samråd med övriga berörda nämnder och bolagsstyrelser uppdatera stadens handlingsplan för klimatanpassning	2025-01-01	2025-12-31	
	Trafiknämnden ska i samarbete med exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, berörda stadsdelsnämnder, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, SISAB, Stockholm Vatten och Avfall AB och i samråd med kommunstyrelsen fortsätta arbetet med att ta fram åtgärdsplaner baserat på genomförd risk- och sårbarhetsanalys för skyfall	2025-01-01	2025-12-31	
	Trafiknämnden ska i samarbete med Stockholm Vatten och Avfall AB och i samråd med kommunstyrelsen och Stockholms Stadshus AB utreda former för drift av stadens skyfallsanläggningar under mark	2025-01-01	2025-12-31	
	Trafiknämnden ska öka krontäckningsgraden genom trädplantering i de områden där människor riskerar att drabbas av värmeöffekter med fokus på de platser inom nämndens rådighet där behoven är som störst	2025-01-01	2025-12-31	

Nämndmål: Stockholm har en stark grön infrastruktur och rik biologisk mångfald

Uppfylls delvis



Förväntat resultat

- Ett grönare Stockholm med ökad växtlighet
- Den biologiska mångfalden ökar i Stockholm
- Krontäckningsgraden ökar
- Sårbarheten för skyfall och värmebölja minskar

Analys

Trafikkontoret arbetar aktivt med att stärka stadens gröna infrastruktur och öka den biologiska mångfalden. Det sker genom reinvesteringar i parker, trädvård och klimatanpassning, i enlighet med stadens miljöprogram samt handlingsplaner för biologisk mångfald och klimatanpassning. Arbetet bygger på bred samverkan med andra förvaltningar och bolag.

Ett grönare Stockholm

Inom satsningen Grönare Stockholm genomförs investeringar i parker i samarbete med stadsdelsförvaltningar och miljöförvaltningen, samt i dialog med medborgare. Under 2025 har trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningarna, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, fastighetskontoret och miljöförvaltningen fortsatt utveckla arbetet inom Grönare Stockholm. Inom etapp 4 invigdes Gribbyparken med pollinerarfokus, medan delar av Årstaskogen–Hemskogen invigs 2026. Projekten Örby–Bandhagen, Ådalen och Trudelutten pågår 2025–2027. Arbetet med etapp 5 har fortsatt, där social hållbarhet nu är ett nytt urvalskriterium. Projektförslag har tagits fram i dialog med stadsdelarna och valts ut enligt kriterier som stärker gröna värden, ökar biologisk mångfald och skapar mångfunktionella ytor. Tre större projekt planeras i etapp 5: Hinderstorpsparken (Rinkeby), Glaciserna (Tensta) och Vårflodsparken (Enskededalen), med genomförandebeslut mellan december 2025 och våren 2026. Flera mindre projekt har startat, bland annat i Kärrtorp, Tantolunden, Skärholmen, Tyska Botten, Fredhäll och Västberga. Fler mindre projekt ska starta våren 2026 för att öka effektiviteten och flexibiliteten i portföljen.

En rik biologisk mångfald i hela staden

Stadens miljöprogram samt handlingsplan för biologisk mångfald är vägledande för kontorets arbete och trafikkontoret har en viktig roll i implementeringen av de två styrdokumenterna. Kontoret fortsätter att genomföra aktiviteter i enlighet med handlingsplanen genom utvecklade arbetssätt och konkreta åtgärder i stadsmiljön. I utvecklingen av stadens kajer stärker kontoret parkkvaliteterna i staden, bland annat med hänsyn till biologisk mångfald och skyfallshantering. Vidare genomför kontoret projekt eller testbäddar där hårdgjord yta permanent omvandlas till multifunktionella mikroparker med inslag av rekreativ yta och när det är möjligt, i dialog med medborgare. Under året har kontoret påbörjat de planerade anläggningarna på Regeringsgatan, Swedenborgsgatan, Åsögatan/Östgötagatan, Ärvingegången/Vejlegatan och Karl Vennbergs plats. Projekten har främst genomförts under 2025, med vissa kompletterande planteringar planerade till våren 2026. De flesta anläggningarna har genomförts med kortare genomförandetid än vad som är vanligt i traditionella ombyggnadsprojekt.

Kontoret ska arbeta strategiskt med ett långsiktigt perspektiv på stadens framtida gröna infrastruktur. I det arbetet kan den kartläggning av stadens totala grönyta och ekologiskt



särskilt betydelsefulla områden (ESBO) som kontoret fortsätter delta i, vara av vikt för att kunna följa utvecklingen över tid. Avseende program för stadsnära odling har ett omtag gjorts och programmets omfattning har breddats till att omfatta fler typer av odling. Programmet för stadsnära odling förnyade utkast har samverkats mellan berörda förvaltningar och bolag och bedöms slutföras första kvartalet 2026.

Den nya samordnaren för stadsnära odling tillträdde under hösten och har nu inlett sitt arbete. Hittills har flera insatser påbörjats, bland annat framtagande av nya entréskyltar till koloniområden, inventering av investeringsbehov, skissarbete för dagstugor och kartläggning av markföreningar.

Trafikkontoret har under året fortsatt sitt strategiska arbete med att bekämpa invasiva arter i hela staden. Insatserna har fokuserat på arter som björnloka, jättebalsamin och skunkkalla. Kontoret arbetar även med att ta fram stadsövergripande kartläggningar och har fortsatt inventeringen i söderort samt identifierat nya områden att prioritera framöver. Inventeringen omfattar samtliga arter på stadens lista. Även om inventeringen inte kunnat slutföras fullt ut har viktiga framsteg gjorts under året. En första version av en stadsövergripande vägledning för hantering av invasiva arter har tagits fram, vilket ger ett gemensamt arbetssätt framåt. Kontoret har också stärkt samarbetet med andra markägare för att samordna bekämpningsinsatser och skapa större effekt. Dessa insatser lägger en stabil grund för det fortsatta arbetet nästa år.

Stadens trädbestand utgör ett viktigt bidrag till den biologiska mångfalden i staden.

Trafikkontoret har tidigare uppgett att staden har 50 000 gatuträd och den siffran var baserad på information från stadens karttjänst, DpMap, tillsammans med en uppskattad mängd träd som då inte hade inventerats eller blivit inmätta. Siffran har nu justerats ner till cirka 33 000 då det visade sig att en mängd bakomliggande data i systemet varit felaktig och det till exempel hade skapats dubletter för nyplanterade träd. Livsvillkoren för stadens omkring 33 000 gatuträd förbättras löpande, bland annat genom beskärning, växtbäddsrenoveringar samt ny- och återplantering. Kontoret arbetar i enlighet med Stockholms stadsövergripande trädsmål som innebär att dels krontäckningsgraden ska öka, dels att varje nedtaget träd på gator, torg och i anlagda parker ska ersättas med två nya. Kontoret arbetar även utifrån nämndens riktlinjer för trädvård som har implementeras genom kontorets arbete med gatuträd, både inom drifts samt reinvestering. Genom trädvård och slyröjning vid gator och torg bidrar kontoret även till ökad trygghet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Biologisk mångfald har blivit en allt viktigare fråga i kontorets belysningsarbete eftersom artificiella ljuskällor i stadens naturområden skapar en onaturlig livsmiljö för nattlevande djur, som är beroende av dygnets mörka timmar.

Utvecklat arbete med klimatanpassning och dagvatten

En stark grön infrastruktur krävs för att bygga resiliens inför ett förändrat klimat. Stadens bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem behöver anpassas för att klara långsiktiga klimatförändringar och extrema väderhändelser. Arbetet med klimatanpassning fokuserar på skyfallsåtgärder och motverkande av värmeöar utifrån värmekartringen med prioritet på platser med störst behov. Kontoret arbetar löpande med anläggande och plantering av nya träd med mer skuggande växtlighet inom hela staden. Vid anläggning av nya



växtbäddar byggs anläggningar så att de kan ta upp vatten lokalt i största möjliga mån. Detta för att möjliggöra god tillgång till fukt i växtbädden för att träden ska få bästa möjliga förutsättningar att växa och utvecklas och genom detta bidra till en ökad krontäckning. Ett exempel på detta är på Valhallavägen där växtbäddarna har renoverats under året med huvudsyftet att tillföra mer vatten till träden vilket ökar dess förutsättningar att utvecklas på förväntat sätt samt att detta är bidrar till en förbättrad skyfallshantering. Utöver detta deltar även kontoret i en arbetsgrupp tillsammans med stadsledningskontoret och andra förvaltningar och bolag kring motverkande av värmeöar inför klimathandlingsplan 2030.

Trafikkontoret har sedan 2019 en strategisk funktion för skyfallshantering som ska samordna och verka för genomförandet av skyfallshanteringen i staden. Skyfallsfunktionen tar fram åtgärdsförslag med fokus på förebyggande åtgärder i befintlig miljö, och med utgångspunkt från löpande risk- och sårbarhetsanalyser. Funktionen utgör ett expertstöd inom staden och fungerar som stöd i analysarbete kopplat till skyfall.

Skyfall inträffar redan idag och frekvensen förväntas öka med ett förändrat klimat. En ökad krontäckning och fler välmående grönytor i hela staden kan motverka och mildra effekterna av extrema klimatrelaterade händelser. Stadens miljöprogram och handlingsplan för klimatanpassning är vägledande för kontorets arbete. Under 2025 har trafikkontoret, i samråd med berörda aktörer, fortsatt arbetet med att ta fram åtgärdsplaner baserat på genomförd risk- och sårbarhetsanalys för skyfall samt att utreda former för drift av stadens skyfallsanläggningar under mark. Arbetet med att ta fram åtgärdsplanerna pågår och fortsätter 2026. Kontoret har färdigställt stadsövergripande riskanalyser som underlag till planerna och arbetar aktivt med dialog med förvaltningar och bolag samt externa aktörer rörande planernas innehåll och utformning. Fyra separata geografiska områden arbetas med i första fasen. Trafikkontoret ska även, i samarbete med berörda aktörer, successivt fortsätta att sätta upp dricksvattenfontäner i hela staden, med särskilt fokus på de områden som pekats ut som riskområden för värmeöeffekter.

Kontoret har även under året fortsatt leda arbetet och utvecklingen beträffande lokalt omhändertagande av dagvatten i växtbäddar till gatuträd och annan växtlighet genom renovering med så kallad skelettjordsteknik som staden använder sig av. Denna jord, baserad på biokol, krossad sten och kompost, bidrar till förbättrad dagvattenhantering genom att vattnet fördröjs eller helt tas upp av träden. Riktlinjerna och åtgärdsåtgärden vid planering och projektering av dagvattenhantering beaktas regelmässigt vid nybyggnad och större ombyggnationer.

Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i Stockholms stads *Handlingsplan för god vattenstatus* och för kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Arbetet med stadens vattenförekomster beskrivs närmare under mål 2.4.

Miljöprogram - Delmål

3.1 Stärkt biologisk mångfald och blågrön infrastruktur



Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
✓	Trafiknämnden ska utveckla arbetet och öka kunskapen med klimatanpassning med fokus på skyfallsåtgärder och motverkande av värmeöar, utifrån målet att öka krontäckningsgraden till minst 30 procent i de områden där människor riskerar att drabbas av värmeöeffekter samt beakta behovet av svalka i utformandet av stadsmiljöer	2025-01-01	2025-12-31	
✓	Trafiknämnden ska utveckla förmågan att samlat beakta skyfallsproblematik, behov av fler träd, skuggande växtlighet, lokalt omhändertagande av dagvatten och rekreativa värden i samband med investeringar och reinvesteringar i gatugröna miljöer som till exempel mikroparker	2025-01-01	2025-12-31	

Delmål: Stärkt motståndskraft vid extremväder

Trafiknämnden har under året genomfört flera aktiviteter för aktuellt delmål. Under 2025 deltog nämnden i kommunstyrelsens arbete med att ta fram ny handlingsplan för klimatanpassning. Nämnden ledde en av tre analysgrupper i arbetet samt deltog aktivt i övriga två analysgrupper. Nämnden har utvecklat en metodik för att bedöma var geotekniska risker har störst förutsättningar att påverka byggnadsverk och konstruktioner, och har genomfört en kartering som kartlägger dessa platser. Arbetet har genomförts i dialog med Trafikverket och trafikförvaltningen region Stockholm, och Göteborgs stad samverkar i validering av karteringsresultat. Nämnden har även fortsatt arbetet att ta fram ”åtgärdsplaner för skyfall”, som kartlägger var de mest allvarliga riskerna finns för översvämningsskador inom Stockholms stad. Nämnden har även utvecklat en metodik för att kartlägga vilka områden som fordon riskerar att flyttas av strömmande vatten, samt kartlägga områden som riskerar att bli otillgängliga för vägtransporter under längre tid vid översvämning. Under 2025 ledde nämnden två åtgärdsutredningar för skyfall för skydd av samhällsviktiga funktioner i samverkan med externa aktörer, med hög grad samfinansiering av de externa aktörerna. Arbetet med att utveckla robust grönstruktur har fortgått, bl.a. genom arbete med stadens trädpolicy och samverkan med Stockholm Vatten och Avfall rörande hantering av dagvatten i växtbäddar. Nämnden har även stöttat Stadshus AB i framtagande av metodik för att moderbolaget ska kunna rapportera klimatrisker i enlighet med CSRD och EU-taxonomin. fram ny handlingsplan för klimatanpassning.



Taggad rapportering från nämndens VB

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Kommunstyrelsen ska i samarbete med miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden samt i samråd med övriga berörda nämnder och bolagsstyrelser uppdatera stadens handlingsplan för klimatanpassning	2025-01-01	2025-12-31	

Mål 5: Ett resurseffektivt och cirkulärt Stockholm

Delmål: Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning

Livscykelbaserade klimatkrav tillämpas i relevanta projekt vid om och nybyggnation av vägar, broar och offentliga miljöer. Kraven avser i första hand material som asfalt, betong och armeringsstål och innebär att leverantörer ska redovisa koldioxidutsläpp baserat på livscykelanalyser och EPD:er (Environmental Product Declarations). Kraven är branschförankrade och gemensamt framtagna inom storstädernas och Trafikverkets samarbete. Uppföljning sker genom stickprovskontroller i utvalda projekt

Under 2026 kommer trafiknämnden och kontoret intensifiera arbetet med materialsubstitution, effektiva byggprocesser, transporter och arbetsmaskiner i syfte att minska klimatpåverkan

Vid uppdateringen av projekthandboken i juni 2025 har kontoret tillfört flera dokument i syfte att vägleda projektledare i genomförandet av miljöbedömningar i ett tidigt skede samt för att underlätta korrekt tillämpning. Detta bedöms på sikt bidra till en mer effektiv resursanvändning.

Taggad rapportering från nämndens VB

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
Andel upphandlingar som bidrar till cirkularitet	55			10 %		2025
Köpt energi i stadens organisation	42,1 GWh	56,6 GWh		46 GWh		2025
Relativ energianvändning	206,85 (kWh/enhet)	223,12 (kWh/enhet)		225 (kWh/enhet)		2025



Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Servicenämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen och S:t Erik Markutveckling AB, och i samråd med arbetsmarknadsnämnden, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, trafiknämnden, AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, SISAB och Stockholm Vatten och Avfall AB planera för etablering av en återbrukscentral av byggmaterial för stadens verksamheter och i första hand pröva att driva verksamheten i egen regi	2025-01-01	2025-12-31	
	Trafiknämnden ska i samarbete med exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholm Vatten och Avfall AB ta fram en plan och finansieringsmodell för att identifiera platser för insamling av förpackningar samt skrymmande förpackningar i staden för att möta kommande lagkrav	2025-01-01	2025-12-31	
	Trafiknämnden ska i samarbete med stadsdelsnämnderna och Stockholm Vatten och Avfall AB utreda vad som krävs och påbörja åtgärder för att efterkomma kravet på källsortering på välbesökta platser såsom parker och torg i enlighet med förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar	2025-01-01	2025-12-31	
	Trafiknämnden ska, utifrån erfarenheterna från den tillfälliga aktiveringen av Munkbrohamnen, i samråd med exploateringsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och	2025-01-01	2025-12-31	



Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	hälsoskyddsnämnden, Stockholms Hamn AB och Region Stockholm utreda olika scenarier för Munkbrohamnens framtida utveckling där möjligheten att använda massor cirkulärt ska undersökas			

Delmål: Cirkulära kretslopp av resurser

Under 2025 har Trafikkontoret deltagit i ett utredningsprojekt, lett av exploateringskontoret, syfte att under perioden 2026- 2027 införa ett på marknaden etablerat, digitalt och standardiserat system av miljö och klimatdata, Beast. Detta för att stärka kontorets uppföljning inom miljörelaterade områden.

Under 2025 har Trafikkontoret i samverkan med Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret och Stockholm Hamnar utrett och hittat potentiella platser för projektöverskridande masshantering och rangering kopplat till kommande större exploateringar samt strategiska trafikstråk. Arbetet med att få dessa i drift kommer fortskrida under 2026.

Trafikkontoret har under 2025 påbörjat arbetet med att utreda vilka miljörelaterade utmaningar som finns i den tekniska handboken /AMA, bland annat avseende återanvändning av material, returafalt, masshantering osv. Arbetet kommer fortsätta under 2026 och 2027 parallellt med att kontoret inleder ett arbete med digitalisering av den tekniska handboken.

Under 2025 har trafikkontoret, i samverkan med berörda aktörer, bedrivit arbete med att ta fram en plan samt en finansieringsmodell för att möta kommande lagkrav kring insamling av förpackningar och skrymmande förpackningar. Under året har trafikkontoret och Stockholm Vatten och Avfall AB tydliggjort ansvarsfördelningen inom uppdraget. SVOA har vidare tagit fram kartunderlag som redovisar områden som inte omfattas av befintliga återvinningsstationer. Med stöd av detta har kontoret påbörjat arbetet med att identifiera nya insamlingsplatser. Arbetet fortsätter under 2026

Svervicensnämnden har i uppdrag att i samråd med flera förvaltningar och bolag, däribland Trafikkontoret, planera för en etablering av en återbrukscentral för byggmaterial avsedd för stadens verksamheter Trafikkontoret har under året etablerat kontakt med projektledaren för den aktuella budgetaktiviteten och redovisat kontorets behov. Serviceförvaltningen har därefter valt att avgränsa uppdraget och inleda arbetet i mindre skala genom etablering av en återbrukscentral (ÅBC) i Frihamnen. Den inledande verksamheten kommer att omfatta hantering av ett begränsat sortiment av byggmaterial, såsom fönster och radiatorer, och anläggningen planeras vara driftsatt till sommaren 2026. Serviceförvaltningens dialog med trafikkontoret avses fortsätta i syfte att till tidigast år 2027 utöka verksamheten till att även omfatta anläggningsmaterial, exempelvis plattor och kantsten.



Taggad rapportering från nämndens VB

Mål 6: Ett giftfritt Stockholm

Delmål: Minskad användning och spridning av skadliga ämnen

Trafikkontoret bedriver ett löpande arbete med spolning, skurning av gator och torg, uppsamling av skräp, tömning av papperskorgar samt sanering av klotter i syfte att minska nedskräpningen och upprätthålla en ren stadsmiljö. Kontoret samordnar och utvecklar även stadens samlade renhållningsarbete i samverkan med berörda förvaltningar

Vidare arbetar kontoret med att succesivt fasa ut skadliga kemikalier i bygg- och anläggningsprojekt. Kontroller av att uppställda miljökrav efterlevs ska genomföras regelbundet. I relevanta projekt ska Byggvarubedömningen (BVB), ett branschöverskridande system för miljöbedömning av byggvaror, tillämpas. Under 2025 har kontoret genomfört utbildningsinsatser och i samband med uppdateringen av Projekthandboken i början av juni har manualer avseende BVB införts för att underlätta för projektledare, entreprenörer och projektörer att tillämpa systemet korrekt.



Arbetet för att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) fortsätter, bland annat utifrån intentionerna i stadens miljöprogram och beslutat åtgärdsprogram och målet är att staden ska nå miljö kvalitetsnormerna och miljö kvalitetsmålet för frisk luft. Under vintern har kontoret i samarbete med miljöförvaltningen genomfört CMA-utlägg för dammbindning (PM 10) i på utpekade gator och arbetet genomförs flera gånger i veckan och vid behov genomförs extra utlägg.

Under 2025 har kontoret fortsatt arbeta med dammbindning av gator och trafikleder, tidig vårstädning av gator och optimerad halkbekämpning. Som ett resultat av dessa åtgärder, samt införande av dubbdäcksförbud på tre gator, har antalet dygnsöverskridanden av miljö kvalitetsnormer avseende PM10 på stadens gator minskat över tid. Arbetet behöver dock drivas vidare för att hålla antalet överskridanden nere.

En utredning om att nå WHO:s riktvärden för luftkvalitet antogs av trafiknämnden i augusti 2024. Kontoret har därefter påbörjat åtgärdsplanering i enlighet med beslutad inriktning, som bland annat omfattar trafikminskning, minskad dubbdäcksanvändning samt fortsatt planering för ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik.

En kartläggning har även genomförts av skolor och förskolor med förhöjda partikelhalter, vilket utgör underlag för fortsatt prioritering av åtgärder.

Taggad rapportering från nämndens VB

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Andel avslutade bygg- och anläggningse	100 %	100 %		100 %		2025



Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
ntreprenader där varor miljöbedömts och loggats i Byggvarubedömningen						

Nämndmål: Stockholms offentliga rum erbjuder en god och hälsosam livsmiljö

● Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Miljökvalitetsmålet för frisk luft uppnås
- Nedskräpningen minskar och staden blir renare
- Utvecklad dagvattenhantering
- Omgivningsbullret minskar

Analys

Stockholm ska erbjuda en livsmiljö som är god, hälsosam och giftfri. För trafikkontorets del innebär det ett intensivt arbete för att stadens luft ska vara frisk, vattnet ska vara rent, bullret ska minimeras och nedskräpningen ska minska. Vägledande för kontorets arbete är bland annat stadens åtgärdsplan för buller samt handlingsplaner för god vattenstatus, minskad nedskräpning på land och i vatten, och minskad spridning av mikroplast.

Ren luft

Arbetet för att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) fortsätter, bland annat utifrån intentionerna i stadens miljöprogram och beslutat åtgärdsprogram och målet är att staden ska nå miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålet för frisk luft. Under vintern har kontoret genomfört CMA-utlägg för dammbindning (PM 10) i samarbete med miljöförvaltningen på utpekade gator och arbetet genomförs flera gånger i veckan och vid behov genomförs extra utlägg.

Under 2025 har kontoret fortsatt arbeta med dammbindning av gator och trafikleder, tidig vårstädning av gator och optimerad halkbekämpning. Som ett resultat av dessa åtgärder, samt införande av dubbdäcksförbud på tre gator, har antalet dygnsöverskridanden av miljökvalitetsnormer avseende PM10 på stadens gator minskat över tid. Arbetet behöver dock drivas vidare för att hålla antalet överskridanden nere.

Utredning om hur Världshälsoorganisationens (WHO) gränsvärden för luftkvalité kan nås, antogs i nämnden i augusti 2024. Därefter har kontoret påbörjat planering av åtgärder utifrån föreslagen inriktning. Inriktning som beslutades var: fortsatt arbete för trafikminskningar, ökad elektrifiering av fordonsflottan, miljözon klass 3 och minskad dubbdäcksanvändning. Miljözon klass 3 samt elektrifiering av fordonsflottan behandlas i separata arbeten. Pågående arbete består bland annat av: identifiering av platser och gator där luftkvalitén kommer att gynnas av insatser för minskad dubbdäcksanvändning; fortsatt planering av staden för ökad



gång-, cykel-, och kollektivtrafik, vilket på sikt möjliggör för fler att resa på ett sätt som har lägre påverkan på luftkvalité; identifiera platser där särskilt utsatta grupper vistas där det krävs åtgärder för att förbättra luftkvalitén. Dessutom har en kartläggning och analys gjorts för att identifiera 85 skolor och förskolor inom staden med modellberäknade överskridanden av partikelhalter i utomhusmiljön. Underlaget ska arbetas in i ordinarie processer för att utgöra ett underlag för löpande prioritering av exempelvis investeringsåtgärder.

Buller och vibrationer

Buller- och vibrationsstörningar från trafiken ska minimeras och stadens åtgärdsprogram för buller för perioden beskriver hur det uppkomna bullret ska hanteras. Ett nytt åtgärdsprogram antogs 2024 och under 2025 har kontoret arbetat med att påbörja implementeringen av det. Under 2024 påbörjades försök med skärmkrön på bullskyddsskärmar och under 2025 har det genomförts mätningar och effekten av metoden har utvärderats. Kontoret har genomfört trafik- och bullermätningar i samband med framtida försök till trafikbegränsningar vid två förskolor samt påbörjat dialog i samband med utredningar med skolor om bullerskyddsåtgärder. Mindre bullrande beläggning på Sveavägen har fortsatt att läggas ut och ett försök med en tyst brofog har startats i Skärholmen.

En ren stad på land och i vatten

Genom att arbeta för minskad nedskräpning bidrar trafikkontoret till en ren stadsmiljö. Trafikkontoret arbetar löpande med spolningar, skurningar, plockning av skräp, tömning av papperskorgar och sanering av klotter för att minska nedskräpningen och hålla staden ren. Kontoret fortsätter även samordna och utveckla hela stadens renhållning i samverkan med berörda förvaltningar. I arbetet för en ren stad är handlingsplanerna för minskad nedskräpning, klotter samt skadedjursbekämpning viktiga verktyg. Under 2025 har kontoret utifrån Naturvårdsverkets vägledning tagit fram en plan för kommande implementering av källsorteringskärl på berörda torg. Arbetet har skett i samverkan med stadsdelar för att säkerställa en stadsövergripande tolkning av vägledningen. Funktionskrav och gestaltningskrav för kommande upphandling av källsorteringskärl har upprättats. Kontoret har tecknat avtal med SVOA för nyttjande av omlastningsstationer för källsorterat avfall och kontoret har beställt kärl för att möjliggöra för utsättning under våren.

Trafikkontoret vill även lyfta det arbete som kontoret bedriver med att inspektera/besöka platser med högt vistelsetryck och fokusområden för att förmå näringsliv och byggtreprenader att ta hand om material som lämnats kvar i stadsmiljön. Målbilden är att "bråten" kommer bort utan någon extra kostnad för staden.

Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i stadens vattenprogram och för kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Under året har kontoret deltagit i arbetet med att ta fram rutiner och metoder för att i tidiga skeden planera för lokalt omhändertagande av dagvatten vid nybyggnation med fokus på naturbaserade lösningar.


Kontoret genomför också åtgärder i enlighet med handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast och handlingsplanen för minskad nedskräpning på land och i vatten. Vidare arbetar kontoret med att fasa ut skadliga kemikalier i bygg- och anläggningsprojekt. Kontrollerna av att miljökraven efterlevs ska genomföras regelbundet och kontoret ska använda



Byggvarubedömningen (BVB), ett branschöverskridande system för miljöbedömning av byggvaror, i relevanta projekt. Under 2025 har kontoret genomfört utbildningar och vid uppdateringen av Projekthandboken i början av juni har kontoret lagt till manualer gällande BVB för att underlätta för projektledare, entreprenörer och projektörer att göra rätt.

Miljöprogram - Delmål

7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
 Andel prioriterade och relevanta avtal enligt kemikalieplan en utan avvikelse från ställda kemikaliekra	100 %	100 %		100 %		2025

Delmål: Renare mark och sediment

Kontoret fortsätter arbetet med att motverka negativa påverkan på vattenmiljön till följd av trafikförorenat dagvatten. Under året har kontoret vidareutvecklat lösningar för rening och fördröjning av dagvatten genom ex utredningar av svackdiken och reningsbäddar. Kontoret har även under 2025 deltagit i arbetet med att ta fram rutiner och metoder för att i tidiga skeden planera för lokalt omhändertagande av dagvatten vid nybyggnation med fokus på naturbaserade lösningar.

Under hösten 2025 har kontoret arbetat med att genomföra ett pilotprojekt avseende ett snösmältningsverk som utnyttjar returvärme från fjärrvärmeledning för sin smältkapacitet. Anläggningen är nu etablerad vid Magelungsvägen och tester pågår. En utvärdering kommer att genomföras efter avslutad vintersäsong.

Taggad rapportering från nämndens VB

Mål 7: Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö

Delmål: Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar

Under året har trafiknämnden arbetat för att minska trafikens påverkan på luftkvaliteten genom utredningar och åtgärdsplanering i linje med stadens miljöprogram och kommande skärpta miljökvalitetsnormer som träder i kraft 2026. Arbetet utgår från EU:s reviderade luftkvalitetsdirektiv och WHO:s riktvärden.



Kontoret har under 2025 genomfört riktade utredningar för att identifiera var åtgärder ger störst effekt, bland annat en förstudie om cirkulationsplaner för att minska genomfartstrafik









samt analyser av utökade dubbdäcksförbud och kartläggning av förskole- och skolgårdar där WHO:s riktvärden riskerar att överskridas. Utredningarna bygger vidare på tidigare scenariostudier som har gjorts och utgör ett underlag inför vidare åtgärdsarbete fram till 2030.

Parallellt har kontoret fortsatt med drift- och underhållsåtgärder såsom dammbindning, städning och vägunderhåll samt arbetat enligt framkomlighetsstrategin för att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Sammantaget visar analyserna att nuvarande normer klaras i staden, men att ytterligare åtgärder krävs för att nå de nya miljö kvalitetsnormerna samt WHO:s riktvärden, särskilt för dygnsmedelhalter av PM10 på utsatta gator.

Taggad rapportering från nämndens VB

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Minskat biltrafikarbete, jämfört med 2017	-8 %	-6 %		-16 %		2025

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	 Trafiknämnden ska i samråd med miljö- och hälsoskyddsnämnden genomföra åtgärder utifrån utredningen om hur Världshälsoorganisationens (WHO) gränsvärden för luftkvalitet kan nås	2025-01-01	2025-12-31	
	 Trafiknämnden ska utifrån tidigare erfarenheter skapa en bilfri zon vid en skola på Södermalm och omvandla gatan till en lekgata med olika typer av möbleringar och lekredskap	2025-01-01	2025-06-30	
	 Trafiknämnden ska utreda införandet av cirkulationsplaner för att öka framkomligheten för alla trafikslag, genom att minska genomfartstrafiken för bil, i syfte att minska trängsel och förbättra luftkvaliteten	2025-01-01	2025-12-31	

Nämndmål: Stockholms offentliga rum erbjuder en god och hälsosam livsmiljö

 Uppfylls helt



Förväntat resultat

- Miljökvalitetsmålet för frisk luft uppnås
- Nedskräpningen minskar och staden blir renare
- Utvecklad dagvattenhantering
- Omgivningsbullret minskar

Analys

Stockholm ska erbjuda en livsmiljö som är god, hälsosam och giftfri. För trafikkontorets del innebär det ett intensivt arbete för att stadens luft ska vara frisk, vattnet ska vara rent, bullret ska minimeras och nedskräpningen ska minska. Vägledande för kontorets arbete är bland annat stadens åtgärdsplan för buller samt handlingsplaner för god vattenstatus, minskad nedskräpning på land och i vatten, och minskad spridning av mikroplast.

Ren luft

Arbetet för att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO₂) fortsätter, bland annat utifrån intentionerna i stadens miljöprogram och beslutat åtgärdsprogram och målet är att staden ska nå miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålet för frisk luft. Under vintern har kontoret genomfört CMA-utlägg för dammbindning (PM 10) i samarbete med miljöförvaltningen på utpekade gator och arbetet genomförs flera gånger i veckan och vid behov genomförs extra utlägg.

Under 2025 har kontoret fortsatt arbeta med dammbindning av gator och trafikleder, tidig vårstädning av gator och optimerad halkbekämpning. Som ett resultat av dessa åtgärder, samt införande av dubbdäcksförbud på tre gator, har antalet dygnsöverskridanden av miljökvalitetsnormer avseende PM10 på stadens gator minskat över tid. Arbetet behöver dock drivas vidare för att hålla antalet överskridanden nere.

Utredning om hur Världshälsoorganisationens (WHO) gränsvärden för luftkvalité kan nås, antogs i nämnden i augusti 2024. Därefter har kontoret påbörjat planering av åtgärder utifrån föreslagen inriktning. Inriktning som beslutades var: fortsatt arbete för trafikminskningar, ökad elektrifiering av fordonsflottan, miljözon klass 3 och minskad dubbdäcksanvändning. Miljözon klass 3 samt elektrifiering av fordonsflottan behandlas i separata arbeten. Pågående arbete består bland annat av: identifiering av platser och gator där luftkvalitén kommer att gynnas av insatser för minskad dubbdäcksanvändning; fortsatt planering av staden för ökad gång-, cykel-, och kollektivtrafik, vilket på sikt möjliggör för fler att resa på ett sätt som har lägre påverkan på luftkvalité; identifiera platser där särskilt utsatta grupper vistas där det krävs åtgärder för att förbättra luftkvalitén. Dessutom har en kartläggning och analys gjorts för att identifiera 85 skolor och förskolor inom staden med modellberäknade överskridanden av partikelhalter i utomhusmiljön. Underlaget ska arbetas in i ordinarie processer för att utgöra ett underlag för löpande prioritering av exempelvis investeringsåtgärder.

Buller och vibrationer

Buller- och vibrationsstörningar från trafiken ska minimeras och stadens åtgärdsprogram för buller för perioden beskriver hur det uppkomna bullret ska hanteras. Ett nytt åtgärdsprogram antogs 2024 och under 2025 har kontoret arbetat med att påbörja implementeringen av det. Under 2024 påbörjades försök med skärmkrön på bullskyddsskärmar och under 2025 har det



genomförts mätningar och effekten av metoden har utvärderats. Kontoret har genomfört trafik- och bullermätningar i samband med framtida försök till trafikbegränsningar vid två förskolor samt påbörjat dialog i samband med utredningar med skolor om bullerskyddsåtgärder. Mindre bullrande beläggning på Sveavägen har fortsatt att läggas ut och ett försök med en tyst brofog har startats i Skärholmen.

En ren stad på land och i vatten

Genom att arbeta för minskad nedskräpning bidrar trafikkontoret till en ren stadsmiljö. Trafikkontoret arbetar löpande med spolningar, skurningar, plockning av skräp, tömning av papperskorgar och sanering av klotter för att minska nedskräpningen och hålla staden ren. Kontoret fortsätter även samordna och utveckla hela stadens renhållning i samverkan med berörda förvaltningar. I arbetet för en ren stad är handlingsplanerna för minskad nedskräpning, klotter samt skadedjursbekämpning viktiga verktyg. Under 2025 har kontoret utifrån Naturvårdsverkets vägledning tagit fram en plan för kommande implementering av källsorteringskärl på berörda torg. Arbetet har skett i samverkan med stadsdelar för att säkerställa en stadsövergripande tolkning av vägledningen. Funktionskrav och gestaltningskrav för kommande upphandling av källsorteringskärl har upprättats. Kontoret har tecknat avtal med SVOA för nyttjande av omlastningsstationer för källsorterat avfall och kontoret har beställt kärl för att möjliggöra för utsättning under våren.

Trafikkontoret vill även lyfta det arbete som kontoret bedriver med att inspektera/besöka platser med högt vistelsetryck och fokusområden för att förmå näringsliv och byggtreprenader att ta hand om material som lämnats kvar i stadsmiljön. Målbilden är att "bråten" kommer bort utan någon extra kostnad för staden.

Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i stadens vattenprogram och för kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Under året har kontoret deltagit i arbetet med att ta fram rutiner och metoder för att i tidiga skeden planera för lokalt omhändertagande av dagvatten vid nybyggnation med fokus på naturbaserade lösningar.

Kontoret genomför också åtgärder i enlighet med handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast och handlingsplanen för minskad nedskräpning på land och i vatten. Vidare arbetar kontoret med att fasa ut skadliga kemikalier i bygg- och anläggningsprojekt. Kontrollerna av att miljökraven efterlevs ska genomföras regelbundet och kontoret ska använda Byggvarubedömningen (BVB), ett branschöverskridande system för miljöbedömning av byggvaror, i relevanta projekt. Under 2025 har kontoret genomfört utbildningar och vid uppdateringen av Projekthandboken i början av juni har kontoret lagt till manualer gällande BVB för att underlätta för projektledare, entreprenörer och projektörer att göra rätt.

Miljöprogram - Delmål

7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar

Nämndmål: Stockholms transportsystem är framkomligt och främjar hållbart resande

◆ Uppfylls delvis



Förväntat resultat

- Biltrafikarbetet minskar i Stockholm
- Fler väljer att cykla och gå
- Framkomligheten för bussar ökar
- Antalet svårt skadade och omkomna i trafikolyckor på stadens vägnät, gångbanor och cykelbanor minskar
- Förbättrad vinterväghållning för gående

Analys

Stockholm ska vara en stad där utsläppen minskar och framkomligheten ökar. Målet är att utsläppen från transportsektorn ska minska med 80 procent till 2030 jämfört med år 2010, och att Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri 2030. Under 2025 har kontoret fortsatt arbetet med en trafik- och gatumiljöplan för City, med utgångspunkt i målet om 30 procent minskad biltrafik till år 2030 och prioritering av framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Planen ska visa på stadens vilja hur stråk, gator och platser i Stockholms City kan utvecklas och ses som ett underlag för fortsatt arbete med att utveckla City. Hösten 2025 har arbetet fokuserat på att ta fram en remissversion för förankring.

För att minska utsläppen från stadens transportsystem investerar kontoret 2 mdkr under perioden 2023-2027 i framkomlighetsåtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik så att de hållbara transportslagen blir självklara val för stockholmarnas resor. Framkomlighetsstrategin är vägledande och anger att staden ska prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och ge mer utrymme för attraktiva vistelsezoner samt nyttja den nya teknikens möjligheter.

Kontoret har under 2025 genomfört en rad aktiviteter som syftar till att främja hållbara transporter och minska utsläppen från transporter. Staden planerade att införa Miljözon klass 3 i ett område i city i slutet av 2024. Det pågår två rättsprocesser kopplade till införandet av miljözon klass 3. Länsstyrelsen har upphävt stadens beslut att införa miljözon klass 3 med motivering att stadens utredning inte är tillräcklig. Staden instämmer inte i länsstyrelsens bedömning utan anser att utredningen uppfyller de krav som ställs och valde därför att överklaga länsstyrelsens beslut till transportstyrelsen. I oktober 2025 upphävde Transportstyrelsen länsstyrelsens beslut. Transportstyrelsen konstaterade i sitt beslut att staden har utrett ärendet i tillräcklig omfattning, och återförvisade ärendet till länsstyrelsen för fortsatt handläggning. Transportstyrelsens beslut innebär att den lokala trafikföreskrift som reglerar miljözonen inte längre är upphävd. I väntan på att länsstyrelsen prövar övriga frågor i ärendet är trafikföreskriften dock fortsatt pausad. Förvaltningsrätten har parallellt i laglighetsprövningen avslagit de överklaganden som kommit in och landat i att kommunfullmäktiges beslut har fattats på ett korrekt sätt. Detta har överklagats till kammarrätten som beslutade att inte meddela prövningstillstånd vilket innebär att de inte kommer hantera ärendet och att förvaltningsrättens dom står fast. Förberedelse av beslut om en utökning av miljözon klass 3 är pausad. Miljözon klass 3 kommer att införas i det beslutade området när det är rättsligt möjligt.

Utifrån erfarenheterna av stadsmiljözonen i Gamla stan har trafikkontoret även inrättat en ny



stadsmiljözon på Södermalm i samråd med berörd stadsdelsförvaltning och det lokala näringslivet. Kontoret har utrett frågan tillsammans med Södermalms stadsdelsförvaltning, samt gjort en intervjustudie med boende och verksamhetsutövare på Södermalm. Utredningen kom fram till att kontoret rekommenderade att Södermalms stadsmiljözon skulle införas i området kring Nytorget/Skånegatan. Nämnden beslutade enligt kontorets förslag i mars och 10 juni öppnades stadsmiljözonen. Under sommaren och hösten har åtgärderna utvärderats med fokus på vistelse och fordonsflöden. Till vintern 2025/2026 gestaltas området med en vintergestaltning.

När kontoret gör investeringar läggs särskilt fokus på stadens fyra prioriterade fokusområden Järva, Hagsätra-Rågsved, Skärholmen och Farsta. Under 2025 har kontoret fortsatt att utreda och genomföra åtgärder i Järva i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik, exempelvis genom nya trottoarer och övergångsställen ibland annat Tensta, Kista och Akalla. Hösten 2025 färdigställdes nyanlagda gångbanor på Krällingegränd i Tensta och Sveaborgsgatan i Akalla.

I Rågsved görs trygghetsskapande investeringar kring tunnelbanan med exempelvis justeringar av befintlig mur. I Skärholmen kommer kontoret permanenta cykelvägen utmed Skärholmsvägen vilket kommer öka cyklisters trafiksäkerhet. I Farsta byggs cykelstråket utmed delar av Magelungsvägen och i Hagsätra pågår planering för utbyggnad av det primära cykelstråket som går igenom Hagsätra. I samtliga satsningar blir även miljön för gående bättre.

Kontoret har under året deltagit i samarbetet inom staden för att utveckla arbetet med miljö- och klimatkommunikation. Under tertialet har arbetet bland annat fokuserat på transporter. Under vecka 44–45 informerade trafikkontoret om vintercykling.

Europas främsta cykelstad

Stockholm ska sträva efter att vara Europas främsta cykelstad och kontoret fortsätter att genomföra åtgärder för att ge mer utrymme för cykel. Det ska vara lätt, tryggt och säkert för cyklister att ta sig fram och cykelbanorna ska vara breda och framkomliga. Kontorets arbete för att bygga ut cykelinfrastrukturen och förbättra framkomligheten för cyklister utgår från stadens cykelplan som pekar ut inriktningen för cykelplaneringen, identifierar de viktigaste cykelstråken och beskriver prioriterade åtgärdsområden. Centralt i kontorets arbete under 2025 har varit att fortsätta bygga ut ett sammanhängande och kapacitetsstarkt cykelnät med tillräckligt breda cykelbanor som är separerade från gående och motorfordon.

Under 2025 har kontoret fortsatt arbetet med att se över signalprioriteringen längs stora gång-, cykel- och busstråk för att underlätta framkomligheten, inkluderat hur grön våg kan skapas för de hållbara trafikslagen. Trafikkontoret har under 2025 fortsatt arbetet med att trimma bussprioritering i trafiksignaler för stombussar i innerstaden samt linje 179, infört prio för nya linje 5, och arbetat med prio för ett antal röda bussar. Kamerateknik eller radar har installerats vid tre gång- och cykelpassager för att detektera och räkna in väntande fotgängare och cyklister med syftet att kunna minska väntetid och/eller förlänga gröntid. Dessutom har grön våg för cykeltrafik och/eller andra framkomlighetshöjande åtgärder för cykel införts på flera sträckor, till exempel mellan Ulvsundaplan och Alviksplan.



I början av året inleddes arbetet med en av mandatperiodens största cykelprojekt längs Riddarholmskanalen. Flera andra mellanstora entreprenader kommer att påbörjas under året så som Norra Götgatan, Skansbron och Hornstull. Enklare och snabbare cykelåtgärder utreds och bland annat har beslut tagits för åtgärder på Igeldammsgatan och Sveavägen. Fler åtgärder utreds för genomföras under 2025–2026.

Även omfattningen av reinvesteringar i cykelinfrastrukturen ska vara fortsatt hög. Kontoret har sedan 2021 en cykeljour som åtgärdar behov och hinder snabbt för att främja framkomligheten för cyklisterna. Cykeljouren identifierar även andra behov som utgör underlag för kontorets planering av exempelvis skyltning och reinvesteringar.

Det regionala samarbetet kring cykelplanering har stärkts på senare år, bland annat genom framtagande av en regional cykelplan samt instiftandet av det regionala cykelkansliet. Stockholms stad har en aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor både vad gäller kunskapspridning och utveckling av infrastrukturen. För att snabba på utbyggnaden av det regionala cykelvägnätet pågår arbete bland annat inom tre så kallade intentionsförklaringar, där berörda väghållare kommit överens om att öka utbyggnadstakten längs cykelstråken.

En grön promenadstad

Stockholm ska vara en grön promenadstad där det ska vara lätt att ta sig fram till fots med breda trottoarer, gångstråk och övergångsställen i hela staden. Gångvänligheten ska förbättras i enlighet med den gångplan som kommunfullmäktige godkände i februari 2025, som syftar till att stärka gångtrafiken i staden och skapa ytor för ökat stadsliv och trivsammare vistelsemiljöer. De återkommande sommargågatorna inom Levande Stockholm ska, om möjligt, göras till permanenta gågator.

Kontoret ska fortsätta att investera i åtgärder för förbättrad gångvänlighet. Kontoret ska bland annat arbeta för att koppla samman stadsdelar med varandra och prioritera fokusområdena och de strategiska sambanden som pekas ut i översiktsplanen.

Under året har ombyggnationerna av Mäster Samuelsgatan och Jakobsgatan startat med målet att öka tillgängligheten och förbättra framkomligheten för gående. Även ombyggnationen av den norra delen av Norrtullsgatan där gångbanor breddas och trädåtgärder genomförs har påbörjats. Arbetet med nya gångbanor på både Krällingegränd i Spånga och Sveaborgsgatan vid Akalla bussterminal har slutförts under året. I ytterstaden genomför kontoret åtgärder längs tre utpekade stadslivsstråk för att stärka gångfart och trygghet. På Fyrspannsvägen regleras gatan som gångfartsområde och beläggningen byts från asfalt till betongplattor vid Maltesholmstorget. På Störtäppsvägen anläggs genomgående gångbanor, och på Stora Gungans väg läggs betongplattor för att tydliggöra gångfartsområdet, samtidigt som passager förbättras och höjdsättningen ses över för en jämnare beläggning. Ökad gångvänlighet är ett prioriterat fokus i samtliga projekt, vilket innebär att många åtgärder genomförs inom ordinarie verksamhet utan att vara särskilt utpekade som gångprojekt.

Kontoret har under året fortsatt att genomföra reinvesteringar, bredda övergångsställen vid platser med höga gångflöden, genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom att hastighetssäkra gång- och cykelpassager, samt fördjupa kunskapen om gång som trafikslag.



En kraftfull framkomlighetsåtgärdsplan för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ som går att lita på. Busstrafiken ska prioriteras i hela staden, till exempel genom fler busskörfält på lämpliga sträckor, bättre trafikövervakning och ökad prioritering i trafiksignaler. Det är fortsatt prioriterat att kontoret ska samverka med Region Stockholm för att gemensamt öka attraktiviteten för busstrafiken i Stockholm. I juni antog kommunfullmäktige en ny kollektivtrafikplan.

Framkomlighetsåtgärder ska genomföras längs stombusslinjerna, vilket kan inkludera busskörfält, ombyggnation av gatan, signalreglering eller full bussprioritet. Under hösten 2025 har trafikkontoret genomfört åtgärder i trafiksignalen i korsningen Skärholmsvägen-Smista allé för att underlätta för busstrafiken att köra ut från Skärholmens bussterminal. Kontoret anlägger dessutom busskörfält på Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Ekholmsvägen, vilket beräknas bli klart under hösten. Trafikkontoret har också förbättrat busstrafikens framkomlighet i västerort med åtgärder i trafiksignaler.

På Rågsvedsvägen i anslutning till Huddingevägen planeras breddning för att inrymma busskörfält och på Rågsvedsvägen vid korsningen med Mellanvägsbacken planeras ett separat vänstersvängskörfält för att busstrafik ska kunna passera fordon som väntar på att kunna svänga vänster. Dessa projekt fick inriktningsbeslut i trafiknämnden i juni 2025.

Kontoret ska anlägga busskörfält och genomföra framkomlighetsåtgärder längs prioriterade stråk för stombussar samt genomföra åtgärder för att öka den ytgående kollektivtrafikens attraktivitet baserat på befintlig infrastruktur för den tvärgående stombusstrafiken i söderort och västerort. Prioriterade stråk för stombuss i ytterstaden är Vällingby-Spånga-Kista/Helenelund och Skärholmen-Fruängen-Älvsjö-Gullmarsplan samt Skarpnäck-Högdalen-Flemingsberg. Kontoret har arbetat vidare utefter förra årets analys av framkomligheten för kollektivtrafiken på stadens vägnät och utrett förslag till framkomlighetsåtgärder längs de utvalda sträckorna. Kontoret har även arbetat igenom underlaget till analysen igen och identifierat nya sträckor där framkomlighetåtgärder som ska utredas. I juni tog trafiknämnden inriktningsbeslut på två åtgärder på Rågsvedsvägen. Utredning av fler åtgärder för att förbättra framkomligheten på busslinje 4 pågår. En uppdatering av länsplanen där en ny ramp vid Gubbängens trafikplats och nytt kollektivtrafikkörfält finns med pågår. Ett samverkansavtal kring medfinansiering av åtgärden mellan staden, Haninge kommun, Tyresö kommun och Regionen är under framtagande.

Region Stockholm har ett huvudansvar för finansiering och drift av bytespunkter, vilket kräver ett nära samarbete mellan regionen och staden. Kontoret arbetar tillsammans med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och i samråd med stadsledningskontoret för att viktiga bytespunkter förbättras och utvecklas. I första hand är bytespunkterna Gullmarsplan och Årstaberget prioriterade. Kontoret verkar också för att bytespunkterna vid Stockholms centralstation/Vattugatan ska få en bättre stadsmiljö. Hösten 2025 har delar av Klarabergsviadukten rustats upp med enklare medel i samband med beläggningsarbeten för att förbättra stadsmiljön genom ny cykelbana och tryggare övergångsställen i anslutning till Centralstationens övre entré. Vattugatan har byggts om för att skapa mer ytor för väntande bussresenärer och bussarna har givits högre prioritet i gaturummet. Utöver detta planeras avstigningshallplatser på Herkulesgatan för att avlasta Vattugatan och minska restiden för resenärerna.



Under året deltar kontoret även i exploateringskontorets arbete med att ta fram underlag för att kollektivtrafikförsörja de nya stadsutvecklingsområdena Bromma Parkstad, Fagersjö och Norra Djurgårdsstaden. Det sker bland annat inom ramen för arbetet med ett planprogram för Bromma flygplatsområde och samverkan med FUT om utredningen av tunnelbana till Bromma flygplatsområde. Kontoret fortsätter att optimera trafiksignalerna och se över befintliga samordnade signalsystem för att minska väntetiderna för de prioriterade trafikslagen.

Parkering

Stadens parkeringsverksamhet bedrivs enligt den av kommunfullmäktige antagna parkeringsplanen. Parkeringsavgifter är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Staden ska i syfte att ordna trafiken införa parkeringsavgifter i områden där beläggningen är hög. Genom att avgiftsbelägga parkering på allmän platsmark kan staden leva upp till den inriktning som finns i Framkomlighetsstrategin. Under årets första tertiäl fattade trafiknämnden beslut om en ny parkeringsplan samt införande av parkeringsavgift i nya områden som godkändes av kommunfullmäktige i september 2025. Gällande boendeparkering har beslut fattats av kommunfullmäktige i mars 2025 som innebär att bostäder med bygglov från och med den 1 juli 2025 ej beviljas tillstånd för boendeparkering.

Kontoret följer löpande både verksamhetens intäkter samt strategins och planens långsiktiga effekter på andelen lediga platser runt om i staden. Andelen lediga parkeringsplatser har minskat under hösten i jämförelse med mätningen i våras (15,7 procent) och förra hösten (15,2 procent). Detta beror dels på att det är fler som parkerar med stöd av boendeparkeringsdispens, dels på att det totala antalet parkeringsplatser har blivit färre. Kontoret följer löpande utvecklingen genom återkommande mätningar och använder resultaten som underlag för förslag på justering av taxor och annan reglering. Syftet är att långsiktigt styra mot målet om 15 procent lediga platser.

Gång-, cykel-, kollektivtrafik, lastplatser, tillfällig angöring, korttidsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska prioriteras framför långtidsparkering av motorfordon i gatumiljön. Kontoret arbetar löpande med att möjliggöra för fler korttidsparkeringar i hela staden. Sedan 2020 arbetar kontoret enligt en ny rutin för tidsreglering av ändamålsplatser. Det innebär att kontoret i högre grad skyltar parkeringsplatser så att de kan fungera som till exempel lastplats vissa tider av dygnet, och övriga tider av dygnet när behovet av lastplats inte är lika stort, fungera som korttidsparkering. I ytterstaden är flertalet centrumbildningar reglerade med tidsbestämd parkering för att underlätta besöksparkering. Vid önskemål från näringsidkare om fler tidsbestämda platser undersöker kontoret möjligheterna och inrättar nya platser där det går.

Mobilitetstjänster

Under de senaste åren har utvecklade former av så kallade mobilitetstjänster blivit allt vanligare, till exempel fasta och friflytande bil- och cykelpooler, elsparkcyklar, och nya taxilösningar. Trafikkontoret ser positivt på denna utveckling eftersom den skapar fler alternativ för framför allt kortare resor, men konstaterar samtidigt att den medför utmaningar, exempelvis bristfällig parkering av elsparkcyklar. Kontoret har därför fortsatt arbetet med att



organisera parkering, bland annat genom uppmärkta platser och ställ samt debiterat elsparkcykelbolagen för flytt av felparkerade fordon. Kontoret följer löpande utvecklingen av delad mobilitet och deltar i stadens gemensamma arbete lett av miljöförvaltningen för att stärka kunskapen inom området. Under året har staden i nära dialog med operatörerna reviderat riktlinjerna för friflytande enpersonsfordon för att skapa ett mer välfungerande mikromobilitetssystem. Detta har lett till ändrade regler för placering och omfördelning av fordon och operatörerna har själva bidragit med inspel och idéer till förbättringar. Kommunfullmäktige beslutade den 24 mars 2025 om en ny taxa för friflytande fordon med pedal för att främja hyrcyklar i Stockholm. Två aktörer har beviljats tillstånd och har sedan juni cyklar utplacerade i staden. Elcyklarna används i högre grad för längre resor i ytterstaden, och de synpunkter som inkommit har överlag varit positiva. Nämnden har dessutom beslutat om kriterier för utvärdering av operatörerna med syfte att stärka uppföljningen av skötsamhet.

Regional framkomlighet

Under kommande femårsperiod planeras många större trafikpåverkande arbeten i centrala Stockholm. Det gäller dels kontorets egna arbeten såsom upprustningen av Västerbron, dels andra stora infrastrukturprojekt såsom tunnelbaneutbyggnaden och det fortsatta arbetet med Slussen, samt de ledningsdragande bolagens projekt. För att säkra den regionala framkomligheten krävs god framförhållning och proaktiv planering och under 2025 har kontoret fortsatt genomföra trafiksystemanalyser inför samordning av större projekt.

Kontoret fortsätter att medverka i planeringen för utbyggd kollektivtrafik såsom nya tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö, Roslagsbanans förlängning till centralen och Spårväg Syd. Kontoret ska verka för att Spårväg syd, med en nyttskapande sträckning som möjliggör stadens planerade bostadsbyggande, och som ger goda anslutningar till kollektivtrafik vid bytespunkterna Flemingsberg, Skärholmen, Bredäng, Fruängen och Älvsjö, blir av. Kontoret verkar tillsammans med exploateringskontoret och stadsledningskontoret för att stärka kollektivtrafikförsörjningen i Norra Djurgårdsstaden genom Spårväg City.

Vidare deltar kontoret även i de pågående tunnelbaneprojekten till Nacka och Slakthusområdet liksom tvärbanans förlängning till Kista och Mälarbanans utbyggnad. Ett annat stort strategiskt projekt som kontoret medverkar i är ombyggnaden av Slussen, som leds av exploateringskontoret. Mottagningsorganisationen är etablerad och de första leveranserna av digitala handlingar har genomförts. Mycket av arbetet handlar nu om att hitta rätt framtida förvaltningsorganisation där även avtalen med Stockholms Hamnar ses över.

Kontoret ska fortsätta samverka för regional framkomlighet tillsammans med Trafikverket, regionen och grannkommuner för att värna framkomligheten på det primära vägnätet, det vill säga det vägnät som kontoret tillsammans med Trafikverket, regionen och grannkommuner anser är av särskild vikt för den regionala framkomligheten, inte minst för kollektivtrafiken. För att minska trafikstörningar som uppkommer av kontorets egna projekt arbetar kontoret för att koordinera och kommunicera egna och andras aktiviteter och utveckla samordningen och samarbetet med ledningsägare samt med räddningstjänsten.

Utvecklad vinterväghållning för framkomlighet året om

Stockholm ska ha god framkomlighet året om och trafikkontoret ansvarar för snöröjning och halkbekämpning på cirka 4 000 gator och cirka 254 mil gångbanor och 108 mil cykelbanor.



Längs utpekade primära cykelstråk samt intilliggande gångstråk hålls en högre standard på vinterväghållningen, totalt 26 mil cykelstråk och 23 mil gångstråk sopsaltas. Effektiva metoder för snöröjning för fotgängare ska utvecklas och inkluderas i ordinarie driftverksamhet. Primära cykel- och gångstråk ska sopsaltas i högre utsträckning i kommande upphandlingar och stadslivsstråken är prioriterade för införande av sopsaltning för gång. För att minska vinterväghållningens miljöpåverkan på vatten ska alternativ till snötippning genomföras, genom etablering av ett smältverk för snö. Syftet är att på sikt kunna fasa ut snötippningen i Mälaren och Saltsjön. Kontoret har under hösten arbetat för att genomföra en pilot med smältverket under vintern 2025–2026. Avtal är upprättade med leverantör av smältverk samt med Stockholm Exergi för pilotperioden. Smältverket står nu på dedikerad plats på Magelungsvägen där fjärrvärmereturledningen har en värmekapacitet om 1MW.

Kontoret har många parallella avtal för gatudrift och arbetar löpande med att utvärdera och optimera dem. Kontoret fortsätter även att utveckla avtalsuppföljningen för att säkerställa att den standard som avtalats efterlevs.

Ökad trafiksäkerhet

Det ska vara säkert att färdas i Stockholm och vägledande för kontorets arbete med trafiksäkerhet är stadens trafiksäkerhetsplan. Planen innebär ett ökat fokus på sambandet mellan drift och underhåll och olyckor med oskyddade trafikanter, och under året har kontoret genomfört åtgärder i enlighet med planen. Kontoret arbetar både med enskilda trafiksäkerhetsprojekt och med att integrera trafiksäkerhetshöjande åtgärder i övriga projekt. Särskild vikt läggs på miljöer med många oskyddade trafikanter och på gång- och cykelpassager. Kontoret arbetar även för att öka trafiksäkerheten vid stadens skolor utifrån *Plan för säkra och trygga skolvägar*. Kontoret har under året även fortsatt arbetet med hastighetsplanen där åtgärder genomförts under året i Älvsjö, Bromma och Östermalm.

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken och arbetet med att anpassa hastigheterna till de lokala förutsättningarna och få bättre hastighetsefterlevnad ska fortsätta.

Jämställdhet i transportsystemet

Användningen av de olika färdmedlen skiljer sig mellan män och kvinnor, så också i Stockholm. Enligt den senaste resvaneundersökningen bland stockholmarna 2024 står kvinnor för en större andel av resorna till fots än män, och för cykel är det omvänt där män står för en större andel av cykelresorna. Kvinnor åker i större utsträckning med kollektivtrafiken, och för bil är det omvänt där män åker bil i större utsträckning. 56 procent av kollektivtrafikresorna genomförs av kvinnor, medan 56 procent av bilresorna genomförs av män. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att komma ihåg att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnittet. Resvanorna är heller inte statiska, utan förändras över tid, ofta med en tydlig koppling till förändrade värderingar och livsmönster i samhället i övrigt. Generellt sker förändringar av resvanor över en lång tid. De skillnader i resvanor som kan observeras mellan män och kvinnor har sällan uppkommit i transportsystemet, utan är snarare ett uttryck för de skillnader mellan könen som finns i det övriga samhället. Jämställdhet i transportsystemet handlar heller inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att alla ska ha



samma möjligheter. Trafikkontoret analyserar alla beslut om investeringar i transportsystemet utifrån förutsättningarna att både män och kvinnor ska ha god och likvärdig tillgänglighet i transportsystemet.

Trafikdata och smarta trafiksystem

Trafikdata gör det möjligt för trafikkontoret att öka förståelsen för hur stockholmarna reser, och genom att dela trafikdata skapas även möjlighet att skapa synergier för att förstå hur transportsystemet hänger ihop med övriga delar av samhället. Under 2025 har kontoret fortsatt använda, dela och tillgängliggöra öppen trafikdata i samverkan med offentliga och privata aktörer.

Under 2025 har arbetet med EU-projektet deployEMDS fortsatt, bland annat genom tester av metadataverktyg tillsammans med projektpartnern RISE. Kontoret har också på prov infört ett publiceringsverktyg för att möjliggöra effektiv publicering, exempelvis interaktiva visualiseringar av data och statistik. Parallellt är utvecklingsprojektet för trafikdata i full gång och bedrivs iterativt i tvåveckorsprintar. Fokus ligger på att stegvis utveckla och förbättra datakvalitet, datatillgång, metoder, IT-stöd och kompetens för att stärka tillgången till kvalitetssäkrade analyser och sammanställningar.

Miljöprogram - Delmål

2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	Utifrån erfarenheterna av stadsmiljözonen i Gamla stan ska trafiknämnden inrätta en ny stadsmiljözon på Södermalm i samråd med berörd stadsdelsnämnd och det lokala näringslivet	2025-01-01	2025-12-31	

Delmål: Förbättrad ljudmiljö

Stockholm ska erbjuda en livsmiljö som är god, hälsosam och giftfri. För trafikkontorets del innebär det ett intensivt arbete för att stadens luft ska vara frisk, vattnet ska vara rent, bullret ska minimeras och nedskräpningen ska minska. Vägledande för kontorets arbete är bland annat stadens åtgärdsplan för buller samt handlingsplaner för god vattenstatus, minskad nedskräpning på land och i vatten, och minskad spridning av mikroplast.

Buller- och vibrationsstörningar från trafiken ska minimeras och stadens åtgärdsprogram för buller för perioden beskriver hur det uppkomna bullret ska hanteras. Ett nytt åtgärdsprogram antogs 2024 och under 2025 har kontoret arbetat med att påbörja implementeringen av det. Under 2024 påbörjades försök med skärmkrön på bullskyddsskärmar och under 2025 har det genomförts mätningar och effekten av metoden har utvärderats. Kontoret har genomfört trafik- och bullermätningar i samband med framtida försök till trafikbegränsningar vid två förskolor samt påbörjat dialog i samband med utredningar med skolor om



bullerskyddsåtgärder. Mindre bullrande beläggning på Sveavägen har fortsatt att läggas ut och ett försök med en tyst brofog har startats i Skärholmen. Under året betalades bidrag ut till 4 st fastigheter som har genomfört bullerdämpande fönsteråtgärder vilket resulterade i att ca 250 personer fått en bättre ljudmiljö inomhus. En checklista för tidig miljöbedömning har implementerats i kontorets projekthandbok. Instruktioner för beaktande av buller i alla projekt, både under byggtiden samt det färdiga projektet. En bullerskyddsskärm i fokusområdet Järva har helrenoverats samt fått en överliggare i plåt som kommer att förlänga livstiden för skärmen med ytterligare 20-30 år.

Indikator Minskat biltrafikarbete, jämfört med 2017, har klarats. En minskning med 6% för perioden men mindre än årsmålet på 16%.

Indikator Antal nya bullerskyddsåtgärder klarades

Trafiknämndens aktivitet, att skapa en bilfrizon vid en skola på Södermalm och omvandla gatan till en lekgata har genomförts..

Uppföljningsansvarigas delmårsrapport

Delmålet 7.2 Förbättrad ljudmiljö

Stockholm ska erbjuda en livsmiljö som är god, hälsosam och giftfri. För trafikkontorets del innebär det ett intensivt arbete för att stadens luft ska vara frisk, vattnet ska vara rent, bullret ska minimeras och nedskräpningen ska minska. Vägledande för kontorets arbete är bland annat stadens åtgärdsplan för buller samt handlingsplaner för god vattenstatus, minskad nedskräpning på land och i vatten, och minskad spridning av mikroplast.

Buller- och vibrationsstörningar från trafiken ska minimeras och stadens åtgärdsprogram för buller för perioden beskriver hur det uppkomna bullret ska hanteras. Ett nytt åtgärdsprogram antogs 2024 och under 2025 har trafikkontoret arbetat med att påbörja implementeringen av det. Under 2024 påbörjades försök med skärmkrön på bullerskyddsskärmar och under 2025 har det genomförts mätningar och effekten av metoden har utvärderats. Möjligheten att bygga ett nytt skärmkrön utreds vidare. Trafikkontoret har genomfört trafik- och bullermätningar i samband med framtida försök till trafikbegränsningar vid två förskolor samt påbörjat dialog i samband med utredningar med skolor om bullerskyddsåtgärder. I samband med ombyggnaden av Sveavägen har mindre bullrande beläggning lagts mellan Mäster Samuelsgatan och Odengatan. Ett försök med en tyst brofog har inletts i Skärholmen, den har ersatt den konventionella fogen som orsakade höga dunsar i stadsdelsförvaltningen som har sitt kontor under bron. Under året betalades bidrag ut till 4 st fastigheter som har genomfört bullerdämpande fönsteråtgärder, det resulterade i att ca 250 personer fått en bättre ljudmiljö inomhus. En checklista för tidig miljöbedömning har implementerats i trafikkontorets projekthandbok, där finns instruktioner för beaktande av buller i alla projekt, både under byggtiden samt det färdiga projektet. En bullerskyddsskärm i Järva har fått en överliggare i plåt som kommer att förlänga livstiden för skärmen med ytterligare 20-30 år.

Staden har en bullerskyddsgrupp som träffas regelbundet för samverkan mellan



förvaltningarna avseende bullerfrågor, främst gällande det kommunala vägnätet.

Vid planering i bullerutsatta lägen tas hänsyn till bullret redan i ett tidigt skede och buller-och miljöaspekter beaktas även i samband med planering, drift och upprustning av stadsmiljöer. Staden arbetar med att minska ljudet från källan genom att möjliggöra elektrifiering och utbyggd laddinfrastruktur.

Förutom att vidta bullerreducerande åtgärder, såsom uppförande av bullerskyddsskärmar och bullerreducerande vägbeläggning, bidrar staden till att förbättra upplevelsen av ljudnivån med hjälp av grönska, t.ex. sedumtak, gröna väggar och ersätta hårdgjorda ytor med gräs, buskar eller ängsväxter och plantera flera träd.

Fastighetskontoret ställer krav på däck vid upphandling av samtliga varor och tjänster där detta är relevant, bland annat med syfte att minska buller från vägtrafik.

En omfattande tillsyn bedrivs på många typer av bullerstörningar. Förutom trafik granskas ljudnivåer på skolgårdar, buller från byggverksamhet och annat verksamhetsbuller. Vidare har staden fortsatt en kartläggning av fastigheter i socioekonomiskt svaga områden med bullerstörningar som överskrider 65 dB(A) som dygnsekvivalent nivå vid fasad för att utreda eventuellt behov av åtgärder. Staden har deltagit aktivt i projekt och nätverk som syftar till förbättrad ljudmiljö, som t.ex. det regionala bullernätverket och ett nyligen startat storstadssamarbete om buller. Staden deltar också i det sammanhanget i ett tekniskt forum för bullerkartläggning för att underlätta framtida kartläggningar. Under året har staden arbetat med olika uppdateringar av den befintliga bullerkartan samt inlett arbetet med framtagandet av ny bullerkarta. Bullerkartan är ett viktigt verktyg vid arbetet för en god ljudmiljö.

Verksamheter och medarbetare uppmanas att främst använda transportsätt såsom cykel, gång och kollektivtrafik vid tjänsteresor som är en del av Stockholms stads rese- och mötespolicy.

Staden har asfalterat ett antal gång- och cykelvägar i i syfte att bidra till god och säker framkomlighet för gående och cyklister. Detta bidrar samtidigt till minskad trängsel, ökad tillgänglighet och bättre luftkvalitet. Enligt årets medborgarundersökning anser 72 procent av respondenterna i Enskede-Årsta-Vantör att det är lätt att ta sig fram med cykel och 71 procent tycker att trafikmiljön är säker för gående.

Staden bidrar till delmålet i samband med planering för övergång till parkdrift i egen regi och i samband med att arbete påbörjats med att implementera handlingsplan för utfasning av fossila bränslen i stadsmiljöverksamheten till 2030. Ett exempel är att endast eldrivna lövblåsare används. Buller-och ljudaspekter beaktas även i drift och upprustning av stadsmiljöer.



Indikator: Minskat biltrafikarbete, jämfört med 2017. En minskning med 6% för perioden men mindre än årsmålet på 16%.



Indikator: Antal nya bullerskyddsåtgärder klarades.

Trafiknämndens aktivitet, att skapa en bilfrizon vid en skola på Södermalm och omvandla gatan till en lekgata har genomförts.



Taggad rapportering från nämndens VB

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
  Minskat biltrafikarbete, jämfört med 2017	-8 %	-6 %		-16 %		2025

Status	Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Kommentar
	 Trafiknämnden ska utifrån tidigare erfarenheter skapa en bilfri zon vid en skola på Södermalm och omvandla gatan till en lekgata med olika typer av möbleringar och lekredskap	2025-01-01	2025-06-30	

Nämndmål: Stockholms offentliga rum erbjuder en god och hälsosam livsmiljö

 Uppfylls helt

Förväntat resultat

- Miljökvalitetsmålet för frisk luft uppnås
- Nedskräpningen minskar och staden blir renare
- Utvecklad dagvattenhantering
- Omgivningsbullret minskar

Analys

Stockholm ska erbjuda en livsmiljö som är god, hälsosam och giftfri. För trafikkontorets del innebär det ett intensivt arbete för att stadens luft ska vara frisk, vattnet ska vara rent, bullret ska minimeras och nedskräpningen ska minska. Vägledande för kontorets arbete är bland annat stadens åtgärdsplan för buller samt handlingsplaner för god vattenstatus, minskad nedskräpning på land och i vatten, och minskad spridning av mikroplast.

Ren luft

Arbetet för att förbättra luftkvaliteten avseende partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) fortsätter, bland annat utifrån intentionerna i stadens miljöprogram och beslutat åtgärdsprogram och målet är att staden ska nå miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålet för frisk luft. Under vintern har kontoret genomfört CMA-utlägg för dammbindning (PM 10) i samarbete med miljöförvaltningen på utpekade gator och arbetet genomförs flera gånger i veckan och vid behov genomförs extra utlägg.



Under 2025 har kontoret fortsatt arbeta med dammbindning av gator och trafikleder, tidig vårstädning av gator och optimerad halkbekämpning. Som ett resultat av dessa åtgärder, samt införande av dubbdäcksförbud på tre gator, har antalet dygnsöverskridanden av miljökvalitetsnormer avseende PM10 på stadens gator minskat över tid. Arbetet behöver dock drivas vidare för att hålla antalet överskridanden nere.

Utredning om hur Världshälsoorganisationens (WHO) gränsvärden för luftkvalité kan nås, antogs i nämnden i augusti 2024. Därefter har kontoret påbörjat planering av åtgärder utifrån föreslagen inriktning. Inriktning som beslutades var: fortsatt arbete för trafikminskningar, ökad elektrifiering av fordonsflottan, miljözon klass 3 och minskad dubbdäcksanvändning. Miljözon klass 3 samt elektrifiering av fordonsflottan behandlas i separata arbeten. Pågående arbete består bland annat av: identifiering av platser och gator där luftkvalitén kommer att gynnas av insatser för minskad dubbdäcksanvändning; fortsatt planering av staden för ökad gång-, cykel-, och kollektivtrafik, vilket på sikt möjliggör för fler att resa på ett sätt som har lägre påverkan på luftkvalité; identifiera platser där särskilt utsatta grupper vistas där det krävs åtgärder för att förbättra luftkvalitén. Dessutom har en kartläggning och analys gjorts för att identifiera 85 skolor och förskolor inom staden med modellberäknade överskridanden av partikelhalter i utomhusmiljön. Underlaget ska arbetas in i ordinarie processer för att utgöra ett underlag för löpande prioritering av exempelvis investeringsåtgärder.

Buller och vibrationer

Buller- och vibrationsstörningar från trafiken ska minimeras och stadens åtgärdsprogram för buller för perioden beskriver hur det uppkomna bullret ska hanteras. Ett nytt åtgärdsprogram antogs 2024 och under 2025 har kontoret arbetat med att påbörja implementeringen av det. Under 2024 påbörjades försök med skärmkrön på bullskyddsskärmar och under 2025 har det genomförts mätningar och effekten av metoden har utvärderats. Kontoret har genomfört trafik- och bullermätningar i samband med framtida försök till trafikbegränsningar vid två förskolor samt påbörjat dialog i samband med utredningar med skolor om bullerskyddsåtgärder. Mindre bullrande beläggning på Sveavägen har fortsatt att läggas ut och ett försök med en tyst brofog har startats i Skärholmen.

En ren stad på land och i vatten

Genom att arbeta för minskad nedskräpning bidrar trafikkontoret till en ren stadsmiljö. Trafikkontoret arbetar löpande med spolningar, skurningar, plockning av skräp, tömning av papperskorgar och sanering av klotter för att minska nedskräpningen och hålla staden ren. Kontoret fortsätter även samordna och utveckla hela stadens renhållning i samverkan med berörda förvaltningar. I arbetet för en ren stad är handlingsplanerna för minskad nedskräpning, klotter samt skadedjursbekämpning viktiga verktyg. Under 2025 har kontoret utifrån Naturvårdsverkets vägledning tagit fram en plan för kommande implementering av källsorteringskärl på berörda torg. Arbetet har skett i samverkan med stadsdelar för att säkerställa en stadsövergripande tolkning av vägledningen. Funktionskrav och gestaltningskrav för kommande upphandling av källsorteringskärl har upprättats. Kontoret har tecknat avtal med SVOA för nyttjande av omlastningsstationer för källsorterat avfall och kontoret har beställt kärl för att möjliggöra för utsättning under våren.

Trafikkontoret vill även lyfta det arbete som kontoret bedriver med att inspektera/besöka




platser med högt vistelsetryck och fokusområden för att förmå näringsliv och byggentreprenader att ta hand om material som lämnats kvar i stadsmiljön. Målbilden är att "bråten" kommer bort utan någon extra kostnad för staden.

Riktlinjer för arbetet med att förbättra vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag finns i stadens vattenprogram och för kontorets del ligger fokus på att motverka den negativa vattenpåverkan som kan uppkomma genom trafikförorenat dagvatten. Under året har kontoret deltagit i arbetet med att ta fram rutiner och metoder för att i tidiga skeden planera för lokalt omhändertagande av dagvatten vid nybyggnation med fokus på naturbaserade lösningar.

Kontoret genomför också åtgärder i enlighet med handlingsplanen för minskad spridning av mikroplast och handlingsplanen för minskad nedskräpning på land och i vatten. Vidare arbetar kontoret med att fasa ut skadliga kemikalier i bygg- och anläggningsprojekt. Kontrollerna av att miljökraven efterlevs ska genomföras regelbundet och kontoret ska använda Byggvarubedömningen (BVB), ett branschöverskridande system för miljöbedömning av byggvaror, i relevanta projekt. Under 2025 har kontoret genomfört utbildningar och vid uppdateringen av Projekthandboken i början av juni har kontoret lagt till manualer gällande BVB för att underlätta för projektledare, entreprenörer och projektörer att göra rätt.

Miljöprogram - Delmål

7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar

Indikator	Periodens utfall	Utfall VB 2024	Prognos helår	Årsmål	KF:s årsmål	Period
 Antal nya bullerskyddsåtgärder	3	2		3		2025

KF-indikatorer och obl nämndindikatorer utfall

Indikator	Utfall	Prognos	Mål
2.1 Ett Stockholm som är klimatpositivt 2030 och fossilfritt 2040	Utsläpp per invånare (ton CO2e per invånare)	1,2 Ton CO2/inv	
2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn	Andel parkeringsplatser med laddinfrastruktur	29 %	
2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn	Antal publika laddplatser	8 075 st	
2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn	Minskade utsläpp från transporter, jämfört med 2010	-27 %	
2.2 Minskad klimatpåverkan från transportsektorn 7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar 7.2 Förbättrad ljudmiljö	Minskat biltrafikarbete, jämfört med 2017	-8 %	



	Indikator	Utfall	Progno s	Mål
2.4 Halverad klimatpåverkan från konsumtion	Klimatpåverkan från nyproduktion av byggnader			
2.5 Minskad klimatpåverkan från mat	Klimatpåverkan från upphandlade livsmedel	1,7 kg CO2 per kg livsmedel		
3.1 Stärkt biologisk mångfald och blågrön infrastruktur	Andel enskilda exploateringsprojekt som tar ekologiska värden och funktioner i anspråk där ekologiska kompensationsåtgärder genomförs	50 %		
3.2 Förbättrad vattenkvalitet och stärkta livsmiljöer	Vattenområden med förbättrad näringssituation	67 %		
3.3 Staden bidrar till stärkt biologisk mångfald i omvärlden	Andel inköpta ekologiska livsmedel i kronor	53,42 %		
4.1 En stadsmiljö mer anpassad till ett förändrat klimat	Andel av stadens yta som omfattas av åtgärdsplaner för skyfall	10		
5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning	Andel upphandlingar som bidrar till cirkularitet	36		
5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning	Elproduktion baserad på solenergi	7 917 MWh		
5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning	Inköpta förbrukningsartiklar i plast i stadens verksamheter	596		
5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning	Köpt energi i stadens organisation	1 700 GWh		
5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning	Mängd byggavfall vid nyproduktion	42		
5.1 Hållbar konsumtion och effektiv resursanvändning	Relativ energianvändning			
5.2 Cirkulära kretslopp av resurser	Andel matavfall till biologisk behandling	50,6 %		
5.2 Cirkulära kretslopp av resurser	Restavfall per invånare som går till förbränning	173 Kg/Inv		
6.1 Minskad användning och spridning av skadliga ämnen	Andel avslutade bygg- och anläggningsentreprenader där varor miljöbedömts och loggats i Byggvarubedömningen	90 %		
6.1 Minskad användning och spridning av skadliga ämnen	Andel upphandlingar med kemikaliekrav	42 %		
6.1 Minskad användning och spridning av skadliga ämnen	Antal förekomster i stadens kemikaliehanteringssystem av utpekade produkter med utfasningsämnen	121 st		
7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar	Antal dygn över miljökvalitetsmålet för dygnsmedelvärde för PM10	41 dygn		



	Indikator	Utfall	Progno s	Mål
7.1 Trafikens påverkan på luftkvaliteten minskar	Antal timmar över miljökvalitetsmålet för timmedelvärdet för kvävedioxid	66 timmar		